

Le patriotisme des pilotes grecs pendant la Première et la Deuxième Guerre Mondiale : idéal suprême, sources des hautes qualités et valeurs morales nécessaires pour défendre leur pays : à travers des sources d'archives de l'aviation de guerre grecque

Maria Coroli

▶ **To cite this version:**

Maria Coroli. Le patriotisme des pilotes grecs pendant la Première et la Deuxième Guerre Mondiale : idéal suprême, sources des hautes qualités et valeurs morales nécessaires pour défendre leur pays : à travers des sources d'archives de l'aviation de guerre grecque. Histoire. Université Paul Valéry - Montpellier III, 2012. Français. NNT : 2012MON30030 . tel-00805525

HAL Id: tel-00805525

https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00805525

Submitted on 28 Mar 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ PAUL - VALÉRY MONTPELLIER III
ARTS ET LETTRES, LANGUES, SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

École doctorale 58 :
Lettres, Langues et Arts

Le patriotisme des pilotes grecs pendant la Première et la Deuxième Guerre Mondiale : idéal suprême, source des hautes qualités et valeurs morales nécessaires pour défendre leur pays

à travers des sources d'archives de l'aviation de guerre grecque

Thèse de Doctorat

D'Études Néohelléniques

Présentée et soutenue

par ***Maria COROLI***

Sous la Direction de
Mr Angélopoulos Constantin : **Professeur de Grec Moderne,**
Université PAUL-VALÉRY III MONTPELLIER

Jury :

Monsieur *Dimitrios Anoyatis-Pelé,* Professeur à l'Université ionienne de Corfou
Monsieur *Constantin Angélopoulos,* Professeur à l'Université Montpellier III
Monsieur *Michel Politis,* Professeur à l'Université ionienne de Corfou
Monsieur *Nicolas Karapidakis*, Professeur à l'Université ionienne de Corfou, Membre de LLACS Montpellier III

18/12/2012

Στη μνήμη του πατέρα μου

και

Στην κόρη μου Iliane

Remerciements

Nous voudrions exprimer toute notre gratitude à ceux qui ont apporté leur aide à la réalisation de ce travail, pour leur aide morale mais aussi matérielle.

Nous voudrions adresser, tout particulièrement, nos plus grands remerciements à Monsieur Constantin Angélopoulos, notre directeur de thèse, qui nous a ouvert la voie de la découverte et de l'analyse du *patriotisme* et qui nous a incité à connaître l'importance de la rigueur méthodologique, si importante pour notre thèse !

Nous ne saurons comment le remercier de nous avoir orientés et assistés inlassablement tout au long de ce travail; il n'a ménagé ni son temps, ni sa peine pour diriger ce travail qui a été réalisé grâce à ses incitations, ses conseils et ses remarques judicieuses, ainsi qu'à ses encouragements.

Nous lui témoignons notre plus grand respect.

Nous voudrions aussi adresser d'infinis remerciements aux responsables des Archives de l'Aviation Militaire Grecque, qui nous ont permis et aidé à sélectionner les sources nécessaires, afin de réaliser la présente thèse.

INTRODUCTION[1]

Enseigner l'histoire militaire à l'École de l'armée de l'air d'Athènes nous a donné l'autorisation d'avoir accès aux archives de l'aviation, dans lesquelles nous avons souvent puisées afin d'y extraire des données historiques qui rendraient nos cours plus riches, plus vivants, plus intéressants. Les documents primaires donc authentiques y faisant figure d'autorité en l'occurrence ont, à la fois, retenu notre attention en qualité d'historienne et ont éveillé notre intérêt : ils donnaient une image assez complète et captivante de l'action héroïque des aviateurs durant la 1ère Guerre Mondiale, une époque en pleine perturbation politique, où l'organisation de l'armée de l'air était encore embryonnaire. Également, en ce qui concerne la Seconde Guerre Mondiale, l'image des aviateurs s'inscrit au sein d'une structure de l'aviation mieux organisée et préparée pour la guerre.

De la totalité des documents authentiques auxquels nous avons eu accès, nous en avons sélectionné certains, les plus représentatifs, ceux qui pourraient nous permettre de présenter la 1ère et la 2ème Guerre Mondiale, telles que les aviateurs grecs les avaient vécues et enregistrées : des journaux de vol, des lettres personnelles, des exposés, des mentions honorables, des télégrammes, des lettres officielles, des médailles et des cadeaux que des gouvernements étrangers ont offerts aux pilotes grecs en marque de reconnaissance. Ces documents archivés authentiques qui ont donné corps à notre projet ont constitué la base de la présente étude, et c'est pourquoi nous avons jugé nécessaire de consacrer la critique suivante à l'étude de leur fiabilité.

Tout en étant à distance des faits historiques en temps de guerre et de paix, nous essaierons d'analyser et de critiquer le plus objectivement possible ces sources, de les évaluer en tant qu'historien impartial.

Notre objectif est de retenir ainsi celles que l'examen critique aura permis de considérer comme fiables.

Dans les pages qui vont suivre, nous présenterons les raisons qui justifieront leur fiabilité ou au contraire la récuseront.

[1] Cette introduction est longue. Très longue. Nous sommes conscients de cette originalité, mais nous avons opté pour cette longueur afin de placer notre travail de recherche dans un cadre bien défini. Il faudrait remarquer que la longueur de cette présentation est notamment due à l'importance que nous avons accordée à l'examen de la fiabilité des sources.

La sélection des sources effectuée par l'auteur de la présente thèse s'appuie sur l'étude exhaustive de leur nature et de leur contenu, ce qui a permis leur répartition en catégories bien distinctes. Ces dernières comportent des extraits représentatifs qui permettent la confirmation, aussi bien de leur choix que de leur raison d'être. Indifféremment du caractère subjectif des auteurs des sources, nous avons retenu celles qui contiennent des informations sur le thème premier de la présente thèse, centrée sur le patriotisme des pilotes grecs. Quelques sources ayant été retenues, seront aussi tout du long de cette étude utilisées dans le cadre de la bibliographie.

Les sources citées (dans les annexes, pages 283-411) constituent, selon leur contenu, six catégories distinctes, fondées sur des critères d'examen de fiabilité précis. Ces critères sont le caractère officiel des documents, les sources manuscrites, les résumés crées par les pilotes eux-mêmes, la comparaison des documents non officiels avec la bibliographie qui témoigne de leur nature véridique, les documents envoyés par des gouvernements étrangers ou grecs et les sources provenant des pilotes anonymes. Ces critères ont permis la formation des six catégories suivantes :

Premièrement, nous avons considéré comme fiables les sources officielles sur la 1ère et la 2ème Guerre (sources : 1-17). Leur caractère officiel repose sur les traces réglementaires qu'elles portent qui sont les sceaux et les signatures officiels ayant cours durant les deux guerres. Il s'agit, d'une part, pour la Première Guerre Mondiale, des journaux de bord ou des rapports établis, soit par les pilotes de chasse eux-mêmes et qui comportent ainsi des détails très précis sur les expéditions, soit par les commandants responsables des opérations. D'autre part, durant la Seconde Guerre Mondiale, nous avons retenu des rapports officiels venant de la part de plusieurs officiers ou des ordres du jour – mentions honorables venant de la part d'officiers supérieurs ou du Roi et ainsi qu'un protocole – conclusion de la commission spéciale des experts des avions.

Deuxièmement, en ce qui concerne la 1ère Guerre Mondiale, nous avons retenu comme fiables des sources manuscrites. Des lettres que les familles des pilotes ont offertes aux archives militaires pour laisser des traces sur l'action de leurs enfants (sources : 18-20), ainsi que des lettres que les autorités militaires ont envoyées aux familles pour annoncer la mort d'un pilote (source : 21). Alors que, durant la Seconde Guerre Mondiale, nous recensons des sources manuscrites de commandants

ou d'officiers d'escadre qui contiennent leurs signatures (sources : 22-26). Il s'agit d'un livre d'opérations, d'une fiche d'opérations et de quatre rapports de missions exécutées. Ce critère de fiabilité a été enrichi par des études graphologiques, historiques ainsi que d'études d'ancienneté, comparées par l'auteur de la présente thèse. Études graphologiques fondées sur la comparaison des écritures historiques basées sur la confrontation de leur contenu avec des faits puisés dans la bibliographie sélectionnée. Il convient de noter que l'analyse graphologique ne s'est pas appuyée sur des critères ou des méthodes proposées par la *Graphologie*, mais tout simplement sur la comparaison élémentaire des écritures faîte par nous-mêmes. Les ravages du temps sont conséquents sur ces documents qui portent des altérations importantes, rendant ainsi l'œuvre de tout chercheur plus difficile. L'ancienneté de ces documents démontre également son authenticité en nous donnant d'importantes informations sur les événements de l'époque.

Troisièmement, nous avons réservé une place aux documents (rapports) qui ont été crées par les résumés fondés sur des archives personnelles (sources : 27-28). Ce genre de sources a été constaté seulement durant la Seconde Guerre Mondiale. D'ailleurs, durant la Première Guerre Mondiale, nous n'avons pas de rapports de ce genre. Ces documents personnels ont été gardés par des commandants d'escadre et se représentent des notes personnelles, utilisées pour écrire leurs rapports ultérieurs. Ces notes sont crédibles car elles sont écrites durant la tourmente de la guerre avec tous les détails. Par conséquent, elles constituent la base de ces rapports.

Quatrièmement, lorsqu'une source ne comportait pas de traces officielles, nous avons cherché à vérifier leur contenu (sources : 29-35). Cette vérification s'est basée sur le recours à d'autres témoignages considérés comme fiables ou à la bibliographie existante. Elles proviennent, d'habitude, des rapports oraux des aviateurs pendant des épisodes pénibles pour eux comme, par exemple, accidents, hôpitaux, en autres, et certaines fois, durant un entretien avec des officiers qui gardaient des notes, alors que quelques fois, ils avaient été enregistrés sur des bobines de l'époque. Ces preuves ont été enregistrées et notées par les responsables des archives de l'Aviation de Guerre avant leur destruction naturelle par le temps et,

croisées dans la bibliographie[2], elles ont constitué des sources très importantes pour l'Aviation militaire grecque.

Cinquièmement, nous avons réservé une place aux documents envoyés par des gouvernements étrangers ou grecs dans le but d'honorer l'action héroïque d'un pilote (sources : 36-43) ou des lettres de condoléances présentées après la mort d'un pilote (sources : 40-41).

Sixièmement, il existe des sources provenant de pilotes anonymes que nous ne pouvons pas ignorer. Il s'agit de manuscrits, de documents ou de rapports sans signature que nous découvrons parmi les archives de l'Aviation de Guerre et qui, en les croisant avec les autres preuves ou la bibliographie, apportent des éléments précieux à la recherche (sources : 44-46).

Tous les documents qui sont étudiés, seront analysés et évalués dans le corps de cette thèse.

A) Sources officielles

1) La première source que nous pouvons voir dans les annexes (page 284), est une lettre du Ministre de la Marine Granville au Président du Conseil Provisoire, Eleftherios Venizélos. Cette même lettre, contient l'Exposé du Commandant d'Aviation de la flotte Méditerranéenne de l'est du Capitaine Scarlett au Chef de la flotte Méditerranéenne de l'est. Le Ministre de la Marine Granville reconnaît officiellement dans cette lettre le courage des deux officiers grecs et exprime sans arrière-pensée son admiration pour eux auprès du Président du Conseil Provisoire Eleftherios Venizélos. Le texte est en anglais et porte le sceau officiel et la signature du Ministre anglais.

2) La deuxième présente l'exposé officiel, No 337/617 du Capitaine Scarlett au Chef de la flotte Méditerranéenne de l'est, inclus dans la lettre adressée à E.Venizélos, (annexes pages 285-286). Il certifie la source précédente. Nous y observons que les documents anglais sont écrits suivant le calendrier grégorien. Les Grecs, eux, situent les événements 13 jours avant, suivant le calendrier julien. La bibliographie grecque actuelle se réfère aux deux dates en même temps. Le Capitaine Scarlett, par lui-même,

[2] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τόμος Α, έκδοση Διευθύνσεως Ιστορίας Αεροπορίας, Αθήναι 1980 και Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τόμος Γ, έκδοση Διευθύνσεως Ιστορίας Αεροπορίας, Αθήνα 1990.

écrit en détail la mission, chose qui ne peut être contestée. Il s'agit d'un document officiel digne de foi.

3) Il s'agit d'un sommaire du rapport du Chef de l'Aéronavale, Capitaine de brevet F.R.Scarlett au vice-amiral et Chef de la flotte méditerranéenne de l'est, F.Clifton Brown, (annexes page 287). Il est traduit et enregistré dans les documents officiels des archives de l'armée de l'air, signé et scellé. Le Capitaine Scarlett a rédigé le rapport présent selon ses descriptions et ses conclusions personnelles et l'a envoyé au capitaine de la flotte de la Méditerranée de l'est. Il constitue alors indubitablement une source crédible.

4) Télégramme N^{o}109 du Commandant Général de Lesvos Sp.Dassios aux Ministères de la Marine et de l'Intérieur d'Athènes, (annexes page 288). Le Commandant de l'île Lesvos, considérant la vie de l'officier Moraïtinis très précieuse, envoie un télégramme au Ministre de la Marine Kountouriotis afin de lui éviter toute mission dangereuse. Le télégramme constitue un document officiel qui porte un sceau et une signature, il s'agit donc d'une source crédible.

5) Cette source est puisée dans le journal de bord de l'escadre H2 de l'Aéronavale, le 16 juillet 1918, écrit par l'observateur et commandant de l'escadre N.Meletopoulos, (annexes page 289). Les journaux de bord étaient rédigés durant le vol ou après le retour de l'avion à la base aérienne et validés par la signature des commandants et le sceau de l'armée. Le journal précis est en effet signé et scellé par N.Meletopoulos le 16/7/18. Le journal de bord est un extrait, entre autres, d'un grand livre de vols d'où nous l'avons pris, car il était très difficile de le photocopier et de le scanner. Ce livre de vols est à la disposition de tous les scientifiques qui sont à la recherche de preuves. Il se trouve aux archives historiques de l'Aviation de Guerre. Un journal peut ne pas être considéré en réalité comme officiel, il est pourtant crédible en tant que document d'un service militaire, où un historien peut relever des éléments valables concernant le vol.

6) Il s'agit d'une lettre officielle du Ministre de la Marine Kountouriotis au lieutenant de vaisseau Moraïtinis à Thassos, (annexes page 290). La date du document est le 26 juillet 1917. Elle a donc été écrite quelques jours seulement après la mort de Lazaris et de Chalkias, le 24 juillet 1917, ce qui cadre avec le contenu de la lettre. Le sentiment de satisfaction du ministre concernant l'action des aviateurs grecs porte sur les raids effectués aux Dardanelles. À partir de l'été 1917, les opérations militaires s'étaient déjà établies à proximité de la Turquie, mais aussi dans une région sensible

pour les Grecs, Constantinople, ville-symbole de l'hellénisme. Le roi d'Angleterre lui-même[3], d'ailleurs, a conféré des titres honorifiques aux aviateurs de l'escadre grecque et à leur chef incontestable, A.Moraïtinis, grâce à qui, les opérations ont eu le succès escompté. Nous pouvons donc parler d'une source fiable, qui présente avec précision des événements historiques. De plus, le document porte un numéro de protocole et tous les sceaux officiels.

7) Cette source est constitué d'un rapport de guerre du Commandant de l'armée de l'air Arapantzis Ioannis au Commandement de l'Escadre Aérienne de Gaza qui a été rédigé à Gaza le 10 novembre 1942 et présente l'action de l'unité 20 02 (Escadre de Collaboration Militaire et de Bombardement Nocturne) à partir du 17 janvier et jusqu'au 17 avril 1941. Ce rapport, (annexes pages 291-301), porte la signature du Commandant de l'armée de l'air, laquelle est véridique car elle est attestée également sur d'autres documents rédigés par la même personne. Chaque dirigeant doit parler avec franchise au Commandement, ainsi que le Commandant de l'armée de l'air. Elle porte également le sceau officiel de l'aviation royale grecque sous la même date de la rédaction du document. Il s'agit donc d'une source officielle et par conséquent crédible en ce qui concerne son contenu et sa validité.

8) Encore un rapport de guerre rédigé par le Commandant de l'armée de l'air Varvatsis Dimitrios au Ministère de la Défense. Il a été rédigé le 30 octobre 1941 et présente l'action de l'unité 2424, (annexes pages 302-307), à partir du 28 octobre 1940 et jusqu'au 27 avril 1941. Il s'agit d'un document manuscrit qui porte la signature de l'officier et les sceaux officiels de la Direction Générale de l'Aviation avec comme date de réception, le 1 novembre 1941. Il constitue un document crédible en ce qui concerne le contenu où l'officier présente de façon officielle l'action réelle de l'escadre à ces supérieurs. Il est donc nécessaire d'en faire une analyse plus détaillée.

9) Rapport du sous-lieutenant Karakitsos Dimosthenis à la Direction du Service du Commandement M.A. qui présente l'action de l'unité 20 02 durant la guerre gréco-italienne. Karakitsos est obligé, comme officier supérieur, de présenter avec franchise l'action de l'unité à la Direction du Service du Commandement M.A., (annexes pages 308-315). Un document qui porte la signature du sous-lieutenant et les sceaux de l'Aviation de Guerre certifiant son authenticité et sa crédibilité.

[3] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, τόμος Α, έκδοση Διευθύνσεως Ιστορίας Αεροπορίας, Αθήναι 1980, σελίδα 119.

10) Ordre du jour urgent du sous – capitaine et Directeur du Commandement Militaire Supérieur de Thessalonique, Politis Ilias, à la 22ème escadre de chasse. L'ordre a été rédigé le 24/11/40, c'est-à-dire, dans la tourmente de la guerre. Il porte le sceau officiel ainsi que le numéro du protocole et il constitue un document officiel. Dans cet ordre présent, (annexes page 316), le contenu est jugé totalement crédible car les actions glorieuses de Mitralexis et de la 22ème escadre de chasse, ont été historiquement réalisées durant ces dates et sont couronnées, sans arrière-pensée. La crédibilité de la source est irréfutable.

11) Extrait de l'ordre du jour de Ioannis Metaxás, Président du Gouvernement grec et Ministre de l'armée, de la marine et de l'aviation, le 29.12.40. Un document gouvernemental officiel qui porte le sceau, la signature et le numéro du protocole, certifiant ainsi sa crédibilité. En revanche, cette source (annexes page 317), présente un air de propagande et d'exagération en ce qui concerne son contenu. Évidemment, les actions méritantes de tous les soldats étaient suffisantes, mais à ce moment là - fin de l'année 1940 - la guerre était à son apogée et le commandement politique et militaire essayait par tous les moyens d'encourager, de motiver les soldats des forces afin d'affronter les grandes difficultés qui allaient apparaître. Il s'agit d'une source crédible en ce qui concerne son authenticité, pourtant, elle n'est pas convaincante en ce qui concerne la vraisemblance de son contenu. Au contraire, ce document permet l'étude de la thématique centrale de la thèse présente qui est le **patriotisme** des pilotes grecs, raison pour laquelle nous l'utilisons.

12) Ordre général du (C.S.A.A) Colonel de l'aviation, Tilios Stergiou, à l'escadre 20 40, le 6/02/1941. L'ordre présent est un document officiel qui porte des sceaux officiels de l'aviation de guerre et la signature du Colonel de l'aviation. En ce qui concerne le contenu, (annexes page 318), il présente les conditions réelles des missions, des avions, ainsi que du temps, afin que les officiers puissent protéger par tous les moyens leur vie et le matériel militaire. Le document ne présente aucune arrière-pensée. Au contraire, il montre un effort afin de protéger êtres-humains et matériel. La source est parfaitement crédible.

13) Exposé du Lieutenant de l'armée de guerre, Mitralexis Marinos au Ministère de l'Aviation sur l'action de la 22ème Escadre de chasse durant la guerre gréco-italienne. Le présent rapport, (annexes pages 319-324), a été rédigé le 31 octobre 1942 au Caire, par Mitralexis lui-même et porte le sceau officiel sur chaque page ainsi que la signature du Lieutenant de l'armée de guerre à la fin. Il s'agit d'un rapport

authentique rédigé de toute main, juste après la guerre gréco-italienne, sous l'Occupation allemande. Les événements ont eu lieu peu de temps avant et ils ne pourront pas être dénaturés. Le contenu de cette source certifie les données historiques[4] où les officiers mentionnés ci-dessus ont été réellement assassinés ou blessés. La source est crédible.

14) Ordre du jour-Mention honorable du Commandant Ismailakos au Capitaine d'aviation, Koutsoukos sur sa contribution à la région de Samarina (Pinde). Il s'agit d'un document officiel qui a été rédigé le 23 novembre 1940 et porte les sceaux et le numéro de protocole qui en fait une source crédible. En ce qui concerne son contenu, (annexes page 325), le Commandant Ismailakos n'a aucune arrière-pensée en rédigeant la mention honorable pour le Capitaine Koutsoukos. Et cela parce qu'il est vrai que le Capitaine d'aviation a participé profusément au combat et surtout dans la région de Pinde. D'ailleurs, la source 23 prouve l'état de son avion après le combat aérien en donnant la mention honorable au Capitaine Koutsoukos, qui est justifiée.

15) Protocole. Il s'agit d'une source différente. C'est le résultat qui a été donné par la commission des experts après le contrôle de l'avion du pilote, Capitaine d'aviation, Koutsoukos et l'observateur sous-lieutenant de l'armée de l'air, Karakitsos, après le combat aérien. Il s'agit d'un document officiel qui porte toutes les garanties d'un document de cet ordre et il a été rédigé le 5 novembre 1940. C'est une source crédible. En ce qui concerne son contenu, (annexes page 326), il est également crédible puisqu'une commission de contrôle étudie avec grande prudence les avions et donne des éléments précis et véridiques en recherchant l'insertion sûre où non d'un avion militaire à la navigation aérienne imminente.

16) La source présente, exposé du lieutenant-commandant de l'armée de l'air, Arapantzis Ioannis, est considérée comme crédible car elle constitue un document officiel qui porte les sceaux de l'aviation de guerre et la signature de l'aviateur. Cependant, ce rapport a été rédigé longtemps après la guerre gréco-italienne, le 30 août 1946. Ce qui a été rédigé aurait pu avoir lieu car il résulte des événements de la guerre, (annexes pages 327-336), décrit par le lieutenant-commandant de l'armée de l'air de mémoire et grâce à ses archives personnelles qui n'ont pas été retrouvées.

[4] Dominique Lormier, *La guerre Italo-Grecque 1940-1941,* Éditions Calmann-Lévy, France : octobre 2008, 172-173 p.

Pourtant, après avoir comparé ces événements à la bibliographie[5] officielle, nous constatons que la source est crédible.

17) Extrait de l'ordre du jour du Roi de la Grèce, Georges II. Il s'agit d'un document officiel qui porte les garanties nécessaires, sceaux - signatures - numéro de protocole, et qui a été rédigé le 17/03/41. Dans le premier paragraphe, nous distinguons les actions méritantes de toutes les forces de guerre, (annexes page 337). Cet ordre du jour permet l'étude[6] de la position officielle du gouvernement grec (étant donné que l'auteur est le commandant du gouvernement grec). Ce placement se base sur la notion de continuation de la nation grecque, une continuation qui a été protégée par les aviateurs grecs, qui ont été sacrifiés dans le cas présent, comme leurs ancêtres durant la bataille de Marathon aux Thermopyles afin de sauver leur Patrie. Ce paragraphe particulier de la source sera utilisé comme bibliographie. Il s'agit d'une source crédible.

B) Sources manuscrites

18-20) Les trois sources suivantes sont des lettres personnelles que l'officier porte-drapeau Lazaris Vartholomeos a envoyées à sa famille, (annexes pages 338-341). Elles doivent être étudiées à la fois pour que les éléments fournis, provenant de trois espaces – temps différents, puissent être comparés. Ces lettres ont été repérées dans les archives de l'armée de l'air, remises par son frère. Nous avons la possibilité d'y apercevoir les différents états émotionnels de Lazaris. Tout d'abord, nous constatons qu'il s'agit du même graphisme. La date et le lieu d'expédition constituent des éléments fondamentaux de crédibilité, car Lazaris officiait vraiment à l'armée de l'air dans les régions précisées. Dans sa seconde lettre, il envoie son adresse à l'aérodrome anglais pour que ses proches lui répondent. Dans toutes les trois, nous apercevons le ton affectif de l'homme à l'égard de sa famille. Dans la 3^{e}, au début, il se réfère à une partie de l'opération – ils allaient bombarder le soir l'aérodrome de Zerevitz – mais nous pouvons l'attribuer à l'angoisse éprouvée devant cette mission qui a finalement été sa dernière. De plus, il est de fait que plusieurs fois, la famille fut la seule consolation de l'homme. La lettre arrivera beaucoup plus tard, quand la mission aura déjà été exécutée. Concernant les dates différentes – 13 juin1917 dans la source et 25

[5] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τόμος Γ, έκδοση Διευθύνσεως Ιστορίας Αεροπορίας, Αθήνα 1990, σελίδες 140, 287.
[6] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*,, τόμος Γ, σελίδα 237.

juin 1917 dans la bibliographie – nous les attribuons au changement de calendrier. En conséquence, nous pouvons considérer ces documents personnels, qui ne se réfèrent pas aux supérieurs du soldat ni ne prouvent l'humanité du soldat, comme des sources dignes de foi.

21) C'est la lettre qu'A.Moraïtinis a envoyée au père d'Arguyropoulos dans laquelle il lui annonce la mort de son fils, lui décrivant l'incident tragique dont il a été témoin, (annexes page 342). La lettre a été écrite deux jours après la mort d'Arguyropoulos. Nous en déduisons donc que le pilote est mort le 23 mai. Selon d'autres sources primaires ou la bibliographie, c'est le 5 juin. Ce décalage de 13 jours est dû au fait que jusqu'en 1923, la Grèce avait adopté le calendrier julien qui, le 25 janvier 1923, a été remplacé par le calendrier grégorien. Par ailleurs, à la fin de la lettre, il y a la signature d'A.Moraïtinis et au début, le logotype de l'armée de l'air. Le graphisme est bien celui d'A.Moraïtinis, comparé à d'autres documents écrits par lui-même. Tous ces éléments nous amènent à considérer la source comme fiable. De surcroît, analysée plus loin en relation avec d'autres sources, elle nous aidera à en venir à des conclusions sur l'action du pilote décédé. La source est fiable.

22) Rapport du Commandant de l'armée de l'air, Koutsoukos Ilias, au Commandement Général de l'Aviation sur l'action de l'unité 20 02 (deuxième escadre d'observation) à partir du 31.10.40 et jusqu'au 12.12.40. Après cette période, le Commandant de l'armée de l'air, Giannaris Lambros a pris la place du Commandant d'escadre. Le rapport présent a été rédigé de main-propre par le Commandant lui-même, le 26 janvier 1942. Il porte sa signature qui a été vérifiée auprès de sources similaires[7], tandis que son graphisme semble être le même sur d'autres rapports qui ont été retrouvés. Enfin, il porte le sceau du Commandement Général de l'Aviation. Il constitue donc une source crédible. Alors que nous aurons pu le considérer comme une des sources officielles de l'aviation de guerre de la Grèce, ce rapport présent est rédigé de main propre longtemps après l'action de la 2ème escadre d'observation. Cela signifie que le Commandant de l'armée de l'air, Koutsoukos a soutiré ses informations sur l'action de la 2ème escadre dans ses archives personnelles. Les événements sont réels, (annexes pages 343-350), croisés avec d'autres sources et avec l'histoire de l'aviation de guerre. Ainsi, nous le classons dans la deuxième catégorie des sources crédibles.

[7] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδες 187-188, 206.

23) Livre des opérations de la 21ème escadre de chasse suite à l'ordre de l'aviation de guerre, à partir du 28.10.40 et jusqu'au 15.04.41 et par le Commandant de l'escadre, Capitaine d'aviation, Kellas. Ce livre porte les sceaux de l'A.G et parallèlement, le passage du temps montre son ancienneté. Il s'agit d'un livre manuscrit, qui a été rédigé durant la tourmente de la guerre. Il constitue une source capitale très crédible grâce à sa rédaction chronique sur l'action de l'escadre 21. Dans ce livre nous trouvons les missions décrites en détail et en toute franchise, (annexes pages 351-362). La plupart du temps, il est rédigé au retour des pilotes après la mission.

24) Fiche des opérations. Il s'agit de quelque chose de similaire au livre des opérations. Elle décrit les missions exécutées en détail, (annexes pages 363-364). C'est un manuscrit, rédigé juste après les missions par le commandant de l'unité, Commandant de l'armée de l'air, Anagnostopoulos Georgios. Probablement, les militaires et particulièrement durant la guerre, ils étaient obligés de rédiger la fiche des opérations. Il s'agit d'une source crédible et constitue la première pierre pour la rédaction valable des rapports à l'aviation de guerre.

25) Rapport de mission exécutée par le lieutenant de l'armée de l'air, Iconomopoulos, de la 24ème escadre de chasse. Ce document est manuscrit et a été rédigé le jour même, juste après la mission, démontrant ainsi l'exactitude des événements. Il porte la signature du pilote mais ne contient pas la date d'exécution de la mission alors qu'il a été rédigé sous forme d'un journal ou de notes qui faciliteraient la rédaction d'un futur rapport. La source, à cause de tout ceci, mais aussi à cause de son ancienneté qui est claire, est crédible. En ce qui concerne son contenu, (annexes page 365), la mission a été réellement exécutée – en croisement avec la bibliographie[8] - et la description de l'officier a été donnée avec tous les détails.

26) Rapport de mission exécutée par le Capitaine d'aviation, Savellos M. Ce rapport est manuscrit et a été rédigé le 9/2/41 juste après l'accomplissement de la mission. Les événements sont présentés en détail, (annexes page 366), par le Commandant de l'unité et sont jugés crédibles car la période chronologique, juste après la mission, prouve qu'il s'agit d'une description exacte, selon le croisement historique des événements, mais aussi grâce à l'ancienneté du document qui est claire, ainsi qu'au commandant de l'unité qui, durant une mission, est responsable du rapport rédigé

[8] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 260.

pour ses supérieurs et comme il s'agit d'une personne sérieuse et crédible pour détenir cette place, nous n'avons aucune raison de contester ses rapports.

C) Sources venant des rapports ultérieurs consolidés par des archives personnelles.

27) Rapport du lieutenant commandant de l'armée de l'air, Dalianis Spiridonas, Officier de l'état-major de la 13ème de l'Escadre de la Collaboration Navale durant la guerre. Le rapport présent a été rédigé le 28 mai 1947 et alors que chronologiquement, il s'éloigne des dates de la guerre, il pourrait ainsi disposer d'éléments différents sur la réalité. Pourtant, il s'agit d'un document crédible car le rédacteur de ce rapport a utilisé les outils suivants : a) le rapport du directeur de la 13ème ECN soumise à l'Égypte, b) le rapport du Directeur de la Collaboration Navale, c) les archives de la Défense Aérienne Passive, d) le rapport improvisé de ceux qui ont servi l'escadre entre la période du 28.10.40 jusqu'au 23.04.41 à travers diverses spécialités comme par exemple des mécano-compositeurs, des administrateurs, des médecins etc., e) les informations sporadiques, (annexes pages 367-376), qui ont été vérifiées et donc jugées crédibles. Pour les raisons que nous venons de voir, ce rapport a été jugé crédible et véridique par l'aviation de guerre grecque en apportant des sceaux officiels. Il a été également considéré comme crédible pour notre part.

28) Rapport du commandant de l'armée de l'air, Sakkis Georgios, au Service du Rapport de Guerre (Etat-major Général de l'Aviation) sur l'action de la 32ème escadre de bombardement durant la guerre gréco-italienne de 1940-41 où il a servi comme réserviste adjudant de l'armée de l'air, bombardier artilleur. Cette source 28 présente un intérêt particulier car elle se réfère à certains événements de guerre. Le commandant de l'armée de l'air expose les événements comme il les a vécus et il utilise ses archives personnelles. Le présent rapport pourrait être caractérisé comme non crédible car il a été rédigé après la guerre. Pourtant, nous le considérons crédible car il a été déposé à l'aviation de guerre avec quelques pages de son journal personnel, qui a été perdu, extrait du livre des vols de l'époque et de plusieurs photographies de la vie et de l'action de l'escadre afin de soutenir avec responsabilité la rédaction de l'histoire de la 32ème escadre de bombardement, sans aucun doute. La source présente porte les sceaux de l'aviation de guerre et est considérée officielle et

crédible. En ce qui concerne son contenu, (annexes pages 377-396) les événements sont documentés et vérifiés selon la bibliographie[9].

D) Sources venant des rapports.

29) Rapport du commandant de l'escadre de chasse 531, Alexandros Zannas, dans lequel il décrit les bombardements qui ont eu lieu contre l'aérodrome bulgare de Hudovo, (annexes page 397). Ce rapport se range parmi les documents archivés de l'état major de l'armée de l'air. Nous ne connaissons pas la date de rédaction, mais il est évidemment écrit après la fin de la guerre : « *... les avions Farman dont on disposait à l'époque étaient totalement inadéquats aux bombardements…* ». Nous pourrions douter de la crédibilité de cette source, vu l'absence de sceaux officiels de l'armée de l'air, la signature peu visible du destinataire ou la distanciation temporelle du rédacteur. Or nous pourrions quand même considérer son intérêt : le rapport est rédigé par le commandant de l'escadre lui-même, responsable également de la liaison avec l'infanterie dans la bataille de Skra. Zannas savait très bien, en effet, ce qui concernait son escadre. Cette connaissance, associée à son expérience militaire -qu'il avait acquise dans l'escadre français 305 – et l'estime d'officiers supérieurs Français comme Denain, rendent son témoignage crédible. En sa qualité d'officier, il peut donc très bien décrire la situation au combat, dans une guerre à laquelle il participait activement. Certes, nous ne connaissons pas l'année de rédaction de ce rapport ni à qui il était adressé ; les données de la source peuvent pourtant être vérifiées dans la bibliographie[10] et ainsi nous permettre de la considérer comme fiable. Nous ne devons pas la rejeter car elle fournit en fait des informations, qui mettent en relief les difficultés auxquelles les aviateurs devaient être confrontés pendant la bataille. Enfin, quelles raisons Zannas aurait-il de désinformer ? Pour sa promotion personnelle ? Dans son rapport pourtant, il se présente lui-même totalement incapable d'accomplir de pareils actes. Il prenait probablement des notes dans un objectif d'archives personnelles, comme plusieurs officiers supérieurs, et il rédigeait des rapports plus tard. Il se peut également qu'il ait rédigé le rapport sur place car il se réfère à des détails que seul un témoin oculaire pourrait retenir et qui serait selon toute vraisemblance oubliés s'ils n'étaient pas écrits au moment présent. Même si ce

[9] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit*., τόμος Γ, σελίδες 182, 185, 215, 224, 227, 230, 234-235, 240, 243, 254-255, 263.
[10]Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, έκδοση Διευθύνσεως Ιστορίας της Αεροπορίας, Αθήναι 1980, τόμος Α, σελίδες 106-111.

rapport n'est donc pas aussi fiable qu'une source officielle, nous ne pouvons pas le repousser pour ces raisons.

30) Le récit du sous-lieutenant de l'armée de guerre Karakitsos sur la mission du 2 novembre 1940, à Samarina de Pinde. Durant cette époque, nous voyons qu'après les missions, les officiers rapportent leur mission à d'autres officiers ou à des correspondants de guerre de l'époque qui, d'habitude, les enregistraient sur des bobines (pellicules spéciales) et ensuite, les mettaient sur papier. Ces récits ne faisaient pas partie des documents militaires officiels, mais ils décrivent les événements comme ils ont été vécus ou les pensées des officiers qui nous donnent une idée de la situation existante, (annexes page 398), et qui n'est pas écrite dans un document officiel. Ces bobines ont existé à peu près jusqu'en 1980, dans les archives historiques de l'aviation de guerre, mais elles ont été détruites avec les années, ayant pour résultat l'obligation de faire le croisement d'informations au travers de la bibliographie de l'aviation de guerre. Ainsi, après une bonne recherche et selon les événements des missions exécutées, nous avons constaté : a) le sous-lieutenant de l'armée de guerre Karakitsos était une personne réelle et il a été le pilote de l'avion de reconnaissance Berguet 19 de la 2ème escadre de Collaboration Militaire, responsable de la mission de reconnaissance en Pinde et a découvert la division puissante des Italiens « *Julia* » ; b) il faisait partie de l'équipage qui a transmis l'information précieuse au poste de commandement de Kozani ; c) le Commandant de l'Escadre, lieutenant-commandant de l'armée de l'air Ismailakos Charalambos a proposé au travers d'un ordre du jour (source 17) la remise des récompenses vertueuses aux équipages et enfin, d) le récit et les événements se croisent avec l'histoire de l'aviation de guerre[11]. Nous concluons sur le fait qui s'agit d'une source crédible.

31) Récit du sous-lieutenant de l'armée de l'air Katsaros sur la mission du 2 novembre 1940, près de la ville de Zitsa, au nord de Ioannina. On présente le rapport tel quel du sous-lieutenant de l'armée de l'air juste après la mission de la 21eme E.P. avec des avions P.Z.L. pour la couverture aérienne de la ville Vassiliki de Kalambaka à la VIII Division. Le rapport a été réalisé par un officier qui gardait des notes ou qui enregistrait Katsaros, (annexes pages 399-400). Aujourd'hui, ces données ont été perdues[12], mais la source est considérée comme crédible car : a) le sous-lieutenant de l'armée de l'air Katsaros était le seul survivant des 3 P.Z.L. (seulement un est resté en

[11] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit*., τόμος Γ, σελίδες 186-188.
[12] Voir source 30 à la même page.

vie) ; b) il a été le témoin oculaire des combats aériens des autres P.Z.L. et des avions italiens Fiat mais aussi du sien puisque lui aussi a failli trouver une mort tragique ; c) des grades et des médailles ont été remis après leur décès au lieutenant de l'armée de l'air Sakellariou Ioannis et au sergent d'aviation Papadopoulos Christos et, d) par le croisement historique des événements, nous constatons que le récit des événements a été réel. Pour toutes les raisons que nous venons de voir, la source présente est considérée comme véridique et est analysée en détail.

32) Récit du sous-lieutenant de l'armée de l'air et commandant de la 22ème E.P., Kougioufas sur la mission du lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis, le 2 novembre 1940 sur la ville de Lagada à Thessalonique, (annexes page 400). La source est crédible car : a) le sous-lieutenant de l'armée de l'air Kougioufas était un témoin oculaire – il se trouvait dans un des 6 P.Z.L grecs de la 22ème E.P qui ont décollé pour affronter 15 bombardiers italiens Z1007 bis de la 50ème escadre aérienne autonome BT qui étaient en mission de bombardement de Thessalonique – et il décrit avec détail les événements, b) dans sa description il ne se vante pas, au contraire, il parle de l'héroïsme et de l'abnégation du lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis, c) comme commandant de l'Escadre il se distingue pour sa solvabilité et la responsabilité de sa parole, d) le journal « *Proïa* » du 17 novembre a publié l'interview du prisonnier italien, sous-lieutenant de l'armée de l'air Brussolo Garibaldo – membre de l'équipage de l'avion que Mitralexis a éperonné – qui vante le courage et l'habilité du poursuivant grec, en confirmant le récit du sous-lieutenant de l'armée de l'air Kougioufas et e), le lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis a reçu du Roi de la Grèce Georges II, la décoration en or du mérite pour ces actions exemplaires durant la guerre.

33) Récit du capitaine d'aviation Kouzigiannis, responsable de l'escadre aérienne de 3 bombardiers de la 31ème E.B. pour l'exécution de la mission du bombardement de nuit au Metsovo le 2/11/1940, (annexes page 401). La source, alors qu'elle n'est pas officielle et qu'elle provient d'une description enregistrée sur un magnétophone ou de l'interview d'un officier, est considérée comme crédible car : a) les bombardiers étaient 3 (escadres) qui volaient ensemble ou l'un près de l'autre et ainsi, il y aurait des témoins qui auraient mis en doute les événements s'ils n'étaient pas avéré, b) le journal « *Proïa* » a donné quelques détails de l'événement qui sont véridiques, c) l'agence Reuters a transmis un télégramme à Athènes qui vante l'action brillante de l'aviation de guerre, une mention spéciale à l'action réussie de Kouzigiannis en

Albanie contre les objectifs militaires et même s'il est revenu blessé avec son avion perforé de balles, il a réussi malgré les difficultés pour atterrir et sauver son équipage.
34) Récit du lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos, Observateur de l'escadre d'observation 2/3 sur la mission de bombardement – détonation de la Division « *Julia* » dans la région Distratos en Épire le 4/11/1940, (annexes page 402). Le récit, qui a été donné à un officier après la mission, a été considéré comme crédible car : a) durant la mission, le lieutenant de l'armée de l'air a été blessé et a été transporté par le capitaine d'aviation Koutsoukos à l'hôpital – information irréfutable de la bibliographie de l'aviation et par la description du capitaine d'aviation Koutsoukos, b) le 5/11/1940, c'est-à-dire un jour après l'exécution de la mission, un groupe d'experts a publié un protocole (source 18) rapportant les dégâts de l'avion après le combat aérien contre un avion de chasse ennemi. La situation de l'avion était mauvaise. La source 18 est une source officielle qui a été jugée crédible.
35) Récit du lieutenant de l'armée de l'air Skatzikas sur l'attaque de l'aéroport d'Arguyrokastro le 14/11/1940. Six bombardiers Fairy Battle de la 33ème E.B. ont attaqué avec succès l'aéroport d'Arguyrokastro en détruisant 12 avions italiens qui étaient à terre, (annexes page 402). La source est considérée crédible car le lieutenant de l'armée de l'air Skatzikas était en tête de l'équipe des bombardiers grecs et il nous décrit la tactique suivie afin de surprendre l'ennemi. De plus, cette mission a été un événement irréfutable confirmé également par la bibliographie[13].

E) Sources venant de médailles et de documents honorifiques.

36-37) Deux médailles ont été conférées aux officiers A.Moraïtinis et P.Psychas pour leur action exceptionnelle pendant la 1ère Guerre Mondiale, (annexes page 403). Elles sont exposées au musée de la Guerre d'Athènes et constituent des sources dont la fiabilité est indéniable.
38) Cette source est un document officiel de remerciements de la part du Ministre de la Marine Kountouriotis à l'Aéronavale Anglaise de Moudre, dans lequel le Ministre demande qu'on transmette sa satisfaction à tous les aviateurs grecs qui ont participé aux raids contre le cuirassé Gœben, (annexes page 404). En bas du même document, il existe aussi un message écrit en anglais, ce qui prouve que la lettre a été envoyée à l'aéronavale britannique, qui, à son tour, l'a transmise au capitaine de corvette

[13] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 216.

Moraïtinis et son escadre. La source présente, à part les points de crédibilité (sceaux, signatures) d'un document officiel, en ce qui concerne le contenu, ne contient aucune arrière-pensée de la part de l'aviation britannique envers l'aviation grecque. Cette mission était un événement décrit dans la bibliographie[14] mais aussi par la presse étrangère et grecque de l'époque.

39) Photo de l'avion offert par le gouvernement Britannique à A.Moraïtinis pour son action héroïque pendant la 1ère Guerre Mondiale, sur lequel il y avait la plaque avec l'inscription « To Commander A.Moraïtinis D. S. O », (annexes page 405). Sur la photo, nous n'arrivons pas à la distinguer, mais son existence est certaine selon *l'histoire Sommaire de l'Aviation Grecque 1908-1944* de Triantafyllia Kessarou – Pantazopoulou, Athènes 2000, 45p. La photo est également enregistrée dans les archives historiques de l'armée de l'air et l'avion de chasse Airco De Havilland D.H.9 porte un numéro de registre de port (E8991), situé de façon visible sur la partie arrière de l'appareil. Son authenticité n'est pas contestée.

40) C'est une lettre de condoléances du vice-amiral Chef de la mission anglaise Clifton Brown au Ministre de la Marine, concernant la mort de Spyros Hambas, (annexes page 406). Il s'agit bien d'un document officiel, écrit en anglais et en grec, ce qui nous amène à supposer qu'à ce moment précis de la guerre, les Anglais changent d'attitude à l'égard des Grecs. Les Alliés étaient, en effet, réservés, méfiants envers eux, vu que la Grèce était devenue en retard, membre de l'Entente. La lettre est signée et scellée comme le sont tous les documents officiels, d'où sa crédibilité. Nous la présentons par contre dans cette catégorie car il s'agit d'un document qui, avec les mots du Chef de la mission anglaise, honore les actions de l'officier grec.

41) Télégramme de condoléances du vice-amiral Clifton Brown au Service de l'Armée de l'air grec, (annexes page 406). En tant que document officiel, il constitue une source fiable. Le télégramme est, bien sûr, traduit mais nous pouvons vérifier sa fiabilité dans la bibliographie[15] de l'aviation militaire.

42) Notification par le secrétaire d'état de l'aviation, Petros Iconomakos, de l'ordre du Roi de la Grèce, Georges II, sur la remise de la décoration en or du mérite au lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos, pour ces actions exemplaires durant la guerre, (annexes page 407). Elle a été rédigée le 30 décembre 1940 durant la tourmente de la guerre et est certifiée par d'autres sources (comme le rapport officiel

[14] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδες 120 – 122.
[15] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, op.cit., τόμος Α, σελίδα 133.

de Mitralexis[16], la bibliographie[17]) ou se croisent les actions glorieuses de Mitralexis. Un document officiel, de crédibilité irréfutable portant toutes les garanties comme les sceaux, les protocoles, les dates. En ce qui concerne le contenu, le Roi Georges II, pendant son couronnement, remet de grands honneurs au capitaine d'aviation, Mitralexis. Ce geste n'a aucune arrière-pensée car le couronnement semble peu important devant des actions aussi importantes.

43) La source présente est un ordre - mention honorable du général de corps d'armée, Petsas Konstantinos aux équipages de la 23ème et de la 24ème escadre de chasse. Il a été rédigé le 27 janvier 1941 durant la tourmente de la guerre, porte des sceaux officiels et a reçu plusieurs dégradations à cause de son ancienneté. Cette source particulière, en ce qui concerne le contenu, (annexes pages 408-409), vise à encourager les équipages durant la guerre afin de continuer leur combat avec la même force et le même dévouement. Leurs actions méritantes se croisent avec l'histoire de l'aviation de guerre grecque[18] et confirment les événements. Le général de corps d'armée, Petsas acclame nominativement chaque officier qui a agi de façon méritante durant la guerre. Ainsi, l'ordre présent se caractérise irréfutablement comme une source crédible.

F) Extraits de sources venant de transcriptions.

44) Cette source est un extrait de l'exposé officiel du Chef de l'Aéronavale Anglaise, capitaine F.R.Scarlett, (annexes page 410). Nous avons traduit et nous présentons une partie seulement de la source officielle, qui se trouve en entier dans les archives de l'armée de l'air. Après une demande à l'École Militaire, nous avons essayé d'obtenir la totalité du rapport officiel anglais, mais cela fut finalement impossible. Nous ne rejetons pas cependant la source pour trois raisons : a) Une confirmation de cet exposé est en fait le don d'un avion *De Havilland-9* à A.Moraïtinis de la part du gouvernement britannique, source 14, qui récompense l'aviateur de son action vaillante dans les opérations contre le cuirassé ennemi Gœben. b) Ce même extrait existe dans la bibliographie de l'armée de l'air[19] c) Pour son action héroïque, A.Moraïtinis a reçu beaucoup d'honneurs de la part du roi Anglais mais aussi des

[16] Voir source 13, annexes pages 319-324.
[17] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, op.cit., τόμος Α, σελίδα 196.
[18] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 220, 258, 260, 263.
[19] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδες 122-123.

autorités grecques[20]. Nous pourrions ainsi considérer qu'il s'agit bien d'un document authentique dont la fiabilité n'est pas contestée.

45-46) Ces sources tirent leur origine du journal de l'escadre de reconnaissance et de bombardement 532 annexes pages 410-411. Cet escadre, comme le reste des escadres grecs, relevait à l'époque de l'armée de l'air française du Moyen-Orient : il est donc vrai que les escadres françaises tenaient des journaux de bord identiques sur ces mêmes vols, écrits en français. De leur part, les aviateurs grecs tenaient leur propre journal de vol, précisant la date, le type d'appareil, les noms du pilote et de l'observateur, la mission et les observations à la fin. Il s'agit des journaux que les observateurs rédigeaient dans l'avion à la fin d'une mission ou juste après le retour à la base aérienne. Ces sources sont des journaux de bord traduits du français car l'observateur, sous-lieutenant De Boysson, source 19, et l'observateur Michaud, source 20, les avaient écrits dans leur langue maternelle et il a fallu que nous les traduisions pour les insérer dans le journal grec. À cause de la longueur du journal, le fait d'en scanner ou d'en photocopier l'ensemble s'est avéré impossible; c'est pourquoi nous en présentons une partie seulement : tout d'abord, ces documents se trouvent dans les archives de l'armée de l'air, en tant que témoignages d'une époque historique et puis, ils sont enregistrés dans le tome A de l'histoire de l'aviation militaire[21]. Ils ne constituent pas des documents officiels, mais plutôt des témoignages, preuves des missions de l'époque, puisqu'ils étaient justement écrits au moment de la mission ou le lendemain, exposant ainsi les faits de façon inaltérée. D'une part, les noms de personnes, les objectifs, les distances hypsométriques pourraient être vérifiées dans les documents respectifs que les aviateurs français ont à leur disposition. D'autre part, les aviateurs écrivant ces journaux de bord, ne semblent pas avoir d'autres intentions que de décrire, dans le cadre de leurs fonctions, toutes les missions de façon simple et courte.

L'analyse de la crédibilité des sources a constitué un facteur nécessaire pour le positionnement de la pierre angulaire dans la méthodologie de cette thèse, car les sources de nos archives sont nombreuses et variées. Il a fallu donc les classer selon les catégories ci-dessus et les évaluer en utilisant les outils mentionnés ci-dessus[22] afin, qu'à travers le résultat de la crédibilité nous puissions arriver à la

[20] Voir source 6 dans les annexes, page 290.
[21] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδες 103 – 104.
[22] Sources officielles, croisées à la bibliographie comportant l'ancienneté, les sceaux, les signatures.

réalité incontestable de la période qui nous intéresse et faire une analyse plus détaillée.

Après avoir critiqué les sources essentielles de la présente étude, il reste à les étudier. Étudier l'image, l'impression que ces aviateurs donnaient de l'action développée dans le champ de bataille, leur disponibilité, leur présence d'esprit, leur position même vis-à-vis du danger et de la mort, leur conduite dans les relations avec les forces alliées, leur conception du devoir. Bref, leurs principes et valeurs, leurs qualités.

Fondée sur une méthode *« sémantique »*, nous avons recherché dans les sources primaires des éléments significatifs, considérés indispensables à la représentation de ce qui motivait vraiment ces officiers. Une fois regroupés dans des tableaux, ces éléments nous ont permis de dégager des sens secondaires: héroïsme, courage, sacrifice de soi, abnégation, solidarité, conscience touchant parfois au scrupule, fierté nationale, compétence, sang-froid et ingéniosité.

La méthode inductive nous a aidé à remonter par le raisonnement d'une série d'indices à une conclusion plus générale qui, à son tour, révèle le motif profond de l'action des aviateurs, le patriotisme : un amour difficile à définir, mais qui se veut loin de tout nationalisme.

Par ailleurs, avoir une idée globale du contexte historique et militaire dans lequel ces aviateurs ont agi nous a semblé indispensable afin de réussir à définir et évaluer leurs actes, prudemment et loin de toute exagération, et éclairer ce qui a vraiment contribué à l'issue heureuse de leurs missions dans ces deux guerres.

Le contexte historique et l'organisation de l'aviation grecque exige l'étude de la participation militaire grecque envers ces alliés: du dilemme politique de la 1ère guerre à la participation immédiate de la Seconde et de l'organisation de l'armée : d'une formation de la part des alliés de la 1ère à l'autonomie opérationnelle lors de la 2ème.

Au début du XXe siècle deux blocs se sont opposés en Europe : la Triple Alliance composée par l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et l'Italie et la

Triple Entente composée par la France, l'Angleterre et la Russie. À partir de 1912, la situation s'est envenimée à cause des guerres balkaniques[23].

Le 28 juin 1914, l'archiduc François Ferdinand, héritier de la double couronne d'Autriche-Hongrie, a été assassiné pendant sa visite à Sarajevo, capitale de la Bosnie-Herzégovine, par un étudiant de 19 ans, G.Principe[24]. Cet événement fut le déclencheur de la 1ère Guerre Mondiale.

L'Allemagne, d'abord, désirait vivement soutenir la Turquie, de grands intérêts étant en jeu sur son territoire[25]. L'Autriche-Hongrie redoutait l'existence d'une Serbie puissante à leurs frontières car cette dernière constituerait un vrai pôle d'attraction pour les populations slaves des régions du sud. En même temps, l'Italie s'inquiétait de savoir que tout près d'un espace vital tel que la mer Adriatique, une force maritime se développait, la Grèce. De son côté, cette dernière voulait sécuriser ses frontières du nord alors que la Bulgarie, humiliée par sa défaite dans les guerres balkaniques, pensait déjà à un second tour d'hostilités. La Serbie cherchait une issue territoriale étendue à l'Adriatique, ce que ni l'Autriche-Hongrie ni l'Italie n'étaient disposées à tolérer. Or la Serbie était soutenue par la Russie.

Parallèlement au problème balkanique, le conflit entre la France et l'Allemagne concernant les régions de l'Alsace et de la Lorraine persistait encore. La Bulgarie, soutenant les Allemands, a déclaré la guerre à la Serbie, en octobre 1915. L'Italie est restée neutre, en dépit de son adhésion à la Triplicata, jusqu'au moment où, tentée par les propositions des Français et des Anglais engagés à lui céder Trieste, a déclaré la guerre à l'Allemagne en mai 1915.

En l'espace de quatre ans, soixante déclarations de guerre ont eu lieu. Les combats se sont menés sur quatre fronts essentiels[26] : a) le front ouest b) le front est c) le front balkanique d) le front italo-autrichien.

---

[23] 1ère guerre balkanique : les États balkaniques - la Serbie, la Bulgarie, la Grèce, le Mavrovounio – déclarent la guerre à la Turquie, en octobre 1912. Les hostilités durent jusqu'au 30 mai 1913 où, avec le traité de Londres, la guerre prend fin. 2e guerre balkanique : La Bulgarie, en juin 1913, attaque la Grèce et la Serbie, qui ont déjà signé au mois de mai 1913, une alliance de défense et un accord militaire jusqu'au juillet 1913, où la Grèce et la Bulgarie concluent un armistice. Cette guerre prend fin le 10/08/1913 avec la signature du traité de Bucarest.

[24] Πάπυρος-Larousse, μετάφραση: Έλσα Βιδάλη και Γιάννα Δουράμπεη, *Τα μεγάλα γεγονότα της Παγκόσμιας Ιστορίας – Η μνήμη της Ανθρωπότητας*, εκδοτικός οργανισμός Πάπυρος, Αθήνα 1999, σελίδα 234.

[25] Σκουλάτος Β., Δημακόπουλος Ν. και Κόνδης Σ., *Ιστορία νεότερη και σύγχρονη*, τεύχος Β, Γ'τάξη ενιαίου λυκείου, οργανισμός εκδόσεως σχολικών βιβλίων, Αθήνα 2005, σελίδες 54 -57.

[26] Κατσουλάκος Θ., *Ιστορία νεότερη και σύγχρονη 1909-1945*, τόμος Α, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2000, σελίδα 58.

Lorsque la 1ère Guerre Mondiale a éclaté, la Grèce est restée dans la neutralité même si depuis le 1er juin 1913, elle avait signé un traité d'alliance avec la Serbie, qui s'était déjà fait attaquer[27]. Le roi de la Grèce Constantin, ami de l'Allemagne, déclarait que cette neutralité était au profit des intérêts grecs. Le premier ministre E.Venizélos, pourtant, se doutait que la Turquie et la Bulgarie s'étaient déjà ralliées aux forces centrales et désiraient ainsi que la Grèce offre ses bons offices à l'Entente. En effet, une fois que l'ambassadeur allemand a demandé à la Grèce de se joindre à la Bulgarie contre la Serbie, Venizélos a répondu que «la Grèce est un petit pays pour qu'il commette une indélicatesse si grande»[28]. Certes, le gouvernement grec a jugé que son alliance à l'Entente ne l'engageait que dans le cas où il y aurait une guerre balkanique[29]. Il a agi de même lorsque la Turquie a annoncé sa participation à la guerre aux côtés des Empires Centraux le 28 octobre 1914. Du moment que la Turquie a adhéré au camp allemand, elle a fermé les Dardanelles, a menacé Suez et contrarié la Grèce. En février 1915, les forces de l'Entente ont réalisé une expédition aux Dardanelles dans le but d'opérer une diversion à un endroit sensible de l'Empire Ottoman. La guerre à proximité des frontières grecques a influencé la situation politique du pays. Le 20 septembre 1915, la Bulgarie, dans le cadre d'une grande attaque organisée contre la Serbie, s'est mise sur le pied de guerre. La Grèce, fidèle à ses engagements envers la Serbie, a réagi de même et a fait les démarches nécessaires afin de participer à la guerre comme allié de l'Entente.

Il existe deux blocs déjà en Europe. Le 1er octobre 1915, le débarquement des troupes alliées à Thessalonique a commencé. Venizélos a démissionné et les conséquences qui en découlèrent furent graves. La présence à la Macédoine des troupes de l'Entente a soulevé l'indignation des Empires Centraux qui en représailles à cette alliance, ont occupé la forteresse Rupel[30] dominant la vallée du fleuve Strymonas.

En Grèce, le roi Constantin défend la neutralité de la Grèce, déclarant explicitement son désaccord avec le premier ministre Eleftherios Venizélos, conduisant malheureusement le pays à la discorde nationale. C'est à ce moment

[27] 2e guerre balkanique. Voir note 23, page précédente.
[28] Douglas Dakin μετάφραση Α. Ξανθόπουλος, *Η Ενοποίηση της Ελλάδας 1770-1923*, μορφωτικό ίδρυμα εθνικής τραπέζης, Αθήνα 1984, σελίδα 306.
[29] Douglas Dakin, *op.cit.*, σελίδα 314.
[30]Βακαλόπουλος Α. Κωνσταντίνος, *Νεοελληνική Ιστορία (1204-1940)*, εκδοτικός οίκος Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη 1989, σελίδα 409.

décisif que la divergence d'opinion entre E.Venizélos et le roi Constantin s'est manifestée concernant la position de la Grèce.

En août 1916, E.Venizélos prend la tête du Mouvement de la Défense Nationale à Thessalonique soutenu par l'amiral Pavlos Kountouriotis et le général Panagiotis Daglis. Le gouvernement insurrectionnel de Thessalonique a été ainsi formé et, après sa reconnaissance par les alliés le 4 octobre 1916, a déclaré la guerre contre l'Allemagne et la Bulgarie. Cependant, la discorde nationale était déjà un fait[31]. À la suite de ce cours dramatique des événements, le roi Constantin a été contraint par les Anglais et les Français à abdiquer et le 12 juin 1917, il a quitté la Grèce. Le 27 juin 1917, Vénizélos forme le gouvernement à Athènes et déclare enfin, à partir du 23 novembre 1916, que la Grèce se trouve en situation de guerre aux côtés des puissances de l'Entente.

Avec la fin de la 1ère Guerre Mondiale, l'occupation principale de la Société des Nations a été la conservation de la paix par l'application du désarmement. Mais la crise économique des États-Unis en 1929, a causé de grands problèmes à toutes les nations, et conduit à des nouvelles controverses. En 1931, la Société des Nations ne peut pas condamner le Japon, qui afin de trouver de nouveaux marchés pour ses produits, s'attaque contre la région chinoise de Manchourie. En mars 1933, le Japon abandonne définitivement l'organisation internationale, qui reçoit un choc. La France et l'Angleterre se développent dans leurs colonies.

Hitler, avec sa montée au pouvoir en Allemagne, suit l'exemple du Japon et au début de 1934, abandonne la Société des Nations. À partir de ce moment-là, le Chancelier allemand commence une course d'équipement que l'Ancien Monde n'avait jamais revue. Sa politique allemande est caractérisée par un nationalisme accro pour objectif principal les conflits armés contre les démocraties de l'Europe de l'ouest. Dans ces pays, il trouve un nouveau public. Les premiers pas de l'Allemagne en 1936 étaient de se rapprocher de l'Italie fasciste pour créer un Axe entre les deux pays. Les buts d'Hitler sont clairs à présent, en mars 1938, il oblige l'Autriche à s'unir à l'Allemagne et en septembre de la même année, il rattache la Bohème et la Moravie[32]. La négligence et la mauvaise estimation de la situation conduisent les Français et les Britanniques à signer avec Hitler, le 30 septembre 1938,

[31] Σκουλάτος Β., Δημακόπουλος Ν., Κόνδης Σ., *op.cit.,* σελίδα 80.
[32] Territoire tchécoslovaque.

l'Accord humiliant de Munich, en abandonnant la Tchécoslovaquie. Par cet accord, Hitler contribue à la destruction de l'état de Tchécoslovaquie, en transformant la Bohème en un protectorat allemand et la Slovaquie en un état indépendant sous la surveillance de l'Allemagne. Mussolini, de son côté, en avril 1939, envahit l'Albanie, alors que le Japon est en guerre avec la Chine depuis 1937.

La 2ème Guerre Mondiale a été la plus grande catastrophe qu'ait jamais connu l'humanité. La Grande Bretagne et la France ont déclaré qu'ils allaient défendre avec les armes chaque pays qui serait attaqué par l'Allemagne ou l'Italie. Afin qu'Hitler évite le conflit sur les deux fronts, il signe en août 1939 le Pacte Molotov-Ribbentrop avec l'Union Soviétique. L'invasion de l'armée allemande du 1er septembre 1939 sur le territoire polonais est à présent réelle et annonce ainsi le début de la guerre. Le refus des polonais d'attribuer le couloir de Dantzig a été la cause de cette invasion. La France et la Grande Bretagne, fidèles bien sûr à leur déclaration, déclarent le 3 septembre la guerre à l'Allemagne.

À quelques mois du début de la guerre et jusqu'au printemps de 1940, la plus grande partie de l'Europe a combattu, a été défaite et a été soumise a la supériorité des moyens et des tactiques militaires des Allemands. Sous le joug allemand, se trouvaient déjà la Tchécoslovaquie, la Pologne, le Danemark, la France, les Pays Bas, la Norvège et la Belgique. La Suède et la Suisse sont toujours neutres. Les états de la Péninsule Ibérique comme régimes dictatoriaux restent amicaux envers Hitler. Le seul pays restant pour affronter l'Allemagne est la Grande Bretagne.

Dans la Péninsule balkanique, la situation était meilleure pour les Allemands. La Bulgarie, même si elle faisait partie de l'Axe, n'avait aucune intention d'attaquer sans le support d'une grande puissance. La Yougoslavie conservant aussi des relations amicales avec l'Italie et la Grande Bretagne reste neutre au début. La Roumanie s'est jointe à l'Allemagne et à l'Italie alors que la Turquie était un allié de la Grande Bretagne depuis 1939. La Turquie, selon le Pacte de Septembre, devait aider la Grèce seulement en cas de conflit gréco-bulgare. En conséquent, la Grèce ne pouvait pas compter sur le soutien de la Turquie en cas d'invasion par les Italiens ou par les Allemands. Bien évidement, la Grande Bretagne était un allié important de la Grèce, mais étant seule dans cette guerre, son aide était incertaine. De toute façon, le danger des Allemands envahissant les îles britanniques, était à présent prévisible, malgré la forte résistance de l'Aviation Royale (RAF).

La prise de l'Albanie par les Italiens en 1939 a révélé leurs plans aux Balkans et à la Méditerranée de l'est. Une série d'intimidations commence, de l'Italie envers la Grèce, avec comme point culminant le torpillage du contre-torpilleur grec Elli le 15 août 1940, près de l'île de Tinos[33]. Le 28 octobre de la même année, le gouvernement grec reçoit un ultimatum de l'Italie qui demande l'accès libre de son armée sur le territoire grec. Le Premier Ministre de l'époque, Ioannis Metaxás, avec son refus, devient le principal représentant du peuple grec.

Après ces événements, la guerre gréco-italienne devint réalité. Elle commence en Épire[34] et dure 160 jours (28 octobre 1940 – 5 avril 1941). Du 6 au 30 avril 1941, nous avons l'attaque simultanée des Italiens et des Allemands alors qu'entre le 1er et le 31 mai, nous avons la dernière phase de la guerre en Grèce avec la bataille de Crète[35].

La guerre gréco-italienne se distingue en quatre périodes : a) L'armée grecque a repoussé les Italiens du 28 octobre au 13 novembre 1940, b) La contre-attaque des Grecs, la libération des villes de l'Épire du nord et la repousse des Italiens à 60 km des frontières du 14 novembre au 28 décembre 1940, c) Les Grecs détruisent *«l'attaque aérienne»* italienne du 29 décembre 1940 au 5 avril 1941.

Nous allons étudier les trois phases de la guerre gréco-italienne, c'est-à-dire jusqu'au 5 avril 1941, car, juste après, commence l'occupation allemande en Grèce. Une occupation qui divise le pays entre les Allemands, les Italiens et les Bulgares. De plus, dès les tous premiers moments de l'occupation, les actes héroïques spontanés prouvent la volonté de résistance d'un pays unifié. Cependant, l'action de l'Aviation Militaire grecque – comme corps de l'armée – sera étudiée en rapport avec la guerre et non avec l'occupation.

Étudiant l'armée de l'air grecque dans ses débuts, nous allons essayer d'intégrer les sources d'archives présentes dans un cadre historique et militaire. L'objectif essentiel est de voir si la formation des aviateurs était suffisante pour leur permettre d'accomplir des missions dangereuses ; si par la suite l'impétuosité et l'ingéniosité de ces hommes – là étaient le résultat d'une formation

[33] L'île de Tinos fait partie des Cyclades du nord.
[34] Région géographique de la Grèce qui s'étend au côté nord-ouest du pays. Elle est constituée des départements d'Arta, Ioannina, Prévéza et Thesprotia.
[35] C'est la plus grande île de Grèce et la 5ème de la Méditerranée. Elle est située à l'est de la mer Égée constituant les frontières naturelles de la Grèce, au nord de la mer Libye.

systématique et régulière ou bien émanaient de leur psychologie. La réponse à ces questions réside dans la connaissance de l'organisation de l'armée de l'air, la formation des aviateurs ainsi que le matériel militaire dont ils disposaient par rapport à la technologie de l'époque en vue de répondre à la question suivante: l'armée de l'air constituait-elle un corps militaire ayant une infrastructure, capable de défendre la Grèce en temps de guerre?

À l'époque, l'armée de l'air grecque commence à s'organiser dès 1911 selon les modèles français dans le cadre d'un effort plus large du gouvernement pour la modernisation des forces armées. Avec l'explosion des guerres balkaniques, la première unité d'aviation est formée et s'appelle la Compagnie des Aviateurs. Les avions Henry Farman et Maurice Farman sont déjà des armes techniquement rudimentaires. Après la fin des guerres balkaniques, l'armée de l'air traverse une période de stagnation, ce qui change quand, après sa participation à la 1ère Guerre Mondiale, les Français se chargent de sa réorganisation. L'armée de l'air grecque relève en effet de l'armée de l'air des alliés de l'est qui était sous le commandement des Français alors que l'aéronavale relève, elle, des forces alliées navales et aériennes de la Méditerranée étant sous le commandement anglais. L'objectif en était la formation de cadres navigants et techniques. Ensuite, après la formation à Sedes de Thessalonique, l'armée de l'air grecque organise les premiers escadrons grecs. De son côté, l'aéronavale est organisée après la première formation des aviateurs à Paléo Faliro, destinés à l'École de Moudre.

Les premiers aviateurs sélectionnés en décembre 1911 afin d'être formés en France étaient : Le lieutenant d'artillerie Kambéros Dimitrios, le lieutenant du génie Moutoussis Michail, le sous-lieutenant de cavalerie Adamidis Christos. En avril 1912, trois officiers y sont encore partis : le lieutenant d'infanterie Papaloukas Loukas, le lieutenant d'artillerie Drakos Markos et le sous-lieutenant de cavalerie Notaras[36] Panoutsos.

La formation a eu lieu à l'École de l'Aviation de Henry Farman qui siégeait à l'aéroport d'Étampes situé près de Paris. Il y avait également deux autres écoles, l'une militaire, l'autre privée -celle de Blériot- ce qui entraînait la concurrence parmi les apprenants. Le 5 août 1912, D.Kambéros et M. Moutoussis[37], revendiquant la première place à l'école, ont réalisé un vol malgré les mauvaises

[36] Photo 1 de Notaras dans les annexes, page 414.
[37] Photo 2 de Moutoussis dans les annexes, page 414.

conditions de temps. Survolant même l'École de Blériot, ils ont accompli des manœuvres tellement dangereuses que les directeurs des écoles ont été obligés d'installer des signaux lumineux sur les toits des bâtiments[38].

Lors des guerres balkaniques pourtant, en septembre 1912, les officiers Kambéros, Moutoussis, Notaras[39] et Adamidis ont été rappelés au devoir en vue d'organiser la première unité d'aviation[40]. La Compagnie des Aviateurs récemment créée, qui avait été comprise pour la première fois dans l'armée qui siégeait à Larissa, une ville de Thessalie, s'est tenue sur la défensive. Elle comprenait au début les quatre officiers pilotes, un ingénieur français, des officiers techniciens, 50 hommes de troupe comme personnel auxiliaire et quatre avions biplans Henry Farman de 50 chevaux. Il n'est pas question des possibilités opérationnelles de ces avions, puisqu'ils n'étaient pas construits à cet effet. Ils étaient composés d'une carcasse légère, en bois, découverte, dans le prolongement de laquelle s'asseyait le pilote totalement exposé, alors qu'il faisait également fonction d'observateur. Ils ne portaient ni armement ni instrument de navigation à l'exception d'un simple baromètre, alors que leur vitesse ne dépassait pas 50 km/h ; du coup, ils pouvaient être facilement emportés par le vent. À cause de l'évolution des opérations, la Grèce a commandé de nouveaux avions : deux Maurice Farman MF.7 de 70 chevaux qui disposaient d'une place pour l'observateur et un avion Henry Farman HF.20, de 80 chevaux. En même temps, dans l'usine Maltsinioti, à Athènes, les premières bombes d'invention grecque ont été fabriquées sous la surveillance de l'officier Kambéros. C'était une sorte de grenade d'un kilo environ muni d'une ailette de direction à la queue. Placées dans une caisse en bois à côté du pilote, elles étaient jetées à la main.

À la suite de l'aviation militaire, le gouvernement grec a jugé nécessaire l'organisation de l'aéronavale.

L'aéronavale acquis, en effet, son premier hydravion en novembre 1912 et l'a appelé « Nautile ». Il s'agissait d'un Astra Hydroplane biplace portant un moteur de 100 chevaux. Le 21 janvier 1913, le sous-lieutenant M.Moutoussis, avec l'enseigne de vaisseau de 2^{e} classe A.Moraïtinis, ont réalisé un

[38]Καισάρου-Πανταζοπούλου Τριανταφυλλιά, *Ελληνική Αεροπορία-Συνοπτική Ιστορία 1908-1944*, τόμος 1, έκδοση Υπηρεσία Ιστορίας Π.Α., Αθήνα 2000, σελίδα 18.

[39] Photo 3 de l'avion Maurice Farman MF.7 de la Compagnie d'Aviateurs durant les guerres balkaniques dans les annexes, page 415.

[40] Καισάρου-Πανταζοπούλου Τριανταφυλλιά, *op.cit.*, σελίδα 26.

vol d'essai réussi jusqu'à Ténédos[41]. Après ce premier vol, le chef de la flotte grecque, étant à l'ancre à Moudre[42], a décidé de s'en servir en vue de rassembler des informations sur les forces maritimes des Turcs claustrées dans les Dardanelles. Cette première mission, qui eut lieu le 24 janvier 1913 au bénéfice de la Marine Royale, a véritablement constitué une étape importante dans l'histoire des opérations maritimes. On a dressé un plan concernant l'ordre de bataille de la flotte ennemie, contre laquelle quatre bombes ont été larguées provoquant de petits dégâts seulement. Durant le retour, l'hydravion a dû amerrir par faute d'une panne de moteur et a été remorqué jusqu'à Moudre par le contre-torpilleur « *Vélos* » qui suivait le vol. Cette mission, réalisée dans le cadre des opérations des guerres balkaniques, est classée parmi les exploits les plus brillants de l'aviation de guerre grecque. Elle est également considérée par les observateurs militaires internationaux[43] et les historiens[44] de l'époque[45] comme la première mission militaire de coopération maritime[46] dans le monde, pendant laquelle le premier plan militaire a ainsi été établi dans l'air. Toutes les correspondances étrangères parlaient, en effet, avec admiration, de la témérité des pilotes grecs et de leur brillante entreprise.

Après la fin des guerres balkaniques, l'armée de l'air grecque a traversé une période de stagnation faute de ressources économiques. À cause de la neutralité de la Grèce dans la 1ère Guerre Mondiale, l'armée n'a eu aucun appui, aucune perspective d'évolution pendant quatre ans, au point qu'elle s'est décomposée.

À partir de 1915 pourtant, la situation semble s'améliorer. Selon l'ordre (6435) du 19-10-1915 du ministère de l'armée, la nouvelle structure prévoyait la fondation du Service de l'Aviation Militaire (S.A.M.)[47], englobant l'escadron au sol de la Compagnie des Aviateurs, en remplacement de la Compagnie des Aviateurs[48] et

[41] Île dans le nord-est de la mer Égée cédée à la Turquie en 1923 après le traité de Lausanne.
[42] Lieu dans le nord de l'île de Limnos, au nord de la mer Égée.
[43] Coupure de presse d'un rédacteur de la Nouvelle Presse Libre de Vienne. Coupure du correspondant Grec pour la presse italienne. Coupure venant du Service du rapport de guerre (État-major de l'Armée de l'air), commentée d'un spécialiste Autrichien, sur l'exploit de Moutoussis.
[44] L'historien Anglais H.W.Wilson dans son ouvrage *« Les flottes de guerre au combat* » traduit par le capitaine de la Marine Française A.Thomazi, signale l'importance de cette première mission de coopération maritime des aviateurs grecs.
[45] Wilson Wrigley Herbert, *Les flottes de guerre au combat*, tome 1, Éditions Payot, Paris : 1929, 363 p.
[46] Βροντάκης Εμμανουήλ, *Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας (1908-1935)*, τυπογραφείο Τιλπέρογλου, Αθήνα 1935, σελίδες 43-44.
[47] Une sorte d'état-major élémentaire, responsable de l'administration, de la gestion économique, de la gestion du matériel et du service sanitaire. Le commandant du S.A.M. était Dimitrios Kambéros.
[48] Mission de surveillance concernant le recrutement et le versement des salaires du personnel du S.A.M.

de l'escadron aérien de Paléo Faliro[49]. Le premier centre de formation du S.A.M. a été créé à Lebet, à Thessalonique.

À la fin de 1915, sous la pression des événements politiques et militaires[50], le S.A.M. s'est vu obligé d'interrompre ses travaux et de suivre le reste de l'armée grecque obligée, par le quartier général français, de quitter la Macédoine centrale[51]. Le premier arrêt de ce déplacement a été à N.Amyndeo, un endroit dans la partie sud-ouest du département de Florina, puis à Larissa en mars 1916.

Le gouvernement d'Athènes était à l'époque confronté à la menace des Alliés qui, suite à l'attaque qu'ils avaient réalisée contre la capitale, ont imposé aussi l'éloignement des troupes grecques de la partie centrale du pays et leur installation dans le Péloponnèse. Au début de 1917, le S.A.M. s'y est aussi déplacé et s'est installé plus précisément à Argos. Désœuvrée jusqu'au milieu de l'année 1917, l'armée de l'air grecque a été, cette fois, reconstituée par les Français vu la participation de la Grèce à la 1ère Guerre Mondiale. La responsabilité de l'organisation a été attribuée au gouverneur français des forces alliées de l'air au front de la Macédoine, le commandant Denain, assisté dans son œuvre par le sous-lieutenant de cavalerie Alexandros Zannas, un des protagonistes du Mouvement de la Défense Nationale, qui avait servi dans le passé au sein de l'escadron français 505 de Gorgopi. Convaincu de la valeur d'un commandement unique, Denain a établi un plan d'organisation commun pour l'aviation militaire et navale, qu'il a tout de suite adressé au premier ministre. Or, le ministère de la marine et la mission de la marine britannique s'y sont opposés alors que le ministère de l'armée et l'état-major ont aussi été réticents. Suivant le cours des événements, E.Venizélos a demandé à Denain de réorganiser seulement l'aviation militaire étant, quant à elle, de première nécessité. Ainsi, en septembre 1917, la formation des Grecs a commencé à Sedes[52], dans le centre de formation des forces alliées de l'est sous le commandement des Français.

Le 4 septembre 1917, répondant à l'appel du ministère de l'armée, trente officiers et quatre-vingt-treize sous-officiers et soldats ayant fait une demande se sont présentés à l'aéroport de Sedes afin d'être entraînés. Comme les moyens pour la formation étaient insuffisants dans le centre, certains d'entre eux se

[49] Elle disposait d'un atelier de construction d'avions organisé et bien équipé.
[50] La 1ère Guerre Mondiale débutée depuis déjà un an réglait décidément la situation politique et militaire des états.
[51] Les forces alliées y ont débarqué, fortifié la ville et bloqué l'aéroport.
[52] Endroit de Thessalonique.

sont formés en France dans des écoles militaires. Dans la même période, le S.A.M. qui siégeait à Argos a été transféré à Athènes. À partir du mois d'octobre 1917, le lieutenant français Rombert, nommé commandant du S.A.M., s'est employé à l'organisation de l'escadron à Elefsina et plus particulièrement de l'équipe d'entretien et de réparation des avions. En outre, les Français se sont occupés de l'organisation d'un nouvel aéroport à Goudi[53], où une escadrille d'avions de chasse Nieuport Ni 24bis s'est installée, équipée en personnel français. À l'école de Sedes, les Grecs en formation ont constitué une équipe particulière : administrativement indépendante, elle était partagée en divisions de pilotes, d'observateurs et d'ingénieurs[54]. Le noyau technique du S.A.M. a également été créé. À Thessalonique, une usine d'assemblage d'avions a été construite, employant un personnel grec. En octobre 1917, certains officiers et soldats ont été envoyés au Grand Park d'Aviation français à Thessalonique afin d'être formés aux moteurs à explosion. À la fin de 1917, après que le 1er cycle de formation des aviateurs ait été achevé à Sedes, les premiers escadrons du corps de l'aviation militaire grecque[55] ont été formés. Ces escadrons étaient les suivants :

- L'escadron 532 de reconnaissance et de bombardement a été constitué à Gorgopi le 10 décembre 1917. Le sous-lieutenant K.Psallidas, qui a été nommé commandant du personnel grec, avait une grande expérience militaire ayant servi dans l'armée de l'air française, au front de Monastiri. Jusqu'en septembre 1918, tout le personnel français servant dans l'escadron 532 était progressivement remplacé par des Grecs. L'escadron disposait de 12 Dorand AR-1 de reconnaissance et quelques bombardiers légers Bréguet Bré 14 A2, primitivement équipés et sans moyens de communication[56]. Une section du parc d'aviation s'y est installée aussi, s'occupant surtout du démontage d'avions détruits.

- L'escadron de chasse 531, constitué le 13 mars 1918, relevait – d'un point de vue opérationnel - du secteur de l'aviation d'Axios. À titre honorifique, la responsabilité de l'organisation et de l'administration a été attribuée au sous-lieutenant de cavalerie réserviste Alexandros Zannas, qui servait alors à l'état-major des forces alliées auprès de Denain, faisant fonction de conseiller. Le personnel navigant de l'escadron était français alors que le personnel auxiliaire et une partie des

[53] Endroit au nord d'Athènes.
[54] Καισάρου-Πανταζοπούλου Τριανταφυλλιά, *op.cit.*, σελίδες 36-37.
[55] Par le décret-loi N. 1485/1918, le S.A.M. a été remplacé par le Corps d'Aviation. L'armée de l'air se composait donc par le Secteur de l'État-major d'Aviation et le Corps d'Aviation.
[56] Καισάρου-Πανταζοπούλου Τριανταφυλλιά, *op.cit.*, σελίδα 38.

ingénieurs étaient Grecs. Les avions de l'escadron Nieuport Ni 24 bis ont été plus loin remplacés par les nouveaux Spad S.VII.

- Constitué le 1er juin 1918, et installé à Dimitritsi, de la région de Serres, l'escadron de reconnaissance et de bombardement 533 a été principalement engagé, pour répondre aux besoins de Strymonas. Le personnel navigant se composait de Grecs tandis qu'au sein du personnel au sol, il y avait plusieurs Français.

- L'escadron de la Compagnie des aviateurs du S.A.M. siégeait au Grand Park à proximité de Mikro Kara-Bournou de Thessalonique, siège aussi du parc français d'aviation. Le commandant de l'escadron était le lieutenant du génie Konstantinos Valvis. Avec la loi N.257/1914, le corps des aviateurs de la Marine Royale a été constitué. Ensuite, nous avons défini tout ce qui concernait le recrutement et la formation, la fondation d'écoles, la structure, la dénomination et l'administration des unités ainsi que les uniformes du personnel. Les pilotes venaient des rangs d'officiers combattants et de calculateurs de la Marine Royale ainsi que de pilotes particuliers engagés pour cinq ans.

En 1914, la construction du premier aéroport entre Skaramangas et Elefsina, à l'ouest de l'Attique a commencé, où siégerait par la suite, le Corps d'Aviation Navale (C.A.N.) récemment créé.

À l'École des aviateurs de l'aéronavale, dans cet aéroport, ont été formés les premiers officiers de la Marine Royale par les Britanniques, y compris le porte-drapeau Aristidis Moraïtinis. Pour la formation, des Sopwith Greek Seaplane et des hydravions Henry Farman HF.22 ont été utilisés et l'École a été transférée à Paléo Faliro.

En avril 1915, l'escadrille s'est officiellement intégrée dans la flotte, alors qu'un secteur d'aviation a été constitué dans le ministère de la Marine. Malgré des débuts dynamiques, le Corps d'Aviation Navale est tombé dans l'inaction pour un an environ.

En septembre 1916, une fois que le Mouvement de la Défense Nationale s'est manifesté, le C.A.N. a été un point de référence dans l'histoire de l'aéronavale. Il a été par la suite incorporé tout entier à la Défense Nationale. Parmi les officiers qui ont agi de même, il y avait Moraïtinis, Panayiotou, Meletopoulos, Konstantinou et plus tard le lieutenant Vakkas aussi bien que les apprentis-observateurs Arguyropoulos, Megalidis et Chalkias. Ils ont été suivis par neuf sous-

officiers et un groupe de marins. Ils se sont tous présentés au Chef de la flotte des alliés à Keratsini et ils sont par la suite partis à Moudre. En dépit de la situation politique encore précaire, ces officiers ont réussi à former un premier noyau d'aviateurs à l'intérieur de l'Armée de la Défense Nationale. Tous, avec l'enseigne de vaisseau de 1ère classe Aristidis Moraïtinis en tête, ont été formés à l'École britannique d'aviation située à l'aéroport Mars, à Moudre. De ce fait, les Britanniques, ayant alors le commandement des forces aériennes et navales de la Méditerranée, ont assumé de nouveau la responsabilité de l'organisation de l'Aéronavale grecque.

Les Anglais se sont appliqués à établir à la base de Paléo Faliro qui existait depuis 1914, une école provisoire de formation aérienne, ayant comme instructeur le capitaine Anglais Casked. Il s'agissait bien d'une école de formation préliminaire pour les aviateurs destinés à l'école de Moudre.

Dans les services techniques de l'aéronavale ont été enrôlés certains ingénieurs et sous-officiers marins qui ont ainsi constitué son noyau. Leur instruction technique et leur inventivité étaient telle qu'ils réparaient rapidement les pannes au point même de rendre les avions équivalents aux neufs[57]. Ceci est prouvé par le fait que jusqu'à 1916, trente avions de l'aéronavale avaient été détruits alors que par la suite, il ne lui en a manqué que neuf. Les vingt et un avions qui restaient ont en effet été réparés avec virtuosité.

Pourtant, vu que la base de P.Faliro n'arrivait pas à faire face aux besoins accrus des aviateurs, ils furent envoyés à l'École d'aviation de Hélioupolis en Égypte.

La participation officielle de la Grèce à la 1ère Guerre Mondiale le 27 juin 1917, aux côtés des alliés a ouvert de nouvelles perspectives dans l'aviation militaire et navale.

Avec le décret royal du 28 août 1917, on a défini le signe distinctif[58] des avions grecs, maintenu jusqu'à nos jours (trois cercles concentriques portant les couleurs nationales).

À la fin de 1917, la structure du C.A.N.[59] était la suivante : le capitaine de vaisseau Anglais Scarlett était le commandant de l'armée de l'air anglaise et le lieutenant de vaisseau A.Moraïtinis commandait l'armée de l'air grecque,

[57]Βροντάκης Εμμανουήλ, *op.cit.*, σελίδα 46.
[58] Photo 5, annexes page 416.
[59] Corps d'Aviation Navale.

assurant également l'administration exécutive du C.A.N. sous les ordres des unités aéronavales de Thassos[60] et de Moudre.

Le 24 mars 1918, l'amiral Kountouriotis a déposé le projet de loi N.1315 à l'Assemblée, concernant la constitution et la réorganisation du S.A.N.[61], avalisé le 17 avril 1918. Suivant ce même projet de loi, A.Moraïtinis a organisé quatre flottilles[62] portant le signe H (Hellénique) donné par les Anglais. Nous avons donc : a) la base de l'aéronavale à Paléo Faliro b) la base aérienne de Kazaviti à Thassos c) la base de Romanos, à Moudre[63], la plus importante, étant aussi le siège administratif d) H1 escadrille de Thassos[64] e) H2 escadrille de Moudre f) H3 escadrille de Stavros, à Chalkidiki g) H4 escadrille de Legraina[65].

En se basant sur les éléments ci-dessus, il en résulte que, d'une part, autant les effectifs de l'aviation militaire que ceux de l'aéronavale n'ont été suffisamment formés, en raison de la neutralité grecque durant la 1ère Guerre Mondiale. Le nouveau corps des aviateurs demeurait donc inerte du moment que les alliés n'avaient aucune raison de s'en occuper en temps de guerre. Après l'adhésion de la Grèce à l'Entente, le temps accordé à la formation était déjà minime; les pilotes se formaient donc forcément dans les champs de bataille. La plupart des avions de l'époque étaient vieux, équipés de systèmes d'armement primitifs, peu performants, dont les ailes se brisaient ou se pliaient en deux au cas où ils dépassaient la limite de vitesse, étant de 80 miles/h. D'autre part, le développement rapide de l'aviation allemande constituait déjà une menace redoutable pour les alliés qui, au niveau de l'équipement technique, n'avaient à opposer que des avions ordinaires sinon vieux.

Telle était la situation lorsque les escadrilles grecques ont participé aux opérations des alliés au front de la Macédoine si bien qu'elles ont subi de lourdes pertes.

En faisant la recherche et l'analyse des sources ci-dessous, nous essayerons d'en tirer des conclusions sur leur action ultérieure.

[60] Île de la Grèce du nord, en face du littoral de la Macédoine.
[61] Service d'Aviation Navale.
[62] Une flottille : groupe de 10 à 16 avions.
[63] Photo 6 du S.A.N. à Moudre, annexes page 416.
[64] Une escadrille : groupe de 2 à 6 avions, selon le modèle anglais.
[65] Endroit du cap Sounion, au sud d'Attique.

En étudiant l'évolution de l'aviation militaire grecque après la fin de la 1ère Guerre Mondiale, nous allons insérer les sources archivistiques en question dans un cadre historico-militaire. Nous devons connaître l'organisation de l'aviation, la formation des aviateurs ainsi que le matériel militaire qui se posaient en combinaison avec la technologie de l'époque dans l'optique de pouvoir répondre aux questions suivantes : Est-ce que l'Aviation, durant la 2ème Guerre Mondiale, était un corps nouveau proprement préparé afin que la Grèce puisse compter sur elle dans une guerre avec un autre grand pays ? Leur entrainement militaire était-il suffisant selon l'évolution technologique de leur époque, afin de pouvoir atteindre les objectifs dangereux ? Le dynamisme et l'ingéniosité des aviateurs étaient-ils le résultat de leur entrainement systématique ou découlaient-ils, une fois de plus, de leur psychisme ?

L'organisation de l'aviation militaire grecque était influencée par l'organisation française et britannique en suivant, en quelque sorte, un système mixte. Jusqu'à la fin de 1929, la division de l'aviation en deux secteurs, militaire et naval ayant des commandements indépendants, causait d'importants disfonctionnements à la nouvelle armée en la rendant dégradée et auxiliaire. Avec la montée d'Eleutherios Venizélos au pouvoir en 1928, commencent les efforts pour la création d'une armée aérienne uniforme. Le 23 septembre 1930, le décret législatif *«sur l'organisme du Ministère de l'Aviation»* a fondé l'aviation militaire uniforme. Avec ce décret, les nouveaux noms des grades ont été introduits. Pour les officiers nous avons : le Général de division de l'aviation, le Colonel d'aviation, le Lieutenant-colonel de l'armée de l'air, le Commandant de l'armée de l'air, le Capitaine d'aviation, le Lieutenant de l'armée de l'air et le sous-lieutenant de l'armée de l'air. Pour les sous-officiers, nous avons : Adjudant de l'armée de l'air, le Sergent de section et le Sergent d'aviation. Selon la même loi, ces cadres se divisent en deux parties, la partie des combattants et la partie des services techniques et économiques. La partie des combattants est constituée d'officiers aviateurs et de sous-officiers pilotes ou observateurs. Par la loi 6248/1934 a été fondé l'État major général de l'Aviation (E.G.A) alors qu'en novembre 1935, l'aviation militaire a pris le nom d'Aviation Royale grecque (A.R.G).

Un des principaux problèmes qui a occupé le Ministère d'Aviation dès son premier jour de fondation, a été la création autonome de cadres qui pourraient répondre aux demandes d'une pratique aérienne moderne pour l'époque et qui seraient formés au niveau international. Les deux aviations – militaire et navale –

fonctionnaient chacune sous une organisation différente, elles développaient des rivalités et des obstacles durant leur collaboration. Le premier pas était la création[66] d'un corps uniforme avec une hiérarchie commune, les mêmes grades et les mêmes uniformes. Ainsi, le 10 juillet 1931, ont été déterminées[67] les Écoles qui allaient être créées et la forme spéciale d'entrainement des Officiers et des sous-officiers des différentes spécialités de l'Aviation. Les centres d'entrainement et les Écoles de l'Aviation étaient : A. l'École d'Aviation, B. l'École de Tir, C. l'École d'Entrainement Aérien Supérieur, D. le Centre d'Entrainement Naval Aérien, E. le Centre d'Entrainement d'Observateurs Epicuriens (Armée et Naval), F. le Centre d'Entrainement d'Entraineurs de Vol et G. le Centre d'Entrainement de Pilotes Conscrits. L'École sera logée à la Base Aérienne de Tatoï. Au début, elle devait améliorer son programme d'entrainement pour pouvoir obtenir les résultats escomptés et pour avoir des perspectives bénéfiques pour le futur. En août 1935, a été fondée l'unité administrative et éducative autonome «Administration Supérieure des Écoles de l'Aviation» à Tatoï, affiliée au EGA, et qui comprenait les Écoles suivantes : 1. l'École d'Aviation, 2. l'École de Tir, laquelle a pris le nom d'École d'Entrainement Général et des Spécialités de l'Aviation (EEGSA), 3. L'École de Formation des Officiers de l'Aviation (EFOA), 4. L'École des Techniciens de l'Aviation (ETA).

À partir de mai 1940, à cause de la guerre en cours, le Ministère de l'Aviation en collaboration avec les autres secteurs des Forces Armées a commencé à prendre en secret des mesures de préparation et de défense militaire. Dans ce cadre, le pays a été protégé du piège de l'attaque italienne du 28 octobre. Selon le plan de mobilisation, la ARG a été divisée en deux Administrations Supérieures. L'Administration Supérieure de l'Aviation Militaire **(ASAM)** et l'Administration Supérieure de l'Aviation Navale **(ASAN).**

À l'ASAM sont affiliés :

- L'Administration d'Aviation de Bombardement avec la 31ème, 32ème et 33ème escadre de bombardement ayant pour mission le bombardement de la progression ennemie, des lignes d'approvisionnement et de retraite, de l'obstruction de l'action de l'aviation ennemie et la collecte d'informations. La 31ème escadre était

[66] Par l'article 19 de la loi 5121/1931, la fondation de l'École de l'Aviation a été créée en deux secteurs différents, Officiers et Sous officiers.
[67] Par la loi 5123/1931, se déterminaient les Écoles qui allaient être créées et l'éducation.

située à l'aéroport auxiliaire de Niamaton de Larissa[68], la 32ème à l'aéroport auxiliaire d'Abelonas à Larissa et la 33ème escadre à l'aéroport de Nea Agchialos de Volos[69].

- L'Administration d'Aviation de Chasse avec la 21ème, 22ème, 23ème et 24ème escadre de chasse qui avait comme mission principale la couverture des régions faibles, l'interception des avions ennemis, la protection de l'aviation de bombardement, la détonation des phalanges ennemies et le raccompagnement des convois. La 21ème escadre était située à l'aéroport auxiliaire de Vassiliki à Trikala[70] , la 22ème à l'aéroport auxiliaire de Megali Mikra à Thessalonique[71], la 23ème à l'aéroport auxiliaire d'Abelonas à Larissa et la 24ème escadre à la base aérienne de Thriassio à Attiki.
- L'Administration de Coopération Militaire avec la 1ère, 2ème, 3ème, et 4ème escadre de Coopération Militaire et l'Escadre de Coopération Militaire Autonome 2828 qui avaient comme mission principale l'attribution d'une assistance aérienne aux Corps de l'Armée sous la forme de collecte d'informations ainsi que le soutien au combat terrestre avec des bombardements et des détonations anodins. La 1ère escadre a été transformée à partir de décembre 1940 en une escadre d'entrainement alors qu'elle n'avait aucune action militaire. La 2ème a été installée à l'aéroport auxiliaire de Petrana à Kozani[72] et était affiliée à l'Administration de l'Aviation du 2ème Corps de l'Armée. La 3ème escadre était divisée en deux : les Escadres Indépendantes (3/1 et 3/2), elles étaient situées à l'aéroport de Nea Kouklena à Véria[73] et l'aéroport Lebet de Thessalonique et elles exécutaient des missions pour le 2ème et le 3ème Corps de l'Armée. La 4ème escadre était divisée en deux Escadres Indépendantes (4/1 et 4/2) et elles étaient situées à l'aéroport d'Amigdaleona à Kavala[74]. Enfin, l'Escadre Autonome 2828 était située à l'aéroport auxiliaire de Tanagra à Attiki[75].

---

[68] Ville de Thessalie, capitale du département homonyme qui est situé au centre de la partie est de la vallée de Thessalie.
[69] Ville de Thessalie fondée sur le ruisseau du golfe du Pagassetique, située à la place de l'ancienne ville d'Iolkos, aux pieds du mont de Pilio.
[70] Ville de la Thessalie de l'ouest et capitale du département homonyme.
[71] La deuxième plus grande ville de la Grèce, capitale du département homonyme et de la circonscription de la Macédoine centrale.
[72] Capitale du département homonyme et deuxième plus grande ville de la Macédoine de l'ouest.
[73] Ville de la Macédoine centrale et capitale du département d'Imathias.
[74] Capitale du département homonyme, située au nord est de la Grèce et qui constitue un des ports de la Macédoine.
[75] Région historique qui constitue aujourd'hui une des 13 circonscriptions de la Grèce. De 1899 jusqu'en 1909 et de 1943 jusqu'au 1/1/2011 – début du programme de Kallikratis – a été le département de la Grèce ayant comme capitale la plus grande ville de la Grèce, Athènes.

À l'ASAN sont affiliés : la 11ème, 12ème et 13ème escadre de Coopération Navale. Sa mission principale était les recherches et les patrouilles anti-sous-marins, les reconnaissances à vue, les accompagnements de convois, les recherches d'immersion des mines et les prises de vues aériennes des barrages des mines. La 11ème escadre disposait de 9 hydravions du type Fairey III F et était située à la base navale de Valtoudio à la ville Trikeri de Magnissia[76]. La 12ème escadre disposait de 12 Dorniers Do 22 et était située en la ville de Paloukia de Salamine[77]. Enfin, la 3ème escadre de coopération navale disposait de 9 Avro 652A Anson Mk I et était située à la base aérienne de Thriassos d'Attiki.

Les éléments qui se trouvent aux archives de l'aviation militaire grecque montrent que les avions grecs qui ont dû affronter durant la 2ème Guerre Mondiale les 463 avions italiens de la Regia Aeronautica, étaient seulement 77. Plus précisément, l'Aviation de Chasse grecque disposant de 33 avions et a affronté 179 avions de chasse italiens. Les 3 Escadres de Bombardement grecques avec 29 avions étaient opposées aux 30 Escadres italiennes qui disposaient de 225 bombardiers, c'est-à-dire que la puissance de toutes les Escadres rivales était de 1 par 7. Ce nombre montre clairement la position des avions de chasse grecs de qui était de freiner les bombardiers italiens. Cependant, ce n'était pas la supériorité en nombre de l'ennemi qui rendait la situation aussi difficile mais leur supériorité technique et leurs possibilités opérationnelles en comparaison des avions de l'ARG qui avaient beaucoup de problèmes techniques, un manque en équipements et en approvisionnements.

Nous devons ici souligner également la situation des aéroports utilisés par l'ARG. Leur nombre était limité alors que certains restaient hors service à cause des mauvaises conditions météorologiques. Au contraire, la Regia Aeronautica disposait d'un grand nombre d'aéroports modernes et à peu de distance du front.

Alors que l'aviation grecque disposait d'un nombre limité d'aviateurs contrairement à la supériorité italienne, ils avaient la possibilité, dans tous les domaines, de leur opposer leur moral.

[76] Département de Thessalie ayant comme capitale la ville de Volos.
[77] Connue également de l'Antiquité sous le nom Koulouri – aujourd'hui capitale, la plus grande île au nord-ouest du golfe Saronique. C'est la Patrie du roi homérique Aiantas de Telamonios, du poète tragique Euripide alors qu'elle est devenue célèbre par la bataille navale des anciens Grecs avec les Perses en 480 av.J.C.

En analysant les sources archivistiques dans les pages suivantes, nous allons essayer d'extraire les valeurs ou notions qui découlent de l'image des aviateurs durant la 2ème Guerre Mondiale et qui étaient le prétexte à leurs actions. Une guerre que l'humanité n'avait jamais connue.

Des valeurs nationales, sources d'inspiration patriotique telles que l'héroïsme, le courage, le sacrifice de soi, l'abnégation, la solidarité, l'esprit scrupuleux et la fierté nationale, associées à des qualités d'efficacité, armes de la puissance patriotique, comme la compétence, le sang-froid et l'ingéniosité, pourraient-elles fournir, dans un cadre historique, militaire et dramatique marqué par la guerre, des témoignages directs de patriotisme?

Ainsi, dans les pages qui suivent, il s'agit d'étudier et d'analyser les sources sélectionnées par rapport à leur contenu.

Ces deux parties ont permis de dégager le thème du patriotisme, considéré comme une vertu engendrée par l'amour de l'Homme envers sa Patrie.

Le plan de la présente étude est le suivant :

Introduction

- Présentation et justification du sujet
- Présentation et justification des sources
- Présentation et justification de la méthode d'analyse
- Le contexte historique et l'organisation de l'aviation
- Problématique et Plan

Première Partie : Valeurs nationales

Deuxième Partie : Qualités d'efficacité

Diagramme : Fréquence des valeurs patriotiques des pilotes

Conclusion : Résultats de l'étude

PREMIÈRE PARTIE

Des valeurs nationales sources d'inspiration patriotique : héroïsme, courage, sacrifice de soi, abnégation, solidarité, esprit scrupuleux, fierté nationale.

Le patriotisme, une vertu engendrée par l'amour de l'Homme envers sa Patrie?

Puisant dans les archives de l'aviation militaire grecque, nous allons rechercher le sens du patriotisme au sein de l'armée de l'air dans la 1ère et la 2ème Guerre Mondiale et plus précisément, le rôle que ce sentiment a joué dans l'action des aviateurs grecs. Le patriotisme[78] est une vertu engendrée par l'amour de l'Homme pour sa Patrie, comme en temps de guerre, il devient abnégation et pousse l'Homme à des actes glorieux en vue de la défendre contre tout danger.

Le patriotisme[79] n'est que l'effort physique de l'Homme pour le bonheur de la Patrie, de la nation. Le patriote voue son existence au devoir lorsqu'il doit se montrer à la hauteur des circonstances. Il sait mettre ses forces au service de sa Patrie : il abandonne ses parents, ses enfants, sa femme ou ses amis, sa vie même pourvu que la Patrie l'exige. Pour répondre à l'appel, ses forces et ses qualités se mettent en marche, multipliées même, nourries par cet amour absolu.

Ioannis Milios dit que « *tout Grec se bat seulement par amour pour sa Patrie* »[80]. Le patriotisme[81], c'est le dévouement constant et stable à la Patrie**.** En donnant le sens foncier du terme, le poète Séféris dit[82] :

« *ο τόπος όπου βλάστησαν τα παιδικά μου χρόνια».*

Il est vrai que les sentiments vis-à-vis de la Patrie sont difficiles à éclairer : c'est l'amour pour le sol sacré, le lieu de naissance, cette affection qui se réveille, grandit et explose quand ce lieu est menacé.

Le patriotisme[83] s'associe à plusieurs facteurs d'élaboration et de

---

[78] Γληνός Δημήτριος, *Η Τριλογία του πολέμου*, αρχική έκδοση 1945, εκδόσεις Παπαζήση, επανέκδοση Αθήνα 2004, σελίδα 44.
[79] Ε.Φ., *Δοκίμιον περί Πατριωτισμού,* έκδοση Ε.Φ., 1817, μετατυπωθέν υπό Πατρικίου Π., Αθήναι 1847, σελίδες 12, 16-18.
[80] Μήλιος Μ. Γιάννης, *Το συναίσθημα της ελευθερίας και της φιλοπατρίας στο δημοτικό τραγούδι και στον έμμετρο δημοτικό λόγο,* αυτοεκτύπωση, Αθήνα 2000, σελίδα 23.
[81] Πεντζοπούλου-Βαλαλά Τερέζα, *Η 25η Μαρτίου και ο Πατριωτισμός των Ελλήνων,* έκδοση του ιδίου Θεσσαλονίκη 2005, σελίδες 10-11, 20.
[82] Voir traduction 1 dans les annexes, page 412.
[83]Παπαθεοφιλόπουλος Ι. Κώστας, *Ανάπτυξη εθνικής συνείδησης: αναφορά στον παραδοσιακό πολιτισμό και τις αξίες του,* αυτοέκδοση, Αθήνα 1989, σελίδες 44-45.

développement de la conscience nationale chez les Grecs, tels que l'amour de la tradition, de la religion aussi bien qu'un sentiment d'avoir un passé historique commun et glorieux. Ce dernier facteur engendre un amour particulier de la Patrie. Cela dit, la confusion du patriotisme avec le chauvinisme n'est qu'une expression frelatée de la conscience nationale. L'amour de la Patrie et des personnes de même nationalité s'exprime toujours de façon modérée, l'unité de la nation étant l'expression tangible du patriotisme. Le patriote est pacifiste et combat seulement si sa Patrie est menacée. Au contraire, le chauviniste est en opposition permanente hostile et conquérant ; il a toujours l'esprit agressif et belliqueux.

Les aviateurs participant aux opérations militaires de la 1ère et de la 2ème Guerre Mondiale ont effectué des missions difficiles et hasardeuses dans le but de contribuer à l'issue de cette guerre mais surtout par amour de leur Patrie[84] et c'est ce dévouement à une cause sacrée qui a motivé leur action héroïque.

Les aviateurs, d'ailleurs, sont considérés par tradition comme le corps armé[85] de la société chargé de sauvegarder son intégrité territoriale, son système de valeurs et avant tout, sa souveraineté nationale contre toute menace armée venant de l'extérieur.

Au début de la 1ère Guerre, au front de l'est, ce sont les Français et les Anglais qui détiennent le premier rôle dans l'organisation et l'accomplissement des missions. Après les opérations réussies du printemps 1918, où l'armée de l'air grecque a joué un rôle déterminant, la plus grande partie des missions au sol et dans les airs[86] a été remise sous commandement grec.

Les documents authentiques - présentés sous forme de tableau dans cette analyse et en entier dans les annexes - sont extraits des archives de l'aviation grecque et exposent des opérations diverses, entreprises autant par l'aviation militaire que par l'aéronavale : des actes de gloire relatés dans les journaux de vol, ou bien, les lettres personnelles des aviateurs grecs; ou d'autres présentés dans les exposés, les mentions honorables, les télégrammes et les lettres officielles de militaires grecs, français et anglais. Des actes, enfin, reconnus par les médailles et les

[84] Voir source 20 dans les annexes, page 341 et source 28, page 381.
[85]Σταύρου Α.Νικόλαος, μετάφραση : Θεοδωρόπουλος Σπύρος, *Συμμαχική πολιτική και στρατιωτικές επεμβάσεις*: *Ο πολιτικός ρόλος των Ελλήνων στρατιωτών*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1979, σελίδα 9.
[86]Βεντήρης Γεώργιος, *Η Ελλάς του 1910-1920*, Β' τόμος, Βιβλιοθήκη Γεννάδειος, εκδόσεις Πυρσός, Αθήνα 1931, σελίδα 371.

cadeaux des gouvernements étrangers offerts aux pilotes grecs, en témoignage de leur reconnaissance.

La question prise comme point de départ est de savoir si ces aviateurs, dans les opérations qu'ils ont effectuées dans ces guerres, ont fait preuve d'héroïsme, de courage, de solidarité, de sang-froid, d'amour et de fierté pour la Patrie, de conscience morale, d'ingéniosité, de compétence ou bien d'abnégation jusqu'au sacrifice; bref, tout ce qui a motivé leur action et a contribué à l'issue de cette guerre.

Fidèles à la méthode *"sémantique"*[87] , nous puisons dans les documents primaires, nous sélectionnons et réunissons des mots et des phrases qui, une fois regroupés dans les tableaux, nous permettent de dégager des sens secondaires, des valeurs ou qualités qui remontent par induction au sens du patriotisme. Nous avons d'ailleurs entrepris une pareille sélection lorsque nous puisions dans les archives de l'aviation. Nous avons essayé de repérer ensuite ces valeurs ou qualités dans les actes des aviateurs et de les analyser au niveau *"sémantique"* à la lumière de la bibliographie.

Ces sens secondaires peuvent être divisés en deux catégories suivant leur caractère : la première regroupe **les valeurs nationales** comme motifs de réussite et inclut les notions d'**héroïsme**, de **courage**, de **sacrifice de soi**, d'**abnégation**, de **solidarité**, d'**esprit scrupuleux**, de **fierté nationale**.
La seconde catégorie, elle, regroupe **les qualités d'efficacité** telles que la **compétence**, le **sang-froid** et l'**ingéniosité**.

D'un côté, les valeurs nationales comme motifs de réussite sont les vertus ayant formé le caractère de ces aviateurs, qui les conduisent à des actes extrêmes et glorieux en vue de contribuer à la libération de leur pays.

D'un autre côté, les qualités humaines comme sources d'efficacité sont les qualités physiques donc naturelles de ces officiers qui, en association avec les valeurs morales sont au bénéfice de la Patrie.

[87] Voir dans l'introduction, page 23, le sens exact du terme *'sémantique'*.

Chapitre 1

Héroïsme : La liberté ou la mort

Cette étude est menée à travers le tableau situé à la page suivante intitulé Héroïsme. Ce thème constitue la première catégorie étudiée sur les valeurs nationales, d'inspiration patriotique et de réussite aux combats.

Ainsi, ce premier tableau met en relief l'héroïsme des aviateurs, une valeur qui pourrait se distinguer aux trois types suivants: premièrement dans les sources 1, 2, 6, 21, 40 de la 1ère Guerre et 7, 9, 13, 22, 23, 28, 31 de la 2ème, il s'agit d'abord de l'héroïsme qui conduit à la mort, deuxièmement, de l'héroïsme qui se traduit par des actes valeureux – sources 2, 3, 38, 44 de la 1ère guerre et 7, 9, 13, 15, 22, 23, 28, 30, 31, 32, 33, 34 de la 2ème – et troisièmement, de celui annoncé également par une remise de décoration ou bien, l'héroïsme reconnu par les alliés ou les Grecs - sources 4, 6, 36, 37, 39 de la 1ère et 10, 11, 14, 17, 28, 42, 43 de la deuxième guerre.

L'héroïsme, c'est tout acte de dévotion, de dédain pour la vie, de désintéressement et de sacrifice en vue d'une valeur morale noble[88].

L'héroïsme ne constitue pas une vertu permanente ou nécessairement durable, ni un privilège de ceux qui sont reconnus comme tels. C'est la bravoure qui l'engendre et qui atteint son apogée dans des circonstances critiques et à des moments uniques.

En premier lieu, nous allons nous occuper de l'héroïsme conduisant à la mort dans le champ de bataille de la 1ère Guerre Mondiale.

Dans la lettre que le Ministre de la marine Granville a adressé à E.Venizélos le 22 juin 1917, lui transmettant à la fois l'exposé officiel, source 1 (page suivante), il exprime sa profonde tristesse pour la mort d'Arguyropoulos. En effet, dans la mission du 4 juin 1917, un escadron de deux bombardiers grecs a décollé de Thassos dans le but d'incendier la pleine de Keramoti[89]. Dans l'un, il y avait à bord le pilote apprenti D.Arguyropoulos et l'observateur sous-lieutenant Psychas. Dans le même temps, les bombardiers étaient surveillés par deux avions de chasse Camel.

[88] Δρανδάκης Παύλος, *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος 12, εκδόσεις Φοίνιξ, Αθήνα 1926, σελίδα 394.
[89] Région à 10 km de Chryssoupoli, dans la partie sud-ouest du département de Kavala.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

HÉROÏSME

Ière GUERRE Mondiale

Héroïsme qui conduit à la mort

-[...] sa profonde tristesse à la mort de ce brave officier… (source 1, annexes page 284)

-[...] La mort d'Arguyropoulos constitue une vraie perte pour l'aviation. C'était un aviateur de compétence et réalisant des exploits héroïques. (source 2, annexes page 286)

- La perte des deux vaillants collègues Chalkias et Lazaris m'a fait de la peine… (source 6, annexes page 290)

-Votre fils et son observateur ont fait de leur mieux possible, luttant contre l'ennemi avec bravoure. Vu que ce dernier a été supérieur au niveau de l'armement, l'avion de votre fils a été anéanti et est tombé dans la mer [...] on a vu périr un officier qui faisait la gloire de notre service et moi, personnellement, j'ai perdu mon meilleur ami. (source 21, annexes page 342)

- [...] la mort de Spyros Hambas, enseigne de vaisseau 1ère classe, qui a été abattu en flammes, frappé au dessus de Nagaras par un feu tir de canons. […] décès de ce vaillant officier. (source 40, annexes page 406)

IIème GUERRE Mondiale

Héroïsme qui conduit à la mort

- [...] L'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Voutsinas, qui est sorti indemne de l'avion, a essayé d'aider l'aviateur, le sous-lieutenant de l'armée de l'air Kytariolos. Et il a réussi grâce à l'aide du personnel qui leurs a porté secours : l'aviateur a succombé à ses brûlures pendant son transfert à l'hôpital... (source 7, annexes page 300)

- mission 14. Quand les tirs […] il a été attaqué par trois avions de chasse […] L'ennemi, au contraire, a tiré avec tous ses moyens. [...]Ensuite, ils se sont attaqués au troisième avion et après un combat aérien l'ont abattu. (source 9, annexes pages 312-313)

- [...] sans la protection de l'aviation alliée [...] a utilisé les vieux avions [...] L'avion S416 durant le combat aérien à 16 :00 le 4/11/40 près de la région Skordei, 4½ km du S.E. de Samarina, l'équipage a été carbonisé... Conditions :a) absence d'équipement de défense de l'avion Bréguet XIX, […] g) manque de terrains d'atterrissage. (source 22, annexes pages 345-346, 349)

- Durant la mission, le lieutenant de l'armée de l'air Giannikostas Konstantinos a été assassiné près du mont Morava... (source 13, annexes page 324)

-L'avion du lieutenant de l'armée, Sakellariou, s'est écrasé à Zitsa en causant la mort de l'officier et l'avion du sergent de l'aviation, Papadopoulos s'est écrasé à Ioannina ayant pour conséquence la mort du sous-officier d'une balle dans la tête, par une mitrailleuse. (source 23, annexes page 356)

- Sakellariou a fait pareil que moi [...] Trois avions de chasse nous ont attaqués [...] Leur attaque a été focalisée sur l'avion du lieutenant de l'armée de l'air, Sakellariou, qui se trouvait derrière moi. Il a été attaqué et sans pouvoir réagir, il a été tué. L'avion s'est écrasé près du village Zitsa avec l'aviateur dedans ... (source 31, annexes page 399)

- Durant la mission du 10/11/40, notre premier avion de l'escadre ayant pour équipage les lieutenants de l'armée de l'air, Maravellias et Kapsabelis et l'adjudant de l'armée de l'air, Sivropoulos a été abattu... (source 28, annexes page 385)

-Durant la mission du 14/11/40, notre deuxième avion de l'escadre ayant pour équipage les lieutenants de l'armée de l'air, Papageorgiou et Charalambous et l'adjudant de l'armée de l'air, Koulis a été abattu... (source 28, annexes page 385)

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

HÉROÏSME

Ière GUERRE Mondiale	IIème GUERRE Mondiale
Héroïsme qui conduit à la mort	**Héroïsme qui conduit à la mort** - Mais pendant la mission dangereuse de l'escadre le 28/11/40, […] sur le bombardement contre les Italiens qui se retiraient à Pogradec, nous avons perdu le troisième avion de l'escadre et le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Malakis et les adjudants de l'armée de l'air, Liapis et Filippidis C. (source 28, annexes pages 386-387) -...le dernier jour de l'an nous avons perdu encore deux de nos avions. L'un des deux avions venait juste de décoller, [...] reçut une bombe et explosa [...] Son équipage se constituait du capitaine d'aviation Orfanidis P., le lieutenant de l'armée de l'air, Anastassakis Michail, et le sergent de section, Gikas D. L'autre avion, ayant pour équipage le sous-lieutenant Hatziioannou et les adjudants Sotiriadis et Arapantzis, s'est perdu sur le cible. (source 28, annexes page 387) - La partie avant de ces avions n'était pas aussi longue comme celles des premiers, c'est pour cette raison que nous les appelions «bec-court» [...] Des trois hommes, le seul survivant fut le pilote. C'est pour cela que lorsque nous devons partir en mission sur un de ces avions nous priions de ne pas être obligés d'abandonner l'avion. Ceci équivaut à la mort. [...] nous les appelions « corbillards»… (source 28, annexes page 391)

Une fois la mission accomplie et pendant que les bombardiers étaient encore au dessus de la région visée, un avion de chasse ennemi Fokker[90] est apparu hautement supérieur à l'anglais Camel[91]. Les pilotes ont pris la fuite pour être sauvés, en défaisant la formation aérienne. Très vite, le persécuteur allemand, volant à 170 km/h, a attaqué le Farman d'Arguyropoulos qui n'atteignait que 70 km/h. Lors de cette confrontation inégale, Psychas a commandé à Arguyropoulos de descendre à 15 mètres au dessus de la mer afin d'éviter une attaque par-dessous. L'Allemand pourtant a préféré attaquer par derrière, frappant la queue de l'avion. Deux balles ont frappé Psychas et la troisième le canon. Arguyropoulos s'est valeureusement battu s'efforçant de maintenir l'avion au dessus de la surface de l'eau mais une légère inclinaison a suffi pour que l'appareil heurte la mer. Il est mort sur le coup faisant son devoir d'officier avec courage.

Sa bravoure a été reconnue et louée par le Chef du Service de l'Aviation Navale, Capitaine de brevet F.R.Scarlett, qui, dans l'exposé qu'il a fait sur le combat aérien, (source 2 page 46), affirme que sa mort a été un rude coup pour l'aviation. Dès les années d'apprentissage[92], il réalisait avec empressement des opérations importantes et dangereuses sans jamais avoir peur pour sa vie et il a été finalement perdu dans une confrontation inégale. Il savait se battre de toutes ses forces et par sa mort, il est entré dans l'immortalité.

Ioannis Ritsos[93] , d'ailleurs, dans son poème « *Romiosyni*» écrit que les héros *« όλοι σκοτώνονται και κανένας δεν πέθανε »*[94]. Leur mort n'est pas inutile car ceux qui meurent pour la liberté, se distinguent et demeurent toujours vivants dans l'esprit.

Dans la lettre du Ministre de la Marine Kountouriotis au lieutenant de vaisseau Moraïtinis, (source 6, page 46), nous constatons l'héroïsme de deux aviateurs parmi les meilleurs de l'armée de l'air qui a conduit à leur perte. Tout s'est passé le 25 juin 1917 quand, durant une opération ayant lieu au dessus de Hellespont, le pilote Chalkias et l'observateur Lazaris ont perdu la vie. Selon un témoignage, tous les deux ont fait preuve de vaillance et d'un esprit agressif : la

[90] Modèle d'avion allemand moderne aux performances techniques remarquables considéré comme une menace par les alliés.
[91] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.,* τόμος Α, σελίδα 113.
[92]Βροντάκης Α.Εμμανουήλ, *op.cit.,* σελίδα 49.
[93]Ρίτσος Γιάννης, *Ρωμιοσύνη,* εκδόσεις Κέδρος, Αθήνα 1974, σελίδα 9.
[94] La traduction 2 du poème se trouve dans les annexes, page 412.

région des Dardanelles était en effet redoutable à cause des tirs antiaériens venant des batteries placées le long du passage et qui étaient parfaitement organisées par les Allemands[95].

Kalvos A., le poète, pensait que la poésie devait honorer les combattants de la liberté, pour ainsi fixer les moments glorieux de l'histoire d'une nation, inspirer une pareille action aux descendants, maintenir de ce fait la tradition héroïque de l'histoire[96]. Nous citons ci-dessous une strophe tirée des *Odes*[97], la huitième du poète :

Εις την Νίκην (Xxi, κα)

Εάν τιμήσεις ήρωα[98]
μ' αυτά, προσμένει ο τάφος
το σώμα του, προσμένουσιν
οι ουρανοί το στέφος του
και το όνομά του.

Dans la source 21 (page 46), il s'agit de la lettre personnelle que Moraïtinis a adressée au père d'Arguyropoulos où il lui annonce la mort de son fils. Dans la description qu'il fait de l'incident, il signale que D.Arguyropoulos s'était mis dans l'ordre de bataille avec l'observateur et qu'il s'est héroïquement battu en faisant de son mieux même si son avion était inadéquat à la bataille. L'avion ennemi Fokker[99] était supérieur et la bataille manifestement inégale. Arguyropoulos ensuite était un officier qui par ses actes avait contribué à l'accomplissement de plusieurs opérations réussies.

Selon François Lenormant, c'est après quatre siècles de souffrances, d'essais infructueux, et de longue patience que les Grecs résolurent une dernière et suprême tentative pour ressaisir leur liberté et reformer une Patrie. La guerre de la Sublime Porte contre Ali, pacha de Tepelenë, hâta et favorisa en 1821 l'explosion de la guerre d'indépendance. Partie de Valachie et de Moldavie, l'insurrection s'étendit et éclata bientôt comme un vaste incendie dans toute la Grèce.

[95] Καισάρου-Πανταζοπούλου Τριανταφυλλιά, *op.cit.,* σελίδα 44.
[96] Αθανασόπουλος Βαγγέλης, *Η Ιεροτελεστία της Επανάστασης*, εκδόσεις Καρδαμίτσα, Αθήνα 1986, σελίδες 142-143.
[97] Κάλβος Ανδρέας, *Άπαντα(Λύρα-Ωδαί),* εκδόσεις Μυλωνά Σπύρου, Αθήναι 1962, σελίδα 98.
[98] La traduction 3 de l'Ode de Kalvos A. se trouve dans les annexes, page 412.
[99] Voir note 90, page précédente.

Une lutte héroïque[100] et acharnée pendant sept ans, la crainte que la Russie n'intervînt dans le débat, rangèrent du côté de la Grèce, la France, l'Angleterre et même la Russie.

Un autre cas d'héroïsme est celui de l'enseigne de vaisseau 1ère classe Hambas Spryros, (source 40, page 46). Le 8 janvier 1918, Hambas, pilotant un avion Sopwhith a bombardé le cuirassé Gœben, accosté à Nagaras, le survolant même à 150 mètres. L'avion a été frappé par les batteries d'Hellespont et le pilote tué[101], après avoir combattu vaillamment. La présente lettre vient du Ministre Anglais de la Marine Clifton Brown au Ministre Grec de la Marine Kountouriotis. C'est une lettre de condoléances de la part du ministre Anglais concernant la mort de cet aviateur héroïque, abattu dans le feu de l'action.

Selon Michalopoulos Andréas, l'héroïsme ne recule ni devant les difficultés ni devant la soif ou la faim, il est toujours là. Le héros, d'ailleurs, est impassible devant le danger lorsqu'il se met au service d'une noble cause[102].

Ensuite, nous allons analyser l'héroïsme dû aux importantes pertes durant la Deuxième Guerre Mondiale.

Dans le rapport du commandant de l'armée de l'air, Arapantzis I., (source 7 page 46), est présentée l'action de l'unité 2002 (Coopération Militaire des Bombardements de Nuit) pour la période entre le 17/01/1941 et le 26/04/1941, date de la capitulation de l'escadre face aux troupes de l'occupation. Le 17 avril 1941, l'aviation de la Coopération Militaire a été transférée de Ioannina à Agrinio. Mais à cause d'une attaque aérienne acharnée par huit Dornier Do 17 allemands, le C.S.A.A. a décidé – afin de sauver tout ce qui restait – d'ordonner le déplacement des avions vers Argos et du personnel vers Nafpaktos. Ainsi, le 22/4/41, des quatre avions restants du type Henschel H^{s} 126 et Dornier, deux se sont écrasés à cause de dégâts provoqués par l'aviation ennemie, alors que le troisième Henschel, au moment du décollage, est entré en collision avec les débris en feu, causés par le bombardement d'un avion britannique de type Gladiator et qui a pris feu. Le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Voutsinas Dimitrios a essayé et a finalement réussi à sortir de l'avion

[100] Lenormant François, *La Grèce et le roi Othon*, Éditions Poulet – Malassis, Paris : 1862, page 4.
[101] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 122.
[102] Μιχαλόπουλος Η. Ανδρέας, *Η θυσία των Σουλιωτισσών στο βράχο του Ζαλόγγου,* τυπογραφείο Ε.Χουλιάρα, Αθήναι 1973, σελίδα 105.

en feu dans lequel le malchanceux pilote, le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Kytariolos G., était en train de brûler sous ses yeux. Le pilote, Kytariolos G., a été transféré d'urgence à l'hôpital par l'observateur, ayant subi de graves brûlures, mais après neuf jours, a finalement succombé à ses blessures[103].

Grâce à la source, nous avons réalisé que, même durant cette période – veille d'occupation – nous avons eu des hommes héroïques qui se sont sacrifiés au service du devoir. Ils obéissaient aux ordres alors qu'ils savaient bientôt la Grèce assujettie. Dans un aéroport qui subissait sans cesse des attaques, ils étaient au service de leur Patrie et obéissait avec courage aux ordres de retraite. Un seul avion grec a réussi, finalement, à atteindre sa destination, la ville d'Argos.

Constantin Paparrigopoulos dans *l'histoire de la Nation grecque*[104], se réfère aux détails des exploits et des épreuves de la Révolution grecque de 1821. *Plus de 20.000 Grecs, d'après un calcul approximatif, des civils sans armes, ont été assassinés, islamisés et exterminés par la violence des turcs. Mais la vengeance des survivants fut très courageuse.*

De cette manière, nous reconnaissons les héros dans chaque guerre. Certains se battent et meurent comme des combattants héroïques alors que d'autres, les civils, donnent leur vie pour la liberté de leur Patrie, ceux que l'on a appelé les *« héros secrets».*

Dans le cas ci-dessus, les officiers en question se battent héroïquement durant le combat final, tout en sachant pertinemment que la fin de leur liberté les guette.

L'étude de la source 9, (page 46) permet de remarquer le rapport officiel du sous-lieutenant de l'armée de l'air, Karakitsos au Ministère de l'Aviation sur l'action de l'unité 2002, durant la guerre gréco-italienne. Durant la mission 14 de la 2ème Escadre d'Observation, le 4/11/40, 3 Bréguet 19 ont survolé la région de Distratos[105] suite à un ordre de bombardement-détonation urgent de la division Julia, une des troupes d'élite italienne. Le commandant des avions était le pilote, capitaine d'aviation, Koutsoukos et l'observateur, le lieutenant de l'armée de l'air, Karakitsos,

[103] Μπακώλας Παναγιώτης, Πολεμική έκθεση για τη δράση του 2ου Ανεξάρτητου Σμήνους Παρατηρήσεως υπό του Σμηναγού, 24/7/41, Αρχείο Υπηρεσίας Ιστορίας Π.Α.

[104] Παπαρρηγόπουλος Κωνσταντίνος, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 15, βιβλίο 16ο, διπλή έκδοση-μετάφραση και πρωτότυπο, εκδόσεις Λυμπέρη Α.Ε., Αθήνα 2010, σελίδα 438.

[105] À l'ouest de Samarina, du mont Smólikas où commence la ligne de crête en direction Sud-Est de Loupa-Tsouma-Kergioli-Distrato.

dans le deuxième avion, Moulopoulos Dionissios était le pilote et Krokidis Emilios l'observateur et dans le troisième, le pilote était le lieutenant de l'armée de l'air, Katassos Frédérikos et l'observateur le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Sarvanis Alexandre. Alors que l'escadre volait en formation déployée et à basse altitude dans les gorges, les avions ont lâché leurs bombes et ensuite, ont commencé à tirer sans répit sur les alpinistes italiens. Soudainement, 3 avions de chasse italiens sont apparus à une plus haute altitude que les avions bombardiers grecs et les ont attaqués avec violence. Durant le combat aérien qui a suivi, les tirs des Fiat ont touché le Bréguet du sous-lieutenant de l'armée de l'air, Katassos[106]. L'avion a pris feu[107] et, a perdu de l'altitude en spirale et, s'est finalement écrasé au sol. Les deux aviateurs ont trouvé une mort tragique. En défiant le danger, ils ont contribué à la réussite de l'accomplissement de leur mission, en surpassant largement l'exécution du devoir prévu. L'État-major général les a honorés le 20/2/41 en leur attribuant pour acte de bravoure, au lieutenant de l'armée de l'air, Katassos Frédérikos une Croix de Pilote et au sous-lieutenant de l'armée de l'air, Sarvanis la Médaille de Pilote.

A.Stergiou, dans *l'histoire de la Nation grecque*[108], mentionne la réussite de la résistance de l'Épire et la contre-attaque pleine d'héroïsme contre l'armée italienne en Albanie durant l'hiver 1940-41 qui fait partie du mythe national et est connu sous le nom d'*Epique de 40*.

Pour le même évènement, la mort des deux aviateurs, nous avons la citation dans le rapport manuscrit du commandant de l'armée de l'air, Koutsoukos Ilias à la Direction Générale de l'Aviation, (source 22, page 46). Les deux aviateurs ont été retrouvés carbonisés, dans l'avion S416, à 16:00h près de Skordei – 4 km½ au sud est de Samarina. Les conditions dans lesquelles combattaient les aviateurs étaient difficiles. Les avions Bréguet qui étaient opérables n'avaient pas de système de défense, n'étaient pas souples et en général, ne volaient pas à grande vitesse. Les pilotes étaient mécontents quand ils montaient à bord des avions car c'était très dangereux. Nous devons par contre ajouter, le sentiment d'insécurité qui les envahissait à cause du manque de la protection de poursuite. Tout ceci suffisait pour arriver à la conclusion que c'était facile d'abattre un avion de ce type, surtout après un combat aérien acharné. Et si ceci ne se réalisait pas, c'était grâce aux efforts

[106] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, σελίδα 206.
[107] Voir source 22 dans les annexes, page 346.
[108] Στεργίου Ανδρέας, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους,* τόμος 19, εκδόσεις Λυμπέρη, Αθήνα 2010, σελίδα 17.

exemplaires des aviateurs grecs afin de surpasser l'aviation ennemie. Ainsi, les deux officiers carbonisés ont répondu avec patriotisme et discipline, dépassant leur devoir pour le droit à la libération de leur Patrie. Ils sont tombés héroïquement, en sacrifiant leur vie.

Selon Dugué – Duchesne[109], *la Patrie des Grecs, silencieuse et consternée, n'est plus qu'un vaste cimetière, où les générations vivantes seront bientôt ensevelies sous les ruines sanglantes! Les cendres amoncelées attesteront seules la place des cités détruites! Les infortunés échappés à la mort ont dit à leur Patrie un éternel adieu, et loin du son natal, errent sur de frêles navires à la merci des tempêtes! Le sang des nombreuses victimes a rougi les eaux de l'Archipel! Les cadavres mutilés par le fer, emportés par les flots, vont sur tous les rivages apprendre aux nations que les malheureux Grecs périssent en héros sous la force des armes, et qu'aucune puissance ne vole à leur secours !*

L'étude de la source 13 (page 46), permet de remarquer le rapport officiel du lieutenant de l'armée de l'air, Mitralexis Marinos au Ministère de l'Aviation durant la 2ème Guerre Mondiale. Suite à une présentation détaillée de l'action de la 22ème Escadre de Chasse, Mitralexis mentionne la mort héroïque du lieutenant de l'armée de l'air, Gianniskostas Konstantinos. Le 18/11/41, le lieutenant de l'armée de l'air a été envoyé de la 22ème Escadre de Chasse à la 23ème, à Koritsa en renfort. Mais, sur la montagne de Morava, après un combat aérien avec un avion de chasse ennemi, le P.Z.L. qu'il pilotait a été touché, provoquant la mort tragique du pilote. Pour son action intense et sa contribution durant la guerre gréco-italienne, il a été promu, à titre posthume, au grade de commandant de l'armée de l'air et a été honoré de la Croix du Pilote. Le lieutenant de l'armée de l'air Giannikostas a été distingué pendant plusieurs combats aériens lors des missions de la 22ème Escadre et les a accomplies avec succès et héroïsme. Comme, par exemple, le 2 novembre, dans sa lutte contre un avion de chasse italien, où il l'a bombardé avec acharnement en lui causant des dégâts[110] significatifs.

Dans un autre combat aérien, le 3 novembre 1940, Giannikostas a chassé un bombardier ennemi et l'a obligé à sortir de sa formation et, en le poursuivant jusqu'en Yougoslavie, il l'a abattu comme cela a été confirmé par

[109] Dugué – Duchesne F., *Adresse d'un Français à toutes les Puissances de l'Europe sur la guerre des Grecs*, Éditions les Marchands de Nouveautés, Paris : 1824, 7 – 8 p.
[110] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 199.

l'armée[111]. Pour cette action antérieure, il a été choisi pour renforcer la 23ème escadre de chasse. Ce lieutenant de l'armée de l'air a servi les forces de l'Aviation avec héroïsme – durant plusieurs missions en sacrifiant sa vie pour la libération de sa Patrie.

Avec grand héroïsme se sont également battus les Athéniens et les Platéens en gagnant sur les Perses en surnombre durant le combat de Marathon en 490 av.J.C. Les Athéniens et les Platéens qui ont été tués en se battant pour leur Patrie et pour la liberté étaient au nombre de 192. Les Marathoniens ont honoré la mémoire de ces héros immortels, ceux qui se sont battus sur leur champ de bataille, par des cérémonies annuelles et les Athéniens ont promis un prix à celui qui rédigera le meilleur éloge de l'exploit[112]. Ainsi, près des tombes, ils ont placé un trophée fait de marbre blanc avec une épigramme qui a été rédigé par Simonide[113], qui peut être surnommé le poète du combat de Marathon. L'épigramme était la suivante :

« Ἑλλήνων[114] προμαχοῦντες Ἀθηναῖοι Μαραθῶνι
χρυσοφόρων Μήδων ἐστόρεσαν δύναμιν».

Simonide caractérise les Grecs comme braves, car ils se sont battus et fait tuer pour leur Patrie sans avoir eu la crainte d'affronter de redoutables ennemis. Il glorifie particulièrement ce courage des combattants qui n'ont pas eu peur de l'impossibilité de gagner devant des ennemis qui étaient vainqueurs partout jusqu'à ce jour, les Perses.

Dans la source 23 (page 46), nous avons le livre des opérations de la 21ème Escadre de Chasse. Le Commandement de l'Aviation de Bombardement a donné l'ordre de décollage à trois avions de chasse ayant pour mission la protection de la Division VIII dans la ville de Zitsa[115]. Ainsi, les trois P.Z.L. ont décollé ayant pour commandant, le lieutenant de l'armée de l'air, Sakellariou Ioannis dans le premier avion, le sergent d'aviation, Papadopoulos Christos dans le deuxième et le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Katsaros Christos dans le troisième avion, afin

[111] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 203.
[112] Παπαρρηγόπουλος Κωνσταντίνος, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 2, βιβλίο 3ο, διπλή έκδοση-μετάφραση και πρωτότυπο, εκδόσεις Λυμπέρη Α.Ε., Αθήνα 2010, σελίδα 164.
[113] Simonide Keos (Kea-Tzia) (556-469 av.J.C) grand poète lyrique de l'Antiquité d'origine grecque.
[114] Voir la traduction 5 dans les annexes, page 412.
[115] Elle se trouve au nord de la ville de Ioannina.

d'exécuter la mission. À cause du manque de communication radio R/T, les avions grecs n'ont pas réussi à se contacter pour l'opération. Quand ils ont aperçu une formation de 5 avions de chasse ennemis, plein d'enthousiasme, ils ont commencé à les attaquer. Mais, soudainement, trois avions de chasse ennemis de type Fiat, qui volaient à une altitude supérieure, les ont obligés à se séparer. Ils ont commencé par attaquer le lieutenant de l'armée de l'air, Sakellariou.

Le sous-officier s'est retrouvé malheureusement pris dans un combat inégal et très rapidement, il a été touché avec, pour conséquence, la chute de son avion en feu dans la région de Zitsa. Le sous-officier malchanceux n'a pas hésité devant ce combat inégal et a sacrifié sa vie au nom de la Patrie. Cette mission était très difficile, si l'on considère que les P.Z.L. ne pouvaient pas voler plus d'une heure.

Les aviateurs grecs connaissaient parfaitement les limites de leurs avions et dans le cas d'un combat aérien, ils épuiseraient inévitablement toutes les possibilités. Ainsi, en combattant sans espoir, il a trouvé une mort tragique. Pour son action héroïque, le sous-officier a été promu pour son acte de bravoure au grade de capitaine d'aviation et a reçu, à titre posthume, la Croix du Pilote.

Ensuite, des avions de chasse ennemis ont attaqué le sergent d'aviation Papadopoulos. Le sous-officier se battait sans espoir contre les avions de chasse ennemis jusqu'au moment où une rafale de mitrailleuse a touché la réserve de carburant de l'avion avec, pour résultat, sa chute dans la région de Ioannina. Quand il a été retrouvé, le sous-officier avait des balles de mitrailleuse dans la tête. Pour son action héroïque et le sacrifice de sa vie, Papadopoulos a été promu au grade de sergent de section[116] et a été honoré de la Médaille du Pilote.

Pour la source ci-dessus, nous avons des éléments supplémentaires concernant l'action héroïque des officiers Sakellariou et Papadopoulos, dans le rapport du sous-lieutenant de l'armée de l'air Katsaros, (source 31 page 46). Son rapport confirme la source précédente, en croisant les événements et ajoute des détails à la mission, le sous-lieutenant de l'armée de l'air étant le seul survivant des 3 P.Z.L. et témoin oculaire de ce moment tragique.

Durant le combat aérien de ce jour, nous constatons que, Sakellariou suivait avec son avion celui de Katsaros qui a commencé en premier l'attaque contre les bombardiers ennemis. Soudainement, les 3 avions de chasse de

[116] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit,* τόμος Γ, σελίδα 193.

type Fiat CR42 qui volaient à une altitude supérieure par rapport aux P.Z.L., se sont focalisés sur l'avion de Sakellariou qui a été mortellement touché. L'avion a commencé à tomber à la dérive et s'est écrasé au sol. Le sous-officier a trouvé une mort tragique dans la région de Zitsa. Le sous-officier Katsaros sans savoir ce qui se passait derrière lui avec le PZL et la chasse ennemie, a continué l'attaque contre les bombardiers, en suivant les ordres de la mission. Soudainement, il s'aperçoit d'une attaque des avions de chasse contre le sergent d'aviation Papadopoulos. Devant ses yeux, au moment où le sergent d'aviation effectuait un virage à gauche, il voit une rafale de mitrailleuse toucher le réservoir de carburant. L'avion de Papadopoulos a pris feu et s'est écrasé sur les montagnes de Ioannina. Quand, plus tard, le corps de l'officier a été retrouvé, ils ont constaté qu'il avait reçu des balles dans la tête. Pour leurs morts héroïques, ils ont été promus, à titre posthume, et honorés[117] comme héros par les forces de l'aviation de guerre.

Durant les combats aériens, les deux aviateurs malchanceux n'ont pas hésité une seconde. Peut-être, au dernier moment, auraient-ils pu avoir l'occasion de changer de direction et par des manœuvres appropriés sortir du combat aérien, et rentrer à la base et sain et sauf. Mais eux, indifférents devant la mort, ont continué à se battre jusqu'au dernier moment. L'indifférence devant la mort quand il s'agit surtout d'idéaux importants comme la libération de la Patrie et pas seulement par devoir, constitue une des caractéristiques des héros qui meurent durant les batailles.

Ainsi, nous constatons que Thucydide dans son deuxième livre[118], se réfère à la façon d'exprimer l'héroïsme qui conduit à la mort. Durant son discours aux Athéniens, il leur dit : *Que ceux qui restent, tout en faisant des vœux pour que leur valeur soit moins exposée, aient à cœur de ne pas montrer moins d'audace contre l'ennemi. Il ne suffit point d'envisager l'utilité des vertus guerrières (on ne vous apprendrait rien de nouveau en s'étendant sur ce sujet, et en énumérant tous les avantages de la résistance à l'ennemi); ce qu'il faut surtout, c'est contempler chaque jour et en réalité la puissance de cette ville, s'enflammer d'amour pour elle, et, au spectacle de sa grandeur, songer qu'elle fut l'œuvre d'hommes audacieux, connaissant le devoir et portant dans tous leurs actes le sentiment de l'honneur.*

[117] Voir l'analyse de la source 23, page précédente.
[118] Thucydide, *Histoire de la Guerre du Péloponnèse,* traduction nouvelle par Ch.Zevont, livre 2 XLIII, Libraire – Éditeur Charpentier, Paris 1852, 175-176 p.

Malheureux dans quelque entreprise, ils ne croyaient pas devoir pour cela priver la patrie de leur vertu, et ils lui consacraient leur plus belle offrande. Au prix de leur vie sacrifiée en commun, ils ont mérité, chacun en particulier, d'immortelles louanges et la plus glorieuse des sépultures, non pas seulement cette tombe où ils reposent, mais un monument dans lequel leur gloire restera toujours vivante, toutes les fois qu'il s'agira de parler ou d'agir. Car l'homme illustre a pour tombeau la terre entière; ce ne sont pas seulement les inscriptions dans la pensée des hommes, bien mieux que sur les monuments. Et vous aussi, marchez aujourd'hui sur leurs traces; persuadés que le bonheur est dans la liberté, la liberté dans le courage, ne craignez pas d'affronter les périls de la guerre.

L'étude de la source 28 (page 46), permet de remarquer que le commandant de l'armée de l'air Sakkis mentionne le premier avion de la 32ème Escadre de Bombardement qui a été abattu durant un combat aérien contre les Italiens. Un avion Bleinheim ayant à bord le pilote, capitaine d'aviation Maravelias Fotis et membres de l'équipage, l'adjudant de l'armée de l'air Sivropoulos Athanassios et le capitaine d'aviation Kapsabelis Ioannis, durant un vol de reconnaissance au nord-ouest de Kelsire[119]. Le 11/1/41, cet avion a rencontré des avions de chasse CR42 italiens et suite à un combat aérien, il a été touché par les tirs de l'ennemi et s'est écrasé, ayant comme conséquence la mort héroïque de l'équipage. Pour leurs actions héroïques, Maravelias Fotis, Kapsabelis Ioannis et Sivropoulos Athanassios ont été promus pour acte de bravoure, au grade supérieur et les deux premiers ont été honorés de la Décoration en Or du Mérite alors que le troisième, Sivropoulos – étant sous-officier – de la Décoration en Argent du Mérite.

Selon Apostolos Vakalopoulos[120] dans *l'Histoire de l'Hellénisme Moderne, «les klephtes»*, durant la domination turque, se distinguaient par leur résistance aux tortures, dans le cas ou ils étaient arrêtés. C'était une question d'honneur de résister à de terribles douleurs et subir passivement cette épreuve. Nous n'avions aucun exemple de klephtes qui se sont évanouis ou qui ont renié leur foi pour être sauvés des tortures et de la mort. Évidemment, la perspective d'une telle épreuve les faisait souhaiter l'un à l'autre *« le coup fatal »*, c'est-à-dire une mort

[119] Il se trouve près de Poligrade de Yougoslavie.
[120] Βακαλόπουλος Απόστολος, *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, Β1 Τουρκοκρατία 1453-1669, οι ιστορικές βάσεις της νεοελληνικής κοινωνίας και οικονομίας,* έκδοση: χωρίς όνομα, Θεσσαλονίκη 1964, σελίδα 332.

instantanée sur le champ de bataille. Mais s'ils étaient gravement blessés et qu'ils n'avaient aucune chance d'être sauvés, ils suppliaient leurs compagnons – et leur sollicitation était sacrée – de leur couper la tête et de la prendre avec eux afin d'éviter que les ennemis la prennent et la placent sur la pointe d'un javelot et qu'elles ne flétrissent pas publiquement dans les villes et les villages. Vakalopoulos dans ses rapports donne un exemple d'héroïsme extraordinaire.

Dans la source 28 (page 46), le commandant de l'armée de l'air Sakkis mentionne le deuxième avion qui a été perdu en exécutant une mission du CSA (Commandement Supérieur de l'Aviation) sur le bombardement de l'aéroport de sud de Koritsa le 14/11/40[121]. Alors que la mission originale a été accomplie avec succès et sans perte – tous les bombardiers grecs étaient rentrés à la base – un nouvel ordre demandait la répétition du projet. L'ordre parlait de la destruction totale du terrain d'atterrissage de l'aéroport du sud de Koritsa. Ainsi, un Bleinheim B.254 a décollé avec le pilote, lieutenant de l'armée de l'air Papageorgiou Dimitrios, l'artilleur, lieutenant de l'armée de l'air Charalabous Stamatis et le bombardier, adjudant de l'armée de l'air Koulis Konstantinos. Quand les aviateurs héroïques ont atteint leur cible, à l'aéroport du sud de Koritsa, les tirs nourris de l'artillerie antiaérienne ennemie les a pilonnés sans pitié avec pour résultat, l'explosion du Bleinheim grec. Les trois aviateurs tombés, ont été promus pour acte de bravoure et ont été honorés à titre posthume de la Croix du Pilote pour leur action courageuse et la mission dans les lignes ennemies.

Pour cette raison, il n'est pas surprenant que ces hommes insoumis aient brillés dans l'imagination chaleureuse du peuple grec torturé et qu'ils soient devenus des idoles. De tout temps, le peuple créait des mythes.

Ainsi Apostolos Vakalopoulos[122] se réfère au mythe du jeune garçon, le visage du jeune idéal de l'époque (sous domination turque) : le visage incarnant les sentiments d'une fierté virile, de justice, de sympathie envers les faibles et de résistance impitoyable contre les tyrans, les conquérants, le visage qui cache jusqu'à nos jours une grande partie de la lumière du passé. Et l'admiration du peuple grec est devenue une chanson héroïque qui fut largement adorée et répandue dans toutes les classes.

[121] L'objectif ultime était l'occupation de Koritsa alors que les objectifs secondaires étaient de bombarder l'aéroport au sud et au nord de la ville.
[122] Βακαλόπουλος Απόστολος, *op.cit.*, σελίδα 334.

L'étude de la source 28 (page 47), permet de remarquer que le commandant de l'armée de l'air Sakkis nous décrit la mort héroïque de trois autres aviateurs de la 32ème Escadre de bombardement. Cet avion de type Bleinheim B.256 avait à bord le sous-lieutenant de l'armée de l'air Malakis Alexandros comme pilote et les adjudants de l'armée de l'air Liapis Astérios et Fillipidis Christodoulos et a exécuté une mission de bombardement contre les Italiens en retraite à Pogradec[123]. L'équipage héroïque n'est jamais rentré à la base car il fut abattu par des tirs antiaériens ennemis. Leur action est certaine même si nous n'avions pas assez d'éléments officiels, sauf, évidement, la localisation de la chute. Ils ont essayé de les bombarder dans les lignes ennemies où ils n'avaient aucune aide d'avions alliés. Ainsi, en se battant héroïquement, ils ont trouvés une mort tragique et ont été honorés pour leur action avec une promotion au grade supérieur, alors qu'ils ont également reçu la Croix et la Médaille du Pilote.

Un autre exemple d'héroïsme mémorable[124]concerne le grand père de Theodoros Kolokotronis[125]; le père de Konstantinos, Giannis Kolokotronis. En participant à la révolution de 1770 et en tuant de nombreux turcs, il a été arrêté à Messini, emprisonné on lui coupa les 2 bras et les 2 jambes et finalement, il fut empalé.

Dans la source 28 (page 47), le commandant de l'armée de l'air Sakkis nous décrit deux événements de missions ou leurs équipages ont trouvés une mort tragique.

Le 29 décembre, un Bleinheim de la 32ème Escadre de Bombardement qui survolait le domaine d'action[126] du Deuxième Corps de l'Armée, a été détecté par les avions de chasse CR 42 italiens. Un combat aérien acharné[127] eut lieu, durant lequel le bombardier grec subit des tirs croisés. Perforé de balles, il s'est écrasé dans la région d'Avlona en provoquant la mort tragique de l'équipage qui se composait du lieutenant de l'armée de l'air Hatziioannou Kleanthis, du pilote de l'avion et des adjudants de l'armée de l'air Sotiriadis Konstantinos et Arapantzis Nikolaos. Les braves aviateurs ont été honorés à titre posthume par la Patrie par une

[123] Ville qui se trouve en Albanie du sud-est près des rives du lac Ohrid.
[124] Παπαρρηγόπουλος Κωνσταντίνος, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους,* τόμος 14, βιβλίο 14ο, διπλή έκδοση-μετάφραση και πρωτότυπο, εκδόσεις Λυμπέρη Α.Ε., Αθήνα 2010, σελίδα 71.
[125] Général de la Révolution grecque sous la domination turque.
[126] Pogradec et Klissoura.
[127] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 243

promotion pour acte de bravoure au grade supérieur et ont également reçu la Croix ou la Médaille du Pilote – selon le cas.

Le jour suivant, le 30 décembre, un ordre de bombardement de cibles a été donné dans le domaine d'action du Deuxième Corps de l'Armée et trois bombardiers Bleinheim de la 32ème Escadre et trois Fairey Battle de la 33ème Escadre de Bombardement ont décollé. Mais durant le décollage pour aller exécuter la mission, le Bleinheim au code B.252 a explosé à cause d'une bombe reçue et les bombes qu'il transportait, ont explosé. L'équipage qui a trouvé une mort tragique dans l'exercice de leur devoir était : les capitaines d'aviation Orfanidis Panagiotis et Anastassakis Michail et le commandant de l'armée de l'air Gikas Dimitrios. Tous les trois ont été promus pour acte de bravoure, au grade supérieur et les deux premiers ont été honorés de la Croix du Pilote, ainsi que pour le troisième de la Médaille du Pilote. Il faudrait souligner le fait que le capitaine d'aviation Orfanidis possédait déjà de son vivant, la Médaille de la Valeur Militaire de deuxième et quatrième catégorie.

Hitler, dans son discours à Raigstag dira[128] : *« La justice historique m'oblige à constater que de tous les ennemis que nous avons rencontré, les soldats grecs ont été les seuls à se battre avec tant d'héroïsme et de sacrifice de soi ».*

Dans son rapport, le capitaine d'aviation Sakkis, (source 28 page 47), présente une autre mission de reconnaissance et de bombardement d'un Bleinheim MK1 de la 32ème Escadre de Bombardement avec des cibles en Albanie. La mission a été ordonnée le 11/3/41. Début février, la 32ème EB a été équipée de six Bleinheim de type ancien. Ces avions étaient appelés « bec court » - car ils n'avaient pas une partie avant comme les autres, mais surtout, ils étaient dangereux et avaient des possibilités de bombardement limités. En cas d'abandon immédiat de l'avion, il n'y avait pas d'issue sous le fuselage, c'était au pilote de retourner l'avion afin que tout l'équipage puisse tomber. C'est aussi pour cette raison qu'ils les appelaient « corbillards ». Dans un de ces avions volaient trois aviateurs courageux, le pilote lieutenant de l'armée de l'air Tzovlas, l'observateur adjudant de l'armée de l'air Mavromatidis Stefanos et le bombardier-artilleur, adjudant de l'armée de l'air Tsolakidis Mathieu. Durant la présente mission, l'avion fut touché par des tirs antiaériens et l'absence d'issue sous le fuselage a été fatal pour l'équipage. Le pilote Tzovlas a réussi à se sauver en abandonnant l'avion et en utilisant son parachute. Les

[128] Τερζάκης Άγγελος, Ελληνική Εποποιία 1940-41, εκδόσεις χ.ο., Αθήνα 1964, σελίδα 204.

deux autres ont été coincés dans le Bleinheim et se sont écrasés en feu dans la région de Bouzi-Glava en Albanie où ils ont trouvé une mort tragique. Pour leur action héroïque, l'aviation les a promus au grade de sous-lieutenant de l'armée de l'air et ils ont été honorés de la Médaille du Pilote.

Le miracle de l'Albanie et les combats héroïques[129] du front, ne sont pas dus au Commandement supérieur mais au peuple grec qui a fait son devoir, a pris les armes et s'est opposé avec tout son cœur et sa foi et en se battant pour sa Liberté et son Indépendance contre les forces fascistes violentes. Un homme est considéré comme un héros en réalisant des actions braves et extrêmes pour des idéaux élevés, mais il est aussi considéré et honoré quand il meurt en exécutant cette action héroïque.

Passant ensuite à l'héroïsme qui se traduit par des actes valeureux dans la 1ère Guerre, nous devons nous référer au cas de Psychas, annoncé dans l'exposé officiel du Capitaine de brevet F.R.Scarlett, (source 2, page suivante).

Blessé pendant l'attaque de Fokker et projeté dans la mer pendant le heurt, au lieu d'essayer de se tirer d'affaire, il s'est approché du corps d'Arguyropoulos et, croyant qu'il était vivant, l'a tiré et l'a attaché à l'aile de l'avion pour qu'il ne sombre pas. F.R.Scarlett vante le mérite de Psychas dans les moments les plus difficiles du combat aérien.

L'héroïsme, selon A. Michalopoulos[130], est un acte de sacrifice de soi, désintéressé, réalisé au nom de règles morales. Un acte héroïque indique en parallèle la vaillance et le courage.

À partir de l'exposé du Capitaine de brevet F.R.Scarlett au Chef de la flotte Méditerranéenne de l'est, (source 44 page suivante), il résulte que le premier escadron H1 de Thassos se battait valeureusement sous le commandement du capitaine de corvette Moraïtinis. Ils volaient sans cesse et la plupart d'entre eux étaient formés par lui. Tout en étant au début de leur instruction, ils ont réussi à priver l'ennemi de tout ravitaillement, en détruisant par des bombardements incendiaires, les

[129] Ψυρούκης Νίκος, *Ιστορία της Σύγχρονης Ελλάδας 1940-1967*, τόμος 1ος, εκδόσεις Επικαιρότητα, Τρίτη έκδοση, Αθήνα 1976, σελίδα 85-86.
[130] Μιχαλόπουλος Η. Ανδρέας, *op.cit.*, σελίδα 106.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

HÉROÏSME

Ière GUERRE Mondiale

Héroïsme par des actes valeureux

-[...] constituant un exploit de bravoure... (source 2, annexes page 286).

-[...] Un combat aérien de dix avions ennemis a été livré, pendant lequel le capitaine de corvette A. Moraïtinis en a abattu deux ou trois. Les deux mitrailleuses de son avion se sont rétrécies, mais le combat se poursuivit avec l'une des deux qui tenait encore. Il a pourtant été obligé de se retirer, ayant son réservoir criblé de balles et le corps de son avion même percé par 20 fois. (source 44, annexes page 410).

- l'escadre grec s'est acquitté de son devoir avec bravoure et les avions ont réalisé à plusieurs reprises de nombreux trajets au dessus de la cible, à une basse altitude et dans un feu violent, cherchant à tirer directement sur la cible visée [...] ayant fait preuve de vaillance [...] un chef exemplaire pour ses officiers [...] Psychas est un officier [...] vaillant [...] un modèle de bravoure (source 3, annexes page 287).

- [...] notre complète satisfaction pour la persévérance héroïque dont ils ont fait preuve afin de détruire le cuirassé hostile... (source 38, annexes page 404).

IIème GUERRE Mondiale

Héroïsme par des actes valeureux

- Le personnel technique s'est dévoué avec un héroïsme [...] les avions endommagés malgré les fréquentes apparitions ennemies aériennes... (source 7, annexes page 299)

- mission 6 : […] Les divisions alliées, le considérant comme ennemi, l'ont attaqué […] L'équipage découragé, a décidé d'atterrir près des divisions alliées […] L'atterrissage a été empêché par les tirs de l'alliance terrestre […] Quand l'avion fut de retour à la base, il avait reçu 20 balles sur les ailes. (source 9, annexes page 310)

- Nous devons souligner...sur le territoire ennemi avec des avions a) non – inscrits, b) sans aucune couverture de la part des alliés, c) sans protection, avec une mitraillette [...] aucune facilité à l'observateur à cause du mouvement difficile de la base. Des avions très anciens et à la petite vitesse, supérieure 160 km/h sans aucune souplesse, ils décollaient d'un aéroport impropre où la boue arrivé à la moitié des roues. Dans ces conditions, nous pensons que nous devons souligner ces actions, quand les hommes allaient à la rencontre de l'ennemi dont la réputation était suffisante pour effrayer toute une nation. (source 9, annexes page 314)

- mission 8 : La mission a été exécutée à basse altitude afin que l'équipage puisse distinguer avec exactitude la couleur bleue foncée des Italiens ainsi que les mouvements des soldats italiens... (source 9, annexes page 311)

- Que ce passe-t-il ici ? Vous faites des reconnaissances et vous ne pouvez pas trouver d'où viennent les Italiens? Ceci nous a touché, a piqué notre égoïsme. Moi, personnellement, je me suis dit, soit je vais les trouver soit je ne rentre plus à la base. Voilà à quoi resemble notre enthousiasme. (source 30, annexes page 398)

- mission 14 : Quand il s'est approché à une distance de 300m, l'observateur a tiré en premier et ses balles ont touché l'avion ennemi sur la droite : ses cartouches épuisées il s'est bientôt retrouvé sans munitions alors que l'attaquant venait juste de commencer à tirer. À grande vitesse il a rechargé la réserve et était prêt à recevoir la deuxième attaque, mais durant l'armement, le levier s'est bloqué, allant ni en avant ni en arrière. L'ennemi, au contraire, a tiré avec tous ses moyens. Ainsi, l'observateur a reçu une balle dans la cuisse ... (source 9, annexes page 313)

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

HÉROÏSME

Ière GUERRE Mondiale

Héroïsme par des actes valeureux

IIème GUERRE Mondiale

Héroïsme par des actes valeureux

- L'avion S418 .... après un combat aérien au dessus de Distratos de la région de Samarina, sur les collines de Renta, a eu détruit le levier montée – descente et une fuite de carburant, d'eau et d'huile, perforé par des balles. [...] avec un blessé... (source 22, annexes page 346)

- J'ai commencé à tirer avec ma mitrailleuse quand, soudainement la tourelle de mon avion s'est bloquée et j'ai dû sortir mon corps de l'avion pour tirer. Mes balles traçantes ont peut-être touchés l'avion ennemi, mais mes munitions arrivaient à leur fin. Quelques secondes avec la main sur la mitrailleuse étaient suffisantes pour vider la réserve...J'ai du tirer avec mon arme, étant le seul moyen de défense qui me restait. Au moment, j'ai senti un pincement sur ma jambe. J'avais reçu une des 52 balles qui avaient touché notre avion. (source 34, annexes page 402)

-Durant la mission [...] le sergent de section Lambropoulos Konstantinos blessé [...] le lieutenant de l'armée de l'air, Kotronis, blessé [...]]Michopoulos Ioannis, blessé... (source 13, annexes page 324)

- Après l'examen de l'avion, les suivants dégâts ont été constatés : 2 balles dans la réserve de carburant […] L'avion et le moteur ne peuvent pas être réparés dans l'établissement de l'unité. (source 15, annexes page 326)

- le lieutenant de l'armée de l'air, Katsaros [...] avait rencontré une aviation de poursuite très puissante, qui les avait obligés, après surprise, à se disperser. Après une attaque et le combat aérien, Katsaros a réussi, par des manœuvres, à échapper au danger [...] il avait vu de la fumée provenant de l'un de nos deux avions. Ces deux avions ne sont pas rentrés, et ont été abattus comme il a été constaté plus tard cet après midi. (source 23, annexes pages 355-356)

-...L'enthousiasme était grand, mais l'expérience tactique d'opérations aériennes en ce qui concerne le contrôle de l'espace n'était pas au point. J'ai informé par radio le commandant de la formation et j'ai tiré le premier contre les bombardiers ennemis [...] Trois avions de chasse Fiat CR 42 nous ont attaqués, quand nous venions juste de commencer à attaquer la formation des bombardiers [...] Après mon attaque contre les troupes de bombardiers et sans avoir aucune connaissance des avions de chasse ennemis, j'ai effectué un tournant à gauche et j'ai gagné de l'altitude grâce à la vitesse que j'avais atteinte [...]

SOURCES

dans les archives de l'Aviation Militaire Grecque

HÉROÏSME

I GUERRE Mondiale

Héroïsme par des actes valeureux

II GUERRE Mondiale

Héroïsme par des actes valeureux

Le temps de réaliser qu'il s'agissait d'avions ennemis j'étais aussi attaqué. J'ai effectué un tournant fermé à gauche et essayais de bloquer chaque fois qu'un avion italien était devant moi. [...] Et en bloquant de plus en plus le tournant, je suis tombé en vrille. Je m'en suis vite sortie mais j'étais à nouveau en train d'être attaqué par les Italiens. ... (source 31, annexes pages 399-400)

- [...] j'ai entendu les équipages ayant participé au combat dire que l'avion de l'aviateur, lieutenant de l'armée de l'air, Margaritis, du bombardier et artilleur Despotidis avait commencé une descente en piqué, s'était approché du sol et avait bombardé les bâtiments de l'aéroport [...] Nous, les officiers, pensons, même pour les survivants aujourd'hui, que ceci a constitué un des deux exploits de l'escadre et de l'Aviation en général durant la guerre gréco-italienne. (source 28, annexes pages 384-385)

- Le deuxième exploit de notre escadre et de notre Aviation en général a été réalisé le 18 novembre [...] un de nos avions, celui de l'aviateur Malakis et de l'adjudant de l'armée de l'air, bombardier, à cause des nuages qui couvraient la région de l'objectif mais aussi parce que la région d'Arguyrokastro se trouve être très près et ressemble énormément à la région et la ville de Premeti, a bombardé Premeti au lieu de bombarder Arguyrokastro. [...] un avion bimoteur a bombardé des objectifs militaires dans la ville et a causé d'énormes dégâts. (sources 28, annexes page 386)

- « Code » désinvolte : - si je tire une fois, cela signifie poursuite ennemie, deux fois [...] Nous n'avions pas ajouté autre chose à notre code car il y avait la possibilité de nous trompé sur la signification et son application et ceci constituait un risque. (source 28, annexes pages 388-389)

- La partie avant de ces avions n'était pas aussi longue comme celles des premiers, et c'est pour cette raison que nous les appelions « bec – court » et ils limitaient énormément les mouvements du bombardement durant l'exécution des missions. À part cela, ils ne disposaient pas d'issue de secours pour le bombardier et l'artilleur en dessous du fuselage de l'avion. Ainsi, en cas d'abandon de

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

HÉROÏSME

Ière GUERRE Mondiale	IIème GUERRE Mondiale
Héroïsme par des actes valeureux	**Héroïsme par des actes valeureux** l'avion, le pilote devait le tourner afin que tous les membres de l'équipage puissent abandonner l'avion [...] C'est pour cela que lorsque nous devions partir en mission sur un de ces avions nous priions de ne pas être obligés d'abandonner l'avion. (source 28, annexes page 391) - [...] qui tirait sans arrêt et s'est retrouvé sans munition. J'ai ressenti un pincement au cœur. Et maintenant? Allait-il s'échapper? Mais ce qui a suivie était la seule chose à laquelle je ne m'attendais pas. Avec surprise, je vis soudainement que la vitesse du moteur de notre avion augmentait, a fait une attaque formidable et – chère Grèce glorieuse et immortelle – a touché avec son hélice l'arrière de l'avion italien et lui a arraché les pédales.... (source 32, annexes page 400) - Il avait reçu un obus d'une pièce d'artillerie antiaérienne qui l'avait touché à la tête et à la jambe […] «Je désiré y aller» [...] J'ai chargé deux grandes bombes de 500kilos et j'ai décollé. Quand je suis arrivé aux frontières, il faisait déjà nuit […] Les forces motorisées italiennes avançaient avec les lumières allumées comme s'ils ne croyaient pas que les avions grecs allaient les attaquer durant la nuit. Je me suis bien positionné sur leur camp et j'ai lancé deux bombes, l'une après l'autre. Le succès était formidable [...] Il se trouve à l'hôpital où le roi lui a rendu visite et l'a promu en personne pour ses exploits. (source 33, annexes page 401)

greniers de Keramoti, à Chryssoupoli[131]. L'escadron a réussi à frapper la gare de Drama. La bombe de 100 LBS abattue a intégralement détruit trois convois.

Tous les pilotes sous le commandement de Moraïtinis partaient en mission nuit et jour et n'hésitaient pas à voler très bas en vue d'atteindre leur objectif. Ils n'ont jamais pensé aux dangers encourus et ils étaient toujours disponibles à l'appel. C'était bien l'action de l'Aéronavale au front de la Macédoine qui a prouvé au Capitaine de brevet l'héroïsme des aviateurs grecs. Dans son exposé, il parle d'un officier courageux, un brillant exemple d'héroïsme pour ses collègues. Au sujet de Psychas, il constate sa bravoure dans la mission malheureuse à Keramoti, pendant laquelle il a valeureusement lutté contre le puissant ennemi tout; même après sa chute dans la mer, il a encore essayé de sauver la vie de son collègue, Arguyropoulos.

De pareilles actions héroïques suscitent l'admiration non seulement de la nation d'où vient le héros mais de toute l'humanité[132]. Son but est toujours moral, transcendant. L'héroïsme n'a pas de limites, c'est cette force morale qui féconde la liberté dans l'âme humaine. C'est lui encore qui détermine l'immortalité spirituelle et dresse l'histoire de la vie.

L'étude de la source 3 (page 62), permet également remarquer une lettre officielle du Ministre de la Marine Kountouriotis à l'Aéronavale de Moudre. Le Ministre Grec leur demande de transmettre la citation du gouvernement grec au capitaine de corvette et à tous les pilotes ayant participé aux raids contre le cuirassé Gœben aux Dardanelles. Il souligne la persistance héroïque dont ils ont tous fait preuve. Nous devons préciser d'un point de vue historique[133] qu'à compter du mois d'août 1917, les navires d'assaut Gœben et Breslau qui faisaient partie de la flotte turque se trouvaient à Constantinople, désarmés faute de matière combustible. Après l'armistice entre la Russie et les forces centrales, à la fin de 1917, les Allemands ont décidé qu'il était temps de sortir les navires des Dardanelles. Le 20 janvier 1918, au moment où les navires traversaient le détroit, Gœben a heurté une mine plantée par les alliés et a subi des dégâts légers. L'amiral allemand, continuant

[131] Les Turcs l'appelaient Sarisamban.
[132] Voir note 96, page 49.
[133] Καισάρου-Πανταζοπούλου Τριανταφυλλιά, *op.cit.*, σελίδα 44.

sa traversée de la mer Égée, a ouvert le feu contre le port d'Imvros. L'armée de l'air d'Imvros fut la première à se mobiliser : des avions de reconnaissance et de chasse harcelaient le cuirassé Gœben. Puis, les bombardiers de la base de Moudre sont arrivés.

On ordonna à Breslau de se mettre en tête. Durant une manœuvre, il a heurté une mine. Désemparé, il a été atteint par Gœben, mais une seconde mine ainsi qu'une attaque des avions alliés et des deux lance – torpilles britanniques ont fait échouer la tentative. Breslau, s'efforçant de s'en sortir seul, est tombé successivement sur quatre mines et a commencé à écouler. Gœben, lui, s'est dépêché de rentrer à la base, poursuivi pourtant par plusieurs avions avec Moraïtinis[134] en tête. À l'entrée du détroit, des lance – torpilles turcs et des avions de chasse allemands sont arrivés afin de protéger le cuirassé.

Un violent combat aérien eut lieu, durant lequel Moraïtinis, (source 38, page 62), a abattu deux avions allemands. Faute de combustible[135], il a été forcé de rentrer à Imvros, s'est ravitaillé et est retourné au champ de bataille. Arrivé au dessus de Gœben, il a subi l'attaque d'un escadron de chasse et est parvenu à en abattre un. Durant le combat, ses mitrailleuses se sont rétrécies; l'ennemi s'en est rendu compte et a attaqué. Le moteur en panne et son avion criblé de balles, Moraïtinis a encore été obligé de rentrer à Imvros, où il a changé d'avion et s'est de nouveau précipité au combat : il est allé en patrouille au dessus des Dardanelles sans se soucier des tirs venant des batteries installées sur les côtes. Le cuirassé Gœben s'est échoué dans les basses eaux de Nagaras et, exposé aux attaques aériennes et sous-marines, fut désarmé. L'héroïsme de cet homme a été exemplaire et il est mis en relief dans l'extrait de l'exposé officiel, analysé ci dessus**.**

La vaillance[136] est la vertu qui n'a pas de mesure mais qui présuppose une tension et une vivacité extrêmes. La vaillance, c'est la fureur, la manie, la fougue à l'assaut irrépressible. Elle n'est jamais suffisante : plus il y a de vaillance, mieux cela vaut.

Ensuite, nous allons analyser l'héroïsme des actes valeureux des aviateurs de la 2ème Guerre Mondiale.

---

[134] Photo 7 de Moraïtinis, annexes page 417.
[135] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 121.
[136] Γκίκας Σωκράτης, *Πρακτική φιλοσοφία,* εκδόσεις Σαββάλας, Αθήνα 1995, σελίδες 181 και 183.

Dans le rapport du Commandant de l'armée de l'air Arapantzis, (source 7 page 62), à part l'action héroïque des aviateurs de la 2002 (2ème Escadre de Coopération Militaire) pendant une période où l'on voyait venir l'occupation allemande, nous constatons également l'héroïsme du personnel technique de l'Escadre. Nous devons souligner le rôle important qu'il a joué avant et pendant les opérations de guerre, car, sans leur existence, les missions auraient été impossibles à accomplir. Plusieurs fois, les aviateurs rentraient de missions, les avions étant presque détruits. Les techniciens les réparaient en peu de temps et dans des conditions difficiles.

Ainsi, dans la présente source, malgré la panique qui dominait à cause des attaques incessantes contre l'aéroport d'Agrinio, les mécaniciens travaillaient énergiquement et avec héroïsme afin de réparer les dégâts et rendre les avions aptes au vol. Le temps était limité car ils devaient déplacer rapidement tous les avions pour Argos. Cependant, le danger de perdre la vie ne les affectait pas. Malgré les constantes apparitions des avions ennemis, ils continuaient leur œuvre avec courage. Nous devons souligner que de tels exemples d'héroïsme du personnel à terre, sont rencontrés durant toute la guerre gréco-italienne[137].

La guerre a prouvé d'un côté, l'héroïsme[138] et l'esprit antifasciste des Grecs, mais a aussi démystifié la propagande vulgaire de la dictature qui avait pour but, pendant quatre ans, l'imposture du peuple et a essayé de donner la fausse impression qu'elle s'intéressait à l'équipement de l'armée et à la sécurité du pays.

L'étude de la source 9 (page 62), du rapport officiel du sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos de la 2ème Escadre d'Observation, permet de remarquer la sixième mission qui a été réalisée le 1/11/40 à 14h00. Ce jour là, les forces grecques se battaient héroïquement dans la région de Metsovo. Le Deuxième Corps de l'Armée a demandé d'urgence l'accord de l'aviation pour le lancement des consignes, les divisions grecques étant bloquées par les multiples forces italiennes. Ainsi, un avion de la Coopération Militaire avec le pilote, sergent de l'aviation, Skliris Marinos et l'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air Kontolefas Michalis a récupéré l'enveloppe lestée avec les consignes et a décollé en direction de Metsovo.

[137] Voir source 9 dans les annexes, page 314.
[138] Βουρνάς Τάσος, *Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας 1940-1945*, εκδόσεις Αδελφών Τολίδη, Αθήνα 1980, σελίδα 12.

Quand l'avion a détecté les divisions grecques, il a baissé son altitude, mais il a été pris pour un avion ennemi et a subi des tirs en rafale. Aucun signe de la part du Commandement n'avait été donné pour la reconnaissance entre avion et armée. L'aviateur, au lieu de reculer devant le danger d'être abattu, a été obligé de prendre de l'altitude et de réaliser quelques virages répétés alors que l'observateur essayait de montrer leur identité et leurs intentions. Pourtant, ils ne pouvaient pas lancer l'enveloppe de haut car le territoire était abrupt et elle risquait de tomber entre les mains ennemies. À ce moment, les aviateurs ont décidé de prendre un risque afin de sauver les divisions alliées. Ils ont choisi un endroit dégagé sur le territoire rocheux afin d'atterrir. Une fois que les roues ont touchés le sol – les divisions alliées – comme elles n'avaient toujours pas reconnu l'avion, l'ont attaqué.

Les courageux aviateurs, alors qu'ils avaient doublement risqué leur vie, par les troupes italiennes et grecques, sont rentrés à la base, déçus, ayant reçu plusieurs balles sur les ailes et le fuselage de l'avion. Leurs actions prouvent largement le courage de leur cœur indomptable car, au risque de leur vie, même contre des troupes alliées, ils ont œuvré héroïquement à l'accomplissement de l'objectif afin de libérer les troupes grecques des ennemis.

Dans la même source 9 (page 62), le lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos mentionne les difficultés que devaient affronter les aviateurs de la 2ème Escadre d'Observation. Le fait que les avions volaient séparément et sans protection par la chasse alliée, que les bombardiers étaient équipés d'une mitrailleuse en très mauvais état pour la protection du pilote et une pour l'observateur, qu'ils n'étaient pas souples, qu'ils transportaient des bombes, qu'ils volaient à 130-140 km / heure et qu'ils décollaient d'aéroports impropres où la boue arrivait à la moitié des roues, pour aller s'opposer à un puissant ennemi craint par plusieurs états, est la preuve que ces personnes étaient très courageuses. Leur soif de liberté pour leur Patrie leur donnait la force et l'ardeur, en ignorant le danger pour leur propre vie, pour effectuer des dépassements héroïques.

Par l'action incessante et héroïque[139] des combattants grecs, Arguyrokastro, Koritsa, Sarandë et d'autres villes et villages moins importants sous occupation italienne en territoire albanais passaient aux mains des forces armées grecques qui progressaient les deux derniers mois de l'année 1940, alors que des

[139] Βουρνάς Τάσος, *op.cit*, σελίδα 12.

pages d'héroïsme sans précédent se rédigeaient non seulement par les civils en uniformes et mobilisés, mais par l'ensemble de la population de la frontière, qui participait activement à la guerre en distribuant les provisions de l'armée jusqu'aux endroits les plus difficiles à atteindre et répondait avec dynamisme aux lâches bombardements des villes par l'aviation italienne ayant pour conséquence des centaines de victimes civiles.

Dans la même source 9 (page 62), nous étudions la mission 8. Le mont Pinde était le point stratégique de la défense grecque sur le front à cause du fait que cette région était dominée par la 3ème division des alpinistes[140] « *Julia* » qui était très bien entrainée. Le responsable de la défense de la région était le Poste de Commandement de Kozani qui avait perdu le contact avec les troupes ennemies à cause des ravins abrupts et boisés. Ainsi, les informations étaient absolument nécessaires et d'importance vitale car, sans ces informations, il y avait un risque d'encerclement de toute la région de Pinde par les ennemis. Bien sûr, les conditions météorologiques étaient très difficiles, la visibilité limitée et ceci prouvait la grandeur de l'héroïsme des aviateurs qui devaient exécuter cette mission. Alors, le 2/11/40 à 7h00 du matin, un avion Bréguet 19 de la 2ème Escadre de la Coopération Militaire pris en charge une mission de reconnaissance ayant à son bord le pilote, sergent de l'aviation, Katsoulas Ioannis et l'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Karakitsos Dimosthenis. Leur mission avait pour itinéraire Samarina-Romios-Kerassovo et Fourka. Dans le chemin impraticable de Samarina-Distratos[141], les aviateurs grecs aperçurent de grandes charges de munitions ennemies se dirigeant de Kerassovo à Samarina[142]. Sans perdre de temps, ils perdirent de l'altitude en risquant leur vie. Les Italiens, une fois qu'ils eurent aperçu l'avion grec, le prirent pour un des leurs et ont placé par terre un demi-cercle, en tissue rouge afin de ne pas le bombarder. Mais l'avion grec avait seulement deux mitrailleuses[143], une devant pour le pilote et une à l'arrière pour l'observateur. Les aviateurs grecs, sans être effrayés par la distraction, les ont attaqués avec courage, Katsoulas à la descente et Karakitsos à la montée. Mais l'avion qui avait décollé, ayant pour objectif la mission de reconnaissance, ne transportait pas de bombes. Ainsi, ils ont été obligés de rentrer à

[140] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 186.
[141] Village montagneux de Ioannina du sud sur les versants du mont Smólikas.
[142] Un des villages le plus montagneux de la Grèce qui se trouve aux versants nord-est du mont Smólikas.
[143] Voir source 34, page 402 dans les annexes.

Kozani pour transmettre leurs incroyables informations au Poste de Commandement. Cette information était très importante car elle contribuait à l'empêchement de l'avance italienne en Épire et les courageux aviateurs étaient décidés à l'acquérir à tout prix.

Tassos Vournas[144] se référant à l'allocution du général Tsolakoglou[145] - durant le combat de Crète, du 20 au 31 mai 1941 – à la radio d'Athènes, dit aux Crétois : *« des combattants braves, tels que vous, se comportent avec amabilité et civilité envers les otages. Les otages bénéficient d'immunité et de respect sacré car ils ont exécuté le devoir suprême envers la Patrie. Comme vous possédez à haut niveau le sentiment de l'hospitalité, vous devez le montrer aux vaillants opposants de tout votre cœur ».*

Dans le rapport du sous-lieutenant de l'armée de l'air, Karakitsos, source 30 (page 62), nous constatons des détails de cette mission de reconnaissance en confirmant ainsi la source 9, mission 8. Karakitsos lui-même, s'étant armé de courage avant la mission, pensait que soit il allait les retrouver, soit il ne rentrerait plus à la base. Malgré le fait qu'ils se trouvaient au commencement de la guerre, sans grande expérience, il y avait de nombreux aviateurs comme Karakitsos qui étaient indifférents face au danger de la mort.

Le vœux sacré pour la liberté de la Patrie, augmente, diachroniquement, l'entêtement et conduit à des actions extrêmes et héroïques. Ainsi, ils ont volé à basse altitude sur le mont Smólikas[146] et sur le village Samarina, ont aperçu un rassemblement de troupes, ont appris plus tard qu'il s'agissait de la division « *Julia* ». Ils ont exploité au maximum l'erreur faite par les Italiens en établissant un demi-cercle rouge. Malgré le danger du moment, l'observateur a immédiatement noté avec exactitude la position de l'ennemi sur sa carte. La Division italienne « *Julia* » se dirigeait de Kerassovo[147] vers Profitis Ilias d'Eptachoriou, sur le territoire grec, sans être aperçue, et il existait un danger immédiat d'attaque du flanc par l'ennemi. Les aviateurs grecs ne pouvant pas y échapper – sans action – ont attaqué avec le peu de munitions qu'ils leur restaient l'ennemi et comme ils n'avaient pas de bombes pour

[144] Βουρνάς Τάσος, *op.cit.,* σελίδα 48.
[145] Premier Ministre de l'Occupation en Grèce.
[146] Il s'agit de la deuxième plus grande montagne de la Grèce après le mont Olympe et se trouve au nord du département de Ioannina.
[147] Village qui se trouve au nord-ouest de Smólikas.

les pilonner, ils sont rentrés pour donner les informations au Poste de Commandement de Kozani. Les actions importantes des forces terrestres grecques qui ont empêché la situation de s'aggraver et qui ont contribué décisivement au barrage de l'avance italienne en Épire, n'auraient pas eu lieu sans la reconnaissance[148] successive et les informations immédiates données par l'Aviation de Reconnaissance.

La mission 14, source 9 (page 62), a été réalisée le 4/11/40 à 14h00 par trois Bréguet 19 ayant un ordre urgent de bombardement - tirs de mitrailleuses contre la Division « *Julia* » qui se trouvait dans la région de Distratos. Le responsable était l'aviateur, capitaine d'aviation, Koutsoukos Ilias, et l'observateur, le sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos Dimosthenis de la 3/2 Escadre d'Observation. À bord des deux autres Bréguet 19 de la 2ème Escadre d'Observation étaient le pilote, adjudant de l'armée de l'air, Krokidis Emilios et l'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Moulopoulos Dionissios et le pilote, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Katassos et l'observateur, adjudant de l'armée de l'air, Sarvanis Alexandre.

Les avions grecs, en survolant en formation ouverte et à très basse altitude dans les ravins, lâchent leurs bombes et commencent à tirer sans pitié en tuant les alpinistes italiens. L'avion dirigeant la mission aperçoit trois avions de chasse en formation triangulaire. Ils volaient à une altitude plus basse que les bombardiers grecs ayant l'avantage de l'attaque. Sans reculer, ils commencent un combat aérien inégal car les aviateurs grecs n'étaient pas couverts par la poursuite alliée, leurs avions étaient très anciens, sans aucune souplesse, ils volaient et chargés de bombes, leur vitesse atteignait les 130-140 km/h. Quand l'un des trois avions ennemis s'est approché et a attaqué l'avion dirigeant la mission par l'arrière et sur les côtés à une distance de 300 mètres, l'observateur Karakitsos a commencé à tirer avec bravoure contre l'avion ennemi. Mais très vite, la réserve de munitions s'est épuisée. Pendant le changement de la réserve, l'ennemi a effectué une deuxième attaque avec tous ses moyens, alors qu'au même moment, la mitrailleuse de l'observateur grec s'est bloquée. Sans réfléchir, il sort son arme – le seul moyen qui lui restait, et commence à tirer contre l'ennemi dans un combat héroïque. L'observateur a été blessé à la cuisse et le pilote a dirigé l'avion à l'est de la ville de Renta vers un ravin

[148] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 187.

en territoire allié. Les deux aviateurs se sont battus avec héroïsme contre l'ennemi et sous des conditions inégales, en prouvant ainsi leur héroïsme.

L'étude du rapport du capitaine d'aviation Koutsoukos, source 22 (page 63), permet de remarquer les informations d'un Rapport officiel qui confirment la source précédente (mission 14). L'avion, après un rude combat avec l'ennemi, est resté sans commande. Les nombreux tirs ont provoqué des dégâts aux instruments de bord altimètre-profondeur, tandis que le moteur a également été touché à une perforation par les balles. À part ceci, ces avions n'offraient aucune sécurité aux aviateurs à cause de la vitesse réduite à laquelle ils volaient et du manque de souplesse. En combinant les informations ci-dessus avec le matériel ancien dans lequel les avions étaient fabriqués, il est clair que pour obtenir des résultats positifs durant une mission, il fallait tout le courage de héros. Donc, l'avion S418 a été obligé d'atterrir car le lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos a été blessé. Ayant pour critère leur dévouement envers leur Patrie, leur volonté les conduisait à réaliser leurs missions avec succès.

Svoronos[149] Nikolas a écrit que l'occupation allemande a été très dure pour la Grèce. Le pays a été partagé entre les Allemands, les Italiens et les Bulgares. Toutes les provisions étaient à la disposition des occupants et la famine anéantissait le peuple. Les exécutions et les relégations complétaient la destruction. Dès les premiers moments de l'occupation, les actions héroïques spontanées montrent la volonté de résister d'un peuple uni.

Dans son récit, (source 34, page 63), le lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos donne les détails de ce combat aérien héroïque. Dès que les avions de chasse ennemis les ont attaqués et que le combat aérien fut engagé, la tourelle du lieutenant de l'armée de l'air s'est bloquée (base de la mitrailleuse) et le seul moyen qui lui restait était son arme, en l'entraînant dans un combat inégal. En plus, pour être plus efficace, le courageux aviateur devait sortir tout son corps de l'avion pour tirer contre l'ennemi en risquant sa vie. Il décrit le moment où il a reçu une balle dans la cuisse. Une des 52 balles visant l'avion, a atteint sa cible. Sa bravoure se prouve également dans ses mots, car même si sa blessure était grave, il se sentait chanceux

[149] Σβορώνος Νίκος, μετάφραση : Ασδραχά Αικατερίνη, *Επισκόπηση της νεοελληνικής ιστορίας*, έκδοση Θεμέλιο, Αθήνα 1976, σελίδα 138.

que ce soit lui qui ait reçu la balle et non le pilote, car dans ce cas, leur chute aurait été fatale.

Tassos Vournas en se référant à des actions de bravoure durant l'occupation allemande en Grèce, a dit[150] que *la première action spontanée et héroïque de résistance était l'abaissement du drapeau allemand (svastika) par deux jeunes hommes de 19 ans, Manolis Gletzos et Apostolos Santas.*

Dans le rapport du lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis sur l'action de la 22ème Escadre de chasse, (source 13, page 63), est mentionnée la blessure du pilote, sergent de section, Lambropoulos Konstantinos. Le 2/11/40 à 15h30 tous les avions disponibles de la 22ème Escadre de chasse ont décollé, après avoir été informés que la formation ennemie constituée de 15 avions bombardiers, divisée en trois groupes et accompagnée de sept avions de chasse, se dirigeait vers Thessalonique. Les P.Z.L grecs, après qu'ils aient retardé les avions ennemis sur le fleuve Axios,[151] ils les ont attaqués. Un violent[152] combat aérien s'ensuivit durant lequel un avion de chasse grec, après avoir reçu plusieurs balles par l'ennemi, a pris feu en vol. Le vaillant aviateur de l'avion de chasse, le sergent de section, Lambropoulos Konstantinos, blessé, a réussi à utiliser le parachute et à se sauver. Un autre avion de chasse a été touché dans ce combat et a subi des dégâts importants. Pourtant, son pilote, sergent de section, Filis, blessé lui aussi a également réussi à atterrir sur la piste de l'aéroport de Sedes[153]. Dans le même rapport, le lieutenant de l'armée de l'air, Karakitsos se réfère à l'action des Sergents de Section, Kotronis Kornilios et Michopoulos Ioannis durant un grand combat aérien qui eut lieu le 9/2/41. La patrouille grecque, constituée de huit P.Z.L. de la 22ème EC et de la 23ème EC en collaboration avec quatre Gladiator de la 21ème EC a rencontré dans la région de Klissoura, une force puissante de 18 bombardiers ennemis S79, accompagnés de 12 avions de chasse G50 et de 12 avions de chasse Fiat CR42. Les avions italiens,

[150] Βουρνάς Τάσος, *op.cit.*, σελίδα 60.
[151] Axios ou Vardaris est le plus grand fleuve qui traverse la Macédoine et le deuxième plus grand (après le fleuve Evros) des Balkans. Il prend sa source du mont Skadros (Sar) qui se trouve aux frontières serbo-albanaises, il traverse la vallée de Skopje, passe sur le territoire grec et traverse la Macédoine et se jete dans le golfe Thermaïque.
[152] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 199.
[153] Aéroport militaire qui se trouve à l'est de Thessalonique à 3km au nord-est de l'aéroport national « Macédoine ».

ayant déjà bombardé les régions de Kelsire et Tepelenë[154], se sont dirigés pour aller pilonner les divisions d'infanterie grecques.

Les aviateurs grecs ont immédiatement répondu en attaquant avec bravoure. Un combat aérien acharné a commencé. L'équipe de la 23ème EC était en tête de la formation grecque, restant indifférente devant le grand nombre d'avions italiens, a attaqué en premier en donnant ainsi l'occasion aux avions de la 22ème EC de s'échapper de l'encerclement créé autour d'eux par les avions italiens et de pouvoir attaquer avec la 21ème EC. Les Italiens ont été surpris et ont perdu le contrôle de la situation. Ils ne s'attendaient pas à un tel courage. Les aviateurs grecs ont accompli avec succès leur mission en abattant plusieurs avions ennemis. Malgré le fait que le ¾ des avions étaient équipés d'une radio, la communication entre eux était très difficile car ces radios ne fonctionnaient pas correctement[155]. Durant ces combats aériens, le lieutenant de l'armée de l'air Kotronis K. a été blessé et a subi des dégâts au moteur par des balles de mitrailleuses. Cependant, même s'il était blessé, il a malgré tout réussi à faire atterrir son avion dans un champ de la ville de Paramithia[156], où il s'est finalement écrasé. Durant ces combats aériens, le lieutenant de l'armée de l'air Michopoulos I. a été gravement blessé à la cuisse lors d'une attaque combinée de trois CR42. Malgré l'hémorragie il a continué de voler avec courage et a réussi à exécuter un atterrissage forcé dans la ville de Kakavia[157].

Les deux aviateurs blessés se sont battus avec héroïsme, alors qu'ils savaient que la puissance de l'ennemi était supérieure et, sans penser à leur vie, ils ont réussi, avec les autres, à abattre plusieurs avions de chasse ennemis.

Christos Hatziiossif et Prokopis Papastratis[158], se référant aux héros, disent que les civils qui ont été exterminés par les Allemands sous le prétexte de se venger pour les soi-disant « lâches assassinats » d'officiers Allemands, sont également des héros. Nous constatons que la mort d'un général allemand entraine l'assassinat de 300 Grecs. La principale caractéristique capitale de la 2ème Guerre Mondiale – contrairement à la première Grande Guerre de l'histoire mondiale – est

[154] Villes de l'Albanie du sud.
[155] Voir source 31 dans les annexes, page 399.
[156] Ville du département de Thesprotia en Épire.
[157] Poste frontalier de la Grèce – aux frontières avec l'Albanie.
[158] Χατζηιωσήφ Χρήστος και Παπαστρατής Προκόπης, *Ιστορία της Ελλάδας του 20ου αιώνα - Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, Κατοχή - Αντίσταση 1940-45*, Γ΄ τόμος, εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2007, σελίδες 138-139.

que l'hécatombe des victimes a été provoquée surtout par l'extermination systématique des civils et moins sur les champs de bataille.

Dans la source 15 (page 63), nous avons en détails tous les dégâts que l'avion a subi après le combat que nous venons de rapporter. Le moteur a brûlé, ayant subi de graves dégâts. Plusieurs balles ont été retrouvées sur tout l'avion ce qui fait que l'appareil et le moteur ont subi de tels dégâts qu'ils ne pourront être réparés par l'unité. La conclusion des experts, après le retour de l'avion à l'unité, montre que celui ci a connu des combats héroïques. De plus, l'état où il se trouve prouve que c'est un coup de chance que les pilotes en soient sortis vivants. Les aviateurs ont sûrement été les héros de la présente mission.

Depuis l'Antiquité, le sens de l'héroïsme est présent dans la vie des Grecs. Un exemple très connu est celui de Marathon qui représente pour les Grecs une double réalité : d'une part, un succès militaire incontestable, puisque le corps expéditionnaire débarqué sur la plage et installé dans la plaine de Marathon fut repoussé et forcé à rembarquer; d'autre part, un souvenir mémorable, un haut fait héroïque[159] appelé à connaître un retentissement unique, sur le moment même et dans les années qui ont suivi. L'ensevelissement des Athéniens et des Platéens sur le champ de bataille même est un honneur exceptionnel, motivé selon Thucydide par la vaillance extraordinaire dont les combattants avaient fait preuve à cette occasion.

Par le livre des opérations de la 21ème Escadre de Chasse de la source 23, (page 63), nous constatons l'héroïsme dont à fait preuve le lieutenant de l'armée de l'air Katsaros Ioannis pendant la mission du 2 novembre 1940 à 11h05. L'objectif de cette mission était la couverture aérienne de la VII Division. Le livre des opérations de l'Escadre donne le rapport du lieutenant de l'armée de l'air sur la mission en question – étant le seul survivant. En étant décidés de se sacrifier héroïquement, les trois P.Z.L ont attaqués les avions de chasse ennemis qui tiraient contre la VII. Division basée sur la ville de Zitsa[160]. Trois Fiat italiens ont pris feu et se sont écrasés sur les montagnes alors que deux des trois P.Z.L. grecs ont eu la même issue. Le troisième P.Z.L. grec était celui du lieutenant de l'armée de l'air Katsaros et les avions de chasse italiens ont commencé à le poursuivre. L'aviateur grec, en usant

[159] Ducrey Pierre, *Guerre et Guerriers dans la Grèce antique,* Office du Livre, Fribourg (Suisse 1985), 78 p.
[160] Elle se trouve au nord de Ioannina.

des turbulences, s'est dirigé vers le chaos, entre les Italiens surpris, et l'a rééquilibré seulement quand il s'est approché du sol. Il a eu besoin de beaucoup de bravoure pour prendre un tel risque en sauvant ainsi son avion et sa vie.

Dans la source suivante que nous avons analysée, (source 31, pages 63-64), nous avons des éléments venant du rapport personnel que lui-même à rédiger pour son unité sur l'événement. Un autre élément de cette source qui prouve la grandeur du courage de ces aviateurs est le fait, qu'entre autres[161], les avions volaient à basse altitude en effectuant un vol dangereux, sous de mauvaises conditions météorologiques et qu'ils exécutaient des atterrissages forcés sur des sols impropres sans bonne visibilité. Sous ces conditions, le Commandement Supérieur de l'Aviation de l'Armée a ordonné à la 21ème Escadre de Chasse de faire le voyage. Les aviateurs alors, ont décidé en commun, de se sacrifier et d'exécuter leur devoir au nom de la liberté de la Patrie. Leur enthousiasme patriotique, se payait la plupart du temps de leur vie.

Aggelos Terzakis[162], en décrivant la grandeur du courage de ces hommes, déclare que les Grecs, durant toute leur histoire, ont combattu de cette façon, étant affamés et isolés. Ils devaient toujours se battre dans un combat à deux fronts : avec l'ennemi extérieur, mais aussi avec la bête intérieure. C'est peut-être pour cette raison qu'ils détiennent le secret de la liberté qui est une religion ascétique.

Dans la même source nous nous sommes conduits à la caractérisation de l'héroïsme à travers certaines actions, par les éléments suivants, qui se trouvent dans le rapport du lieutenant de l'armée de l'air Katsaros Ioannis : l'avion du lieutenant de l'armée de l'air Katsaros comme celui de Sakellariou était équipé d'une radio, mais dans l'avion du sergent d'aviation Papadopoulos, le R/T ne fonctionnait pas – quelque chose d'habituel- et empêchait les pilotes d'agir comme il le fallait devant l'apparition présente des avions de chasse ennemis. Ces avions ne pouvaient pas voler plus d'une heure. Quand, alors, ils ont dû affronter pour la première fois les avions de chasse Fiat qui étaient plus nombreux, ils savaient qu'ils n'avaient aucun espoir d'être sauvés. Ainsi, ils sont entrés avec bravoure dans un combat dramatique et inégal.

Katsaros raconte qu'il est tombé deux fois dans une zone de turbulences car, la première fois, il a été attaqué à nouveau par les Italiens. La

[161] Voir la source 34 dans les annexes, page 402.
[162] Τερζάκης Άγγελος, *op.cit.*, σελίδα 76.

deuxième fois, lui-même ne savait pas si, s'étant sauvé des tirs italiens, il réussirait à ne pas s'écraser sur le sol. Mais avec bravoure, il a réussi à s'en sortir et à conduire son avion sur le lac de Ioannina. Le même soir, les aviateurs italiens ont décrit l'événement du combat aérien ainsi que l'héroïsme et le courage des aviateurs grecs en disant[163] : *« Ils sont fous ! On dirait que tous veulent se suicider ».*

Dans la source 28 (page 64), le commandant de l'armée de l'air Sakkis dans son rapport, nous présente des extraits de l'action héroïque du pilote, le lieutenant de l'armée de l'air Margaritis et du bombardier-artilleur Despotidis dans une mission de la 32ème Escadre de Bombardement contre l'aéroport de Koritsa. Trois bombardiers de type Blenheim ont décollé l'après-midi de la ville Vassiliki de Trikala[164] pour aller accomplir leur mission. Durant la mission, un pilote du Blenheim, lieutenant de l'armée de l'air, est sorti de la formation et s'est attaqué à la cible avec une très grande exactitude. Les deux aviateurs grecs ont perdu de l'altitude, sans penser au danger dans lequel ils mettaient leurs vies, à cause des forces antiaériennes ou d'une attaque des Italiens, afin de bombarder l'aéroport de Koritsa qui était d'importance stratégique. La catastrophe, pour les italiens, était très importante car au moment où ceci est arrivé, ils étaient réunis dans la salle d'information de l'aéroport de Koritsa et recevaient les dernières instructions pour l'exécution de la mission[165]. Le commandant de l'armée de l'air Sakkis affirme que cet événement constitue un exploit de l'Aviation. En effet, les commandants de l'armée de l'air Margaritis et Despotidis ont agi avec courage dans une attaque que peu auraient osée, en s'échappant même de la formation d'attaque prévue.

Vassiliki Bizaki[166], en décrivant le combat à Valtetsi le 12 mai 1821, entre Grecs et Turcs, nous dit que cette victoire a été un des plus grands succès du combat, durant lequel le génie militaire de Kolokotronis[167] a joué un rôle capital. Car, au début, c'était Kolokotronis qui insistait sur l'organisation du camp à Valtetsi[168], l'endroit le plus approprié pour affronter l'ennemi et par la suite, c'est

[163] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.,* τόμος Γ, σελίδα 193.
[164] Ville de la Thessalie de l'ouest.
[165] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.,* τόμος Γ, σελίδα 185.
[166] Μπιζάκη Βασιλική, *Μεγάλοι Έλληνες – Θεόδωρος Κολοκοτρώνης,* τόμος Γ, εδόσεις ΣΚΑΪ βιβλίο, Αθήνα 2009, σελίδα 42.
[167] Theodoros Kolokotronis (3 avril 1770 – 4 février 1843) était un klephte, un politicien, un capitaine, un commandant grec ayant eu un rôle capital durant la Révolution de 1821, un chef de parti politique, fondu de pouvoir, conseillé de l'Etat. Il reste connu comme Vieux de Morée.
[168] Village montagneux du département d'Arkadia.

grâce à lui que des camps ont été organisés autour de Tripolitsa[169]. La capacité militaire de Kolokotronis et l'héroïsme des combattants grecs, malgré le fait qu'ils étaient moins nombreux, a eu pour résultat, la victoire.

Dans le même rapport, (source 28 page 64), le commandant de l'armée de l'air Sakkis nous décrit le deuxième exploit de son unité 32ème EB.

Le 18 novembre 1940, il y a eu un grand mouvement d'aviateurs grecs, du côté des missions, au front du nord[170]- Argyrokatro et Morova[171]. Ainsi, ce jour, l'aviation de guerre a vécu un événement très paradoxal. Trois avions de la 32ème EB ont décollés pour une mission de bombardement d'Arguyrokastro. L'un des trois avions avait à bord le pilote lieutenant de l'armée de l'air Malakis Alexandros et l'artilleur, adjudant de l'armée de l'air Polychroniadis Ilias qui se dirigeaient vers Arguyrokastro pour exécuter la mission.

Mais ce jour là, il y avait beaucoup de nuages et la visibilité n'était pas bonne. La ville de Premeti d'en haut et à travers les nuages ressemblait à la ville d'Arguyrokastro. Les nuages épais étaient le plus grand ennemi de l'aviation, car le risque de s'écraser était toujours présent. Mais les deux aviateurs ont accompli avec courage leur mission à Premeti, dans ces régions pleines de munitions, au lieu d'Arguyrokastro.

Trois jours et trois nuits, les munitions et véhicules explosaient et brûlaient. Le bombardement a peut être été un accident, mais le résultat a été la réalisation d'un exploit pour l'aviation de guerre. Les aviateurs courageux sont entrés dans une ville pleine de munitions et de pare-balles antiaériens et, en descendant sans aucune peur à basse altitude, ils ont lancé leurs bombes et provoqué la catastrophe chez l'ennemi.

Une autre cible que celle qui été prévue, avec le détachement d'un avion de la formation qui devient une cible facile pour la chasse ennemie, augmentent énormément le danger de l'action des aviateurs. Mais l'erreur n'a rien changé au résultat et les deux aviateurs ont été honorés par excellence pour acte de bravoure. Le commandant de l'armée de l'air Sakkis se réfère en détail à la source 28 (page 64) et au moyen – code de communication interne de l'équipage de la 32ème EB durant la mission. Le manque de moyens de communication intérieur et entre les

[169] Tripoli (connu dans le passé comme Tripolitsa et Trobolitsa) est une ville au centre du Péloponnèse, la plus grande ville et capitale du département d'Arkadia et de la province Mantinia.
[170] En Albanie.
[171] Endroit stratégique des Italiens qui se trouve près de Koritsa.

avions, rendait les missions beaucoup plus dangereuses. Ainsi, ils ont décidé d'attacher un bout de fil au bombardier assis près du fuselage près du pilote, et l'autre bout à l'artilleur assis près de la tourelle de la mitrailleuse à l'arrière du fuselage. Le code[172] était le suivant : un tir signifiait chasse ennemie en vue, deux tirs, des balles antiaériennes, trois tirs, abandon de l'avion. Le risque de se tromper ne leur permettait pas d'avoir plus de codes car une seule erreur pouvait signifier la mort. Sous ces conditions, ces aviateurs partaient pour des missions dangereuses, sans savoir s'ils rentreraient à leur base.

Vassiliki Bizaki, dans son livre en un volume sur les grecs importants de l'histoire de la Grèce, parle du militantisme et du patriotisme de Kolokotronis durant le Combat, sans manquer de risquer tout ce qu'il avait. Il a été un héros[173] de la révolution grecque et son œuvre, qui a influencé les héros contemporains mais aussi les héros ultérieurs, a constitué un héritage pour le peuple grec en devenant un symbole.

Dans la même source 28, (pages 64-65), le sergent de section Sakkis décrit l'équipement de la 32ème Escadre de quelques nouveaux avions Blenheim de type ancien. Ces avions avaient une partie avant très courte – en comparaison avec les précédents – et ils les appelaient « bec court ». Ils étaient dangereux pour les missions car ils n'étaient pas très souples pour les bombardements et en cas d'abandon de l'avion, le pilote devait le retourner afin que tous les membres de l'équipage puissent tomber.

L'artilleur et le bombardier n'avaient pas d'issue de secours sous le fuselage. Ainsi, quand les aviateurs montaient à bord pour exécuter des missions, ils priaient Dieu de ne pas être obligés d'abandonner l'avion. Leurs moteurs tombaient toujours en panne. Pour cette raison, ils étaient appelés *«corbillards»*. Toutes ces raisons sont des preuves d'héroïsme de l'équipage qui montait à bord de ces avions. Ces aviateurs combattaient, sachant le danger de risquer leur vie à tout moment. Ils montaient à bord de ces avions – corbillards – en ignorant la mort afin d'accomplir les missions avec succès. Selon ces données seulement, indépendamment du résultat des missions, les actions se caractérisent comme des actions héroïques.

[172] Καισάρου-Πανταζοπούλου Τριανταφυλλιά, *op.cit.*, σελίδα 105.
[173] Μπιζάκη Βασιλική, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 178.

Le Ministère de l'Aéronautique[174] britannique (Ministry of Aircraft Production) a envoyé un télégramme[175] à l'Ambassade de la Grande Bretagne à Washington : avec regret, il ne pouvait donner son accord pour réduire le nombre des avions fourni par les États-Unis car leur livraison fut retardée de plusieurs mois. Il souligne que, si le Gouvernement américain peut mettre à disposition des avions bien équipés à la Grèce, cela sera une grande aide envers une petite nation mais courageuse.

L'étude de la source 32 (page 65), à travers la description du capitaine d'aviation Kougioufas Anargyros, permet de remarquer une des actions, la plus héroïque et glorieuse de la 22ème Escadre de Chasse.

Le 2 novembre 1940, l'Escadre se trouvait en alerte à l'aéroport de Mikra en Thessalonique en attendant de nouveaux ordres pour agir. Soudainement, six P.Z.L. grecs on eu l'ordre de décoller immédiatement afin d'attaquer les bombardiers Z 1007 bis italiens qui exécutaient une mission de bombardement contre Thessalonique. L'affrontement des deux formations ennemies a eu lieu au dessus de la ville de Lagada[176]. Six P.Z.L. grecs ont dû affronter 15 bombardiers italiens et sept avions de chasse.

Selon la règle, les avions grecs auraient dû abandonner l'ennemi car il entrait en zone alliée ou les forces antiaériennes de la ville attaquaient. Mais aucun avion grec n'a respecté la règle. Un combat aérien glorieux et héroïque a eu lieu sous les tirs de l'artillerie alliée antiaérienne. Durant le combat aérien, le pilote d'un P.Z.L., le lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos, une fois qu'il eut épuisé toutes ses munitions et n'ayant pas d'autre moyen d'attaquer l'ennemi, par une action très risquée et héroïque, a attaqué en augmentant la puissance du moteur et, avec son hélice, a touché le gouvernail arrière d'un bombardier trimoteur italien, portant le code MM.22381, ayant à bord le pilote sous-lieutenant de l'armée de l'air B.Pasqualotto. L'avion italien est tombé dans une zone de turbulences et s'est écrasé sur le sol. Le pilote a été tué mais les quatre autres membres de l'équipage ont été sauvés en utilisant leurs parachutes.

---

[174] Σύνταξη Σπυλιωτοπούλου Μαρία και Παπαστρατής Προκόπης, *Χρονολόγιο γεγονότων 1940-1944, από τα έγγραφα του βρετανικού Υπουργείου εξωτερικών foreign office 371*, τόμος Α, εκδόσεις Ακαδημία Αθηνών, Αθήνα 2002, σελίδα 134.
[175] Num. MAR.2052, confid. 4 décembre 1940.F.O.371/24916/R8900.
[176] Province du département de Thessalonique. Elle se trouve 20 km à l'est du département.

Cependant, l'avion de Mitralexis a eu quelques dégâts sur l'hélice à cause de la collision et a effectué un atterrissage forcé. Avec un courage indéniable, le lieutenant de l'armée de l'air grec, malgré tout, a atterri près des Italiens et les a emmenés au Poste de Commandement Militaire de Thessalonique. De plus, avec une conscience militaire que tous devraient avoir, même durant la guerre, il s'est approché d'eux, les a salués, s'est présenté comme il se doit dans des situations similaires et les a emmenés lui-même. Pour son exploit, Mitralexis a été honoré de la Médaille d'Or pour Acte de bravoure, l'honneur moral le plus élevé durant la guerre. Nous devons souligner[177] que Mitralexis a été le seul aviateur grec à recevoir cet honneur durant la guerre.

Aggelos Terzakis, dans son épopée[178] grecque où il décrit l'héroïsme des combattants grecs, dit *qu'il ne s'agit pas d'un simple combat, mais d'un exploit. Mussolini a été profondément choqué, après la prise d'Himara.*

L'étude de la source 33 (page 65), permet de remarquer les actes héroïques du pilote, capitaine d'aviation, Kouzigiannis Lambros, de la 31ème Escadre de Bombardement.

Le 2 novembre 1940, une escadre aérienne de trois bombardiers ayant comme responsable le capitaine d'aviation Kouzigiannis, ont décollé, tard dans l'après midi, ayant pour but d'effectuer une mission nocturne de bombardement de Koritsa et de tous les alentours. Le héros Kouzigiannis a chargé deux grandes bombes de 500 kilos, a décollé en direction de la frontière. Il a bombardé les unités motorisées et les sections périphériques de l'ennemi avec grand succès et ensuite, il a utilisé ses mitrailleuses contre eux. Durant les attaques, les Italiens ont été surpris par les forces antiaériennes de l'escadre grecque avec pour résultat, la perforation de l'avion de Kouzigiannis et sa blessure à la tête et à la jambe. Kouzigiannis, avec des manœuvres appropriées, a réussi à atterrir avec son avion et l'équipage[179] sur l'aéroport de Tatoï[180]. Ensuite, il a été transféré dans un hôpital à Athènes où le Roi lui-même lui a rendu visite pour le féliciter de ses exploits.

[177] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 198.
[178] Τερζάκης Άγγελος, *op.cit.*, σελίδα 150.
[179]Πρωία, Αναφορά στο δημοσίευμα εφημερίδας για μετάδοση τηλεγραφήματος του πρακτορείου Ρώυτερ στην Αθήνα που εξαίρει τη γενναία δράση των Ελλήνων αεροπόρων στις 3/11/40.
[180] Il se trouve 15 km au nord d'Athènes.

Churchill[181] a aussi félicité cordialement I. Metaxás pour ces grandes victoires au front albanais, qui ont atteint le sommet avec la domination de Koritsa. Il souligne que l'héroïsme[182] grec contre des ennemis aussi nombreux et mieux équipés constitue une inspiration pour tous et rappelle les années classiques de l'Antiquité. Le message se termine par la phrase *« Vive la Grèce »* en grec.

En continuant, on va s'occuper des cas d'héroïsme annoncés par les décorations remises par les alliés aux aviateurs, en tant que signe de reconnaissance d'actes glorieux. Dans la présente catégorie, la récompense des actes courageux par les alliés avec des cadeaux ou des médailles – en signe de gratitude pour leur contribution – est annotée uniquement dans les sources de la 1ere Guerre Mondiale. Nous avons des citations honorables et des médailles venant de la part des alliés et officiers supérieurs Grecs de la 1ere Guerre Mondiale et par des officiers supérieurs Grecs, parmi eux, le roi Georges II de la 2ème Guerre Mondiale.

Dans la source 36 (page suivante), la médaille britannique Distinguished Service Order, conférée à Moraïtinis pour son action exceptionnelle pendant la 1ère Guerre Mondiale, constitue vraiment une distinction honorifique parmi les plus hautes, décernée à l'époque uniquement aux héros anglais. Les actes les plus importants et les plus courageux de l'aviateur grec étaient au total: sur le front de Macédoine où dans la ville de Keramoti, il a bombardé avec ses équipiers, les réserves et ainsi empêcher l'approvisionnement des adversaires à Chryssoupoli[183], Drama, et à l'aéroport Zerevits[184] qui était la base principale de l'Aviation bulgaro-allemande. De plus, l'aéroport de Zerevits a été bombardé d'une altitude de 500 m et en ignorant totalement le danger de mort, il a brulé les hangars des avions. Ensuite, il a lancé une bombe de 100 lbs sur la station de trains de Drama, en causant ainsi la destruction totale de trois trains. Malgré les rafales de tirs de l'infanterie bulgare qui se trouvait à Drama, il a réussi à rentrer à Thassos sans aucun dégât.

C'était à cette époque que lui a été donné le surnom de **« The Fearless Aviator »** (l'aviateur intrépide). Après tout cela, les alliés ont approuvé la

[181] Τηλ. άνευ αριθ., most immediate, 25 Νοεμ. 1940. F.O.371/24917/R7299
[182] Σπυλιωτοπούλου Μαρία – Παπαστρατής Προκόπης, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 125.
[183] Près de la rivière de Nestos.
[184] Près de Porto-Lagos.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

HÉROÏSME

Ière GUERRE Mondiale

Héroïsme par reconnaissance

- La médaille britannique D.S.O. conféreé au capitaine de corvette A.Moraïtinis pour son exceptionnelle action... (source 36, annexes page 403)
- La médaille britannique D.S.C. conférée au sous-lieutenant Psychas. (source 37, annexes page 403)
- [...] L'avion dont le Gouvernement anglais a fait cadeau à A.Moraïtinis.... (source 39, annexes page 405)
- [...] J'apprécie pleinement l'audace, la vaillance et l'esprit de combat dont vous avez fait preuve… (source 6, annexes page 290)
- [...] le monde militaire des Alliés Français ou Anglais le considère comme un officier sans pareil, le meilleur dans la Méditerranée, un officier qu'aucun corps militaire allié n'a pas encore eu dans ses rangs. (source 4, annexes page 288)

IIème GUERRE Mondiale

Héroïsme par reconnaissance

- Le brillant exploit du sous-lieutenant de l'armée de l'air, Mitralexis [...] constitue un exemple de grand héroïsme [...] Officiers, sous – officiers et soldats de l'Aviation et des autres divisions de l'artillerie ont prouvé qu'ils étaient dignes de leur Patrie. (source 10, annexes page 316)
- Combattants de l'Armée de terre, de la mer, de l'Armée de l'air, officiers, sous – officiers, soldats et aviateurs héroïques. […] pour la défense de notre Patrie [...] Fiers de vos exploits héroïques, de vos victoires et la mort glorieuse de ceux qui se sont sacrifiés afin de vivre libres pour toujours dans la mémoire de la Nation... (source 11, annexes page 317)
- Mention honorable au Capitaine d'aviation Koutsoukos [...] a dirigé personnellement l'équipe, a survolé le territoire dominé par l'ennemi, […] et avec son sacrifice de soi et une audace exemplaire, […] qu'il recevait des tirs des forces de terre ennemies. (source 14, annexes page 325)
- Plus de 4 mois de combats violents contre l'ennemi, plus nombreux, avec des combats héroïques pour les hommes et l'environnement, [...] vous lui avez montré de quoi est capable la Vaillance et le Courage grec [...] les exploits des forces grecques [...] avec une fierté paternelle je vous remercie, chers braves grecs... (source 17, annexes page 337)
- Mais il existe des exploits et de totales destructions que personne ne pourra décrire car ceux qui les ont accomplis les ont emportés avec eux pour toujours. Il s'agit des 17 décès honorés de l'escadre [...] les 50 aviateurs tués durant cette période entre 1940 – 41, est très importante, la plus importante de notre Aviation. (source 28, annexes page 394)
- Nous remettons la décoration en or du mérite au sous-lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos, pour son exploit héroïque... (source 42, page 407)
- 4) une mention honorable [...] Theodoropoulos Grigorios pour son courage, sa hardiesse et son audace [...] 6) […] Savellos [...] Apladas pour leur courage, leur hardiesse... (source 43, annexes pages 408-409)

formation d'une unité militaire complète constituée d'un personnel grec qui a pris le nom *d'Escadre Z*[185] sous le commandement de Moraïtinis.

La médaille britannique Distinguished Service Cross de la source 37 à la page précédente, est celle qui s'ensuit, conférée à Psychas en reconnaissance de son action héroïque pendant le bombardement des greniers de Keramoti avec Arguyropoulos. L'observateur Psychas, blessé de deux balles après le combat féroce avec le Fokker allemand, s'est écrasé dans l'eau. Il a nagé pour s'approcher de l'avion qui flottait et a essayé de sauver le pilote Arguyropoulos pensant qu'il était évanoui. Alors, avec courage, il l'a attaché sur l'aile de l'avion pour qu'il ne se noie pas pendant qu'il recevait de violents tirs par les batteries bulgares de Chryssoupoli.

Toutes les deux se trouvent au musée de la guerre à Athènes. Selon Dimitrios Glinos, les hommes ont toujours honoré les combattants, les héros[186]. Ils incarnent l'héroïsme éternel et sont de vrais modèles pour eux.

La reconnaissance, enfin, de l'héroïsme par les alliés apparaît dans la source 39, à la page précédente. Grâce à l'opération contre Gœben, Moraïtinis est devenu une sorte d'idole au sein des forces alliées qui ont reconnu sa valeur, si bien qu'ils l'appelaient « l'as des aviateurs de la Méditerranée[187] ». Le gouvernement Britannique lui a même fait cadeau d'un avion De Havilland-9 en reconnaissance de ses services, sur lequel on a mis une plaque portant l'inscription **"To Commander A.Moraïtinis D.S.O"**.

L'étude de la source 6, à la page précédente, la lettre officielle que le Ministre de la Marine Kountouriotis a envoyée au même officier, permet de remarquer la reconnaissance de l'héroïsme du lieutenant de vaisseau Moraïtinis par le gouvernement est évidente. La date d'expédition, en juillet 1917, prouve que le Ministre parle évidemment de ses actes héroïques[188] sur le front macédonien.

Ensuite, dans la source 4, à la page précédente, le Commandant Général de Lesvos Sp.Dassios dans le télégramme qu'il a expédié aux ministères de la

[185] Mai 1917.
[186]Γληνός Δημήτριος, *op.cit.*, σελίδα 38.
[187] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 122.
[188] Voir l'analyse de la source 36, page 83.

Marine et de l'Intérieur, propose de recommander à Moraïtinis d'être plus prudent durant les missions. En effet, lorsqu'ils sont arrivés à Kalloni de Mytilène, le 19 juillet 1918, Moraïtinis et l'escadron H2 se sont directement rués sur des installations ennemies et des aéroports de l'Asie Mineure. Les opérations, hasardeuses à accomplir, ainsi que la conduite téméraire du chef Grec, ont justement provoqué non seulement la peur des autorités grecques mais aussi des alliées pour sa vie précieuse. Dans le document présent, le commandant se réfère en fait au « *monde militaire des alliés Français ou Anglais »* qui *« le considère comme un officier sans pareil, le meilleur dans la Méditerranée, un officier qu'aucun corps militaire allié n'a pas encore eu dans ses rangs »* et en terminant, il signale qu'il s'agit « *d'une question d'intérêt national, de veiller à ce que sa vie précieuse soit préservée* ».

K.Vakalopoulos[189], dans l'histoire de l'hellénisme du nord-Thrace durant l'Occupation turque, parle de *la résistance des Grecs de Thrace qui s'exprimait également par la présence des martyrs qui se sacrifiaient en essayant d'échapper à leur islamisation violente. Par leur vie ascétique, ils exerçaient une nouvelle forme de protestation contre l'oppresseur et ils constituaient un modèle de vertu pour les autres chrétiens. Les martyrs Thraciens ont répondu aux moments difficiles de la nation et ils ont relevé le moral de leurs compatriotes et particulièrement des chefs et des armatoles.*

Durant la 2ème Guerre Mondiale, la source 10 (la page 84), présente dans l'ordre du jour du sous-capitaine d'Aviation Politis, la louange envers les officiers et les sous-officiers des équipages de la 22ème escadre de poursuite pour leur contribution au combat ainsi que pour l'exploit de Mitralexis, le 24/11/40. Cette louange se réfère à des exemples de grand héroïsme dont les aviateurs mentionnés ci-dessus ont fait preuve par leurs actes de bravoure. Et tout ceci durant la première période de la 2ème Guerre Mondiale, en sachant que les opérations de la guerre gréco-italienne ont commencé au début de novembre de la même année. Avec cette louange, leur action héroïque est reconnue ainsi que l'exploit glorieux[190] du lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis. Nous avons la distinction du courage et des compétences du chasseur grec et l'expression de l'estime et de l'admiration pour la bravoure et

[189]Βακαλόπουλος Κωνσταντίνος, *Ιστορία του βόρειου Ελληνισμού-Θράκη,* εκδόσεις Αφοί Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη 1991, σελίδα 73.
[190] Voir analyse de la source 32, pages 81-82.

l'esprit de sacrifice de soi des aviateurs grecs de la 22ème Escadre de Chasse. Leur contribution, durant l'opération héroïque sur Lagada de Thessalonique le 2 novembre, a été de grande importance, car 2 à 3 avions de chasse grecs ont violement attaqués l'escadre italienne qui était constituée de 5 avions bombardiers. Quand Mitralexis, après le combat, eut épuisé toutes ses munitions, il a soudainement décidé d'attaquer avec son appareil l'aile italienne et après l'avoir totalement détruite, l'avion italien s'est écrasé au le sol.

Le même jour, les avions disponibles de la 22ème Escadre de Chasse ont décollé[191] pour aller affronter 15 avions bombardiers italiens en trois équipes de 5, accompagnés de 7 avions de chasse qui se dirigeaient vers Thessalonique. Les P.Z.L. grecs ont réussi à freiner les avions italiens même si leur nombre était inferieur de moitié par rapport aux avions de l'ennemi. Avec grand courage, ils ont ignoré la mort et, sans reculer, les braves aviateurs se sont attaqués aux Italiens qui étaient plus nombreux, en leur causant de graves dégâts. La 22ème Escadre de Chasse a continué son action sous la même tension, le 3 novembre également, quand 5 de ses avions ont décollé pour aller retarder 9 bombardiers italiens de type CANT Z 1007bis qui étaient accompagnés d'avions de chasse H 50 bis volant en direction de Thessalonique[192]. Le Lieutenant de l'armée de l'air Giannikostas Konstantinos, en suivant l'exemple de Mitralexis, a obligé un bombardier ennemi à se détacher de la formation et, après l'avoir poursuivi sur le territoire yougoslave, l'a abattu. Les attaques italiennes contre Thessalonique ont causé à leur Aviation, la perte de 12 avions, dont la plupart d'entre eux étaient des avions bombardiers. Des avions de chasse P.Z.L. grecs, un seul a été abattu et le pilote, sergent de section Lambropoulos, a réussi à se sauver en utilisant son parachute. Les aviateurs grecs, ces jours-là, ont combattu contre les Italiens en leur causant de grandes pertes. Celles-ci sont quelques unes des grandes actions héroïques des aviateurs grecs mais, les moins importantes aussi, ont conduit le sous-capitaine de l'aviation Politis D. à envoyer par ordre du jour des louanges d'honneur aux officiers, aux sous-officiers de la 24ème Escadre de Chasse et particulièrement au lieutenant de l'armée de l'air courageux, Mitralexis.

[191] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 199.
[192] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδες 202 – 203.

Dominique Lormier[193], dans *La Guerre Italo-Grecque 1940-1941* décrit qu'après avoir perdu du terrain, les héroïques soldats grecs parviennent à contenir la poussée des troupes de Mussolini. La vaillance des combattants grecs est systématiquement soulignée dans les journaux de marche des unités italiennes. Les evzones, soldats d'élite, se voient confier les missions les plus périlleuses. À la bravoure des soldats grecs répond celui des soldats italiens dont les pertes sont effarantes.

Ainsi, des aviateurs comme Mitralexis, en risquant leur vie pour vivre librement dans un État libre, sont devenus des exemples à suivre pour le peuple et ils ont été vénérés comme des héros, alors que leurs exploits donnaient du courage et consolaient dans tous les moments difficiles.

L'étude de la source 11 (page 84), permet de remarquer que le Premier Ministre de la Grèce, Ioannis Metaxás, par un ordre général, reconnaît la contribution des combattants de tous les corps d'armée – infanterie, marine, aviation. Avec l'arrivée de la nouvelle année, il envoya ses vœux et en même temps, il reconnut la contribution courageuse de tous les combattants de cette guerre difficile qui, du fait qu'il s'agissait de la Patrie, ont donné un combat glorieux et victorieux. Enfin, il récompense les exploits héroïques de toutes ces personnes tombées au champ de bataille en sacrifiant même leur propre vie. La Grèce, après ces exploits et la débâcle ennemie, sortira plus puissante et plus grandiose. Les héros ont été depuis toujours un exemple à suivre et ils le resteront comme toutes les personnes immortelles dans la mémoire des peuples.

Ioannis Metaxás rédige cet ordre le 29/12/40. Un jour important où chaque grec, en état de paix, célébrera des moments heureux en famille. Au contraire, ces combattants grecs se trouvent à chaque moment face à face avec la mort en donnant des combats héroïques. Jusqu'à cette période chronologique, les aviateurs grecs ont donné le meilleur d'eux même, durant des opérations critiques pour la Patrie – les premiers deux mois de la guerre – en causant de grands dégâts aux Italiens. Metaxás, sur ce point, touche deux éléments : le premier est qu'il reconnaît les actes héroïques de ces combattants extraordinaires qui se sacrifient et le deuxième est qu'il les encourage à travers cette reconnaissance, en leur donnant la force pour continuer,

[193] Lormier Dominique, *op.cit.*, 119 p.

et particulièrement durant les fêtes – l'année de guerre écoulée ayant donné l'espoir pour une nouvelle année de liberté.

Dans la table chronologique des événements de 1940 à 1944 de Maria Spiliotopoulou et de Prokopis Papastratis, nous avons la révélation de George VI (Roi de Grande Bretagne) qui répond à la lettre de George II (Roi de Grèce) du 17 novembre, en soulignant, premièrement, que la Grande Bretagne a particulièrement apprécié les succès grecs, lesquels reconnaît-il, sont dus principalement aux efforts personnels du Roi grec lui-même. *La résistance grecque constitue un exemple*[194] *pour les peuples qui se battent contre Hitler et Mussolini et encourage les Britanniques dans leur combat*[195].

Dans cet ordre du jour, source 14 à la page 84, nous constatons que le Lieutenant-colonel de l'armée de l'air Ismailakos, Commandant de l'Aviation du Deuxième Corps de l'Armée, donne une mention honorable au Capitaine d'aviation Koutsoukos Ilias, Commandant de la 2ème Escadre d'Observation afin de lui rendre les honneurs et de reconnaitre les exploits héroïques du 2 novembre 1940 à Samarina. Il a été décoré de la Croix de Guerre, du deuxième degré, en récompense morale pour ses actes glorieux sur le territoire occupé par l'ennemi. Plus précisément, quand il était à bord avec le lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos, au sud-ouest de la colline de Profitis Ilias, il a aperçu quelques soldats grecs à plat ventre, ayant leurs armes tournées vers l'ouest, alors qu'en face et à une distance de 600-700 m, à la lisière d'une forêt, il aperçut des soldats italiens à plat ventre ayant leurs armes tournées vers les soldats grecs. Koutsoukos volait à 50-100 m d'altitude ce qui rendait la reconnaissance plus dangereuse pour sa vie, étant exposé aux tirs ennemis. Cependant, il a lancé deux bombes de 100 livrons et deux de 22, en provoquant de grands dégâts. Ensuite, se dirigeant vers Kozani, entre le village Doutsiko[196] et la colline Sourtza, il aperçut une troupe grecque et informa par note Karakitsos sur les positions de l'ennemi, qui, à son tour, a jeté l'enveloppe cachetée sur le sol. La bravoure qu'il a montrée était non seulement face aux tirs de l'ennemi quand il volait à basse altitude, mais aussi face à la dangerosité du sol (versants, ravins, forêts). Pour réussir à bombarder avec succès il a dû baisser son altitude à 200 m, en ignorant la

[194] 13 dec. 1940. F.O.371/24921/R8933
[195] Σπυλιωτοπούλου Μαρία – Παπαστρατής Προκόπης, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 146.
[196] Doutsiko ou Dotsiko, est un village montagneux du département de Grevena. Il est construit à une altitude de 1.060 m sur les versants de la montagne de Smólikas.

mort qui guette. Pour ces exploits sur le champ de bataille, le Commandant Ismailakos lui a décerné le 23 décembre 1940, la reconnaissance de sa bravoure.

Nicolas Svoronos[197] dans *l'histoire de la Grèce moderne* décrit que *les Kleftes et Armatoles avaient crée un mode de vie rappelant, par les occupations – guerre, jeux sportifs, festins – celle des héros homériques. Prenant part aux côtés des puissances chrétiennes aux guerres contre l'Empire Ottoman, ils développaient peu à peu une conscience nationale et incarnaient la résistance armée de la Nation contre le conquérant. Ils sont devenus, de ce fait, les héros préférés des épopées populaires balkaniques. Ce sont eux qui fourniront plus tard les forces armées de la Guerre pour l'Indépendance.*

L'ordre du jour présent, (source 17 page 84), provient du Roi de Grèce, Georges II, le 17 mars 1941 et s'adresse à tous les corps de l'armée – infanterie, marine, aviation, ainsi que tous les grades – officiers, sous – officiers et soldats. Cet ordre est rédigé pour reconnaître et récompenser les actes héroïques de tous ceux qui ont combattus avec tant d'héroïsme contre un ennemi aussi surdimensionné. Durant une période dépassant les quatre mois, les combattants grecs ont donné des batailles inégales contre un ennemi bien préparé mais aussi contre la nature et les phénomènes naturels qui les frappaient sans arrêt et sans pitié, qui les ont distingués pour leur courage comme leurs ancêtres qui se sont battus et ont donné leur vie pendant le combat de Marathon et des Thermopyles. Le seul contrepoids, l'arme contre les adversaires italiens était la bravoure et le sacrifice de soi dont ils ont fait preuve. Le zèle pour la protection de la Patrie les a fait devenir, selon le principe supérieur de l'État – Roi, des descendants dignes des héros de l'Histoire grecque.

Et, effectivement, en donnant ou en risquant leur vie durant la plupart de leurs missions, ils ont provoqué d'importants dégâts chez l'ennemi et sont devenus un exemple à suivre dans la conscience de tous les Grecs. En Épire et sur le territoire albanais, ils ont également écrit avec leur sang la fameuse épopée albanaise, laquelle a stupéfié tout le monde civilisé. Dans le moment présent où Hitler avait conquis plus de la moitié de l'Europe[198], les Grecs continuaient de se battre contre les

[197] Svoronos Nicolas, *L'histoire de la Grèce moderne*, presses universitaires de France, Paris : 1953, 23 p.

[198] À partir du mois avril et jusqu'au mois d'octobre 1940.

Italiens[199] et en sortaient vainqueurs, ayant accompli de grands exploits. Quel Grec ou étranger ne sera pas inspiré et encouragé par ces exploits afin de se battre pour l'intégrité et l'honneur de sa Patrie ? La vaillance des êtres humains est le meilleur moyen pour protéger l'honneur et la liberté d'un peuple. Partout où la vaillance est présente, il devient un objet d'exemple pour les autres peuples soumis.

La bravoure de ces hommes est également prouvée durant l'occupation de 1941 qui est particulièrement cruelle pour la Grèce. Le pays est partagé entre les Allemands, les Italiens et les Bulgares. Toutes les ressources sont à la disposition des occupants. Tandis que la famine ravage le peuple, les pelotons d'exécution et les déportations font le reste. Dès les tout premiers moments de l'occupation, des actes héroïques[200] spontanés annoncent la volonté de résistance d'un peuple uni. L'organisation d'un mouvement massif suit immédiatement.

L'étude de la source 28, (page 84), permet de remarquer que le Commandant de l'armée de l'air Sakkis décrit l'héroïsme des aviateurs qui ont perdu la vie et subi des destructions intégrales durant les missions de la 32ème EB. Ces héros ne sont jamais rentrés à la base pour pouvoir décrire leurs exploits. Parmi les 50 morts assassinés de l'aviation, 17 faisaient partie de la 32ème EB. Personne ne peut décrire les détails de leur bravoure sur le champ de bataille car ils ont emportés leurs actes avec eux. Leur mémoire, par contre, est honorée avec gloire pour le sacrifice de leur vie durant la période la plus importante de la guerre gréco-italienne. Dans la source présente, ils sont reconnus comme les *« aigles royaux »* de l'aviation car ils ont levé, comme des aigles, la croix des avions dangereux, bec-court-corbillards ou des avions sans armes – possibilités, alors que leurs pertes, en comparaison du résultat des opérations auxquelles ils avaient participé, étaient minimes. Cependant, ces hommes courageux, alors qu'ils ont emporté avec eux ces actes de bravoure pour lesquels ils ont donné leur vie, sont reconnus et honorés avec un profond regret par tout le corps de l'aviation et par chacun qui connaît leur contribution dans cette guerre. Cette reconnaissance est donc la plus importante de toute, même des médailles et des mentions honorables, car elle les rend immortels pour l'éternité, au travers de l'histoire.

[199] Alliés de l'Allemagne.
[200] Svoronos Nicolas, *op.cit.*, 115 p.

Simopoulos[201] Kyriakos décrit les faits suivants: *durant la révolution grecque, après la prise de Messologi par les turco-égyptiens, l'ennemi n'a pas tiré bénéfice de la victoire qui lui a tant coûté. Il a envahi un fort abandonné. Il a massacré les personnes âgées et les femmes. Le triomphe s'est arrêté là... Et la victoire, s'il s'agissait vraiment d'une victoire, au lieu de décourager les Grecs, a eu l'effet contraire. L'héroïsme de la garde immortelle est devenu un exemple. Tout le monde veut leur ressembler. Du côté d'Ibrahim, épuisé par un siège à long terme et sans aucun bénéfice, demande sans aucun espoir de nouveaux renforts pour ses troupes dispersées et découragées... Mais l'Opinion Publique Mondiale a aussi réagi. Les peuples chrétiens d'Europe ne sont pas restés simple spectateurs. Il s'agit d'un événement très important. Jamais auparavant l'Opinion Publique n'a été aussi intéressée pour cette nation héroïque. Son courage et les dégâts qu'elle a subi ont provoqué l'enthousiasme et la sympathie. Les gouvernements sont restés indifférents. Mais les peuples ont été réunis au nom du christianisme et de la liberté.*

Le Roi Georges II de la Grèce, (source 42 page 84), par un ordre du jour du 30/12/40 a décerné la Décoration en Or du Mérite au sous-lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos pour ses exploits durant la guerre gréco-italienne. Il a été honoré par cette distinction et la récompense morale supérieure durant la guerre. C'est le seul aviateur qui ait été distingué. Et ceci s'est justifié, après une chasse aussi courageuse sur la ville de Lagada près de Thessalonique. Durant le vol qu'effectuaient deux bombardiers italiens et un avion de chasse, trois avions chasseurs grecs sont apparus et ont commencé à les attaquer sans pitié. L'avion de chasse de Mitralexis a touché le bombardier italien avec ses tirs et bientôt, il manqua de munitions. Ainsi, le courageux sous-lieutenant de l'armée de l'air, au lieu de rentrer à la base, a attaqué avec son appareil l'avion italien en l'abattant avec succès. Quand, par suite, il a atterri près de l'avion italien tombé, Mitralexis s'est approché de l'équipage qui a été sauvé en utilisant les parachutes, les a salués et selon le protocole les a arrêtés et les a conduits au Commandement Militaire de Thessalonique. Cet acte héroïque dépasse de beaucoup l'exécution du simple devoir. Effectivement c'est une action que peu de personnes auraient accomplie.

[201] Σιμόπουλος Κυριάκος, *Πώς είδαν οι ξένοι την Ελλάδα του '21,* 5ος τόμος, εκδόσεις στάχυ, Αθήνα 1984, σελίδα 65.

Mais, l'héroïsme n'est-il pas une action morale pour peu de personnes ? Dans chaque guerre, peu nombreux sont ceux qui donnent leur vie en réalisant des actions si extrêmes et si dangereuses. La plupart d'entre eux, exercent leur devoir avec un sentiment profond de retenu et d'auto défense. Par conséquent, les héros sont toujours la minorité.

Dominique Lormier[202] décrit l'héroïsme des Grecs durant l'invasion allemande à travers les faits suivants : *Dès 7 heures, le 6 avril 1941, toute la région se trouve en feu. Le pilonnement de l'artillerie allemande atteint une telle intensité que les forêts environnantes s'enflamment. Les bombardiers Stuka plongent par vagues successives, toutes sirènes hurlantes... L'attaque allemande se heurte à deux ouvrages grecs du complexe Rupel : Ussita et Molon – Lavé. Quatre chars allemands sautent, ainsi qu'une batterie touchée de plein fouet. Dix huit radeaux échouent dans le réseau de barbelés immergés à fleur d'eau. Ils sont pris sous le feu des canons grecs et coulent corps et biens. Chaque demi – heure, 120 Stuka lâchent leurs bombes dans une ronde inlassable. À midi, tous les soldats grecs du poste 62 sont morts. À la côte 1120, un tiers des 700 défenseurs grecs se trouvent hors de combat. Le nid grec de mitrailleuses P9 résiste jusqu'à 19 heures, épuisant jusqu'à sa dernière grenade et sa dernière cartouche : 33000 tirées dans la journée! Lorsque les assaillants s'en emparent, le capitaine allemand félicite le sergent Démètre Intzos, puis le fait fusiller. Plus loin encore à l'est, l'offensive allemande se heurte au fort Echinos, défendu par la brigade Nestos, et au fort Nymphéa, défendu par la brigade de l'Evros, couvrant la ville de Komotini. La résistance est partout héroïque. Le général allemand Fayel, commandant de la 29^{e} division blindée, commence à penser que ses chars ne passeront pas.*

Dans l'ordre du jour du Général de corps d'armée K.Petsas, (source 43 page 84), une mention honorable a été décernée à Theodoropoulos Grigorios, Commandant de la 23ème escadre de chasse, pour son héroïsme durant la guerre, car il fut un excellent chef. Ce commandant de l'armée de l'air a servi l'escadre 28/10/40 au 27/1/41 et il a participé lui-même à des combats aériens en tant que chef de missions.

[202] Lormier Dominique, *op.cit.,* 131-133 p.

Un de ces combats était celui du 14/11/40[203] où tôt le matin, neuf P.Z.L. de la 23ème escadre de chasse ont décollé pour aller exécuter une patrouille ordonnée dans le domaine des opérations de Koritsa. Ce jour-là[204], les troupes grecques lancent une contre – offensive générale. Les trois escadrilles de bombardiers grecs viennent apporter leur soutien. Ils bombardent et mitraillent plusieurs fois Koritsa et Arguyrokastro, utilisant au maximum les reliefs montagneux, volant assez bas, car l'appui d'une escorte de chasse leur est interdit. Soudainement, les P.Z.L. ont rencontré deux avions de chasse italiens de la 393ème escadre sous le commandement du lieutenant de l'armée de l'air E.Atti. Ensuite, d'autres avions de chasse italiens sont apparu également et les P.Z.L. grecs sont entrés dans un combat aérien violent. Les chasseurs grecs parvinrent à leur échapper. D'autres CR42 vinrent alors aider leurs compatriotes et mitraillèrent les P.Z.L qui répliquèrent en abattant trois CR42. Les chasseurs grecs sous le commandement de Theodoropoulos Grigorios ont annoncé qu'ils avaient abattu huit avions de chasse CR42. Quatre des P.Z.L. grecs durant le combat ont subi des dégâts et ont été obligés d'effectuer un atterrissage forcé. Mais aucun des avions grecs n'a été abattu, malgré l'intensité du combat aérien. Les aviateurs, en ignorant le danger, ont livré un combat courageux sans subir de gros dégâts. De plus, cette action de la 23ème EC et l'action des autres escadres – 21ème et une partie de la 22ème EC de l'Aviation grecque le 14 novembre, ont joué un rôle décisif car elles ont énormément facilité les mouvements de l'armée grecque vers le Domaine du Nord où se trouvaient les forces principales pour la prise de Koritsa. Le commandant Theodoropoulos, grâce à la bravoure dont il a fait preuve dans le champ de bataille, pendant les mois de janvier-février 1941, a reçu la Décoration en Or du Mérite[205], la Croix du Pilote et la Médaille des Actes de bravoure.

Pour sa contribution durant cette importante opération ainsi qu'à d'autres, comme aviateur combattant mais aussi comme Commandant de la 23ème EC, il a été reconnu par le Général du corps d'armée K.Petsas qui lui a décerné des mentions honorables pour son héroïsme.

Aux combats ont également participé les avions de la 25ème EC où l'on distingue la bravoure du Capitaine d'aviation Apladas Andréas et selon l'ordre du jour du Général de corps d'armée Petsas, qui a fait preuve de grand courage durant

[203] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 220.
[204] Lormier Dominique, *op.cit.*, 168 p.
[205] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 258

des combats contre l'ennemi. Un exemple similaire de bravoure a été le Capitaine d'aviation Savellos Michail qui a participé à plusieurs opérations étant aussi Commandant de la 24ème EC surtout dans la région de Larissa[206] et plus tard à la Base Aérienne de Sedes, en se chargeant de couvrir la Macédoine de l'ouest. Durant une de ces nombreuses missions, il a prouvé sa bravoure qui résulte du zèle insurmontable pour la protection de la Patrie.

Cette mission a été réalisée le 25/1/41 où, avec trois autres avions, ils ont opéré sur le front de la Macédoine de l'ouest afin d'affronter des avions bombardiers ou de chasse. Ils sont alors entrés, dans un combat aérien violent et Savellos tirait d'une très courte distance. Après le bombardement de la ville de Thessalonique par des avions ennemis, l'équipe de Savellos[207], sauf un – Iconomopoulos qui s'est retiré pour aller atterrir à cause d'une panne de moteur, a été informé qu'une deuxième escouade ennemie arrivait de Véria. Le capitaine d'aviation Savellos et le sergent d'aviation Smyrniotopoulos sans perdre de temps se sont dirigés vers Véria, lorsqu'ils ont aperçu la deuxième formation ennemie. Smyrniotopoulos tirait de très près. Mais Savellos s'est approché d'un bombardier au dessus de la région de Sedes – après le bombardement et en ignorant le danger, a réussi à tirer à courte distance. En continuant, l'équipe grecque a perdu sa cohésion et les avions patrouillaient séparément. Soudainement, Savellos a aperçu une troisième escadre formée de quatre avions et s'en étant rapproché, a commencé à tirer de très près. Malgré le risque d'être abattu par les avions ennemis, le capitaine d'aviation grec a continué de tirer sans arrêt et s'est rapidement aperçu qu'un des équipages ennemis était en train de tomber en parachutes. Pour son grand courage durant cette opération et durant d'autres opérations durant la guerre gréco-italienne, le Général de corps d'armée lui a décerné des mentions honorables dans l'ordre présent.

Dans le même ordre, le Général de corps d'armée félicite, parmi d'autres, les équipages de la 23ème et de la 24ème EC car, durant leurs nombreuses missions, ils ont fait preuve d'abnégation en se battant contre un ennemi trop important pour eux et ont réalisé des actions héroïques en lui causant de grands dommages.

L'héroïsme des soldats grecs de la 2ème Guerre Mondiale était si grand que le 4 mai 1941, Hitler prononça, lui aussi, à Berlin, un retentissant discours

[206] Durant la période entre le 13 novembre et le 6 décembre 1940.
[207] Voir analyse de la source 24, pages 111-112.

sur la campagne des Balkans. Il rend notamment hommage à la résistance héroïque[208] de l'armée grecque : *«Le temps défavorable qui sévissait alors, neige, pluie et tempête, en même temps que, je dois le dire pour l'amour de la justice historique, une résistance extrêmement brave des soldats grecs donnèrent au gouvernement d'Athènes assez de temps pour réfléchir[209]».*

En nous appuyant sur tout ce qui a précédé, nous ne pouvons pas, par conséquent, contester la participation héroïque de l'armée de l'air à la 1ère et à la 2ème guerre. Les cas d'héroïsme dans l'armée de terre où la marine étaient plus nombreux, il est vrai, mais l'armée de l'air aussi, en tant que corps récemment créé et malgré son inexpérience, a très bien su contribuer à l'issue de cette guerre à des moments décisifs du combat.

En résumant les éléments ci-dessus qui résultent des sources de la 1ère et de la 2ème Guerre Mondiale, nous constatons que : durant la 1ère guerre, l'aviation grecque n'était pas un corps nouveau – indépendant, mais une partie faible de la marine militaire et de l'armée qui y était incluse et était entrainée par la RAF Anglaise et par l'aviation Française également. Même si les aviateurs grecs n'avaient aucune expérience avec les nouvelles armes, ils essayaient de donner le maximum avec la plus grande efficacité. De plus, ils s'étaient entrainés durant la guerre avec beaucoup de courage afin de ne pas être soumis aux différents ennemis. Durant la 2ème guerre, la situation était meilleure – car l'aviation grecque était devenue un corps organisé et autonome, les avions étaient plus modernes que ceux de la 1ère guerre et, de ce fait ici aussi, les aviateurs – de terre et d'air – donnaient le maximum en réalisant des actions extrêmes et exemplaires afin de résister à un ennemi démesuré.

[208] Lormier Dominique, *op.cit.*, 159 p.
[209] Archives militaires allemandes, Fribourg – en – Brisgau.

Chapitre 2

Courage : des opérations réussies

Le deuxième tableau présente des cas où le courage des aviateurs grecs contribue, en tant que valeur nationale, à l'accomplissement réussi de missions importantes. Il se distingue sous trois formes différentes : Premièrement, dans les sources 2, 29, 44, 45, 46 pour la 1ère guerre et dans les sources 7, 9, 12, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 32, 33, 34 pour la 2ème, il s'agit de l'action courageuse et impétueuse pendant les opérations sur le champ de bataille. Deuxièmement, dans les sources 1, 3, 6, 41 et dans les sources 9, 10, 14, 17, 43 pour la 2ème, nous repérons des cas de courage reconnus et récompensés par les alliés ou les Grecs et, troisièmement, dans la source 19 de la 1ère guerre, il est question de courage dans les relations des aviateurs avec leur famille. Durant la 2ème Guerre Mondiale, nous ne retrouvons pas la bravoure des aviateurs comme déclenchement moral pour rassurer les personnes bien-aimées de la peur de la guerre, car nous n'avons retrouvé ni objet ni lettre personnel.

Un des principaux éléments pour que quelqu'un puisse réaliser des actes héroïques et être distingué comme héros, est le courage dont il dispose – son héroïsme. Ceci, par contre, n'est pas toujours valable dans le sens contraire. Quelqu'un qui agit avec courage – zèle – bravoure, ne signifie pas pour autant qu'il fera des actes héroïques ou qu'il sera dénommé héros, sans, bien sûr, que l'un n'exclut l'autre.

Ainsi, par la suite, nous allons étudier le sens du terme courage – zèle – hardiesse – bravoure, séparément du sens héroïsme.

En commençant, nous allons essayer de repérer le courage des aviateurs grecs lors des opérations hasardeuses qu'ils ont réalisées dans la 1ère guerre. Dans son exposé officiel, le capitaine F.R.Scarlett, (source 2, page suivante), met en valeur le courage et le zèle du sous-lieutenant Psychas. Malgré ses blessures dues à la chute de son avion, il a fait de son mieux afin de sauver Arguyropoulos. Il a nagé ensuite jusqu'à Thassos à deux miles de l'endroit où il se trouvait, faisant ainsi preuve de courage et de patience. La bravoure dont a fait preuve le sous-lieutenant est irréfutable et ceci fait de lui une personne unique.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

COURAGE

Ière GUERRE Mondiale

Courage dans le champ de bataille

- L'action, ensuite, du porte – drapeau Psychas, mérite le suprême éloge, constituant un exploit de bravoure et de résignation. Tout en étant dans une situation désavantageuse – entreprenant de piloter un avion lourd visé de derrière – il a su garder son sang – froid et fait son mieux [...] Il a fait preuve de grande patience, franchissant une distance de deux miles et demis à la nage jusqu'à Thassos... (source 2, annexes page 286)
- [...] au moment venu de larguer les bombes, un fil s'est rattrapé au côté gauche de l'avion et les bombes, bien qu'elles aient été lâchées, ne pouvaient pas tomber. Si je les laissais accrochées, notre mort durant l'atterrissage serait certaine. La seule façon d'être sauvés, était de m'accrocher moi-même à l'extérieur de l'avion afin de dégager le fil avec le pied... (source 29, annexes page 397).
- [...] Un combat aérien de dix avions ennemis a été livré, pendant lequel le capitaine de corvette A.Moraïtinis en a abattus deux ou trois. Les deux mitrailleuses de son avion se sont rétrécies, mais le combat se poursuivit avec l'une des deux qui tenait encore. Il a pourtant été obligé de se retirer, ayant son réservoir criblé de balles et le corps de son avion même percé par 20 fois. (source 44, annexes page 410).
- Reconnaissance en vue des ravages [...] 14 éclats d'obus ont frappé la machine. Grande fuite de température. Des projectiles de mitraille ont frappé la voilure [...] (source 45, annexes page 259)
- [...] un éclat d'obus après quoi, il a effectué un atterrissage forcé, en territoire ami, proche des lignes ennemies, l'artillerie lui donnant continuellement l'assaut. L'avion a été totalement ravagé à terre par le feu ennemi alors que son équipage fut sauvé comme par miracle, grâce à la témérité du sous-lieutenant Psalidas. (source 46, annexes page 411)

IIème GUERRE Mondiale

Courage dans le champ de bataille

- Le personnel technique s'est dévoué avec un héroïsme [...] les avions endommagés malgré les fréquentes apparitions ennemies aériennes... (source 7, annexes page 299)
- L'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Voutsinas qui est sorti indemne de l'avion a essayé d'aider l'aviateur, le sous-lieutenant de l'armée de l'air Kytariolos. Et il a réussi grâce à l'aide du personnel qui leurs a porté secours : l'aviateur a succombé à ses brûlures pendant son transfert à l'hôpital... (source 7, annexes page 300)
- mission 6 : […] les divisions alliées, le considérant comme ennemi, l'ont attaqué […] L'équipage découragé, a décidé d'atterrir près des divisions alliées […] L'atterrissage a été empêché par les tirs de l'alliance terrestre […] Quand l'avion fut de retour à la base, il avait reçu 20 balles sur les ailes. (source 9, annexes page 310)
- mission 8 : La mission a été exécutée à basse altitude afin que l'équipage puisse distinguer avec exactitude la couleur bleue foncée des Italiens ainsi que les mouvements des soldats italiens. (source 9, annexes page 311)
- Moi, personnellement, je me suis dit, soit je vais les trouver soit je ne rentre plus à la base …un sentiment de vengeance […] Nous disposions de deux mitrailleuses, une devant à la place du pilote et une à l'arrière, à la place de l'observateur. Nous avons immédiatement attaqué, mon collègue Katsoulas a tiré durant la descente et moi durant la montée. En revanche, nous ne disposions pas de bombes afin de les bombarder [...] l'information que nous avions transmise était incroyable. (source 30, annexes page 398)
- mission 14 : Quand il s'est approché à une distance de 300m, l'observateur a tiré en premier et ses balles ont touché l'avion ennemi sur la droite : ses cartouches épuisées il s'est bientôt retrouvé sans munitions alors que l'attaquant venait juste de commencer à tirer. À grande vitesse, il a rechargé la réserve et était prêt à recevoir la deuxième attaque, mais durant l'armement, le levier s'est bloqué, allant ni en avant ni en arrière. L'ennemi, au contraire, a tiré avec tous ses moyens. Ainsi, l'observateur a reçu une balle dans la cuisse ... (source 9, annexes pages 312-313)

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

COURAGE

Ière GUERRE Mondiale

Courage dans le champ de bataille

IIème GUERRE Mondiale

Courage dans le champ de bataille

- J'ai commencé à tirer avec ma mitrailleuse quand, soudainement la tourelle de mon avion s'est bloquée et j'ai dû sortir mon corps de l'avion pour tirer. Mes balles traçantes ont peut-être touchés l'avion ennemi, mais mes munitions arrivaient à leur fin. Quelques secondes avec la main sur la mitrailleuse étaient suffisantes pour vider la réserve [...] J'ai du tirer avec mon arme, étant le seul moyen de défense qui me restait. Au même moment, j'ai senti un pincement sur ma jambe. J'avais reçu une des 52 balles qui avaient touché notre avion. La balle était explosive et m'a causé une blessure assez grave. (source 34, annexes page 402)
- […] durant l'exécution des missions de reconnaissance, certains aviateurs volaient à basse altitude, étant exposés aux tirs venus de terre […] leur vie est mise en danger […] les reconnaissances à basse altitude apporteront des informations plus positives... (source 12, annexes page 318)
- L'avion S418, [...] après un combat aérien au dessus de Distratos dans la région de Samarina, sur les collines de Renta, a eu de détruit le levier montée – descente et une fuite de carburant, d'eau et d'huile, perforé de balles [...] avec un blessé [...] Conditions : […] g) manque de terrains d'atterrissage. (source 22, annexes pages 346, 349)
- **[**...] Le capitaine d'aviation, Savellos a réussi à atteindre l'ennemi après le bombardement, sur l'aéroport de Sedes et a tiré de très près [...] Savellos s'est aperçu d'une troisième équipe constituée de 4 avions et a tiré du côté droit de très près, constatant qu'un des avions ennemis avait abattu [...] (source 24, annexes pages 363-364)
- [...] J'ai effectué un virage afin de répéter mon attaque sur le même avion qui restait derrière les deux autres et qui m'attaquait. Au même moment, le moteur a ralenti […] la pression d'huile était sur le 1. (source 25, page 365)
- [...] j'ai aperçu une formation ennemie de cinq avions qui se trouvait 200 m plus haut que nous [...] j'ai pris une position d'attaque par devant [...] L'attaque a été réalisée par les trois avions, mais l'un d'entre eux a eu un problème car son système d'armement ne fonctionnait pas [...] J'ai réussi à attaquer l'un d'entre eux par l'arrière dans la région de Gevgeli... (source 26, annexes page 366)

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

COURAGE

Ière GUERRE Mondiale	IIème GUERRE Mondiale
Courage dans le champ de bataille	**Courage dans le champ de bataille** - [...] Chaque fois que nous bombardions ces régions, des dizaines de projectiles éclataient autour de nous [...] La dispersion par contre, quand il y avait beaucoup de nuages, puisque nous n'avions pas d'instruments de communication, et cela nous obligeait à rentrer un par un ou deux par deux à la base. Ceci était dangereux car les avions isolés restent une proie facile pour la poursuite ennemie [...] Quand nous nous rapprochions de la cible, nous descendions et nous exécutions nos missions au plus près... nous utilisions une nouvelle tactique, celle de guérilla des airs. (source 28, annexes page 388) - Durant une autre mission... l'avion en tête de la mission, n'a pas pu trouver les cibles à cause des nuages [...] Stratis [...], Iconomou [...] et [...] Gatzios, qui, lorsqu'ils ont vu les autres avions rentrer, se sont dispersés, se sont approchés de la région de la cible et ont réalisé leur mission avec succès. (source 28, annexes page 389) - La partie avant de ces avions n'était pas aussi longue comme celles des premiers, et c'est pour cette raison que nous les appelions « bec – court » et ils limitaient énormément les mouvements du bombardement durant l'exécution des missions. À part cela, ils ne disposaient pas d'issue de secours pour le bombardier et l'artilleur en dessous du fuselage de l'avion. Ainsi, en cas d'abandon de l'avion, le pilote devait le tourner afin que tous les membres de l'équipage puissent abandonner l'avion [...] C'est pour cela que lorsque nous devions partir en mission sur un de ces avions, nous priions de ne pas être obligés d'abandonner l'avion. [...] nous les appelions « corbillards ». (source 28, annexes page 391) - J'ai déjà mentionné que les derniers avions « bec – courts » de l'escadre avaient beaucoup de problèmes et que les risques étaient énormes pour l'équipage [...] quand le pilote a appuyé sur le levier du système d'atterrissage pour faire apparaître les roues, l'avion a soudainement perdu de l'altitude et a failli s'écraser mais le pilote a réagi à temps en ramenant le levier à sa place permettant à l'avion de reprendre de l'altitude [...] L'aptitude du pilote a sauvé l'avion et son équipage fut exemplaire. (source 28, annexes page 393)

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

COURAGE

Ière GUERRE Mondiale	IIème GUERRE Mondiale
Courage dans le champ de bataille	**Courage dans le champ de bataille** - qui tirait sans arrêt et qui s'est retrouvé sans munition. J'ai ressenti un pincement au cœur. Et maintenant? Allait-il s'échapper? Mais ce qui a suivie était la seule chose à laquelle je ne m'attendais pas. Avec surprise, je vis soudainement que la vitesse du moteur de notre avion augmentait, a fait une attaque formidable et – chère Grèce glorieuse et immortelle – a touché avec son hélice l'arrière de l'avion italien et lui a arraché les pédales.... (source 32, annexes page 400) - Il avait reçu un obus d'une pièce d'artillerie antiaérienne qui l'avait touché à la tête et à la jambe […] «Je désiré y aller». «J'ai chargé deux grandes bombes de 500kilos et j'ai décollé. Quand je suis arrivé aux frontières, il faisait déjà nuit [...] Les forces motorisées italiennes avançaient avec les lumières allumées comme s'ils ne croyaient pas que les avions grecs allaient les attaquer durant la nuit. Je me suis bien positionné sur leur camp et j'ai lancé deux bombes, l'une après l'autre. Le succès était formidable [...] La nuit été tombée et je ne pouvais pas m'orienter pour rentrer à la base [...] Mais à ce moment, j'ai été aperçu par nos projecteurs des artilleries antiaériennes, nos cannons pouvaient très facilement m'attaquer car ils n'attendaient pas un de nos avions à cette heure-ci...» [...] Il se trouve à l'hôpital où le roi lui a rendu visite et l'a promu en personne pour ses exploits. (source 33, annexes page 401)

Le courage constitue l'affirmation de la nature humaine. Le critère le plus élevé du courage est la présence d'esprit ; c'est elle qui conduit au sacrifice le plus grand, même à celui de la vie. Étant donné que le soldat doit, en tant que tel, être toujours prêt à ce sacrifice, son courage constitue définitivement un témoignage exceptionnel, voire unique.

*Le terme grec pour **le courage** est la **vaillance** et caractérise une personne dont ni la souffrance, ni les difficultés, ni le travail n'effraient alors que le mot latin équivalent, c'est **fortitudo** : tous les deux sont significatifs des nuances que le courage militaire pourrait avoir*[210].

Un trait de courage incontestable est également repéré dans la personnalité du lieutenant de cavalerie Alexandros Zannas, mise en valeur dans le rapport du commandant de l'escadron de chasse 531, (source 29, page 98). Au cours de cette mission, vu que le mécanisme improvisé de largage des bombes a été bloqué et que le seul moyen de salut était l'intervention immédiate de l'équipage, A.Zannas s'est accroché de l'extérieur de l'avion afin de dégager le fil qui s'était coincé sur le côté gauche de l'avion et empêchait les bombes de tomber. Même si le lieutenant redoutait les acrobaties, il a fallu sans doute mobiliser tout son courage au moment précis afin de s'en sortir. Ainsi, sans manquer de vigueur morale, sachant surmonter ses angoisses et faisant même deux efforts consécutifs, il a réussi par miracle à sauver l'équipage, l'avion et mener à terme l'opération. La réussite de l'opération était irréfutable grâce au courage et la hardiesse dont fit preuve l'officier en question, en surpassant même ses peurs les plus profondes et les plus intimes.

Le courage[211] *fait partie intégrante du héros, un courage à toute épreuve, infatigable. L'intrépidité, l'audace et la confiance en soi*[212] *en sont des ingrédients indispensables.*

Ensuite, dans l'extrait de l'exposé du capitaine F.R.Scarlett, (source 44, page 98), Moraïtinis s'engage avec une escadre d'avions britanniques dans un combat aérien contre 10 avions ennemis. Il a audacieusement combattu et en

---

[210] Tillich Pawl, μετάφραση: Μαλιβέτσης Χρήστος, *Το θάρρος της υπάρξεως,* εκδόσεις Δωδώνη, Αθήνα 1976, σελίδα 26.
[211] Μιχαλόπουλος Η. Ανδρέας, *op.cit.,* σελίδα 106.
[212] Δρανδάκης Παύλος, *op.cit.,* τόμος 12, σελίδα 454.

a abattu deux au dessus du détroit des Dardanelles. Puis, après épuisement de son carburant, il est rentré à Imvros, a ravitaillé son avion et s'est rendu sur le champ de bataille. À l'endroit où était stationné le Gœben, Moraïtinis a été attaqué par une escadre d'avions allemands et, avec grande hardiesse, par un tir ciblé, a abattu un de ces avions. Il lui a fallu également tout son courage, alors que l'important combat aérien continuait, lorsque ses deux mitrailleuses se sont enrayées en pleine action et qu'il a continué avec la seule qui lui restait. L'avion criblé de balles et le moteur en panne, il est rentré à Imvros, a changé d'avion et a continué le combat[213].

Il est évident que le capitaine de corvette disposait de grandes ressources de courage et d'audace, sinon, il ne se distinguerait pas par tant d'opérations réussies et il aurait selon toute vraisemblance perdu la vie. Pour sa hardiesse et son sacrifice de soi durant cet exploit, Moraïtinis est devenu l'idole des alliés qui l'ont reconnu officiellement comme l' **« As de la Méditerranée ».**

Selon Ventiris[214], le soir du 22 avril/16 mai 1918, la division de Serres a exécuté le combat dit de Raviné[215]. Elle était sous les ordres du commandant français du Corps. Commandants et officiers de l'état major observaient l'attaque du poste d'observatoire. Ils doutaient de l'endurance et de la discipline des Grecs révolutionnaires. Mais le dynamisme grec a enlevé tous leurs doutes et a augmenté leurs chances. Les défenseurs combattaient sous les yeux des étrangers. Ils ont envahi deux tranchées bulgares. Le colonel français Mandifront, qui était le dirigeant des opérations du régiment grec contre la défense bulgare, disait de l'héroïsme grec : *«Les pertes des Grecs sont toute à leur honneur, en proclamant ainsi leur courage et leur dynamisme».*

L'étude de la source 45 (page 98), permet de remarquer un extrait du journal de bord de l'escadron 532. Le 28 mai 1918, il est vrai que l'armée de l'air réussissait déjà à maintenir le barrage de feu contre des cibles prédéterminées. Pendant une mission de reconnaissance de batteries, l'avion volait à 3000 mètres lorsque 14 éclats d'obus ont frappé l'appareil alors que des projectiles de mitraille ont percé la voilure. Le pilote Arguyropoulos et l'observateur De Boysson, impassibles, ont courageusement réussi à accomplir leur mission et à rentrer saufs à la base. Une

[213] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 121.
[214] Βεντήρης Γεώργιος, *op.cit.*, Β τόμος, σελίδα 326.
[215] Il se trouve aux frontières des départements de Kilkis et de Pellas et aux frontières de Skopje.

fuite de pression est apparue et sans leur bravoure et leur sang – froid, après les tirs qu'ils ont reçus, le résultat aurait certainement été néfaste.

Selon Antonakeas N., d'ailleurs, *le peuple grec avait bon moral même en temps de guerre et s'attendait fièrement et patiemment à la liberté. Il manifestait même une endurance extrême tout au long de cette période pénible et savait tout subir par égard pour sa Patrie*[216].

Dans la source 46 (page 98), selon le journal de bord de l'escadron de reconnaissance 532, le 30 mai – jour du grand assaut de l'armée de terre contre Skra situé sur un escarpement – le sous-lieutenant Psallidas et l'observateur Michaud ont réalisé la première mission aérienne du jour. Après avoir mené à terme la mission qui était celle d'inspecter les opérations aériennes le long du front et pendant qu'ils volaient à une hauteur moyenne, ils ont reçu un éclat d'obus, ce qui les a obligés à descendre en territoire ami à proximité des lignes ennemies. Le pilote Psallidas doit avoir fait preuve de grand courage puisqu'il a su faire atterrir l'avion dans une région dangereuse et sauver l'équipage alors que l'avion a été complètement ravagé. L'action téméraire de l'aviateur a été bien appréciée par les pilotes français étant donné que tous ceux qui avaient jusqu'alors tenté d'y atterrir ne s'en étaient pas sortis[217].

Ensuite, nous allons analyser le courage qui était présent pendant le combat, à travers les sources de la 2ème Guerre Mondiale.

Ainsi, dans la source 7 (page 98), nous constatons que le 20 avril 1941, où la progression allemande a déjà été établie en Grèce, la plupart des escadrons grecs changent d'emplacement de stationnement afin d'éviter l'attaque des Allemands et leur destruction à cause de l'importante suprématie de l'Aviation allemande. Quand l'ordre du changement de l'endroit de stationnement des 20 02 escadres de Collaboration Militaire et que l'ordre du bombardement nocturne a été donné par l'aéroport d'Agrinio[218] à l'aéroport d'Argos[219], l'escadron n'a finalement pas changé

[216] Αντωνακέας Νίκος, *Φως εις το σκότος της κατοχής: εθνική αντίστασις 1941-1944,* εκτύπωση του ιδίου, Αθήνα 1947, σελίδες 48-49.
[217] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδες 103-104.
[218] La ville d'Agrinio (*latin : Agrinium*) est la plus grande ville du département d'Etoloakarnania de la Grèce de l'ouest.
[219] La ville d'Argos est une ville du Péloponnèse, une des plus anciennes villes de la Grèce. Elle est la capitale de la région d'Argos du département d'Argolide et la plus grande ville du département.

de position. Des escadres d'avions de chasse ennemies ont attaqué et, en mitraillant, ont provoqué des dégâts et des incendies aux avions Henschel et Dornier. Immédiatement, le personnel technique, sans hésitation, a réparé les avions en question alors que les attaques aériennes ennemies continues mettaient leurs vies en danger. Eux, cependant, continuaient avec un zèle intact à réparer les dégâts dans des conditions particulièrement difficiles afin que les avions soient prêts à décoller pour la ville d'Argos. Ces aviateurs techniciens[220] ont livré le même combat que les aviateurs durant toute la durée de la guerre gréco-italienne car, sans leur intervention pour la réparation rapide des avions, la contribution de l'aviation grecque à la guerre gréco-italienne aurait été peu importante voire même sans succès. De plus, ils se battaient furieusement pour la liberté de la Patrie alors que le pays s'enfonçait sans espoir dans l'occupation allemande.

Les klephtes[221] s'étaient distingués non seulement par leur courage mais aussi par leur grande résistance à l'insomnie, la famine et la soif. La vie par elle-même les préparait pour ces épreuves aussi difficiles[222].

Dans la même source 7 (page 98), nous étudions le courage de l'observateur Dim.Voutsinas d'un des quatre avions qui sont restés à Agrinio et qui devaient – après un ordre à cause d'attaque aérienne – changer d'endroit de stationnement et être transféré à Argos. Ainsi, le 22 avril, pendant le décollage du Henschel, ayant à bord l'aviateur sous-lieutenant de l'armée de l'air G. Kytariolos et l'observateur Dim.Voutsinas, il a heurté les débris d'un avion britannique carbonisé de type Gladiator et, en roulant sur la piste suite à une attaque allemande, a capoté et a finalement pris feu. Le pilote Kytariolos était en train de brûler dans l'avion. Ainsi, l'observateur Voutsinas tout en étant blessé, a fait preuve d'un grand courage et a mis sa vie en danger en entrant dans l'avion en feu, en sortant le pilote et en le transportant à l'hôpital d'Agrinio. Mais le malchanceux pilote Kytariolos a succombé à ses blessures[223] neuf jours après son arrivée à l'hôpital.

Dans la source 9 (page 98), nous avons la présentation de la mission 6 où le pilote sergent d'aviation Skliris Marinos avec l'observateur sous-

[220] Voir source 8 dans les annexes, page 307.
[221] Etaient nommés klephtes les membres des équipes illégales armées des montagnes durant la période de la turcocratie, qui ont donné leur nom aux fameuses chansons klephtika.
[222] Βακαλόπουλος Απόστολος, *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, op.cit.*, σελίδα 331.
[223] Rapport de guerre sur l'action de la 2ème Escadre d'Observation Indépendante, sous le commandement du capitaine d'aviation P. Bakola, 24-07-1941, Archives du Service d'Histoire A.G.

lieutenant de l'armée de l'air Kontolefas Michalis reçoivent des consignes dans une enveloppe lestée afin de la lancer au 2ème Corps de l'Armée à Metsovo[224], bloqué par les Italiens.

Quand les campements grecs furent en vue, le pilote perdit de l'altitude, mais il reçut une avalanche de tirs ennemis qui l'empêchèrent d'accomplir la mission. Les deux aviateurs, ignorant le danger, ont fait preuve d'un grand courage et ont continué afin d'atteindre leur but. Ils ont atterri sur un terrain rocheux, un endroit assez abrupt pour les Italiens, mais jusqu'à ce que les roues touchent le sol, les aviateurs grecs recevaient, cette fois, des tirs alliés venant de l'armée grecque qui n'avait pas été informée par le poste de commandement de l'aide qu'elle aurait du apporter. Ils ont fait preuve d'un incroyable courage dans leur effort pour libérer les divisons grecques, mais ils sont finalement rentrés à la base, déçus d'avoir reçu des tirs ennemis et alliés sur le fuselage et les ailes de l'avion.

Cette guerre met en évidence l'immense courage déployé par les soldats grecs et italiens, engagés dans des opérations souvent suicidaires, avec un ravitaillement presque toujours défaillant[225].

L'étude de la même source 9 (page 98), nous permet de constater leur courage à travers la mission 8. L'objectif de la mission était l'examen et la découverte de la fameuse et parfaitement entrainée 3ème Division des Alpinistes « *Julia* » italienne. Le danger d'encerclement de l'armée grecque de Pinde et les mauvaises conditions météorologiques qui dominaient durant cette période – le 2/11/41 – présupposaient un grand courage pour l'accomplissement de la mission. Les aviateurs grecs de la 2ème Escadre de Coopération Maritime ont fait preuve de ce courage en décollant sans hésiter avec un Bréguet 19 pour effectuer la reconnaissance de « *Julia* ».

Le pilote sergent d'aviation Katsoulas Ioannis et l'observateur sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos Dimosthenis ont volé avec grand courage à basse altitude sur le chemin impraticable de Samarina-Distratos[226] en distinguant l'objectif imminent. Leur courage est certifié par le fait que leur avion ne disposait pas de bombes pour diversion, mais disposait seulement de 2 mitrailleuses.

[224] Metsovo est une petite ville de l'Épire qui se situe entre les montagnes de la plus grande chaine de la Grèce, Pinde ayant une altitude de 1100-1300 mètres. Elle se trouve entre la ville de Ioannina (nord) et la ville des Météores (sud).
[225] Lormier Dominique, *op.cit.*, 11 p.
[226] Village montagneux du département de Ioannina sur les pentes du mont Smólikas.

En route pour la reconnaissance de la cible, ils étaient exposés aux tirs de l'expérimentée Division des Italiens et mettaient leurs vies et la mission en grand danger. En la découvrant, tout à fait par erreur[227], ils commencèrent à attaquer avec courage, Katsoulas à la descente et Karakitsos à la montée. Ensuite, ils se sont dirigés vers le poste de Commandement de Kozani[228] pour donner l'information. Les Grecs, qui étaient tant effrayés par le glaive[229] italien, se rendaient compte maintenant, que le glaive était fait de papier. Tout d'abord, le respect disparut et maintenant, la peur disparaissait également. Il ne restait rien d'autre que la haine et l'outrage et les Grecs se permettaient eux-mêmes le luxe de se venger à la fois de la tromperie et de la peur.

La source 30 à la page 98 présente la même mission que celle de la source 9 mission 8, au travers du rapport du sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos. La découverte de la division légendaire *Julia* avait obsédé les pensées de tous les aviateurs. Dans le présent rapport et par la description de Karakitsos, nous constatons la grande bravoure de l'officier, quand un commandant du 2ème Corps de l'Armée a rejoint l'unité et les a provoqués en leur disant qu'ils ne pouvaient pas trouver l'endroit d'où les Italiens progressaient. En provoquant l'intérêt de l'aviateur en question, il l'a poussé à prendre une décision : soit il allait les retrouver, soit il ne rentrerait plus à la base. C'est ici d'ailleurs que nous ne devons pas oublier que, pour l'aviation, la guerre se trouvait seulement au commencement et que l'enthousiasme des aviateurs était très grand. Ils voulaient attaquer l'ennemi par les airs et l'abattre.

Ainsi, l'observateur Karakitsos et le pilote Katsoulas ont décollé en direction du mont Smólikas, à une altitude de moins de 700 m dans la région de Samarina où ils ont aperçu des troupes réunies. Les deux aviateurs se rendirent compte immédiatement qu'il s'agissait de la division des alpinistes qu'ils cherchaient, mais ils avaient à leur disposition seulement deux mitrailleuses et aucune bombe. Alors que leur mission consistait seulement à la reconnaissance des troupes, eux, au lieu de noter les positions et de transférer les informations au Poste de Commandement général de Kozani, ont ignoré avec bravoure le risque d'être abattus et les ont attaqués. Katsoulas les a attaqués à la descente et Karakitsos à la montée. Malgré tout, le manque de bombes les a obligés à rentrer à Kozani et à transmettre

[227] Voir analyse de la source 9, pages 70-71.
[228] Kozani est la capitale et la plus grande ville de la périphérie de la Macédoine de l'ouest, ainsi que du département homonyme.
[229] Epée à double tranchant, longue et large.

l'incroyable information. Leur bravoure et leur grand zèle sont mémorables car ils renforcent – à ce moment précis, la débâcle de l'ennemi.

Dans la source 9 est présentée la mission 14, (page 98) où la 2ème Escadre d'Observation, le 4/11/40 à 14h00, attaque sous ordre de bombardement-détonation avec 3 bombardiers de type Bréguet 19 dans la région de Distratos, la dangereuse Division « *Julia* ». Le dirigeant de la mission grecque était l'avion ayant à bord le pilote capitaine d'aviation Koutsoukos I. et l'observateur sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos Dimosthenis de la 3/2 Escadre d'Observation alors qu' à bord des deux autres Bréguet 19 de la 2ème Escadre d'Observation, étaient le pilote adjudant de l'armée de l'air Krokidis Emilios et l'observateur sous-lieutenant de l'armée de l'air Moulopoulos Dionissios et le pilote sous-lieutenant de l'armée de l'air Katassos et l'observateur adjudant de l'armée de l'air Sarvanis Alexandre. La mission grecque était très affaiblie tant du point de vue de la chasse aérienne que du côté de l'ancienneté des avions[230]. Malgré tout, les aviateurs ont volé à basse altitude, en formation écartée, lançant des bombes et tirant sans pitié, tuant un grand nombre d'alpinistes italiens.

Le courage, le zèle et l'entêtement étaient les armes les plus puissantes des aviateurs grecs même au moment où trois avions de chasse ennemis ont fait leur apparition. Nous voyons également la réaction de l'observateur grec, Karakitsos qui, même après avoir été attaqué par un des avions de chasse qui se trouvait 300 m derrière sur le côté, a attaqué l'avion ennemi jusqu'à ce que sa réserve de cartouche soit épuisée. Sans perdre de temps et en subissant les tirs ennemis, il a changé sa réserve. Cependant, durant la deuxième attaque ennemie, sa mitrailleuse s'est bloquée. Karakitsos alors, au lieu de paniquer et de se sauver, prend son arme et commence à tirer contre l'ennemi. L'affrontement avec l'ennemi, bien qu'inégal, a donné la preuve du grand courage de ces braves aviateurs.

L'étude de la source 34 (page 99), permet de remarquer des détails concernant la mission ci-dessus où se confirme la hardiesse de l'observateur Karakitsos à travers la description de présent son rapport. Le 4 novembre 1940, le sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos comme observateur et le capitaine d'aviation Koutsoukos comme pilote, ont tenté, étant en charge de trois bombardiers

[230] Ils n'étaient pas souples et quand ils étaient chargés de bombes ils atteignaient seulement 130-140 km/h.

grecs, d'atteindre la division *Julia* dans la région de Distratos. Soudainement, 4 avions de chasse italiens apparaissent, volant à une altitude plus élevée et se dirigeant vers le village de Paliosseli. Un féroce combat aérien eut lieu. Deux des avions de chasse s'approchent de l'avion de Karakitsos et de Koutsoukos par l'arrière et leur détruisent la partie arrière de l'avion alors que les deux autres les attaquent par l'avant. Karakitsos tire avec la mitrailleuse mais la tourelle (base de l'arme à feu) de l'avion se bloque. Avec une grande bravoure, il sort à moitié de l'avion et commence à tirer. Il tirait sans arrêt jusqu'au moment où la réserve de munitions s'est épuisée. Avec le risque d'être abattu par les avions de chasse, le sous-lieutenant de l'armée de l'air a essayé de changer la réserve mais elle s'est trouvée coincée entre les parois en bois et l'on ne pouvait plus la sortir.

Ainsi, avec une hardiesse et un sang-froid sans pareil, sans mitrailleuse, Karakitsos a sorti son arme – le seul moyen de défense qui lui restait – et a continué à tirer. Il a tiré jusqu'au moment où une balle de l'ennemi a trouvé sa cible. Le courageux Karakitsos a subi une grave blessure à la jambe, mais heureusement, la balle n'a pas touché le pilote et ils ont pu finalement rentrer à la base et être sauvés. Le deuxième avion Bréguet du sous-lieutenant de l'armée de l'air Katassos n'a pas eu la même chance car, pendant un combat héroïque avec les Fiat, il a pris feu, a perdu de l'altitude et s'est finalement écrasé. Ces avions de la 2ème Escadre d'Observation de la Coopération Militaire, Bréguet 19, étaient très anciens et durant les combats aériens avec des avions modernes très dangereux aussi. Les aviateurs en question devaient réunir toute leur hardiesse pour effectuer des vols et affronter les avions modernes des ennemis. Le manque d'armes était un des plus grands inconvénients pour les Grecs durant la 2ème Guerre Mondiale.

Le 20 mai 1941, une journée brillante et chaude commence pour la Crète[231]*. Mais le couché du soleil l'a trouvé détruite et en flammes. Le plan Ermes commençait à être mené dans toute sa violence… Des avions «Junkers 22» remorquaient 2 à 3 planeurs. Ceux d'entre eux qui arrivaient, atterrissaient et envahissaient tout le territoire de la 10ème Division de la Nouvelle Zélande, en débarquant de puissantes divisions de l'armée. En même temps, des avions transporteurs déversaient sur la région une masse de parachutistes et de matériel très*

[231] La Crète est la plus grande île de la Grèce et la 5ème plus grande de la Méditerranée. Elle se situe presque à 160 km au sud du pays continental grec et s'étend en direction Est – Ouest, au sud de la mer Egée, laquelle constitue également la limite naturelle du côté sud et au nord de la mer Libyenne.

lourd. Très rapidement, les combattants gréco-britanniques se sont remis de leur surprise et ont commencé la contre-attaque. Après, autour de Malème, une série de combats fermés ont eu lieu. Les parachutistes Allemands essayaient d'envahir des cibles déterminées et les Néo-zélandais et les Grecs se battaient pour les éliminer. Les réserves de combattants montaient rapidement au combat des deux côtés, un combat qui se répandait comme un incendie. Les parachutistes étaient les éléments les plus forts de l'armée allemande, mais les défenseurs se battaient avec un courage[232] *désespéré, malgré le manque d'armes.*

Le Commandant Général de la C.S.A.A. de l'aviation, Tilios Stergiou, (source 12, page 99), par ordre du jour se réfère aux vols de la 20 40 Escadre d'Observation, lesquels étaient réalisés à très basse altitude.

Au travers de cet ordre, nous constatons le courage des aviateurs n'hésitant pas à exécuter des missions de reconnaissance sur le territoire ennemi et à lancer des bombes à très basse altitude, en ignorant la mort, et en prenant de grands risques. Sans doute, la mission de reconnaissance à basse altitude apporte-t-elle plus d'informations, de matériel précieux, alors que le lancement de bombes est plus réussi. Mais ceci ne devrait pas être un argument face au risque de chute car le danger de mort des aviateurs ou la destruction des avions – étant tous les deux nécessaires et en manque – conduisaient à la continuité et à la suivie de la guerre par les airs. Le zèle et le courage qui les animaient étaient si grands qu'ils ne pensaient pas au prix à payer. Ils attendaient seulement un résultat positif : la libération de leur Patrie de l'occupant. Ainsi, le Commandant Stergiou a commencé la rédaction de l'ordre présent ayant pour but d'éviter des dangers supplémentaires.

Dans son poème *Romiosyni*, I.Ritsos[233] dit : *« Το ψωμί σώθηκε, τα βόλια σώθηκαν, γεμίζουν τώρα τα κανόνια τους μόνο από την καρδιά τους*[234]*»*. Malgré les malheurs et les difficultés, les Hommes courageux puisent dans la privation les forces afin de poursuivre le combat.

L'étude de la source 22 à la page 99, permet de constater le résultat du combat aérien du 4/11/40 qui fut accompli dans la région de Samarina afin

[232] Γρηγοριάδης Σόλωνας, *Ιστορία της Σύγχρονης Ελλάδας 1941-1974*, τόμος Α, εκδόσεις Κ.Καπόπουλος, Αθήνα 1973, σελίδα 62.
[233] Ρίτσος Γιάννης, *op.cit.*, σελίδα 9.
[234] La traduction 6 du poème se trouve dans les annexes, page 412.

d'exécuter la mission de bombardement – détonation contre la fameuse Division Julia. Le pilote de l'avion Bréguet 19, n° S418 était le capitaine d'aviation Koutsoukos et l'observateur était le sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos. Après avoir exécuté leur mission avec les deux autres Bréguet 19 en lançant des bombes sur des cibles avec succès et en volant à une basse altitude au travers des ravins, ils ont été attaqués par 4 avions de chasse italiens. Karakitsos dans l'avion S418 a fait preuve de grande hardiesse quand la réserve de sa mitrailleuse s'est coincée et alors qu'il ne pouvait la changer, au lieu de paniquer, il a sorti son arme, la seule arme de défense et a tiré contre l'ennemi avec grand courage. Il tirait sans arrêt jusqu'au moment où il reçut une des nombreuses balles de l'ennemi dans la cuisse. L'avion, à cause des balles qu'il avait reçu, est resté ingouvernable car les commandes d'altitude – profondeur furent endommagées et il y eut une fuite de carburant, d'eau et d'huile du moteur, ce qui obligea les deux aviateurs courageux à faire un atterrissage forcé dans le ravin de la région de Siatista[235]. Cependant, le manque d'équipement de défense, la faible vitesse et le manque de souplesse des Bréguet 19 en combinaison avec le sentiment d'insécurité des aviateurs durant les missions, prouvent la bravoure dont ils faisaient preuve quand ils étaient à bord, et particulièrement quand ils étaient attaqués par des avions de chasse ennemis. La région de Pinde par elle-même, en tant que territoire boisé et montagneux ainsi que le manque de piste d'atterrissage, exigeait de la bravoure et du zèle de la part des aviateurs qui exécutaient les missions en question.

D'ailleurs, la bravoure a été la force motrice pendant des siècles de tous les moments difficiles des combats de guerre. Ainsi, durant la révolution grecque de 1821 et dans le domaine de la stratégie en général, le chef militaire ingénieux Theodoros Kolokotronis, a donné de grandes leçons aux combattants Grecs ultérieurs. Son choix d'appliquer la guérilla comme tactique d'affrontement du plus puissant dominant s'est révélé un exemple à suivre pour l'avenir, comme le cas le plus caractéristique qui est celui de l'occupation allemande. Parallèlement, sa bravoure[236] et sa persistance ont appris aux combattants modernes et ultérieurs que tout reste possible même si l'ennemi est plus puissant et semble invincible.

L'étude de la source 24 (page 99), permet de constater à travers le Bulletin des Opérations, l'action de la 24ème Escadre de Chasse quand, après l'ordre

[235] Petite ville du Département de Kozani qui se situe 27 km au sud-ouest de la ville de Kozani.
[236] Μπιζάκη Βασιλική, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 178.

du 25/1/41 à 14h04, quatre avions ont décollé ayant pour mission d'intercepter les bombardiers ennemis dans la région de Thessalonique. Au moment où l'équipe grecque se trouvait à l'ouest de la ville, des avions ennemis étaient en train de la bombarder à une altitude de 6.500m et se dirigeaient vers l'est. Entre temps, l'avion D179 du lieutenant de l'armée de l'air Iconomopoulos rentrait à la base à cause d'une panne au moteur due aux tirs ennemis. Immédiatement après le bombardement, les aviateurs grecs furent informés qu'une deuxième équipe de l'aviation italienne partait de Véria[237] et se dirigeait vers Thessalonique. L'équipe grecque, sans hésiter, se dirigea immédiatement vers Véria, aperçut l'équipe ennemie et attaqua. Le sergent d'aviation Smyrniotopoulos commença à tirer, mais étant à une grande distance de la cible, il n'obtint aucun résultat. Ainsi, le capitaine d'aviation Savellos, avec grande hardiesse, réussit à s'approcher de l'ennemi – qui avait déjà lancé des bombes sur Thessalonique et, sans craindre pour sa vie, tira de très près. Le capitaine d'aviation Doukas, sans pouvoir s'approcher de la formation ennemie, abandonna puisque, de toute façon, il était entré dans la région de l'Olympe[238]. Entre temps, une fois qu'Iconomopoulos fut rentré à la base, il décolla à bord d'un autre avion et rattrapa la deuxième équipe de bombardement au dessus de la ville de Thessalonique. Les avions grecs, après le deuxième bombardement, perdirent leur cohérence et patrouillèrent séparément.

Ensuite, Savellos s'aperçut de la présence d'une troisième formation ennemie constituée de 4 avions italiens et, avec audace, il commença à tirer de très près. En abattant un de ces avions, il s'aperçut qu'une personne de l'avion tombait en parachute. Iconomopoulos de l'autre côté, exécutait une attaque courageuse contre les avions restants. Mais il ne pouvait pas continuer sa poursuite à cause une nouvelle fois, d'une panne de moteur.

Les deux aviateurs grecs ont fait preuve d'un grand courage et d'une puissante hardiesse durant cette mission. En réalité, ils sont intervenus avec bravoure contre le plus grand nombre d'avions qu'ait jamais présenté les équipes ennemies, en réussissant à en abattre un, de type CANT 1007bis – et qui fut retrouvé plus tard à quelques kilomètres hors de Thessalonique.

[237] Ville de la Macédoine centrale et capitale du département Imathias qui se situe à 76 km de Thessalonique.
[238] C'est la plus grande montagne de la Grèce 2.917 m où, selon la mythologie des Grecs anciens, habitaient les Dieux de l'Olympe. Elle se situe entre la Macédoine et la Thessalie.

Dans la source 25 (page 99), nous étudions l'action du lieutenant de l'armée de l'air Iconomopoulos et la bravoure dont il a fait preuve, qui, comme nous avons vu à la source 24 ci-dessus, a été attaqué et a eu une panne de moteur. Avec le présent rapport de la mission exécutée, nous pouvons avoir en détail ce qui est arrivé à l'officier et à la bravoure qui découle de sa façon d'agir. Ayant reçu des tirs durant la première attaque contre la formation ennemie des trois avions sur la région de Thessalonique – et de très près, il a effectué un virage afin de répéter l'attaque sur un des avions qui continuait à l'attaquer. Mais il s'est aperçu que le moteur ralentissait et il a décidé de quitter le combat afin de trouver un endroit approprié pour atterrir.

En faisant preuve de bravoure et de sang – froid, il a perdu de l'altitude et s'est aperçu que les signaux de la pression d'huile et du moteur commençaient à prendre le dessus, et a décidé alors de rentrer à la base. Cependant, quand après une heure, il a atterri à l'aéroport, à 15h20, les signaux de la pression d'huile étaient au 1. En réalité, il se battait avec tellement de zèle contre les bombardiers ennemis qu'il ne s'était pas aperçu immédiatement de la panne technique que lui avait causé les tirs ennemis qui faillirent lui coûter sa propre vie. De plus, sa bravoure est soulignée par l'événement suivant, alors qu'il rentrait à la base avec une panne si sérieuse au moteur, sans retard, qu'il a changé d'avion et s'est rendu au lieu d'exécution de la mission[239] pour continuer le combat.

Les Grecs étaient parfaitement conscients qu'il n'existait aucune défense qui ne présenta de failles, facilement révélées par d'éventuelles trahisons ou encore, tout simplement, par l'audace[240] et la ruse d'un adversaire décidé.

L'étude de la source 26 (page 99), permet d'analyser le rapport de la mission exécutée le 9/2/41 par le capitaine d'aviation Savellos lui-même. Trois avions grecs de type Block de la 24ème escadre de chasse, ont reçu l'ordre de couvrir la région de défense de Thessalonique. Alors qu'ils survolaient à une altitude de 4.000 m, ils ont reçu l'information, par radio, de patrouiller dans la région car des avions ennemis étaient apparus à Giannitsa. Alors que Savellos suivait la ligne Giannitsa – Thessalonique à une altitude de 6.400 m, il aperçut une formation ennemie de cinq avions à une altitude de 200 m plus haut qu'eux. Avec une grande hardiesse et après

[239] Voir l'analyse de la source 24, page précédente.

[240] Rebuffat François, *Guerre et Société dans le monde grec (490-322av. J.-C.),* Éditions Bertrand Thévenot, Liège (Belgique) : 2000, 160 p.

avoir transmis l'information aux deux autres avions de chasse, ils ont immédiatement commencé l'attaque. Par contre, des trois avions grecs, seulement deux ont attaqué car le troisième a eu un problème d'armement et est resté en attente. Sans aucun signe de peur, les aviateurs du troisième avion ont réussi à débloquer l'armement, puis, durant la patrouille des trois avions vers la sortie de la ville, ils se sont aperçus d'une autre formation ennemie constituée de 5 avions et ont commencé à les attaquer avec témérité. Savellos, réussit à abattre un des avions ennemis. Durant toute la mission, la 24ème escadre de chasse fit preuve d'un zèle excessif et n'a pas hésité, même quand l'armement d'un des avions faisait défaut, ni devant la supériorité des avions ennemis. L'aviation grecque inspire du courage et de la hardiesse.

À la veille de l'année 1941, la situation militaire de l'aviation grecque restait préoccupante. Sans réserves suffisantes, les aviateurs ne pouvaient tenir encore bien longtemps. L'ombre d'une intervention allemande se dessinait de plus en plus, alors que les forces italiennes d'Albanie ne cessaient de se renforcer. Les Britanniques devaient envoyer deux nouveaux escadrons[241] en Grèce. L'aviation[242] grecque put alors retirer ses unités sur Salonique, afin de les reformer. Les avions eurent le plus grand besoin d'être révisés.

L'étude de la source 28 (page 100), permet de remarquer que le commandant de l'armée de l'air Sakkis Georgios dans son rapport, décrit l'action des aviateurs grecs de la 32ème Escadre de Bombardement à travers laquelle découlent la bravoure et l'audace dont ils ont fait preuve durant les missions. Les ennemis les plus importants de ces aviateurs étaient les conditions météorologiques et les tirs antiaériens ennemis. Mais dans certains cas comme dans les régions Lin-Elbasan[243], Tepelenë[244]-Klissoura[245] et Dafkai-Bouzi, le plus grand danger quand ils les bombardaient venait des tirs antiaériens incessants que devaient subir les avions grecs. Durant ces instants, ils recevaient des balles antiaériennes par dizaines et le seul moyen d'être sauvés d'un massacre certain était de détruire la formation sur la cible et de bombarder séparément. D'un côté, par contre, ils perdaient la communication entre eux, particulièrement quand il y avait des nuages denses et certains avions rentraient à

[241] Un de chasse et un de bombardement.
[242] Lormier Dominique, *op.cit.*, 171 p.
[243] Défilé aux frontières de l'est avec Skopje.
[244] Ville de la région homonyme de l'Albanie de l'est.
[245] Village de l'Albanie centrale.

la base, de l'autre, les bombardiers isolés étaient toujours une proie facile pour la chasse ennemie, et le risque de se faire abattre les guettait. Ils faisaient également preuve de courage quand ils appliquaient la tactique de guérilla des airs, qui était très dangereuse. À cause du fait que toute perte d'avion était irremplaçable, ils exécutaient les missions les heures où l'ennemi ne s'y attendait pas, comme tôt le matin ou tard le soir. Ils apparaissaient soudainement à basse altitude en bombardant les cibles, tout en étant à couvert des montagnes et, ensuite, ils disparaissaient à nouveau derrière elles.

Leur bravoure était l'arme la plus importante pour pouvoir faire face à tous ces dangers et pour pouvoir garder leur sang-froid afin d'accomplir avec succès les missions.

Dans le même rapport, (source 28 et page 100), le commandant de l'armée de l'air Sakkis décrit la mission de bombardement de la région de Pogradec[246]. Alors qu'une escadre de 4 bombardiers a décollé pour exécuter la mission de bombardement, les nuages denses ont obligé l'avion responsable de la mission et les trois autres avions à se mettre à nouveau en formation et sans aucun résultat, les obligeant à retourner à la base. Ensuite, un des avions ayant à bord le lieutenant de l'armée de l'air Stratis, l'adjudant de l'armée de l'air Iconomou et le sergent de section Gatsios ont quitté la formation et, avec grand enthousiasme, se sont rendus dans la région de la cible en réalisant avec succès le lancement de bombes. Le fait de quitter la formation cachait plusieurs risques de destruction par l'aviation ennemie car un bombardier était toujours une proie facile mais néanmoins, les aviateurs grecs ont ignoré le danger et ont continué afin d'accomplir la mission. Pour leur grand courage, ils ont été honorés de la Médaille de bravoure.

Les aviateurs de la 32ème escadre de bombardement font preuve de grand courage dans la même source 28 (page 100), quand au début février, l'Escadre s'est équipée de 6 avions de bombardement, de type ancien Blenheim. Ces avions volaient très lentement en comparaison des nouveaux avions, ayant pour résultat d'être une proie facile pour l'aviation de chasse ennemie, puisque, comme leur partie avant était très courte, ils étaient connus sous le nom de **« becs courts »** [247], leurs capacités durant l'exécution des missions étant limitées. La bravoure était aussi nécessaire du côté de l'équipage, bombardier et artilleur, car l'avion ne disposait pas d'issue de secours sous le fuselage et, en cas d'abandon de l'avion, le pilote devait le

[246] Ville de l'Albanie sud-est et capital du département de Koritsa.
[247] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 281.

retourner pour que l'équipage puisse tomber. De plus, comme ils tombaient toujours en panne, ils étaient également connus sous le nom de **« corbillards ».** Selon la présente source, quand l'équipage partait pour une mission avec un de ces avions, il priait Dieu pour qu'ils ne soient pas obligés d'abandonner l'avion car cela signifiait la mort. Malgré le fait que les aviateurs connaissaient le grand danger qu'ils risquaient, ils combattaient avec grand dévouement et courage.

Dans la même source 28 (page 100), le commandant de l'armée de l'air Sakkis décrit encore un événement durant une mission d'un de ces avions qui eut lieu le 9/3/41. Après le décollage du sergent d'aviation Soufrilas en tant que pilote, de l'adjudant de l'armée de l'air Sakkis comme bombardier et de l'adjudant de l'armée de l'air Nezis comme artilleur et avant qu'ils n'arrivent à Velestino[248], un des moteurs est tombé en panne. L'avion était rempli de bombes et les aviateurs ont décidé de rentrer à la base. Quand ils furent prêts à atterrir et que le pilote a appuyé sur le levier pour faire sortir les roues, l'avion a soudainement perdu de l'altitude et a manqué de s'écraser hors de l'aéroport. Le pilote, avec une grande bravoure et sang – froid, a remis le levier en place et réussi à redonner de l'altitude à l'avion. Le pilote a essayé par deux fois d'atterrir sans résultat. Ainsi, le bombardier Sakkis a proposé de lancer les bombes dans la mer pour qu'ils puissent atterrir sans les roues. Mais le pilote n'a pas accepté sa proposition. Il était convaincu qu'il allait réussir à atterrir et en effectuant un dernier virage, il s'est positionné pour l'atterrissage en diminuant l'altitude. Juste devant la ligne de l'aéroport, le brave sergent d'aviation Soufrilas, commença la procédure d'atterrissage sur une piste très limitée et réussit à atterrir. Le courage dont ces pilotes ont fait preuve était la raison qui leur permit de conserver leur sang-froid durant ce moment si difficile et ils ont ainsi réussi à ne pas s'écraser.

Koryzis[249] s'insurge: *« Nous luttons contre l'Italie de Mussolini qui a essayé de nous envahir. Nous n'avons jamais cherché à nous opposer à l'Allemagne. Cependant, si l'armée allemande tente[250] de nous envahir également, nous résisterons[251]» !*

[248] Petite ville située a 19 km à l'ouest de la région de Volos.
[249] Alexandre Koryzis à été premier ministre de la Grèce après la mort de Metaxás, à partir du 29 janvier 1941 et jusqu'à l'invasion des Allemands, le 18 avril 1941, le jour d'ailleurs, de son suicide.
[250] Archives militaires grecques, Athènes.
[251] Dominique Lormier, *op.cit.,* 130 p.

Dans la source 32 (page 101), nous reconnaissons la bravoure du sous-lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis – pilote PZL de la 22ème EC, à travers la description du colonel d'aviation Kougioufas Anargyros. Le 2 novembre 1940, l'escadre était en alerte à l'aéroport de Mikra à Thessalonique quand le décollage de 6 avions de chasse a été ordonné pour aller chasser la formation italienne – constituée de 15 avions, qui était en train de bombarder la ville de Thessalonique. La confrontation des aviations rivales eut lieu dans la région de Lagada et une pluie de tirs croisés a commencé. La participation des PZL grecs au combat aérien avec l'ennemi qui possédait le double d'avions, prouve la bravoure des aviateurs grecs. Mais l'exemple le plus important de bravoure qui touche au sacrifice de soi, fut quand un des PZL ayant à bord le pilote, sous-lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos, après un combat féroce avec un bombardier italien, eut épuisé toutes ses munitions. Le brave Mitralexis, au lieu d'éviter le crash, sans munitions, a accéléré et, par une manœuvre exceptionnelle, s'est écrasé avec l'hélice sur la queue de l'avion italien. Sa bravoure atteint vraiment les limites du sacrifice de soi. Il a tenté d'abattre un avion ennemi sans munition avec le sien ! L'avion italien tomba en vrille, alors que le sien observa les quatre parachutes des aviateurs italiens et atterrit près d'eux dans la région de Lagada. Le courage de Mitralexis a été colossal. Avec une hélice déformée, il a réussi à les approcher – non pas pour se vanter de sa victoire mais pour les protéger de la foule grecque en colère qui les encerclait. Une fois hors de l'avion, il s'est approché d'eux, les a salué et s'est présenté comme il le devait. Ensuite, il les a conduit et les a livrés au Poste de Commandement de Thessalonique.

Le poète national Kavafis Kostas[252], dans son poème Troyens[253], décrit ainsi le courage:

Είναι οι προσπάθειές μας, των συμφοριασμένων
είναι οι προσπάθειές μας σαν των Τρώων.
Κομμάτι κατορθώνουμε· κομμάτι
παίρνουμε πάνω μας· κι αρχίζουμε
να ΄χουμε θάρρος και καλές ελπίδες.

Μα πάντα κάτι βγαίνει και μας σταματά.

[252] La traduction 4 de Kavafis se trouve dans les annexes, 412 p.
[253]Κοκκίνης Σπύρος, *Ανθολογία Νεοελληνικής Ποιήσεως 1708-1971*, έκδοση στο τυπογραφείο αδελφών Γ.Ρόδη, Μαρούσι 1971, σελίδα 194.

Ο Αχιλλεύς στην τάφρον εμπροστά μας
Βγαίνει και με φωνές μεγάλες μας τρομάζει._

Είν' οι προσπάθειές μας σαν των Τρώων.
Θαρρούμε πως με απόφαση και τόλμη
θ' αλλάξουμε της τύχης την καταφορά,
κι έξω στεκόμεθα ν' αγωνισθούμε.

C'est-à-dire que, même si nous étions malheureux et que nous n'avions aucun espoir, nous devions être décisifs et oser, surtout quand il s'agissait de changer le destin de notre Patrie, comme les Troyens. Nous devions nous battre courageusement.

L'étude de la source 33 (page 101), permet de constater l'action du pilote, Capitaine d'aviation Kouzigiannis Lambros de la 31ème Escadre de Bombardement. Le 2 novembre 1940, il reçut l'ordre d'exécuter des missions militaires dans certaines régions de l'Albanie[254] et sur toute la frontière. Une fois que Kouzigiannis eut chargé deux bombes de 500 kilos, il partit pour la frontière où une coalition ennemie constituée de véhicules militaires se dirigeait vers les postes de combats grecs. Avec une bravoure incroyable, il a volé dans la nuit jusqu'à ce qu'il aperçoive des véhicules militaires italiens et après avoir bien calculé la cible sur l'alignement des troupes ennemies, il a lancé les bombes l'une après l'autre. Les Italiens ne s'attendaient pas à une attaque par les avions grecs durant la nuit. Ensuite, et pendant que les flammes du bombardement réussi s'élevaient très haut, il combattait courageusement contre les cibles prédéterminées en utilisant son arme à feu. Les Italiens ont répondu par des tirs antiaériens avec, pour conséquence, l'explosion d'un obus à l'intérieur de l'avion et le courageux pilote a été blessé à la tête et à la jambe. Son retour à la base a été aussi un acte de bravoure car dans la nuit profonde, il ne pouvait pas s'orienter et en partant vers le sud, il s'est retrouvé dans le golfe Saronique où il risquait d'être abattu par les forces antiaériennes grecques ou les canons qui n'attendaient pas d'avion grec à cette heure. Grâce à des signaux spéciaux, il réussit à atterrir sur la piste de l'aéroport de Tatoï. Le courage dont il fit preuve

[254] Avlonas, Sarandë, Premeti, Koritsa.

cette nuit – là était incroyable, dans toutes ses formes d'activités. Attaques nocturnes risquées, bravoure pendant les difficultés d'atterrissage et enfin intrépidité tout en étant blessé.

Winston Churchill en plusieurs endroits de ses *Mémoires* en définit comme il suit l'importance: Outre que le succès grec en Albanie constituait la première victoire des Alliés au moment où l'Axe paraissait omnipotent, encouragent les autres peuples hésitants et détruisent le prestige de Mussolini, ils agissent en plus sur l'attitude du peuple américain. *«Il est hors de doute* – écrit Churchill – *que le crime commis par Mussolini et Hitler en attaquant la Grèce, ainsi que nos efforts pour faire échec à leur tyrannie…touchèrent profondément le peuple des États – Unis et, surtout, le grand homme placé à la tête.»* La résistance[255] en Crète causa la destruction des forces d'élite allemandes qui auraient pu jouer un rôle capital dans des événements ultérieurs au Moyen-Orient.

Ensuite, le courage, l'audace et le zèle manifestés par les pilotes grecs dans les combats de la 1ère Guerre ont également été reconnus par les alliés ou les Grecs.

Dans la lettre qu'il écrit au Président de la République E.Venizélos, le Ministre de la Marine Granville inclut l'exposé officiel du Commandant d'Aviation de la flotte Méditerranéenne de l'est, Capitaine F.R.Scarlett, (source 1, page suivante). Il exprime son admiration pour le courage dont le sous-lieutenant Psychas a fait preuve lorsqu'il a essayé de sauver son collègue malgré ses blessures. Il n'a pas eu peur de la chute de l'avion ni de ses plaies et il a fait de son mieux afin de l'atteindre car il était éjecté à plusieurs mètres au loin de l'appareil. Plus tard, lorsqu'il comprit que tout effort était vain car Arguyropoulos était déjà mort, son courage incontestable aida à parcourir une distance de 2,5 miles afin d'arriver à Thassos. Cette scène eut lieu aux rives de Nestos, alors que les batteries de Sari Saban tiraient sans arrêt.

Le corps d'Arguyropoulos a été retrouvé par un contre-torpilleur britannique et a été récupéré, alors que le courageux Psychas a été sauvé après plusieurs heures par un bateau passant quand il n'avait plus d'espoir.

[255] Svoronos Nicolas, *op.cit.*, 114 p.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

COURAGE

Ière GUERRE Mondiale

Courage par reconnaissance

- […] ainsi que son admiration pour la vaillance et la présence d'esprit de l'officier porte-drapeau Psychas... (source 1, annexes page 284)
-Le lieutenant de vaisseau Moraïtinis a fait preuve d'un zèle et d'une aptitude remarquable [...] Il s'agit d'un pilote adroit, ayant fait preuve de vaillance et d'intrépidité dans les opérations militaires [...] Le porte drapeau Psychas [...] est un modèle de bravoure et d'endurance, qui mérite d'être reconnu. (source 3, annexes page 287)
- [...] J'apprécie pleinement l'audace, la vaillance et l'esprit de combat dont vous avez fait preuve au cours des opérations militaires… (source 6, annexes page 290)
- [...] Le courage, [...] et l'action de ce pilote engendrent l'admiration de l'ensemble des officiers de la Force Royal de l'Aviation Britannique qui ont eu l'honneur de le connaître. (source 41, annexes page 406)

IIème GUERRE Mondiale

Courage par reconnaissance

- Nous devons souligner le courage et la volonté de tous les aviateurs qui ont exécuté des missions même sur le territoire ennemi avec des avions a) non – inscrits, b) sans aucune couverture de la part des alliés, c) sans protection, avec une mitraillette pour l'aviateur [...] ne donnait aucune facilité à l'observateur à cause du mouvement difficile de la base. Des avions très anciens et à petite vitesse, vitesse non supérieure 160km/h, équipés de bombes de 130-140 kg sans aucune souplesse, décollaient d'un aéroport impropre où la boue arrivait à la moitié des roues. Dans ces conditions, nous pensons que nous devons souligner ces actions, quand les hommes allaient à la rencontre de l'ennemi dont la réputation était suffisante pour effrayer toute une nation. (source 9, annexes page 314)
- J'honore les officiers et les sous-officiers des équipages [...] pour leur courage, leur audace et leur mépris ... des dégâts. (source 10, page 316)
- [...] a dirigé personnellement l'équipe, a survolé le territoire dominé par l'ennemi, […] et avec son sacrifice de soi et une audace exemplaire, a atteint de 200m. Par surprise, a bombardé avec un succès le bataillon de réserve des ennemis, malgré le fait que les avions étaient très anciens et qu'il recevait des tirs par les forces de terre ennemies. (source 14, annexes page 325)
- Plus de 4 mois de combats [...] vous lui avez montré de quoi est capable la Vaillance et le Courage grec. (source 17, annexes page 337)
- 4) au Commandant de la 23ème escadre de chasse […] pour son courage, sa hardiesse et son audace […] un exemple formidable du chef [...] 5) [...] Anagnostopoulos […] esprit combattif de ses troupes [...] 6) Aux capitaines […] pour leur courage, leur hardiesse et leur audace dont ils ont fait preuve durant les combats avec l'ennemi [...] de la 23ème et de la 24ème escadre de chasse […] pour leur courage, leur hardiesse et leur audace qui ont fait preuve durant les combats avec l'ennemi… (source 43, annexes pages 408-409)

Pour son courage, il a été honoré par le commandement britannique de la Croix de l'Aviation de services distingués.

Selon Georgios Ventiris, *les partisans du M.D.N.*[256] *ont accompli une tâche importante : ils ont inspiré le courage et procuré de l'expérience militaire à la Grèce Moderne*[257]*. La fougue, le sacrifice et la compétence de ces volontaires a étonné leurs concurrents étrangers*[258].

Dans la source 3 (page précédente), le capitaine F.R.Scarlett fait l'éloge d'A.Moraïtinis et de l'escadron qu'il commandait pour les opérations accomplies au front de la Macédoine. Les aviateurs risquaient en effet de voler très bas afin de bien viser, tout en étant exposés au feu antiaérien de l'ennemi, au point de compromettre plusieurs fois la mission ou leur vie elle-même. Ils ont su mettre en jeu tout leur courage pour effectuer les attaques contre le pont de Boukia, la voie ferroviaire de Xanthie-Drama et la plaine de Sarisamban. Le capitaine anglais souligne le mérite du capitaine de corvette A.Moraïtinis pour son grand courage et le dynamisme dont il a fait preuve durant toutes ses missions en Macédoine de l'Est en provoquant de gros dégâts à l'ennemi. Il fut un exemple glorieux pour ses officiers.

Le capitaine anglais souligne aussi le mérite et l'endurance remarquable de l'observateur Psychas durant l'incident avec Arguyropoulos. La hardiesse et la bravoure dont il a fait preuve ont été mémorables quand, après la collision de son avion au-dessus de la mer, il a essayé de sauver Arguyropoulos qui était déjà mort sous la pluie des tirs de batteries.

L'amiral anglais Mark Kerr, lors d'un discours à Thessalonique, a fait l'éloge de l'armée de l'air grecque parlant des performances et du courage[259] de son matériel humain.

Dans la lettre officielle que le Ministre de la Marine Kountouriotis a adressée à Moraïtinis, (source 6, page 120), il lui exprime ses félicitations pour son esprit de combat inextinguible et le courage dont il a fait preuve dans les opérations au front de la Macédoine. Leur contribution aux opérations était

[256] Il s'agit des officiers au service du gouvernement provisoire de Venizélos (Mouvement de la Défense Nationale)
[257] Βεντήρης Γεώργιος, *op.cit.,* τόμος Β, σελίδα 324.
[258] Βεντήρης Γεώργιος, *op.cit.,* τόμος Β, σελίδα 374.
[259] Βροντάκης Α. Εμμανουήλ, *op.cit.,* σελίδα 49.

importante et a été reconnue même par les alliés Britanniques, alors que, jusqu'à présent, ils furent suspicieux et les désapprouvaient. La bravoure[260] et le zèle furent si incroyables, que les alliés, en mai 1917, ont approuvé la formation d'une escadre militaire grecque complète sous le commandement de Moraïtinis, ayant pour appellation **Escadre Z**.

La source 41 (page 120), qui est le télégramme de condoléances que le vice-amiral et chef de mission de la Marine Britannique F.Clifton Brown a écrit au Service de l'Armée de l'air grec, met en évidence la profonde tristesse du militaire Anglais pour la mort de A.Moraïtinis. En parlant de ce brave officier, il vante, parmi d'autres, son courage qui a suscité l'admiration de tous les officiers de la Force Royale de l'Aviation britannique et il considère sa mort comme une perte nationale.

Fin novembre 1918, Moraïtinis a décollé de Paléo Faliro pour se rendre à Thessalonique récupérer du matériel de l'Aviation alliée de l'Administration grecque. Mais à cause d'un accident aérien pendant le décollage, son avion a été détruit et il dut partir le jour même par train. Une fois terminé et prêt à rentrer à Athènes, le commandant de l'Aviation Interalliée de l'est – le commandant français Denain, lui a donné son avion personnel, un Bréguet 14 afin de voyager vers Athènes. Puisque son premier maitre personnel, Aggelos Fokias, était absent à cause d'une grave maladie, Denain lui a assigné comme compagnon un mécanicien français ayant une grande expérience dans ce type d'avion. Le brave[261] et fier Moraïtinis a refusé l'accompagnement et le 22 décembre 1918 a décollé, malgré les avertissements de ses collègues concernant les mauvaises conditions météorologiques. Ce vol fût le dernier de l'as des aviateurs de la Méditerranée. Même ce dernier vol fut exécuté avec hardiesse et bravoure, caractéristiques du grand aviateur.

La foi réelle, fortement soutenue par l'enthousiasme dont elle est inlassablement accompagnée, est la force qui fait que l'Homme gagne les grandes batailles de la vie[262].

---

[260] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 116.
[261] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 132.
[262] Αλιμπράντη Ν. Δημητρίου, *Αι ηθικαί δυνάμεις της ζωής,* έκδοσις Δευτέρα του ιδίου, Αθήναι 1949, σελίδα 11.

À ce point, nous allons analyser la bravoure, le courage, le zèle après avoir été reconnus par les alliés ou les Grecs de la 2ème Guerre Mondiale.

L'étude de la source 9 (page 120), le rapport militaire du sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos, permet de remarquer l'action de l'unité 20 02 durant la guerre gréco-italienne. L'officier en question souligne dans son rapport, la bravoure dont ont fait preuve tous les aviateurs durant les missions exécutées. En effet, la bravoure est nécessaire pour agir avec hardiesse quand les conditions deviennent très difficiles. Les aviateurs grecs survolaient le territoire ennemi, séparément, sans la couverture de la chasse alliée, disposant d'armes de protection impropres – une mitrailleuse pour le pilote et une pour l'observateur, très anciennes et dysfonctionnelles. Les avions, de leur côté, étaient très anciens et très lents – vitesse maximum 160 km/h et en transportant des bombes, atteignaient au maximum 130-140 km/h alors que le niveau technologique de l'aviation ennemie devenait pour les avions grecs, extrêment dangereux.

De plus, le personnel technique travaillait avec grand zèle, dans des conditions impropres à cause de la pluie et de la boue, alors que les avions devaient être prêts à décoller à tout moment. Le combat de ces hommes était aussi important que celui des aviateurs car ils risquaient, pendant qu'ils travaillaient hâtivement, d'être attaqués par l'aviation ennemie. Dans les deux cas ci-dessus, la bravoure des aviateurs grecs était leur motivation au combat et à la résistance dont ils faisaient preuve.

Avec des avions peu nombreux et parfois inférieurs en vitesse à ceux des adversaires, l'aviation grecque a fait preuve d'un immense courage[263] *et d'un grand esprit de sacrifice.*

Dans la source 10 (page 120), par son ordre du jour, le directeur du Commandement Militaire Supérieur Politis Ilias honore la bravoure et la hardiesse dont ont fait preuve les aviateurs de la 22ème Escadre de Chasse durant les missions exécutées le 1er, 2ème et 3ème novembre. Ils ont participé à des combats aériens contre un ennemi supérieur en réussissant à abattre quatre avions ennemis le 2 novembre, et trois avions le 3 novembre 1940. La hardiesse dont ils ont fait preuve avec leur fureur,

[263] Lormier Dominique, *op.cit.,* 175 p.

a causé la destruction et la confusion de l'ennemi. Ensuite, Politis a félicité l'exploit du sous-lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis qui, avec son avion, s'est jeté sur l'ennemi et l'a abattu. Son courage, dans ce cas, provient d'une audace et d'une bravoure indomptable – éléments évidents de la personnalité de l'officier en question – qui l'ont conduit à un tel acte extrême.

La supériorité en nombre des Italiens prouve la grande bravoure des Grecs pendant leur affrontement et est prouvée également par les mots de Nikos Svoronos[264] : Seize divisions grecques immobilisent en Albanie vingt-sept divisions italiennes avec un équipement bien supérieur à celui des Grecs, jusqu'au 6 avril 1941, date à laquelle l'Allemagne, brisant simultanément la résistance Serbe, attaque la Grèce.

Dans la source 14 (page 120), le commandant du 2ème Corps de l'Armée, lieutenant-colonel de l'armée de l'air Ismailakos, par l'ordre présent, attribue au capitaine d'aviation Koutsoukos Ilias une citation honorable et lui décerne la Croix de Guerre du deuxième degré comme récompense morale pour sa bravoure exemplaire et le sacrifice de soi dont il a fait preuve le 2 Novembre 1940 à Samarina[265].

En effet, le capitaine d'aviation Koutsoukos comme pilote et le sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos comme observateur d'un Bréguet 19 et deux autres avions ont volé à grande vitesse l'après midi du 2 Novembre, armés de courage et de leur foi, à l'altitude de 50-100 m, au-dessus de la position dense ennemie de la Division « *Julia* ». Entre les ravins, ils ont lancé 4 bombes[266] et causé de grands dégâts. Les aviateurs grecs n'hésitaient pas devant le nombre élevé d'ennemi. Ils se séparaient en petites équipes de trois avions, et avec force et courage ils attaquaient l'ennemi en provoquant d'importants dégâts. C'est pour cette raison que la bravoure qui touche le sacrifice de soi dont fait preuve Koutsoukos entre les tirs ennemis et les ravins dangereux afin d'accomplir avec succès la mission, a été honorée par l'aviation grecque.

[264] Svoronos Nicolas, *op.cit.*, 114 p.
[265] Samarina est un village du département de Grevena en Macédoine. Il constitue le plus grand village valaque de la Grèce et il est situé au nord de Pinde, aux versants Est du mont Smólikas à une altitude de 1380-1515 m.
[266] Deux bombes de 100 livres et deux de 22.

La hardiesse exemplaire des aviateurs de la mission montre la nécessité pour l'aviation grecque de découvrir la Division Julia.

Cette obligation était d'une très grande importance et est décrite par Dominique Lormier[267] : *Le 2 Novembre 1940, trois Blenheim grecs de la 32e escadrille attaquent à nouveau Koritsa, détruisant un Fiat CR42 qui essayait de décoller. Les Bréguet 19 de la 2e escadrille sont également très actifs, partant dès 7 heures en reconnaissance sur le front à la recherche de la division alpine italienne Julia qui s'infiltre en direction de Distratos. Un Bréguet découvre les Italiens. D'autres Bréguet interviennent, harcelant les alpinistes Italiens pour stopper leur avance qui menace le col de Metsovo, dont la perte serait catastrophique pour l'armée grecque.*

La source 17 (page 120), est un ordre du jour rédigé par le Roi de la Grèce Georges II pour les officiers, les sous-officiers et les aviateurs de tous les corps militaires. Les militaires grecs se battent déjà depuis quatre mois et ont fait preuve de leur supériorité devant un ennemi plus nombreux. Leur bravoure et le sacrifice de soi étaient les armes qui ont pu bloquer mais aussi provoquer de grands dégâts chez l'ennemi. Le Roi a continué ses félicitations en disant que dans leurs veines, coule le sang des combattants de Marathon et des Thermopyles. La bravoure de ces combattants leur a permis d'obtenir une grande victoire quand ils se battaient contre les Perses et ainsi, la Grèce antique a été sauvée. De plus, cette bravoure est aussi solide que le fer et le granit et a résisté aux chars de combat et aux machines de l'ennemi qui furent abattus. En outre, l'histoire du passé glorieux grec prouve la supériorité de l'esprit contre la matière. Cet esprit qui comprend la bravoure, le zèle, le sacrifice de soi, le courage pour la liberté de la Patrie, est ce que tout le monde civilisé admire aujourd'hui. Ce même esprit est celui que partagent les combattants modernes grecs de la 2ème Guerre, comme les dignes descendants des anciens combattants, effectuant n'importe quel sacrifice pour la liberté de la Patrie.

En Grèce et en Albanie, Mussolini doit également faire face à une résistance qui se développe et devient audacieuse[268].

[267] Lormier Dominique, *op.cit.*, 166 p.
[268] Lormier Dominique, *op.cit.*, 192 p.

Dans la source 43 (page 120), nous étudions le zèle du Commandant de la 23ème escadre de chasse, commandant de l'armée de l'air Theodoropoulos Grigorios à travers l'ordre du jour du Général K.Petsas, partie 4. Par le présent ordre est reconnu, entre autre, la bravoure et la hardiesse dont il a fait preuve durant les affrontements avec l'ennemi, dans des missions dont il était le responsable. Une de ces missions eut lieu le 14/11/40[269], où, tôt le matin, neuf PZL ont exécutés une mission dans le domaine d'opération de Koritsa. Ensuite, ils ont participé à un combat aérien féroce avec huit avions de chasse, CR42 et leur ont provoqué de gros dégâts, destructions ou atterrissages forcés. La bravoure dont ont fait preuve les aviateurs grecs sous le commandement du capitaine d'aviation Anagnostopoulos était irréfutable. Quatre des PZL ont subi des dégâts mais leurs pilotes ont réussi avec zèle et sang – froid à atterrir. Un terrible combat aérien ne peut avoir lieu, d'un côté ou de l'autre, si l'équipage n'est pas équipé de grande hardiesse.

Dans le même ordre, (partie 5), le Général Petsas félicite, entre autres, le zèle du Commandant de la 24ème escadre de chasse Capitaine d'aviation Anagnostopoulos Georgios, afin que ses équipages conservent la bravoure et la hargne extrême de l'ennemi durant les missions en question. Anagnostopoulos a été commandant de l'escadre du 16/01/41 au 27/4/41, laquelle, durant cette période, a changé de positionnement et s'est installé à Thessalonique.

Dans cette région, il a pris en main l'interception de la formation ennemie. Courageuse action des aviateurs de la 24ème escadre ignorant les tirs de l'artillerie antiaérienne grecque afin d'attaquer sans cesse les avions ennemis sur la ville de Thessalonique. Ainsi, dans la même source, partie 6, est félicité pour sa bravoure et sa hardiesse, le capitaine d'aviation Savellos Michail de la 24ème escadre, qui a pris en charge l'action sur la ville de Thessalonique, afin d'intercepter l'aviation grecque de bombardement. De plus, le 28 janvier 1940, durant les combats aériens féroces sur la ville de Thessalonique il a réussi avec grand courage à abattre un[270] des avions CANT 1007bis. Il fut très courageux durant les opérations et ceci est prouvé par la façon dont il tirait contre l'ennemi. En ignorant le danger, il s'approchait de l'ennemi à une courte distance et tirait sans arrêt[271].

[269] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 220.
[270] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 260.
[271] Voir analyse de la source 43 pages 93-95.

Enfin, dans le même ordre, le Général du corps de l'armée Petsas, félicite la bravoure et la hardiesse du capitaine d'aviation Apladas Andréas de la 23ème Escadre de Chasse durant ses confrontations avec l'ennemi. Il a fait preuve de grande hardiesse durant l'action de son escadre, en collaboration avec d'autres escadres de chasse afin d'intercepter le bombardement de l'armée de terre grecque dans la région Kelsire et Tepelenë en Albanie. Quand l'équipe de la 23ème EC, étant en charge de la formation grecque, a aperçu des avions italiens, elle a commencé un combat tenace. Ce qui est important de souligner est le fait qu'elle a attaqué en premier en ignorant le nombre supérieur d'avions[272] italiens, afin de donner la possibilité aux avions de la 21ème EC de se débloquer de l'encerclement de l'ennemi et de participer au combat avec les PZL de la 22ème EC. Le résultat a été la surprise des Italiens qui ont finalement perdu tout contrôle de la situation. La bravoure et la hardiesse ont, encore une fois, été les vainqueurs de la mission.

La bravoure et la hardiesse des Grecs sont également soulignées durant la période d'occupation allemande. Un scénario identique se déroule en Grèce, où la résistance est également bien organisée et active. *Le 30 mai 1941, deux étudiants, Gletzos et Santas, descendent le drapeau allemand de l'Acropole. En novembre, une base secrète s'organise à Raffina (Attique), la première des vingt filières pour l'évasion des volontaires grecs devant combattre aux côtés des Alliés en Afrique du Nord et en Méditerranée. Le 28 mars 1942, à 22h 45, suite aux informations données par la résistance grecque aux Alliés, le cargo italien* ***Galiléa*** *est torpillé en mer Ionienne*[273].

Enfin, le courage en tant que vertu psychique qui détermine les relations familiales, apparaît dans la source 19 (page suivante). Il s'agit d'une lettre personnelle de l'observateur Lazaris Vartholomeos adressée à ses parents : ses paroles témoignent sans doute du courage psychique dont il dispose. Lazaris et les autres aviateurs apprentis, dès le début du mois d'avril 1917, se formaient Thassos auprès de Moraïtinis, suivant un système de formation totalement particulier : il conduisait les apprentis, ayant à peine 20 ans, directement au champ de bataille dans des conditions réelles de guerre[274].

[272] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 263.
[273] Lormier Dominique, *op.cit.*, 196 p.
[274] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, , *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 114.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

COURAGE

Ière GUERRE Mondiale	IIème GUERRE Mondiale
Courage inspiré aux proches -...Il n'y a absolument aucune raison de vous inquiéter, car il n'y a aucun danger... Je vous quitte encore une fois... Je vous répète, ne vous inquiétez pas, il n'ya pas de quoi. (source 19, annexes pages 339-340)	**Courage inspiré aux proches**

Si l'on tient compte de ces deux paramètres, on suppose que ces jeunes devraient normalement avoir peur du combat, ce qui serait au moins exprimé dans les lettres qu'ils écrivaient à leur famille.

Or, Lazaris, dans sa lettre, non seulement parle sans crainte mais il rassure ses parents et essaie de dissiper leur inquiétude des dangers encourus. Il va même jusqu'à leur dire que tout se passe très bien.

La vaillance se trouve à l'origine de la confiance en soi et du courage[275]. Ces deux éléments sont d'habitude compromis du moment que l'Homme est choyé ou oppressé.

La foi réelle, fortement soutenue par l'enthousiasme dont elle est inlassablement accompagnée, est cette force qui fait que l'Homme gagne les grandes batailles de la vie[276].

Il résulte de ce qui précède la certitude que ces aviateurs ont prouvé par leur action que l'audace, l'endurance et le courage faisaient partie intégrante de leur psychologie. Ces valeurs ont aussi nourri leurs actions vaillantes lors des opérations hasardeuses. D'ailleurs, la bravoure, ce n'est pas le manque de peur mais la capacité de réagir devant la peur.

[275] Γκίκας Σωκράτης, *op.cit.*, σελίδα 183.
[276] Αλιμπράντη Ν. Δημητρίου, *op.cit.*, σελίδα 11.

Chapitre 3

Sacrifice de soi : réussite des opérations ou issue fatale

Le sacrifice de soi est divisé en deux catégories. Dans les sources 2, 3, 29, 38, 44 de la 1ère Guerre et dans les sources 7, 9, 10, 12, 14, 22, 28, 30, 32, 34 de la 2ème, il s'agit d'abord de l'esprit du sacrifice de soi dans l'action des aviateurs. Dans les sources 1, 2, 6, 21, 40 de la 1ère Guerre et 13, 17, 22, 23, 28, 31, de la 2ème, il est question du sacrifice de soi confirmé par la mort des aviateurs.

Le sacrifice de soi[277], c'est le sacrifice volontaire de soi-même au bénéfice d'une cause morale ou sociale, un acte qui fait vraiment exception et qui sert de modèle grâce à son caractère altruiste.

En commençant par le sacrifice de soi entrevu dans l'action des aviateurs de la 1ère Guerre, il est évident que le sous-lieutenant Psychas en est un exemple (source 2, page suivante). Le 5 juin 1917, après avoir reçu l'ordre d'incendier les greniers de Keramoti, le pilote porte-drapeau Arguyropoulos Dimitris a décollé avec son Farman HF.27 de Thassos avec l'observateur sous-lieutenant de l'armée de terre Psychas Panagiotis, un autre bombardier et deux avions de chasse comme escorte. Après avoir accompli le bombardement avec succès, durant leur retour à l'aéroport, un avion de chasse allemand Fokker apparut et chassa l'avion d'Arguyropoulos et de Psychas. L'avion heurta violement la mer et sera totalement détruit. Le sens du sacrifice de soi est illustré à travers les actes suivants du courageux Psychas. Blessé après la violente attaque du Fokker et sa chute dans la mer, l'aviateur, au lieu d'essayer de sauver sa propre vie, a préféré sauver le pilote Arguyropoulos qui était déjà mort. Il ne pensa ni à la douleur, ni à la fatigue, ni au danger en vue d'accomplir son devoir, celui-ci dicté par sa conscience. En croyant qu'Arguyropoulos était encore en vie, il l'a attaché sur une partie de l'avion et, en se battant pendant un bon moment contre les vagues, il s'est dirigé vers Thassos.

[277] Δρανδάκης Παύλος, *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος 6, εκδόσεις Φοίνιξ, Αθήναι 1926, σελίδα 248.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SACRIFICE DE SOI

Ière GUERRE Mondiale

Sacrifice de soi par des actes valeureux

- [...] blessant légèrement Psychas au pied et à l'oreille et frappant sa mitrailleuse [...] Tombé dans la mer, il n'a abandonné Arguyropoulos qu'après s'être assuré de sa mort... (source 2, annexes pages 285-286)
- [...] Moraïtinis a réalisé [...] plusieurs raids bombardiers diurnes et nocturnes sur des installations ennemies et des lignes de transport [...] l'escadre grecque s'est acquittée de son devoir avec bravoure et les avions ont réalisé à plusieurs reprises de nombreux trajets au dessus de la cible, à une basse altitude et dans un feu violent cherchant à tirer directement sur la cible visée... (source 3, annexes pages 287)
- […] afin de détruire le navire cuirassé hostile jusqu'au sacrifice de lui-même. (source 38, annexes page 404)
- […] Un combat aérien de dix avions ennemis a été livré, pendant lequel le capitaine de corvette A. Moraïtinis en a abattus deux ou trois. Les deux mitrailleuses de son avion se sont rétrécies, mais le combat se poursuivit avec l'une des deux qui tenait encore. Il a pourtant été obligé de se retirer, ayant son réservoir criblé de balles et le corps de son avion même percé par 20 fois. (source 44, annexes page 410)
- [...] La seule façon d'être sauvés, était de m'accrocher moi-même à l'extérieur de l'avion afin de dégager le fil avec le pied [...] Alors que je n'étais pas du tout en situation de faire des acrobaties, il fallut que je l'entreprenne. (source 29, annexes page 397)

IIème GUERRE Mondiale

Sacrifice de soi par des actes valeureux

- […] Le personnel technique s'est dévoué avec un héroïsme et un sacrifice personnel afin de réparer les avions endommagés... (source 7, annexes page 299)
- [...] il a capoté et malgré tout a pris feu. [...]Voutsinas qui est sorti indemne de l'avion a essayé d'aider l'aviateur, le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Kytariolos... (source 7, annexes page 300)
- Nous devons souligner [...] la volonté de tous les aviateurs qui ont exécuté des missions même sur le territoire ennemi avec des avions a) non-inscrits, b) sans aucune couverture de la part des alliés, c) sans protection, [...] Des avions très anciens et à petite vitesse, [...] Dans ces conditions, nous pensons que nous devons souligner ces actions, quand les hommes allaient à la rencontre de l'ennemi... (source 9, annexes page 314)
- J'honore les officiers...leur mépris face à la mort dont ils ont fait preuve contre l'ennemi qui était supérieur en nombre [...] Le brillant exploit du sous-lieutenant de l'armée de l'air, Mitralexis Marinos, qui, ayant, abattu par éperonnement un avion ennemi... (source 10, annexes page 316)
- [...] Par les mitrailleuses arrières, l'avion ennemi a répondu à notre avion qui tirait et s'est retrouvé sans munition. J'ai ressenti un pincement au cœur. Et maintenant? Allait-il s'échapper? Mais ce qui a suivi était la seule chose à laquelle je ne m'attendais pas. Avec surprise, je vis soudainement que la vitesse du moteur de notre avion augmentait, a fait une attaque formidable et-chère Grèce glorieuse et immortelle-a touché avec son hélice l'arrière de l'avion italien et lui a arraché les pédales... (source 32, annexes page 400)
- [...] certains aviateurs volaient à basse altitude [...] Il est clair que pour cette action, leur vie est mise en danger... (source 12, annexes page 318)
- Le capitaine d'aviation, Koutsoukos, [...] a survolé le territoire dominé par l'ennemi, a reconnu les divisions ennemies malgré les anomalies territoriales présentées (gouffres, ravins, forêts) et, avec son sacrifice de soi [...], a atteint l'altitude de 200m... (source 14, annexes page 325)
- Conditions : a) absence d'équipement de défense de l'avion Bréguet XIX, b) vitesse faible et manque de souplesse, c) manque total de protection venant de la poursuite alliée, d) manque total de pièces de réserve, e) manque de confiance de l'équipage aérien dans cet avion... (source 22, annexes page 349)

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SACRIFICE DE SOI

Ière GUERRE Mondiale

Sacrifice de soi par des actes valeureux

IIème GUERRE Mondiale

Sacrifice de soi par des actes valeureux

- L'avion S418 [...] après un combat aérien au dessus [...] a eu de détruit le levier montée-descente et une fuite de carburant, d'eau et d'huile, perforé par des balles [...] près de la sortie à l'est du défilé Siatista avec un blessé... (source 22, annexes page 346)
- [...] le lieutenant de l'armée de l'air, Stratis, l'adjudant de l'armée de l'air, Iconomou et le sergent de section, Gatsios, qui, lorsqu'ils ont vu les autres avions rentrer, se sont dispersés, se sont approchés de la région de la cible et ont réalisé leur mission avec succès. Leur dispersion pouvait s'avérer très dangereuse car, comme nous l'avons déjà mentionné, un avion isolé constitue une proie facile pour la poursuite ennemie. (source 28, annexes page 389)
- [...] Nous avions aussi récupéré un certain nombre d'avions, six environ, ayant la même construction que les anciens, c'est-à-dire de type Blenheim mais plus anciens [...] nous les appelions «bec-court» et ils limitaient énormément les mouvements du bombardement durant l'exécution des missions. À part cela, ils ne disposaient pas d'issue de secours pour le bombardier et l'artilleur en dessous du fuselage de l'avion. Ainsi, en cas d'abandon de l'avion, le pilote devait le tourner afin que tous les membres de l'équipage puissent abandonner l'avion. [...] C'est pour cela que lorsque nous devions partir en mission sur un de ces avions, nous priions de ne pas être obligés d'abandonner l'avion. Ceci équivalait à une mort certaine. Et comme les moteurs de ces avions avaient très souvent des problèmes, nous les appelions «corbillards». (source 28, annexes page 391)
- [...]-Vous faites des reconnaissances et vous ne pouvez pas trouver d'où viennent les Italiens? [...] Moi, personnellement, je me suis dit, soit je vais les trouver soit je ne rentre plus à la base. (source 30, annexes page 398)
- [...] J'ai commencé à tirer avec ma mitrailleuse quand, soudainement la tourelle de mon avion s'est bloquée et j'ai dû sortir mon corps de l'avion pour tirer, [...] mais mes munitions arrivaient à leur fin [...] J'ai essayé de la changer mais la réserve était coincée entre les boites en bois où nous les gardions [...] J'ai donc tiré fort et j'ai cassé le levier de la mitrailleuse. J'ai du tirer avec mon arme, étant le seul moyen de défense qui me restait. (source 34, annexes page 402)

Dans la source 3 (page 131), le capitaine Scarlett, dans le rapport qu'il envoie à F.Clifton Brown, vante le sens du sacrifice dont fit preuve A.Moraïtinis et son escadron. Au cours des missions qu'ils effectuaient sans arrêt, volant bas et sous une grêle de traits antiaériens, ils mettaient leur vie en danger continuellement, menant à terme leur tâche, ce qui prouve qu'ils étaient prêts à tout moment à se sacrifier. Ces efforts courageux et ces actes de sacrifice de soi durant l'exécution du devoir, sur le front macédonien, sont ceux qui ont attiré l'admiration et la faveur des Alliés et, dans le présent ordre du jour, ils sont honorés par le capitaine Scarlett.

Durant les missions à Nestos, Drama et à l'aéroport Zerevitz – qui était le centre d'opération principal de l'aviation allemande et bulgare, il n'a pas seulement été l'animateur pour ces élèves mais aussi leur guide, combattant en premier et faisant preuve d'un grand sacrifice de soi. Ainsi, quand le 31 mars 1917, après l'ordre du commandant de l'aéroport allié de Thassos, lui-même, en tant que pilote, et avec le sous-lieutenant de l'armée de terre P.Psychas en tant qu'observateur, sont montés à bord d'un Henry Farman et ont exécuté des observations dans la région de la Macédoine de l'Est alors qu'ensuite, ils ont attaqué durant la nuit l'aéroport allemand-bulgare de Zerevitz, à Drama et l'ont finalement bombardé d'une altitude de 500m. Ensuite, ils ont bombardé la gare ferroviaire de Drama en lançant une bombe de 100 livres, provoquant la destruction totale des wagons. Il a fait preuve d'un grand sacrifice de soi durant les deux attaques car il les a accomplies avec succès malgré la rafale de tirs venant de l'armée de terre bulgare qui se trouvait à Drama. Il a ignoré le danger devant l'exécution du devoir. Il a réussi, aussi, à revenir à Thassos sans perte.

Le sacrifice de soi est l'offre volontaire de la vie humaine en faveur d'un idéal supérieur ou au bénéfice d'autrui : on se sacrifie pour sa famille, ses enfants, sa Patrie, sa religion ou son idéologie. Il y a d'ailleurs des biens suprêmes pour lesquels il vaut la peine de mourir. Ce n'est pas un acte forcé ni un devoir. Le sacrifice de soi témoigne de la grandeur morale, de l'héroïsme d'une personne[278].

Dans sa lettre (source 38 page 131), le ministre de la Marine Kountouriotis exprime au lieutenant de vaisseau A.Moraïtinis sa profonde satisfaction

[278] Γκίκας Σωκράτης, *op.cit.*, σελίδα 65.

pour son action héroïque : la façon dont l'officier a volé pour sa mission contre le cuirassé Gœben prouve qu'il était disposé à tout perdre, même sa vie.

La persistance héroïque d'A.Moraïtinis durant la mission Gœben relève du sacrifice de soi. L'information de sortie des deux croiseurs, le 20.01.1918, par le détroit des Dardanelles a alarmé les Alliés et l'amiral britannique a donné l'ordre à toutes les forces navales et aériennes d'exécuter une attaque avec tous les moyens aériens contre les cuirassés « Gœben » et « Breslau » allemands. Durant le retour de Gœben au détroit des Dardanelles, des dizaines d'avions sous le commandement du lieutenant de vaisseau Moraïtinis l'ont pourchassé alors qu'à l'entrée du détroit arrivaient des torpilleurs turcs et une escadre d'avions de chasse allemands pour le couvrir. Un combat aérien féroce eut lieu et Moraïtinis abattit[279] deux avions allemands. Ensuite, par contre, son carburant étant épuisé, il a été obligé de retourner à Imvros[280] pour s'approvisionner en carburant et repartir immédiatement, faisant preuve d'un sacrifice de soi au champ de bataille pour affronter l'ennemi à nouveau. Exactement à l'endroit où se trouvait le Gœben, il a été attaqué par une escadre d'avions allemands et malgré cela, il a réussi à en abattre encore un d'entre eux. Pendant ce moment si critique, deux de ses mitrailleuses se bloquèrent alors que l'ennemi s'en aperçut immédiatement et l'attaqua en causant de grands dégâts au moteur de l'avion de Moraïtinis. Lui, avec son avion perforé, réussit à rentrer encore une fois à Imvros pour changer d'avion et, ignorant le danger, il retourna sur les lieux du combat aux Dardanelles en cherchant l'ennemi. En même temps, il recevait de violents tirs de l'artillerie côtière. Son sacrifice de soi durant cette mission confirma les raisons pour lesquelles but attiré l'admiration des Grecs mais aussi des alliés.

L'exposé du Capitaine de brevet F.R.Scarlett, (source 44 page 131), présente en effet cette attaque des alliés où l'héroïsme de Moraïtinis va jusqu'au sacrifice : lorsque ses mitrailleuses sont tombées en panne pendant le combat et même s'il avait peu de chance de s'en sortir sous une grêle de traits violents, il a su réparer à la hâte une des mitrailleuses et continuer à se battre. L'ennemi en a profité pour passer

[279] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 121.
[280] Île qui est située au nord de la mer Egée, à l'entrée d'Hellespont. Imvros et Tenedos, après la catastrophe de l'Asie Mineure, par le traité de Lausanne le 24 juillet 1823, ont été accordées à la Turquie.

à l'assaut et le frapper. Défiant la mort, l'aviateur grec a réussi à rentrer à Imvros[281], le moteur en panne, puis à retourner à la bataille[282]. Il n'a point hésité à mépriser le danger lorsqu'il a reçu des balles, et, l'avion percé, il est rentré une deuxième fois à Imvros qu'il a encore quitté pour se jeter dans le combat[283]. Il est rentré sans même penser aux renforts qui seraient éventuellement arrivés, ce qui atteste qu'il pensait plus à l'issue du combat qu'à sa vie.

La nation grecque n'a, d'ailleurs, jamais mesuré aucun danger, aucun sacrifice[284] lorsque l'esprit, l'avenir, la poursuite historique de la race étaient en jeu.

Dans son rapport, le Commandant de l'escadron de chasse 531, le sous-lieutenant de cavalerie Alexandros Zannas, (source 29, page 131), se réfère à l'inadéquation des avions Farman de l'époque, à l'occasion d'un incident survenu au pilote Pèlerin et à lui-même qui faisait fonction d'observateur. Lors de la mission contre Hudovo, les bombes improvisées qu'on larguait littéralement avec les mains, se sont coincées sur l'avion et l'explosion aurait été certaine si A.Zannas n'était intervenu de façon acrobatique : il est arrivé à dégager les bombes en s'accrochant dans les airs. Il a bien surmonté la difficulté et sa peur d'acrobaties de ce genre et, essayant même deux fois, il a réussi à sauver l'avion et leur vie. Zannas a réussi avec le sacrifice de soi à dépasser ses peurs, quand lui-même ne pensait jamais qu'il allait réussir. Cette entreprise hasardeuse dans laquelle il s'est témérairement engagé atteste clairement de son indifférence pour sa propre vie, son devoir de patriote lui ayant commandé d'agir ainsi.

Selon Dimitrios Aliprantis, *c'est le sentiment indomptable du patriotisme qui fait qu'un civil souhaite tout offrir de grand cœur à sa Patrie, même s'il doit faire le sacrifice de sa vie[285]*.

La notion de sacrifice de soi durant la 2ème Guerre Mondiale est décrite dans la source 7 (page 131), non seulement de la part des aviateurs, mais aussi

[281] Îlot des Sporades qui, avec Ténédos, appartient actuellement à la Turquie. Plusieurs Grecs y habitaient autrefois alors qu'à présent ils constituent une infime minorité.
[282] Voir l'analyse de la source précédente.
[283] Καισάρου-Πανταζοπούλου Τριανταφυλλιά, *op.cit.*, σελίδα 45.
[284] Αλιπράντης Ν. Δημητρίου, *op.cit.*, σελίδα 55.
[285] Αλιπράντης Ν. Δημητρίου, *op.cit.*, σελίδα 38.

du personnel technique de toutes les spécialités de l'unité 20 02[286]. Ces techniciens ont fait d'énormes et consciencieux efforts[287] pour parvenir à l'efficacité parfaite des escadres, travaillant dans des conditions difficiles même durant la nuit, afin de réparer les pannes des avions qui ne fonctionnaient plus. Ils faisaient preuve, également, au travers de leur zèle pour réparer les pannes le plus rapidement possible, d'un sacrifice de soi[288] réel, car les aéroports étaient attaqués très souvent par l'aviation ennemie et soit ils perdaient la vie, soit ils devaient constamment affronter des dangers. Pour mieux comprendre le sacrifice de soi de ces personnes, nous devons prendre en compte le grand manque de moyens (pièces de rechanges, matériel, etc.) ce qui rendait leur travail plus complexe.

Dans la même source 7 (page 131), est présenté le sacrifice de soi du sous-lieutenant de l'armée de l'air observateur Voutsinas Dimitrios le 22/4/1941 quand, au moment du décollage[289] du Henschel, le pilote du sous-lieutenant de l'armée de l'air G.Kytariolos, durant le déplacement sur la piste, s'est heurté aux débris d'un avion britannique et a pris feu. Le sous-lieutenant de l'armée de l'air Voutsinas, alors qu'il était blessé, faisant preuve de sacrifice[290] de soi, a réussi à faire sortir le malchanceux pilote de l'avion en feu. Le courageux Voutsinas l'a emmené immédiatement à l'hôpital où, neuf jours après, Kytariolos a succombé à ses blessures.

Dans la source 9 (page 131), le sacrifice de soi des aviateurs grecs de l'unité 24 24[291] est certifié, par les conditions dont ils exécutaient leurs missions. Ils volaient sur le territoire ennemi en exécutant leurs missions avec grand courage et volonté. Ils risquaient leur vie dans des régions militaires inconnues. Ils ne bénéficiaient pas d'une couverture aérienne alliée et constituaient alors une proie facile pour les avions de chasse ennemis qui les pourchassaient avec rapidité et souplesse. La protection que leur offrait leur armement à l'intérieur de l'avion était

[286] Coopération militaire de Bombardements Nocturnes.
[287] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 287.
[288] Voir l'analyse de la source 7 pages 67-68, 104-105 et de la source 9 page 123 et annexes pages 299, 314.
[289] Afin d'être transféré d'Agrinio à Argos en évitant ainsi une autre attaque aérienne par les Allemands qui aurait des résultats catastrophiques.
[290] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας,* τόμος Δ, Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων, Αθήνα 1997, σελίδα 59.
[291] Le 4ème Escadron de la 2ème Escadre d'Observation, 4/2 était administrativement affilié à l'Équipe des Divisions.

inexistante. Une mitrailleuse pour le pilote, qui était en très mauvais état, et une autre pour l'observateur qui était soi-disant dans un meilleur état, mais qui était placée sur une base très ancienne la rendant difficile d'utilisation surtout durant une attaque. À tout cela nous pouvons donc ajouter l'ancienneté des avions, qui volaient surchargés de bombes, à des vitesses lentes, atteignant les 130/140 km/h, sans souplesse. Ils atterrissaient sur des territoires totalement impropres. Toutes ces conditions rendaient clairement les missions des aviateurs très dangereuses pour eux. Ils se dirigeaient directement vers la mort ou la victoire. Ils savaient très bien comment était la situation et, malgré cela, ils partaient volontairement au sacrifice pour libérer leur Patrie.

Durant l'occupation allemande, la nuit du 6 avril 1941, en Grèce, à cause de l'obscurité des endroits publics, le couvre – feu donnait aux villes un nouvel aspect, discret. Et chacun pensait que là-haut, en ce moment même, avait lieu une cérémonie tragique, le sacrifice[292] du sang.

Dans la source 10 présente (page 131), à travers l'ordre du jour urgent du Commandant de la 3ème Administration Militaire Supérieure (AMS) Politis Ilias, sont honorés les officiers et les sous-officiers de la 22ème Escadre de Chasse, entre autres, pour leur courage devant la mort quand ils attaquaient un ennemi supérieur en nombre. Dans tous les cas, leurs actes étaient caractérisés par un esprit de sacrifice de soi. Dans le même ordre, le Commandant en question honore aussi le sous-lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos pour son brillant exploit lors de l'abattement de l'avion ennemi par éperonnement, réussissant ainsi à faire preuve de sacrifice de soi et de courage. Mitralexis, après un combat aérien avec un avion de chasse italien, s'est aperçu qu'il ne disposait plus de munitions. Ainsi, il attaqua avec un réel sacrifice de soi avec la seule arme qui lui restait contre l'ennemi, son avion, à une altitude de 7000 pieds.

Il est certain que cet acte peut être caractérisé seulement par abnégation, sacrifice de soi et héroïsme. Le sentiment de protection pour sa propre vie était inexistant face à sa volonté d'abattre l'avion ennemi, symbole de l'attaque contre sa Patrie.

Dans la source 32 (page 131), nous voyons en détail le sacrifice de soi de la source précédente du sous-lieutenant de l'armée de l'air – pilote PZL de la

[292] Τερζάκης Άγγελος, *op.cit.*, σελίδα 87.

2ème EC, à travers le récit du colonel d'aviation Kougioufas Anargyros. L'escadre a reçu l'ordre, le 2 novembre 1940, du décollage de 6 avions de chasse PZL de l'aéroport de Mikra à Thessalonique qui se trouvait en garde pour chasser 15 avions italiens qui bombardaient la ville de Thessalonique. Les aviateurs rivaux se sont rencontrés sur la région de Langada et ils ont tiré sans cesse. Le nombre double d'avions italiens prouvait déjà le sacrifice de soi des aviateurs grecs. Mais l'acte extrême du pilote lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos dépasse en grandeur chaque acte précédent de sacrifice de soi. Le PZL dans lequel était à bord Mitralexis se battait avec férocité contre un bombardier italien jusqu'au moment où ses munitions furent épuisées. Mais lui n'a même pas pensé à partir pour éviter de se faire abattre au moment présent où il ne disposait plus de munitions. Au contraire, en accélérant, il attaqua et perfora[293] avec sacrifice de soi la queue de l'avion italien avec son hélice. L'objectif d'abattre l'avion ennemi a été plus important que la protection de sa propre vie. En se trouvant dans une situation très difficile sans munition, la seule solution pour abattre l'avion ennemi était l'avion dans lequel il était à bord. L'avion italien tomba en tourbillons tandis que Mitralexis suivait la chute de l'avion et des parachutistes italiens.

Le sacrifice de soi de Mitralexis a été monumental. Il a constitué l'exemple d'héroïsme et de sacrifice[294] de soi pour les Grecs mais aussi pour les Italiens qui ont exprimé leur appréciation et leur admiration pour lui.

Selon Marc Terrade, *le sang des Martyrs et des Héros offre un récit fidèle des pérégrinations, souvent très pénibles, de la petite bande jusqu'au jour fatal du 13 à 26 octobre 1904, où Pavlos Mélas périt, lors d'un accrochage qui aurait pu être évité, dans le petit village qui porte aujourd'hui son nom. La nouvelle de sa mort suscita une émotion considérable en Grèce où tout travail cessa et où, à travers tout le pays, les cloches retentissèrent en son honneur. Désormais, le problème macédonien était devenu un problème national en Grèce. Par son sacrifice[295] délibérément consenti, Pavlos Mélas a «réveillé» les Grecs. Les gouvernements grecs successifs allaient désormais s'impliquer beaucoup plus ouvertement dans le combat macédonien.*

[293] Photo 8 dans les annexes, page 417.
[294] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 196.
[295] Terrade Marc, *Le drame de l'hellénisme Ion Dragoumis (1878-1920) et la question nationale en Grèce au debut du XXe siècle,* Éditions l'Harmattan, Paris : 2005, 115 p.

Dans la source 12 (page 131), le colonel de l'aviation Tilios Stergiou (C.S.A.A.), par l'ordre général présent, souligne aux aviateurs qu'ils ne doivent pas voler si bas afin de ne pas mettre en danger leur précieuse vie et éviter l'abattement et l'atterrissage forcé des quelques avions qu'ils possédaient. Pour que le commandant en question donne cet ordre, cela signifiait que le danger d'être attaqué par des moyens antiaériens terrestres était très grand alors que les pilotes avaient l'habitude d'ignorer la peur pour leur vie en prenant des risques, afin de collecter des informations plus importantes au travers des missions de reconnaissance à basse altitude. Le sacrifice de soi dont ils faisaient preuve était pour eux un acte de devoir quotidien et la mort ne les effrayait pas.

Avec des avions peu nombreux et parfois inférieurs en vitesse à ceux des adversaires, l'aviation grecque a fait preuve d'un immense courage et d'un grand esprit de sacrifice[296].

La source 14 (page 131), est une citation honorable par le Commandant de l'Aviation du 2ème CM, lieutenant-colonel de l'armée de l'air Ismailakos Charalambos au Commandant de la 2ème Escadre d'Observation, capitaine d'aviation Koutsoukos Ilias, entre autres, pour le sacrifice de soi dont il a fait preuve sur le champ de bataille durant la mission de reconnaissance et le bombardement de la 3ème division des Alpinistes «Julia», le 23/11/40. Le capitaine d'aviation Koutsoukos a personnellement dirigé une équipe de trois avions dans la région de Samarina en pénétrant en territoire ennemi qui présentait des anomalies au sol (falaises, gorges, forêts), afin de procéder à un bombardement réussi contre le bataillon ennemi. Bien évidement, il a descendu son altitude à 220m, en ignorant le risque pour sa propre vie, car il était attaqué constamment par les forces ennemies terrestres et volait à bord d'un avion très ancien. Il a réussi à bombarder l'ennemi à une basse altitude et a collecté d'importantes informations pour leur poste militaire à terre.

Pour tout cela, dans la source présente, son courage et son sacrifice de soi sont soulignés.

[296] Lormier Dominique, *op.cit.,* 175 p.

Dans la source 22 (page 131), le commandant de l'armée de l'air Koutsoukos Ilias présente le sacrifice de soi dont ont fait preuve les aviateurs grecs de l'escadre indépendante 20 02[297] en participant à des missions dans des conditions particulières. Ces conditions étaient les suivantes : – absence d'équipement de défense sur les avions Bréguet XIX avec lesquels ils effectuaient leurs missions alors qu'ils volaient à une altitude très basse et qu'ils n'étaient pas souples. – Manque total de protection de la chasse alliée. – Manque de pièces de rechange pour un avion militaire comme, par exemple, des machines de tirs pour bombardement alors que les radios, qui existaient, étaient très anciennes (téléfunken). Le personnel aérien n'avait aucune confiance dans ce type d'avion qui ne leur offrait aucune protection. Chaque fois, le fait de monter à bord de cet avion était très désagréable, surtout sans la protection de la chasse alliée. L'emplacement de Pinde, là où ils exécutaient leurs missions d'observation, était montagneux, avec un sol rugueux et boisé, qui les rendait très dangereuses. Enfin, le manque de territoires qui ont pu servir d'aéroports auxiliaires était problématique. Toutes ces conditions existaient durant les missions de la 2ème escadre indépendante d'observation mais, malgré tout, les aviateurs volaient pour accomplir leurs missions même si leur retour était incertain. Ainsi, le 23/11/40, (source 14, page précédente), Koutsoukos et Karakitsos ont exécuté des vols d'enquête et de découverte de la division *Julia* après avoir pénétré sur le territoire ennemi à basse altitude et, après avoir fait preuve d'un grand sacrifice de soi, ils ont eu la chance de rentrer à la base sans perte.

Le 4/11/40, l'avion n° S418, (dans la même source page 132), ayant à bord le pilote – capitaine d'aviation Koutsoukos Ilias et l'observateur sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos Dimosthenis, après un combat aérien féroce dans la région de Samarina, sur la ville de Distratos, est resté sans commande à cause du bris de l'altimètre. Avec sang-froid, les aviateurs en question ont attaqué l'ennemi alors qu'une fuite de carburant[298] d'eau et d'huile de moteur était apparue à cause d'une balle tirée par l'ennemi. Durant cette mission, ils ont dû effectuer un atterrissage forcé dans la région de Siatista, le sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos ayant été blessé. Malheureusement, durant cette mission, les aviateurs de

[297] 2ème Escadre d'Observation de la Coopération Militaire.
[298] Voir dans les annexes à la page 346.

l'avion n° S416, que nous allons analyser plus bas dans le chapitre *« sacrifice de soi*[299] *par la mort »*, n'ont pas eu la même chance.

Le sens du sacrifice de soi se présente durant le Combat de Marathon en 490 av.J.C, quand quelques Athéniens et quelques Platéens, sous le commandement de Miltiadis, ont dû affronter les innombrables Perses. *En revanche, pour les Grecs, Marathon représente une double réalité : d'une part, un succès militaire incontestable puisque le corps expéditionnaire débarqué sur la plage et installé dans la plaine de Marathon fut repoussé et forcé à rembarquer; d'autre part, un souvenir mémorable, un haut fait héroïque appelé à connaître un retentissement unique, sur le moment même et dans les années qui suivirent. L'ensevelissement des Athéniens et des Platéens sur le champ de bataille même est un honneur exceptionnel, motivé selon Thucydide par la vaillance extraordinaire dont les combattants avaient fait preuve à cette occasion*[300].

Dans la source 28 (page 132), le commandant de l'armée de l'air Sakkis prouve le sacrifice de soi des aviateurs grâce à sa description durant la mission du bombardement de Pogradec[301] en novembre – décembre. Quatre bombardiers grecs sont partis pour aller exécuter la mission de bombardement quand des nuages denses et la neige les ont empêchés de retrouver les cibles ayant pour conséquence que l'avion en tête de la mission a reconduit les trois autres en formation à la base. Mais un des avions ayant à bord le sous-lieutenant de l'armée de l'air Stratis, l'adjudant de l'armée de l'air Iconomou et le sergent de section Gatzios a quitté la formation et, avec un grand sacrifice de soi[302], ces aviateurs ont retrouvé la région de la cible et réussirent leur mission. Le détachement de la formation était très risqué mais les aviateurs grecs ont ignoré la mort et ont continué pour l'accomplissement de la mission. Pour leur grand sacrifice de soi, ils ont été honorés de la Décoration du Mérite.

Leurs plus grands ennemis étaient les conditions météorologiques car ils exécutaient des vols dans le froid et la neige, dans les nuages, pendant plusieurs minutes, avec une visibilité réduite[303] et sans appareil, à part le tachymètre, l'altimètre

[299] Page 150.
[300] Ducrey Pierre, *op.cit.*, page 78.
[301] Ville de l'Albanie du sud-est.
[302] Les bombardiers isolés étaient une proie facile pour la chasse ennemie.
[303] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 234.

et l'heure. Le fait de voler à bord de ces avions pour des missions sans la protection de la chasse était par lui-même un acte de sacrifice de soi. Surtout quand un avion se détache de la formation sous ces conditions pour aller exécuter sa mission.

Dans la même source 28 (page 132), à travers la description de l'approvisionnement de la 32ème escadre de bombardement avec 6 avions Blenheim d'ancien type, apparaît le sacrifice de soi des aviateurs qui étaient à bord afin d'exécuter avec succès les missions de bombardement. Ces avions avaient une partie avant plus courte que les précédents et étaient connus sous le nom de « bec court ». Ils limitaient énormément les mouvements du bombardier durant l'exécution des missions alors qu'ils volaient plus lentement que les précédents, constituant une cible facile pour la chasse ennemie. Mais plus grave était le fait qu'ils ne disposaient pas d'issue de secours sous le fuselage et l'abandon de l'avion en cas d'urgence était très dangereux[304]. Les aviateurs grecs volaient, malgré tout, à bord de ces avions, étant conscients du danger, priant Dieu de ne pas avoir à abandonner l'avion car c'était la mort assurée. Leur nom était « corbillard » et ce mot par lui-même prouve le sacrifice de soi de tous les aviateurs qui volaient à bord de ces avions.

Le rapport de la Division II mentionne que l'histoire militaire décrit rarement de tels exemples de sacrifice de soi, d'hommes qui risquent d'être enterrés d'un moment à l'autre sous la neige et qui gardent leur position[305].

Dans la source 30 (page 132), est présenté le sacrifice de soi du sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos, quand, le 2/11/40, un commandant est arrivé du 2ème Corps de l'Armée à la 2ème Escadre de Coopération Militaire et a dit aux aviateurs: *«Alors, que se passe-t-il ici ? Vous effectuez des missions de reconnaissance et vous n'êtes pas capables de trouver d'où viennent les Italiens ?»* Le Commandant a blessé tous les hommes. Mais, seul Karakitsos a réagi avec courage. Il a décidé soit de les retrouver soit de ne plus jamais rentrer à la base. Même si l'enthousiasme de tous pour affronter l'ennemi était grand, ils n'ont pas pu ignorer le risque de leur vie. Karakitsos, dès le début de la guerre, a fait preuve de sacrifice de soi en recherchant la débâcle de l'ennemi[306] ou la mort. Évidemment, il a réussi à découvrir la Division *Julia* et a ensuite attaqué avec d'excellents résultats.

[304] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 271.
[305] Τερζάκης Άγγελος, *op.cit.*, σελίδα 152.
[306] Voir analyse de la source aux pages 71-72 et 106-107.

Selon Terzakis, dans la guerre en cours, les troupes grecques resteront pour se battre sans remplacement en mourant de froid, alors que les Italiens changeront tous les quinze jours. La résistance de l'armée grecque dans les montagnes de l'Albanie, résistance à la fatigue, aux difficultés, à la famine, le manque d'habits qui touche aux limites de la souffrance, est mise à rudes épreuves. Ceci ne doit pas être oublié par les générations futures[307].

Dans la source 34 (page 132), nous voyons l'extension du sacrifice de soi de la source 30 précédente de l'observateur, le lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos, à travers la description de son rapport. Le 4 novembre 1940, le sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos comme observateur et le capitaine d'aviation Koutsoukos comme pilote, sont chargés, à la tête de trois bombardiers, de pilonner la division *Julia* dans la région de Distratos, là où ils l'avaient découverte deux jours auparavant. Soudainement, 4 avions de chasse italiens apparaissent, volant à plus haute une altitude qu'eux et se dirigeant vers le village de Paliosseli où un combat aérien féroce avait lieu. Deux des avions de chasse ennemis s'approchent de l'avion de Karakitsos et de Koutsoukos par l'arrière et détruisent la *« queue »* de l'appareil alors que les deux autres les attaquent par l'avant. Karakitsos tire avec sa mitrailleuse mais la tourelle (base de la mitrailleuse) se bloque soudainement. Il sort alors une partie de son corps de l'avion sans prendre en compte le danger et continue à tirer. Il tirait sans arrêt jusqu'à ce que la réserve de ses munitions s'épuise. Avec le risque d'être abattu par les avions de chasse, Karakitsos essaye de changer sa réserve mais elle était coincée entre les parois en bois ne pouvant la débloquer. Les deux aviateurs grecs, avec grand sacrifice de soi et malgré leur position défavorisée (1 : 4), gardent leur position et continuent à se battre dans un combat inégal. Karakitsos tire son arme – le seul moyen qui lui restait et continue à tirer. Il tire jusqu'au moment où une des balles de l'ennemi trouve sa cible, sa jambe, et le blesse. Sa pensée, même dans ce moment difficile, était que leur bonne chance avait fait que lui seul soit blessé et non le pilote pour pouvoir rentrer à la base et être sauvés. Ces avions en particulier, de la 2ème escadre de Coopération Militaire Bréguet, étaient très anciens et, en combat avec des avions modernes, étaient très dangereux. Les aviateurs en question avec

[307] Τερζάκης Άγγελος, *op.cit.*, σελίδα 116.

héroïsme volaient à bord de ces avions pour aller affronter les avions modernes ennemis.

Le peuple révolté affrontait avec sacrifice[308] *de soi les troupes armées de l'occupation qui dépassaient les 300.000 hommes. Ils se battaient et sacrifiaient leur vie pour la conquête de la liberté. À part les 360.000 Grecs qui sont mort à cause de la famine, 43.000 patriotes ont été exécutés par les Allemands et les Italiens et 25.000 par les fascistes Bulgares.*

Ensuite, nous allons étudier et analyser le sacrifice de soi des aviateurs avec, pour conséquence, leur mort. Cet esprit de sacrifice qui semble caractériser leurs actes, a également conduit à la perte de certains d'entre eux.

Durant la 1ère Guerre Mondiale, dans l'exposé du capitaine F.R.Scarlett, **(**source 1-2, page suivante), la mort d'Arguyropoulos est perçue comme une vraie perte pour l'armée de l'air. Le fait qu'il s'engageait dans des opérations militaires périlleuses dès ses toutes premières années d'apprentissage, défiant la mort, n'était pas une frasque de jeunesse mais plutôt la conscience du devoir qu'il devait remplir à l'égard de sa Patrie qui était de la défendre à tout prix contre l'envahisseur.

Même le Chef de la flotte de la Méditerranée de l'Est, Granville, exprime son profond regret pour la mort du brave porte-drapeau. Deux avions de type Henry Farman, accompagnés par un hydravion, ont décollé de l'aéroport de Thassos pour aller brûler les récoltes des greniers de la région de Sarisamban[309]. Après avoir exécuté avec succès la mission, durant leur retour à Thassos, un avion de chasse allemand de type Fokker apparaît. Devant l'avion de chasse, la formation de l'escadre s'est divisée alors que l'avion de chasse allemand s'est tourné contre l'avion d'Arguyropoulos. Le Fokker allemand atteignait 170 km/h alors que le Farman grec seulement 70 km/h. Devant ce combat inégal, l'observateur Psychas a ordonné à Arguyropoulos de baisser son altitude à 15 m au dessus de la mer afin de ne pas être en danger au cas où il serait attaqué par l'avion allemand par dessous à cause de sa grande vitesse.

[308] Ψυρούκης Νίκος, *op.cit.,* σελίδα 118.
[309] Aujourd'hui connu sous le nom de Chryssoupoli, constitue la capitale de la région de Nestos du département de Kavala.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SACRIFICE DE SOI

Ière GUERRE Mondiale

Sacrifice de soi qui conduit à la mort

- Le Vice-amiral, Chef de la flotte de la Méditerranée de l'est, exprime dans son rapport sa profonde tristesse à la mort de ce brave officier... (source 1, annexes page 284)
- Lors de la seconde attaque, il a abattu l'avion [...] Il a su retrouver l'officier porte-drapeau Arguyropoulos avec sa bouée de sauvetage intacte, le visage dans la mer [...] La mort d'Arguyropoulos constitue une vraie perte pour l'aviation. C'était un aviateur de compétence et réalisant des exploits héroïques. Profondément apprécié par ses collègues grecs et Anglais, il a contribué à la naissance et à la consolidation de sentiments amicaux... Thassos. (source 2, annexes pages 285-286)
- [...] On venait d'arriver au terme de notre mission lorsque l'ennemi est arrivé. Votre fils s'est mis en ordre de bataille mais malheureusement l'ennemi, plus rapide, a réussi à atteindre son avion qui n'était pas en état de combat. Votre fils et son observateur ont fait de leur mieux, luttant contre l'ennemi avec bravoure. Vu que ce dernier a été supérieur au niveau de l'armement, l'avion de votre fils a été anéanti et est tombé dans la mer… (source 21, annexes page 342)
- […] La perte des deux vaillants collègues Chalkias et Lazaris m'a fait de la peine mais c'est par la voie du sacrifice que les nations sont illustrées et glorifiées. (source 6, annexes page 290)
- [...] À mon grand regret, je vous informe que nous avons reçu un télégramme du Capitaine de brevet à Moudre qui annonce la mort de Spyros Hambas, enseigne de vaisseau 1ère classe, qui a été abattu en flammes, frappé au dessus de Nagaras par un tir de canons. Veuillez accepter l'expression de toute ma sympathie pour le décès de ce vaillant officier. (source 40, annexes page 406)

IIème GUERRE Mondiale

Sacrifice de soi qui conduit à la mort

- Durant la mission, le lieutenant de l'armée de l'air Giannikostas Konstantinos a été assassiné près du mont Morava... (source 13, annexes page 324)
- Vous avez gagné car, contre les chars d'assaut et les machines de l'ennemi, vous vous êtes opposés avec une volonté puissante. Chaque fois que vous écriviez sur les montagnes enneigées de l'Épire et de l'Albanie, l'épopée sanglante et glorieuse de la Grèce moderne, vos frères de la Marine Royale et l'Aviation Royale ajoutaient eux aussi, sur la mer et dans les airs, des pages en or, dans l'histoire de la Grèce. (source 17, annexes page 337)
- Conditions :a) absence d'équipement de défense de l'avion Bréguet XIX, b) vitesse faible et manque de souplesse, c) manque total de protection venant de la poursuite alliée, d) manque total de pièces de réserve, e) manque de confiance de l'équipage aérien dans cet avion (dysphorie de l'équipage car il n'était pas obligé de réaliser des missions de guerre avec des avions de ce type qui n'avaient ni sécurité et protection de poursuite), f) le territoire montagneux et boisé (région de Pinde) rendait difficile l'observation, g) manque de terrains d'atterrissage. (source 22, annexes page 349). L'avion S416 durant le combat aérien à 16 h, le 4/11/40, près de la région Skordei, 4 km ½ au S.E. de Samarina, a couté la vie à l'équipage qui fut carbonisé. Le réserviste aviateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Katassos Frédérikos et le réserviste bombardier, adjudant de l'armée de l'air, Sarvanis Alexandre qui était dans l'avion n'ont pas réussi à s'en échapper. (source 22, annexes page 346)
- Katsaros est rentré en annonçant qu'il avait rencontré une aviation de poursuite très puissante, qui les avait obligés, après surprise, à se disperser [...] Pour les autres, il a annoncé qu'il avait vu de la fumée provenant de l'un de nos deux avions. Ces deux avions ne sont pas rentrés, et ont été abattus [...] L'avion du lieutenant de l'armée de l'air, Sakellariou s'est écrasé à Zitsa en causant la mort de l'officier et l'avion du sergent de l'aviation, Papadopoulos s'est écrasé à Ioannina ayant pour conséquence la mort du sous-officier d'une balle dans la tête, par une mitrailleuse. (source 23, annexes pages 355-356)
- Sakellariou a fait pareil que moi, alors que Papadopoulos sans pouvoir nous avertir à cause d'un problème au R/T, s'est retrouvé dans un combat

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SACRIFICE DE SOI

Ière GUERRE Mondiale

Sacrifice de soi qui conduit à la mort

IIème GUERRE Mondiale

Sacrifice de soi qui conduit à la mort

aérien avec des avions de chasse ennemis qui volaient à une altitude plus élevée que la nôtre, que, nous n'avions pas vu à cause du manque d'expérience. Trois avions de chasse Fiat CR 42 nous ont attaqués, quand nous venions juste de commencer à attaquer la formation des bombardiers. Leur attaque a été focalisée sur l'avion du lieutenant de l'armée de l'air, Sakellariou, qui se trouvait derrière moi. Il a été attaqué et sans pouvoir réagir, il a été tué. L'avion s'est écrasé près du village Zitsa avec l'aviateur dedans [...] Quand je me suis approché, j'ai vu les Fiat ennemis en train d'attaquer un de nos avions P.Z.L. Ensuite, j'ai compris que c'était l'avion du sergent d'aviation, Papadopoulos. Le P.Z.L. était en train d'effectuer un tournant ouvert vers la gauche quand une mitrailleuse a touché la réserve de carburant et l'avion a pris feu. Le jeune sous-officier s'est écrasé en feu sur les montagnes de Ioannina. (source 31, annexes page 399)

- Durant la mission du 10/11/40, notre premier avion de l'escadre ayant pour équipage les lieutenants de l'armée de l'air, Maravellias et Kapsabelis et l'adjudant de l'armée de l'air, Sivropoulos a été abattu. Durant la mission du 14/11/40, notre deuxième avion de l'escadre ayant pour équipage les lieutenants de l'armée de l'air, Papageorgiou et Charalambous et l'adjudant de l'armée de l'air, Koulis a été abattu... (source 28, annexes page 385)
- [...] le 31/12/40, le dernier jour de l'an nous avons encore perdu deux de nos avions […] L'autre avion, ayant pour équipage le sous-lieutenant Hatziioannou et les adjudants Sotiriadis et Arapantzis, s'est perdu sur la cible. (source 28, annexes page 387)
- Mais il existe des exploits et de totales destructions que personne ne pourra décrire car ceux qui les ont accomplis les ont emportés avec eux pour toujours. Il s'agit des 17 décès honorés de l'escadre, ceux qui ne sont jamais rentrés à la base. La contribution de la 32ème escadre de bombardement, de l'escadre des Blenheim et les 17 morts, les 50 aviateurs tués durant cette période entre 1940-41, est très importante, la plus importante de notre Aviation. (source 28, annexes page 394)

Arguyropoulos, alors qu'il se trouvait à la merci de l'ennemi, essayait de l'éviter tout en gardant son calme. Mais l'avion de chasse ennemi avait d'autres plans. Il a préféré attaquer le Farman par l'arrière en lui détruisant la queue, blessant l'observateur et provoquant des dégâts à sa mitrailleuse. L'avion grec volait déjà très près de la surface de la mer et une deuxième attaque l'a abattu. La collision a été fatale pour le malchanceux porte-drapeau, qui n'avait pas encore terminé son entrainement sur les vols. Il a sacrifié sa vie sur l'autel de la Patrie dans un combat inégal.

Avec le sacrifice de soi du porte-drapeau Arguyropoulos, nous étudions des éléments donnés dans la lettre où Moraïtinis annonce la mort de l'aviateur à son père, (source 21, page 145). Nous constatons que le combat aérien était inégal, vu que l'ennemi était supérieur au niveau d'équipement : comment s'y prendre avec un avion ultra moderne, donc très rapide, comme le Fokker ? Arguyropoulos, pourtant, n'a pas reculé et a continué le combat avec son avion inapproprié en essayant de réussir du mieux possible. Son action a été très brave et le Corps dans lequel il servait a été profondément touché par sa mort. Son sacrifice a ému l'île de Thassos mais aussi toutes les unités grecques et britanniques. Sa mort a été la première dans la longue liste des aviateurs décédés dans cette guerre.

Selon D.Glinos, *les Grecs savent mourir pour la liberté, une liberté qui n'a jamais été accordée ni acquise mais toujours revendiquée depuis le temps de Marathon ou de Salamine*[310].

Dans la source 6 (page 145) qui suit, le ministre Kountouriotis exprime à Moraïtinis son désarroi pour la mort de ses deux collègues Chalkias et Lazaris. Il affirme pourtant que « *c'est par la voie du sacrifice que les nations sont illustrées et glorifiées*. »

Les deux aviateurs n'ont pas reculé devant le risque de cette mission : ils allaient voler au dessus d'une région parmi les mieux organisées de l'ennemi, semée de batteries, donc très dangereuse à cause des traits antiaériens[311]. L'escadre de Thassos avait pour mission de patrouiller sur les détroits d'Hellespont et de Constantinople. Ces patrouilles étaient exécutées consécutivement la nuit pour plus de sécurité par Moraïtinis, Chalkias, Meletopoulos, Lazaris et Konstantinou. Durant

[310] Γληνός Δημήτρης, *Τι είναι και τι θέλει το εθνικό απελευθερωτικό μέτωπο,* εκδόσεις Ρήγας, Αθήνα 1944, σελίδα 22.
[311] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 118.

une de ces patrouilles, les porte-drapeaux Chalkias[312] Ioannis et Lazaris Vartholomeos, en train d'exécuter une mission contre des cibles allemandes en plein territoire ennemi, se sont alors consciemment sacrifiés. Ils ont été attaqués par des tirs antiaériens et se sont retrouvés dans le territoire turc sans que personne ne puisse avoir d'informations positives sur leur sort. Leur mort a été caractérisée par le Secrétaire de la Marine, P.Kountouriotis, comme une perte nationale.

Dans la source 40, (page 145), le télégramme de condoléances que le vice-amiral chef de la mission anglaise F.Clifton Brown a envoyé au Ministre de la Marine Kountouriotis, annonce la mort de l'enseigne de vaisseau 1ère classe Spyros Hambas. Le 8 janvier, pendant l'attaque contre Gœben accosté à Nagaras, l'officier a été mortellement blessé : volant à 150m au dessus du cuirassé, il a été frappé par les batteries installées à l'Hellespont et il est descendu en flammes à Nagaras. Il a pourtant contribué à l'issue de cette opération et c'est ce qui a prévalu contre sa vie.

Dans tout renversement où l'héroïsme se révèle, sans que celui-ci prenne nécessairement des dimensions historiques précises justifiant le sacrifice[313], cet esprit est engendré par une grande vertu, la vaillance.

Le sens du sacrifice de soi des aviateurs de la 2ème Guerre Mondiale est présenté, également, à travers leurs actes extrêmes. Les avions, même s'ils sont plus modernes que ceux de la 1ère Guerre Mondiale, ont clairement des manques qui, en combinaison avec les difficiles conditions météorologiques, conduisaient les aviateurs à la mort. Malgré cela, les pilotes, ayant comme priorité le devoir, exécutaient ces missions, caractérisées de sacrifice de soi.

Ainsi, dans la source 13 (page 145), est présenté le sacrifice de soi du capitaine d'aviation Giannikostas Konstantinos de la 22ème escadre de chasse, quand, le 18 novembre 1940, l'Aviation de Reconnaissance a exécuté des missions pour le bénéfice de l'armée à Arguyrokastro, l'action de l'Aviation de Chasse a été

[312] En 1912-13, il a rejoint le Corps Aérien comme volontaire où il a été honoré pour son courage et son hardiesse. Ensuite, il étudie à l'École d'Aviation d'Étampes en France, obtenant le diplôme de pilote aviateur. Il a également été entraineur aux Écoles d'Aviation, de l'armée et de la Marine.
[313] Φραγκουδάκη Άννα, *Τι είναι η πατρίδα μας;,* έκδοση Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1997, σελίδα 366.

très importante. L'opération la plus importante, du point de vue de l'action aérienne, a été le combat aérien sur le mont Morova où 5 avions grecs P.Z.L. de la 22ème et de la 23ème escadre de chasse ont affronté des avions de chasse et des bombardiers italiens.

Dans ce combat aérien, a également participé le capitaine d'aviation Giannikostas Konstantinos de la 22ème escadre de chasse afin de renforcer la 23ème EC, qui a été honoré dans le passé pour son courage et son sacrifice de soi. À cet endroit, sur Morova, il a participé à un combat aérien féroce, quand son avion, un P.Z.L (D.136), a été attaqué par un avion de chasse ennemi, causant sa mort tragique.

Pour les exploits des aviateurs grecs, le général en chef Papagos, dans l'ordre du jour du 20 novembre, a exprimé son appréciation envers les équipages de l'Aviation grecque par les mots suivants : *Commandants de commandements de bombardements et de chasse, Commandants des escadres et de tout équipage des unités de l'air combattant contre un ennemi démesuré, je félicite, en donnant cet ordre, ma profonde appréciation pour le sacrifice de soi, le courage, l'abnégation et l'importante aide envers les troupes héroïques combattantes. J'espère en la continuité des exploits héroïques vers le rejet final et la gloire courageuse pour l'aviation grecque*[314].

Dans la source 17, (page 145), les actes sanglants de sacrifice de soi des aviateurs grecs sont décrits à travers l'ordre du jour du roi de la Grèce, Georges II, le 17 mars 1941. En se référant aux combats victorieux de l'armée de terre, durant la guerre gréco-italienne, aux combats en Épire et en Albanie qui ont constitué l'héroïque épique albanais, le roi de la Grèce ajoute les importants actes de sacrifice de soi de la Marine et de l'Aviation qui ont taché de sang les montagnes enneigées albanaises. En se battant pendant quatre mois et même plus contre un ennemi supérieur en nombre, sous des conditions météorologiques et de terrain difficiles, les aviateurs et les autres ont mis en avant leur dynamisme, leur courage et leur bravoure.

Selon la source présente du jour, les aviateurs grecs connaissaient bien les risques qu'ils devaient affronter, les faiblesses des avions qui les conduisaient souvent à la mort mais, malgré tout, ils continuaient à se battre en glorifiant leurs ancêtres. Leur sang dans le conflit albanais a été la confirmation de leur grand

[314] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 223.

sacrifice de soi pour la libération de la Patrie, qui inspire chaque conscience grecque, en la conduisant comme un maitre à des actes futurs similaires.

Constantin Paparrigopoulos[315] se réfère dans *L'Histoire de la nation grecque au sacrifice des Souliotes*[316]. Dans les évènements de cette guerre, on tient compte du sacrifice des femmes souliotes, (qui a contribué au thème de nombreuses chansons), lesquelles, après avoir été encerclées par les turcs sur le rocher de Zalongos, ont préféré jeter leurs enfants dans le vide pour qu'ils ne tombent pas entre les mains des ennemis et ensuite se sont jetées aussi du haut des remparts. Tout cela sans pleurs et larmes, mais avec des chansons et des danses.

Les aviateurs grecs même s'ils savaient que la fin de la Grèce était proche, ont continué à se battre dans un combat inégal qui touchait le sacrifice de soi.

La source 22, (page 145), présente les conditions difficiles[317] sous lesquelles se battaient les aviateurs de l'escadre d'observation 20 02. Les avions ne disposaient pas d'équipements de défense. Durant les missions, ils volaient à très basse altitude et ils n'étaient pas souples alors que la protection de la chasse alliée était absente. De plus, les pièces de rechange qui devaient faciliter ou sauver l'avion dans des missions difficiles n'étaient pas disponibles. Les aviateurs eux-mêmes n'avaient pas confiance dans les avions au sein desquels ils volaient. Ils volaient sur les régions, comme par exemple à Pinde, qui étaient montagneuses, inaccessibles et boisées et les aéroports auxiliaires n'existaient pas.

Tous ces éléments conduisaient les aviateurs grecs à des actes extrêmes, des actes de sacrifice de soi. Ainsi, le 4/11/40, après un ordre de bombardement – détonation urgent de la Division *Julia* sur la région de Samarina, l'Aviation grecque a envoyé trois Bréguet XIX de l'escadre d'observation 20 02 afin d'aider le 1er régiment de cavalerie sous le commandement du capitaine de cavalerie Azoros III, qui était sous la pression des divisions militaires italiennes tandis qu'il se trouvait dans une situation difficile. L'avion en tête de la mission était celui du pilote

[315] Παπαρρηγόπουλος Κωνσταντίνος, *op.cit.,* τόμος 15, βιβλίο 16ο, σελίδα 304.
[316] Peuple grec de l'Épire qui a réalisé des combats glorieux pour l'indépendance de la nation grecque sous domination ottomane.
[317] Voir analyse de la source 22, pages 52-53.

capitaine d'aviation Koutsoukos et de l'observateur sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos[318] qui a mené la mission à un grand succès.

Malheureusement, l'avion S416, un des trois avions qui exécutait la mission n'a pas eu la même chance. Le pilote Katassos[319] Frédérikos et l'observateur Sarvanis Alexandre, une fois après avoir volé avec les deux autres avions à basse altitude au travers des ravins et jeté leurs bombes, ont commencé à tirer sans arrêt infligeant la mort aux alpinistes italiens. 4 avions de chasse italiens de type Fiat sont apparus et un combat aérien féroce a eu lieu. Les avions Bréguet grecs ont combattu avec zèle dans un combat inégal, jusqu'au moment où les tirs des Fiat ont touché l'avion du sous-lieutenant de l'armée de l'air Katassos, qui a pris feu et a commencé à perdre de l'altitude pour finalement s'écraser. Les deux aviateurs ont trouvé une mort tragique. L'État-major général a honoré Katassos avec la Croix du Pilote et Sarvanis avec la Médaille du Pilote car « *dès le début des opérations, ils ont participé et exécuté des missions de guerre en faisant preuve de grand courage et de sacrifice de soi*[320]*... ».*

La source 23 (page 145), sera étudiée de façon combinée avec la source 31 (pages 145-146) à cause du fait qu'elles concernent le même événement militaire, tout en se complétant l'une l'autre. Le 2 novembre 1940, le lieutenant de l'armée de l'air Sakellariou, chef de l'escadron de trois P.Z.L. de la 21ème escadre de chasse, a décollé de l'aéroport de Trikala – Vassiliki[321], ayant comme mission de couvrir la VIII Division. La mission était très difficile et les aviateurs des P.Z.L. savaient très bien que leurs avions ne pouvaient pas voler plus d'une heure. En connaissant donc les capacités des avions, ils savaient que s'ils participaient à un combat aérien, ils se battraient jusqu'aux limites du temps. Quand, alors, ils sont arrivés sur le front et ont vu les avions de chasse tirer sur les positions de la VIII Division, même s'ils savaient qu'il n'y avait aucun espoir, ils ont pris la décision commune de se sacrifier héroïquement. Avec courage, ils ont attaqué les avions de chasse italiens et sont entrés dans un combat dramatique et inégal.

Les Italiens ont été surpris par l'attaque féroce des avions grecs moins nombreux et faibles alors que les soldats de la VIII Division regardaient avec

[318] L'analyse de la mission de l'avion S418 se trouve dans les pages ci-dessus 140-141.
[319] Pages 314 et 346 des annexes.
[320] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 206.
[321] Kalambaka.

admiration, d'en bas, le combat et le sacrifice de soi dont les aviateurs grecs faisaient preuve. Trois avions Fiat italiens ont pris feu et se sont écrasés sur les montagnes alors que deux des trois P.Z.L. ont eu la même finalité.

Sakellariou, en suivant Katsaros à l'attaque contre les bombardiers ennemis, n'a pas vu les trois avions de chasse qui volaient à une altitude plus élevée. Les Fiat ont lancé une attaque contre le troisième P.Z.L., celui de Papadopoulos, qui, sans pouvoir prévenir les deux P.Z.L. alliés, à cause d'une panne de radio, a dû les combattre seul. Ensuite, ils se sont focalisés sur l'attaque contre le lieutenant de l'armée de l'air Sakellariou Ioannis, lequel a vu son avion touché et s'écraser finalement près de Zitsa. Le sous-lieutenant de l'armée de l'air Katsaros Ioannis a réussi à se sauver en tombant en tourbillon. La cible suivante des Italiens était le sergent d'aviation Papadopoulos qui a reçu une balle dans sa réserve de carburant, a pris feu et s'est finalement écrasé sur les sommets de Ioannina. Pour leurs actes héroïques et leur sacrifice de soi, le lieutenant de l'armée de l'air Sakellariou Ioannis a été promu au grade de capitaine d'aviation et a été honoré après sa mort par la Croix du Pilote alors que le sergent d'aviation Papadopoulos a été promu au grade de sergent de section et a été honoré par la Médaille du Pilote.

Le même soir, les aviateurs italiens ont transmis aux aéroports d'Albanie, l'information concernant le combat aérien bouleversant ainsi que l'héroïsme téméraire des aviateurs grecs en disant : *« ils sont fous! On dirait qu'ils veulent tous se suicider*[322] *»*.

Dans la source 28 (page 146), durant le vol de reconnaissance au nord-est de Kelsire[323], le 11/11/40, un Blenheim grec de la 32ème escadre de bombardement, ayant à bord le pilote capitaine d'aviation Maravelias Fotis et l'équipage, l'adjudant de l'armée de l'air Sivropoulos Athanassios et le capitaine d'aviation Kapsabelis Ioannis, a rencontré des avions de chasse italiens de type CR42, de la 150ème escadre aérienne autonome. Un combat féroce a eu lieu mais nous ne disposons pas suffisamment d'informations du côté grec.

Malgré cela, selon les sources[324] italiennes, l'avion grec a été touché par les tirs de l'avion de chasse italien ayant à bord le capitaine d'aviation G.

[322] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 193.
[323] Région située près de Poligrade.
[324] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 213.

Scarpetta et s'est écrasé, causant la mort de son équipage. L'aviation grecque les a promus pour leur bravoure au grade supérieur et a honoré Maravelis et Kapsabelis de la Décoration en or du Mérite, ainsi que Sivropoulos avec la Décoration en Argent stipulant : *« …ils sont tombés combattant comme des héros, durant l'exécution du devoir envers leur Patrie, faisant preuve de courage et d'un magnifique esprit de sacrifice de soi ».*

Le 14 novembre 1940, dans la même source, (page 146), un ordre a été donné par le Commandement Supérieur de l'Aviation, afin de bombarder les deux aéroports de la ville de Koritsa, au nord et au sud, qui constituaient la base ennemie la plus importante, afin de prendre la ville de Koritsa suite à une attaque générale de l'armée grecque. Six avions Fairey Battle de la 33ème et sept Blenheim de la 32ème escadre de bombardement prirent en charge l'opération et à 9h45, ils exécutèrent la mission avec succès.

Des incendies, des explosions et de la fumée envahissent les installations de l'aéroport, certifiant le succès de la mission. Dix avions italiens s'écrasent sur le sol alors que les autres ont subi de graves dégâts. Le même jour, a été demandé par un ordre, la répétition de l'opération ayant pour but la destruction totale du terrain d'atterrissage et des installations de l'aéroport sud de Koritsa. Durant cette attaque, le Blenheim B.254 de la 32ème escadre de bombardement ayant à son bord les lieutenants de l'armée de l'air Papageorgiou Dimitris, Charalambous Stamatis et l'adjudant de l'armée de l'air Koulis Konstantinos, reçut des tirs venant de l'artillerie antiaérienne et a finalement explosé en plein air. Les malchanceux aviateurs ont pénétré en profondeur sur le territoire ennemi, se sont battus en donnant le meilleur d'eux-mêmes et ont sacrifié leur vie à l'autel de la Patrie et de la liberté.

L'épopée de la guerre gréco-italienne où, depuis six mois, toutes les classes du peuple grec se sont battues avec une volonté patriotique rare contre les armées fascistes sans idéaux, a donné aux âmes des combattants la foi qui découle de la conscience d'accomplir le devoir par le sacrifice[325]*, ainsi que pour les autres peuples étant assujettis.*

Dans la même source 28, (page 146), à travers le Rapport du commandant de l'armée de l'air Sakkis Georgios, une mission est analysée concernant les avions de la 32ème Escadre de bombardement qui a eu pour conséquence la mort

[325] Βουρνάς Τάσος, *op.cit.,* σελίδα 97.

des aviateurs qui étaient à bord, à travers des actes de sacrifice de soi. La mission a été réalisée par l'Aviation d'Observation avec deux issues et une atteinte des cibles parallèles sur le champ de bataille avec des bombes et des explosions à Pogradec[326] et à Moschopolis[327], le 29 décembre. Un des Blenheim ayant à bord le pilote lieutenant de l'armée de l'air Hatziioannou Kleanthis et les adjudants de l'armée de l'air Sotiriadis Konstantinos et Arapantzis Nikolaos, a été détecté par les avions de chasse italiens CR 42 de la 363ème escadre ayant comme chef le lieutenant de l'armée de l'air Robilant, alors qu'il volait sur le domaine d'action du 2ème Corps de l'Armée. Un combat aérien féroce[328] a eu lieu durant lequel le bombardier grec a reçu des tirs incessants.

Les courageux aviateurs, en conservant la cible prévue, ont répondu avec courage mais l'avion perforé de balles ennemies, s'est écrasé dans la région d'Avlona[329] en causant le décès de l'équipage. Pour leur sacrifice, qui les a conduits à la mort, les aviateurs grecs ont été honorés par la Patrie par une promotion pour acte de bravoure au grade supérieur selon le cas.

Nicolas Svoronos décrit le sens du sacrifice[330] de soi à travers Rhigas Phéraios(1757 environ-1798). *Il ne rêve pas seulement de libérer les Grecs, mais tous les peuples balkaniques y compris les Turcs dans une République balkanique, dont il dresse la carte et la Constitution, inspirée de la Constitution française de 1793. Ayant choisi, à partir de 1796, pour centre d'activité, la riche colonie grecque de Vienne, il publie, avec le groupe révolutionnaire qu'il avait formé, des livres, des poèmes, des pamphlets révolutionnaires. La police autrichienne ayant découvert ses menées subversives, le livra avec ses compagnons aux autorités turques qui les mirent à mort en 1798.*

Dans la même source 28, (page 146), le commandant de l'armée de l'air Sakkis Georgios décrit le sacrifice de soi des aviateurs grecs de la 32ème escadre de bombardement qui ont donné leur vie pendant les missions de la guerre Gréco-italienne afin de conserver la liberté de leur Patrie. Les aviateurs de l'escadre en question ont exécuté la plupart des missions – causant les pertes les plus

[326] Ville de l'Albanie du sud-est.
[327] Ville de l'Albanie du sud-est, à l'ouest de Koritsa.
[328] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 243.
[329] Ville construite au golfe homonyme qui sépare la mer Adriatique de la mer Ionienne et est entourée de masses montagneuses.
[330] Svoronos Nicolas, *op.cit.*, 38 p.

importantes. Au total, 237 missions de bombardement ont été exécutées par toutes les escadres, qui correspondent à 926 heures de vol.

L'œuvre de l'aviation de bombardement était très rigoureuse et supérieure à toute attente et ceci est prouvée par le sacrifice de soi des aviateurs qui, en réalisant des missions sans la protection de la chasse alliée, sur un territoire ennemi et à basse altitude, près de leurs cibles pour avoir un meilleur résultat, avaient beaucoup de chances d'être abattus par les forces antiaériennes.

Ainsi, les 17 morts de la 32ème escadre de bombardement étaient des aviateurs qui, en fait, se sont sacrifiés, conduits par leur dévouement envers la Patrie[331] dans des avions *« corbillards[332] »,* sans un entrainement suffisant et sans les moyens adéquats dont un avion devrait disposer et surtout en temps de guerre. Même la façon dont ils se battaient était la preuve de sacrifice de soi.

Chaque fois, par exemple, qu'ils bombardaient les régions Lin-Elbassan, le Tepelenë-Klissouras et le Dafkai-Bouzi, ils devaient abandonner leur formation à cause des tirs qui partaient dans toutes les directions, afin de ne plus être une cible facile pour l'artillerie antiaérienne. Ceci avait pour conséquence que les bombardiers de la 32ème escadre perdaient la transmission entre eux, à cause du manque de moyens de communication, des nuages denses et, ainsi, ils devenaient une cible facile pour la chasse italienne. Avec ce petit nombre d'avions à leur disposition, ils suivaient leur tactique de *guérilla[333]*. Leurs attaques étaient effectuées soit tôt le matin soit tôt dans l'après midi et certaines fois dans la soirée afin d'apparaître soudainement et à basse altitude devant l'ennemi pour atteindre leurs cibles. La dangerosité des missions était connue par les aviateurs de la 32ème escadre et, malgré tout, ils continuaient avec une forte volonté afin de les accomplir. Les pertes en vies humaines étaient le résultat du grand sacrifice de soi pour la libération de la Patrie.

Les mots de L.G.Marcantonatos sur la 2ème Guerre Mondiale sont les suivants : *après les bombardements de Londres, les Anglais semblent avoir fini par comprendre qu'une guerre n'est pas une simple compétition sportive et que s'ils veulent la gagner ils doivent être prêts à tous les sacrifices[334] et surtout à payer de*

[331] Page 393 des annexes.
[332] Pages 390 et 391 des annexes.
[333] Page 388 des annexes.
[334] Marcantonatos G.Leon, *À Athènes pendant la Guerre (octobre 1940 – avril 1941)*, Institute for Balkan Studies 165, Thessaloniki : 1976, 30 p.

leur personne.

En résumé, par l'analyse des sources de la 1ère et de la 2ème Guerre Mondiale, le sens du sacrifice de soi est clair et commun aux aviateurs des deux guerres. Les difficultés qu'ils ont dû affronter, avions, entrainement, conditions météorologiques difficiles ou ennemi supérieur en nombre ne les ont pas intimidés, et, au contraire, les ont aidés à se surpasser, touchant le sacrifice de soi. Un sacrifice de soi qui, durant les deux guerres, provenant du cœur, allait déterminer de leur avenir, de leur liberté et de leurs idéaux. On dira pour finir, que ces aviateurs se sont battus pour cette même liberté, en se donnant tout entier à une cause sacrée : se mettre au service de l'ensemble, sacrifier leur vie, ce qui constitue vraiment la manifestation suprême de l'héroïsme au nom de la Patrie.

Chapitre 4

Abnégation : se sacrifier pendant les missions ou l'exprimer hors de celles-ci

Ensuite, nous allons rechercher l'esprit d'abnégation qui motivait les aviateurs grecs en tant que valeur nationale. Nous tentons encore de la diviser en deux catégories : Premièrement, l'abnégation des aviateurs qui touche au sacrifice de soi durant les missions par des actes valeureux, et qui apparaît dans les sources 2, 3, 29, 38, 44 pour la 1ère Guerre Mondiale et dans les sources 7, 14, 28, 32, 33, 34, 35 pour la 2ème Guerre. Deuxièmement, l'abnégation de ces aviateurs au niveau personnel, hors des missions afin qu'ils fassent de leur mieux pour la Patrie, dans la source 18 pour la 1ère Guerre, et dans les sources 7, 8, 9, 12, 23, 27, 43 pour la 2ème.

L'abnégation[335], c'est renoncer à soi-même afin d'agir au bénéfice d'autrui. C'est le désintéressement idéal, l'abdication continue ou occasionnelle volontaire ou préméditée de toute recherche égoïste ou utilitariste en vue d'une cause sociale. Elle est classée parmi les valeurs subjectives qui concernent autrui.

Durant la 1ère Guerre Mondiale, dans l'exposé officiel du Capitaine F.R.Scarlett, (source 2, page suivante), l'abnégation dans l'acte héroïque du sous-lieutenant Psychas est indéniable. Après la mission d'incendie réussie des cultures de la vallée de Keramoti[336] par une escadre de bombardiers grecs, un avion de chasse allemand, de type Fokker est apparu et a séparé la formation. À cause de l'assaut violent du Fokker, l'avion bombardier Henry Farman avec le pilote Arguyropoulos et l'observateur Psychas est tombé dans la mer. Le pilote a été éjecté à une distance de 20 yards de l'avion abattu. Déjà blessé à l'oreille et au pied, l'observateur a nagé jusqu'au pilote ; croyant qu'il était encore vivant, il l'a attaché sur une aile cassée pour rester à la surface et a commencé à lui parler. Il ne l'a abandonné que lorsqu'il s'était assuré de sa mort.

[335] Δρανδάκης Παύλος, *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος 6, εκδόσεις Φοίνιξ, Αθήναι 1926, σελίδα 238.
[336] Voir la note de bas 89, page 45.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

ABNÉGATION

Ière GUERRE Mondiale

Abnégation qui conduit au sacrifice de soi

- [...] blessant légèrement Psychas au pied et à l'oreille et frappant sa mitrailleuse […] L'officier porte-drapeau Psychas s'est trouvé dans la mer à 20 yards de l'avion. Il a su retrouver l'officier porte-drapeau Arguyropoulos avec sa bouée de sauvetage intacte, le visage dans la mer, l'a tourné sur le dos et lui a parlé; quand il a vu, pourtant, qu'il était mort, il l'a mis sur l'aile de l'avion qui n'était pas encore enfoncée dans l'eau [...] Tombé dans la mer, il n'a abandonné Arguyropoulos qu'après s'être assuré de sa mort. Il a fait preuve de grande patience, franchissant une distance de deux miles et demi à la nage jusqu'à Thassos... (source 2, annexes pages 285-286)
- [...] Moraïtinis a réalisé [...] plusieurs raids bombardiers diurnes et nocturnes sur des installations ennemies et des lignes de transport [...] l'escadre grecque s'est acquittée de son devoir avec bravoure et les avions ont réalisé à plusieurs reprises de nombreux trajets au dessus de la cible, à une basse altitude et dans un feu violent cherchant à tirer directement sur la cible visée... (source 3, annexes page 287)
- [...] La seule façon d'être sauvés, était de m'accrocher moi-même à l'extérieur de l'avion afin de dégager le fil avec le pied [...] Alors que je n'étais pas du tout en situation de faire des acrobaties, il fallut que je l'entreprenne. (source 29, annexes page 397)
- […] afin de détruire le navire cuirassé hostile jusqu'au sacrifice de lui-même. (source 38, annexes page 404)
- […] Un combat aérien de dix avions ennemis a été livré, pendant lequel le capitaine de corvette A. Moraïtinis en a abattus deux ou trois. Les deux mitrailleuses de son avion se sont rétrécies, mais le combat se poursuivit avec l'une des deux qui tenait encore. Il a pourtant été obligé de se retirer, ayant son réservoir criblé de balles et le corps de son avion même percé par 20 fois. (source 44, annexes page 410)

IIème GUERRE Mondiale

Abnégation qui conduit au sacrifice de soi

- [...] d'un avion Gladiator carbonisé qui se trouvait à l'extérieur d'un côté de la piste, il a capoté et malgré tout, a pris feu. L'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Voutsinas qui est sorti indemne de l'avion a essayé d'aider l'aviateur, le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Kytariolos. Et il a réussi grâce à l'aide du personnel qui leurs a porté secours ... (source 7, annexes page 300)
-Le capitaine d'aviation, Koutsoukos, comme commandant de la 2ème escadre d'observation, a dirigé personnellement l'équipe, a survolé le territoire dominé par l'ennemi, a reconnu les divisions ennemies malgré les anomalies territoriales présentées (gouffres, ravins, forêts) et, avec son sacrifice de soi et une audace exemplaire, a atteint l'altitude de 200 m. Par surprise, il a bombardé avec succès le bataillon de réserve des ennemis, malgré le fait que les avions étaient très anciens et qu'il recevait des tirs des forces de terre ennemies… (source 14, annexes page 325)
- Il y avait des régions au front qui étaient le nid de l'artillerie antiaérienne. Trois de ces régions étaient le Lin-Elbassan, le Tepelenë-Klissoura et le Dafkai-Bouzi. Chaque fois que nous bombardions ces régions, des dizaines de projectiles éclataient autour de nous durant le bombardement. Par la dispersion de la formation sur l'objectif, nous évitions d'être une cible facile. La dispersion, par contre, quand il y avait beaucoup de nuages, diminuait le contact entre nos avions, puisque nous n'avions pas d'instruments de communication, et cela nous obligeait à rentrer un par un ou deux par deux à la base. Ceci était dangereux car les avions isolés restent une proie facile pour la poursuite ennemie […] Quand nous nous rapprochions de la cible, nous descendions et nous exécutions nos missions au plus près. Durant les attaques aériennes, nous utilisions une nouvelle tactique, celle de la guérilla des airs. Puisque l'Aviation disposait de peu d'avions et que nous savions chaque perte irremplaçable, nous réalisions nos missions à des heures où l'ennemi ne s'y attendait pas, soit aux premières heures de l'après-midi, soit à des heures très tôt le matin et tard l'après midi où d'habitude nous apparaissions soudainement à basse altitude, sur les montagnes près des cibles. (source 28, annexes page 388)

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

ABNÉGATION

Ière GUERRE Mondiale

Abnégation qui conduit au sacrifice de soi

IIème GUERRE Mondiale

Abnégation qui conduit au sacrifice de soi

-Durant une autre mission de l'escadre vers la région de Pogradec, l'avion en tête de la mission, n'a pas pu trouver les cibles à cause des nuages et est rentré sans avoir accompli la mission, en entrainant avec lui les autres avions à l'exception d'un seul, celui ayant pour équipage le lieutenant de l'armée de l'air, Stratis, l'adjudant de l'armée de l'air, Iconomou et le sergent de section, Gatzios, qui, lorsqu'ils ont vu les autres avions rentrer, se sont dispersés, se sont approchés de la région de la cible et ont réalisé leur mission avec succès. Leur dispersion pouvait s'avérer très dangereuse car, comme nous l'avons déjà mentionné, un avion isolé constitue une proie facile pour la poursuite ennemie. Ce danger était clair pour l'équipage de l'avion. Malgré cela, il a décidé d'exécuter la mission. (source 28, annexes page 389)

- La partie avant de ces avions n'était pas aussi longue comme celles des premiers, et c'est pour cette raison que nous les appelions « bec-court » et ils limitaient énormément les mouvements du bombardement durant l'exécution des missions. À part cela, ils ne disposaient pas d'issue de secours pour le bombardier et l'artilleur en dessous du fuselage de l'avion. Ainsi, en cas d'abandon de l'avion, le pilote devait le tourner afin que tous les membres de l'équipage puissent abandonner l'avion. Mais ceci s'est trouvé inapplicable lorsque, le 11.3.41, l'équipage dut abandonner l'avion. Des trois hommes, le seul survivant fut le pilote. C'est pour cela que lorsque nous devions partir en mission sur un de ces avions, nous priions de ne pas être obligés d'abandonner l'avion. Ceci équivalait à une mort certaine. Et comme les moteurs de ces avions avaient très souvent des problèmes, nous les appelions « corbillards »… (source 28, annexes page 391)

- Soudainement, j'ai aperçu un avion qui s'était introduit dans la formation ennemie et était en train de tirer – il tirait sans arrêt contre un bombardier italien qu'il avait isolé. Mais il n'a pas réussi à l'abattre. Par les mitrailleuses arrières, l'avion ennemi a répondu à notre avion qui tirait et s'est retrouvé sans munition […] Avec surprise, je vis soudainement que la vitesse du moteur de notre avion augmentait, a fait une attaque formidable et – chère Grèce glorieuse et immortelle – a touché avec son hélice l'arrière de l'avion italien et lui a arraché les pédales […] Une fois hors de l'avion, il s'est

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

ABNÉGATION

Ière GUERRE Mondiale	IIème GUERRE Mondiale
Abnégation qui conduit au sacrifice de soi	**Abnégation qui conduit au sacrifice de soi** approché de ses collègues italiens, les a salués et s'est présenté. Ensuite, il les a conduits dans la voiture de la gendarmerie et, une fois qu'il s'est déclaré responsable, les a emmenés au Commandement Militaire de Thessalonique. (source 32, annexes page 400) - [...] Il avait reçu un obus d'une pièce d'artillerie antiaérienne qui l'avait touché à la tête et à la jambe. Le soir d'après, son aéroport a reçu un ordre venant du commandement qui demandait des bombardiers afin d'attaquer un convoi motorisé qui se dirigeait vers les positions grecques. « Je désire y aller » a annoncé Kouzigiannis. Il nous a décrit la suite quand il se trouvait à l'hôpital : « J'ai chargé deux grandes bombes de 500kilos et j'ai décollé… (source 33, annexes page 401) - […] Les avions italiens se sont approchés et deux d'entre eux nous ont attaqués par l'arrière, alors que les deux autres nous attaquèrent par l'avant. J'ai commencé à tirer avec ma mitrailleuse quand, soudainement la tourelle de mon avion s'est bloquée et j'ai du sortir mon corps de l'avion pour tirer. Mes balles traçantes ont peut-être touché l'avion ennemi, mais mes munitions arrivaient à leur fin. Quelques secondes avec la main sur la mitrailleuse étaient suffisantes pour vider la réserve. J'ai essayé de la changer mais la réserve était coincée entre les boites en bois où nous les gardions. Peut-être ont-elles absorbé de l'humidité. J'ai donc tiré fort et j'ai cassé le levier de la mitrailleuse. J'ai du tirer avec mon arme, étant le seul moyen de défense qui me restait. Au même moment, j'ai senti un pincement sur ma jambe. (source 34, annexes page 402) - Quand nous devions attaquer des cibles dans la région d'Arguyrokastro, nous nous approchions toujours en volant à basse altitude sur l'île de Corfou et la ville de Sarandë. De cette façon, les observatoires ennemis d'Arguyrokastro ne pouvaient pas nous voir. Ainsi, nous nous approchions de la masse montagneuse qui couvre à l'ouest la ville d'Arguyrokastro, nous prenions de l'altitude et nous apparaissions au dernier moment au dessus de la cible, en le bombardant rapidement en position verticale, quand il était déjà très tard pour que l'ennemi réagisse... (source 35, annexes page 402)

L'abnégation du sous-lieutenant touche au sacrifice de soi-même: par dévouement pour une cause, il a su faire son devoir de soldat. L'observateur Psychas, alors qu'il s'est retrouvé dans la mer blessé par l'attaque du Fokker allemand, en méprisant sa propre existence, a préféré aider et sauver son collègue déjà mort, le pilote Arguyropoulos. L'acte d'abnégation touchant le sacrifice de soi a été honoré par le commandement britannique de la Croix de l'Aviation pour services distingués[337].

Suivant le rapport de F.R.Scarlett envoyé à Clifton Brown, (source 3, page 158), concernant les raids au front de la Macédoine, Moraïtinis et son escadron ont vraiment fait preuve d'abnégation : d'abord, ils volaient sans cesse en plein jour mais également en totale obscurité, sans dormir. Ils n'avaient aucun moment de repos afin d'exécuter les missions avec succès, même si ce repos leurs était indispensable. Ils auraient volé plus efficacement et surtout, en sécurité. Un autre cas d'abnégation pourrait être celui qui concerne la hauteur de vol de leurs appareils : plusieurs fois, ils s'exposaient au feu violent antiaérien car ils volaient parfois très bas au dessus de la cible, mettant ainsi leur vie en danger. Animés par cet esprit d'abnégation, les aviateurs agissaient apparemment sans hésitation, entreprenant des manœuvres téméraires et risquées en vue d'atteindre leur but.

Le combat de la Grèce, d'ailleurs, dans cette guerre européenne, selon G.Ventiris[338] *est plein d'exploits brillants contre l'ennemi de la nation. Ils ont été réalisés par une armée jeune, imprégnée d'abnégation, motivée par une cause sacrée, la liberté.*

Ce même esprit a motivé l'officier A.Zannas, (source 29, page 158) quand le pilote français Pèlerin et lui ont dû affronter une situation aussi dangereuse qu'imprévue. Au dessus de l'aéroport Hudovo, au moment où ils s'apprêtaient à larguer les bombes, ils ont constaté qu'elles restaient accrochées à l'avion et que s'ils ne réagissaient pas très vite, la mort serait certaine. Zannas, sans penser au risque de s'accrocher dans le vide, par deux fois et malgré sa peur, a réussi

[337] Voir annexes, source 37, page 403.
[338]Βεντήρης Γεώργιος, *op.cit.*, τόμος Β, σελίδα 372.

à libérer la bombe avec le pied. Il est clair que l'aviateur a d'abord réussi à surpasser ses peurs intimes, voire à se dépasser devant la possibilité d'un crash.

Il n'en est pas un, d'ailleurs, qui ne se soit jamais confronté[339] à des situations imprévues qui le mette dans l'embarras, à des moments où un problème doit être résolu afin qu'il n'entraîne pas de graves conséquences. Tout homme agit selon son caractère et son tempérament.

Dans le cas de Zannas, c'est l'esprit d'abnégation qui l'a motivé pour qu'il mette sa vie en danger.

Il y a eu également des aviateurs qui ont choisi de renoncer à leur vie afin de contribuer au combat.

Dans sa lettre au Service Naval anglais à Moudre, (source 38, page 158), le ministre de la Marine Kountouriotis fait l'éloge de Moraïtinis pour son action dans l'opération contre le cuirassé Gœben. Nous y distinguons encore l'esprit d'abnégation chez lui. L'officier s'est héroïquement battu, selon le ministre, prouvant qu'il était prêt à tout sacrifier. Il est clair qu'il n'exécutait pas simplement des ordres mais qu'il luttait sans penser aux conséquences.

Dans l'affaire Gœben, décrite dans la source 44, (page 158), nous pouvons percevoir l'abnégation dans les initiatives qu'il a prises pendant le combat : la possibilité de se retirer après la panne de ses mitrailleuses semble ne pas le préoccuper, il a continué, il a été frappé et forcé de rentrer à Imvros, le moteur en panne. Là, il a changé d'avion[340] et il est parti à nouveau afin de mener à terme sa mission. Il est de fait que Moraïtinis a toujours agi dans cet esprit d'abnégation totale, non seulement dans l'affaire Gœben mais dans toutes les opérations entreprises, tant que cela touche à l'héroïsme.

Le gouvernement britannique, en gratitude pour les services offerts, son abnégation touchant le sacrifice de soi, lui a décerné la Croix de l'Aviation[341] pour actes distingués et lui a offert un avion De Havilland[342] D. H. 9.

---

[339] Nussbaum C.Martha, μετάφραση Τσοτσορού Αλίκη και Μυστάκας Ελευθέριος, *Υπέρ Πατρίδος: πατριωτισμός ή κοσμοπολιτισμός,* εκδόσεις scripta, Αθήνα 1999, σελίδα 13.
[340] Καισάρου-Πανταζοπούλου Τριανταφυλλιά, *op.cit.,* τόμος 1, σελίδες 44-45.
[341] Voir annexes, source 36, page 403.
[342] Voir annexes, source 39, page 405.

Dans la même catégorie d'abnégation extrême qui touche le sacrifice de soi nous avons également les sources de la 2ème Guerre Mondiale.

Dans la source 7 (page 158), à travers le rapport de guerre du commandant de l'armée de l'air Arapantzis I., nous constatons des actes d'abnégation qui touchent le sacrifice de soi, même après la fin de la guerre gréco-italienne. Les escadres de la Coopération Militaire après l'attaque des Allemands ont dû se replier afin de sauver une partie de leur force.

Ainsi, du 11 au 17 avril 1941, elles ont été transférées à l'aéroport de Ioannina. Le 17, elles se sont installées à l'aéroport d'Agrinio. Mais le 18, 19 et 20 avril, le Commandement Supérieur de l'Aviation Militaire a décidé et a ordonné, à cause des attaques aériennes par les Dornier D°17, le transfert des avions à Argos afin de sauver ce qui restait de leurs forces. Des trois avions de la 2ème escadre, deux seulement ont atterri à Argos, alors que des quatre avions de la 3ème escadre, un seulement a réussi à poursuivre sa destination.

Le 22/4/41, un des quatre avions de la 3ème escadre était celui du pilote sous-lieutenant de l'armée de l'air Kytariolos et de l'observateur pilote sous-lieutenant de l'armée de l'air Voutsinas. Le Henschel Hs 126 dans lequel étaient à bord les aviateurs grecs a heurté les débris d'un avion britannique pendant son déplacement sur la piste et s'est renversé en prenant feu. L'observateur Voutsinas, même blessé, n'a pas essayé de se sauver lui-même en partant le plus loin possible de l'avion en feu. Avec une grande abnégation[343] et un risque pour sa propre vie, il a réussi à sortir des flammes son malchanceux collègue et à le conduire à l'hôpital où, peu de jours après, il a succombé à ses blessures.

Dans la source 14 (page 158), nous reconnaissons l'abnégation dont a fait preuve le capitaine d'aviation Koutsoukos Ilias, durant la mission de reconnaissance et de bombardement de la division italienne *Julia* dans la région de Samarina le 2/11/40. Trois points importants découlent de l'analyse de la source présentée et donnent le sens de l'abnégation.

Le premier point est que Koutsoukos a largement pénétré sur le territoire ennemi afin de reconnaître les bases italiennes, sur un territoire qui lui était complètement inconnu et qui présentait plusieurs difficultés comme par exemple des

[343] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Δ, σελίδα 59.

précipices, des ravins et des forêts, rendant la mission très dangereuse. Mais Koutsoukos n'a pas abandonné et, au contraire, faisant preuve d'abnégation, a exécuté sa mission. Le deuxième point est qu'afin d'être plus efficace, il a baissé énormément d'altitude (200 m), même si le danger d'être abattu était très grand.

Finalement, le dernier point, aussi important que les deux autres, était l'ancienneté des avions de la mission, de type Bréguet 19 qui, n'étaient pas assez modernes. Koutsoukos et le reste de l'équipe baissaient beaucoup leur altitude à travers les ravins afin d'éviter la chasse aérienne ennemie et ils lançaient des bombes contre l'ordre de bataille des divisions ennemies. Malgré ceci, les aviateurs grecs, et en particulier Koutsoukos et Karakitsos, ont fait preuve d'abnégation qui touchait au sacrifice de soi et cela était indéniable. Ils agissaient au péril de leur vie alors que leur seul objectif était d'arrêter la progression des Italiens en Épire.

Dans une situation de guerre, c'est l'amour de la Patrie qui motive les actes les plus héroïques d'abnégation[344].

Dans la source 28 (page 158), nous étudions le sens de l'abnégation à travers des paramètres redoutables, lorsque la 32ème Escadre de bombardement exécutait ses missions. Au début du mois de décembre 1940, les troupes grecques avaient conquis Arguyrokastro[345] et Premeti[346] et chassaient l'ennemi qui reculait vers Tepelenë[347]. En contribuant à cet effort, l'Aviation grecque de Bombardement, et particulièrement la 32ème Escadre, a focalisé son action sur le front est-ouest, surtout dans la région de Tepelenë. Les régions Lin – Elbassan, Tepelenë – Klissoura et Dafkai – Bouzi qui étaient bombardées par les Grecs étaient des guêpiers des forces antiaériennes italiennes. La 32ème Escadre bombardait les Italiens qui reculaient, partout où elle les rencontrait, mais les conditions météorologiques opéraient contre elle et devenaient de plus en plus difficiles.

La neige et les nuages rendaient impossible la reconnaissance des cibles alors que les nuages étaient le plus grand ennemi de l'escadre par rapport aux forces antiaériennes et la neige. Plusieurs fois, les nuages les bloquaient et ils manquaient de s'écraser à tout moment. Sans appareil, à part un tachymètre, un altimètre et une montre, ils accomplissaient plusieurs longs vols en ayant une

[344] Παπαθεοφιλόπουλος Ι. Κώστας, *op.cit.*, σελίδα 45.
[345] Ville au nord de l'Albanie.
[346] Ville de l'Albanie, au nord-est d'Arguyrokastro.
[347] Ville de l'Albanie à l'ouest d'Arguyrokastro.

visibilité nulle. Mais aussi, le froid qu'ils devaient affronter était terrible. Alors qu'ils volaient assez haut pour éviter les nuages et la chasse ennemie, à plus de 3000 m, ils rentraient à la base complètement gelés.

Toutes ces conditions décrivent un sentiment d'abnégation vis-à-vis de ces aviateurs. Ils gardaient leur position sans penser aux dangers qui allaient suivre. Et ils y en avaient plusieurs qui pratiquaient la nouvelle forme de guérilla. Comme ils savaient que leur escadre ne disposait pas de suffisamment d'avions et que chaque perte était irremplaçable, ils appliquaient cette tactique, en baissant leur altitude et en se rapprochant des rochers pour lancer les bombes et ce, pendant les heures où l'ennemi ne s'y attendait pas, très tôt le matin ou en début de soirée. Toutes ces situations difficiles leurs donnaient de la force pour continuer et, faisant preuve d'abnégation, ils atteignaient à travers leurs missions, le sacrifice de soi. La liberté de la Patrie était plus importante que leur vie.

Dans la même source 28 (page 159), nous voyons l'abnégation de trois aviateurs de la 32ème escadre de bombardement durant la mission de bombardement de la région de Pogradec. Quatre bombardiers ont décollé pour l'exécution de la mission mais ils n'ont pas réussi à l'accomplir à cause des nuages denses et de la neige qui l'ont rendu impossible. Ainsi, ils ont décidé de rentrer à la base, excepté un avion qui avait à son bord le lieutenant de l'armée de l'air Stratis, l'adjudant de l'armée de l'air Iconomou et le sergent de section Gatsios. Voyant les autres avions repartir à la base, les aviateurs en question ont défié le danger et risqué leur vie en ignorant les ordres de l'avion de tête et se sont détachés de la formation. Ensuite, ils se sont rendus dans la région de la cible et ont exécuté avec succès le bombardement. Comme nous le savons déjà et malgré les dangers que nous avons vus ci-dessus, un avion bombardier étant toujours une proie facile pour la chasse ennemie, les aviateurs n'ont pas reculé et, avec abnégation, ils ont exécuté leur mission.

Le sens de l'abnégation est présente dans la même source 28 (page 159), où, au début du mois de février 1941, la 32ème EB a été renforcée par six bombardiers Blenheim MK I, de type ancien. La partie avant de ces avions était différente des nouveaux MK IV car ils avaient un bec plus court et c'est pour cette raison qu'ils étaient aussi connus sous le non « bec-court ». Les nouveaux avions limitaient beaucoup les mouvements du bombardier. Mais ce qui était grave était le fait qu'il n'existait pas d'issue de secours sous le fuselage, ayant pour résultat dans le

cas d'abandon de l'avion, le retournement forcé de l'appareil pour que l'équipage puisse tomber. Enfin, les moteurs tombaient souvent en panne.

Mais malgré tout cela, les aviateurs grecs de la 32ème escadre, faisant preuve d'abnégation, priaient Dieu afin de ne pas être obligés d'abandonner l'avion car cela signifiaient la mort. Ils montaient tout de même à bord de ces avions afin de faire leur devoir envers la Patrie.

Un événement de ce genre a eu lieu le 11.3.41 durant une mission de reconnaissance et de bombardement des cibles dans la région de Liougati et Glava en Albanie, où le Bleinheim MK I de la 32ème EB, ayant à son bord le pilote Tzovlas Evaggelos, l'observateur adjudant de l'armée de l'air Mavromatidis Stefanos et le bombardier-artilleur adjudant de l'armée de l'air Tsolakidis Mathieu, a été touché par un tir antiaérien. L'absence d'issue de secours sous le fuselage a été fatale à l'équipage. Des trois aviateurs, seul le pilote Tzovlas a été sauvé car il a réussi à abandonner l'avion en utilisant son parachute. Les deux autres, bloqués, ont trouvé une mort tragique, dans la région de Bouzi – Glava en Albanie. L'abnégation[348] dont ils ont fait preuve en montant à bord de « l'avion – corbillard » était remarquable et touchait au sacrifice de soi.

Dans la source 32 (pages 159-160), nous constatons un grand acte d'abnégation qui touche au sacrifice de soi quand, le 2 novembre 1940, six P.Z.L. grecs de la 22ème escadre de chasse ont reçu l'ordre de décoller immédiatement contre les bombardiers italiens de type Z 1007 bis de la 50ème Escadre aérienne Autonome qui exécutaient une mission de bombardement contre la ville de Thessalonique.

Une fois que les Italiens ont aperçus les avions grecs, ils ont jeté leurs bombes dans la mer pour pouvoir leur échapper. La confrontation des formations ennemies, a eu lieu au dessus de la région de Lagada. Les six avions P.Z.L. ont dû affronter 15 bombardiers italiens et 7 avions de chasse[349]. Une rafale de tirs croisés s'ensuivit.

Le pilote d'un P.Z.L., le lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis, après avoir épuisé ses munitions dans le combat féroce et au lieu de fuir pour se sauver, a fait preuve d'abnégation et de sacrifice de soi en heurtant avec son avion la

[348] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 281.
[349] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 195.

partie arrière du bombardier trimoteur italien, qui s'est ensuite écrasé sur le sol. L'abnégation dont il a fait preuve durant cet acte démontre sa décision d'abattre l'avion ennemi même s'il devait en mourir. Des quatre membres de l'équipage italien, le pilote a été tué et les trois autres ont réussi à utiliser leurs parachutes et à atterrir dans la région de Lagada. L'abnégation du lieutenant de l'armée de l'air en question s'est poursuivie durant l'atterrissage auprès des Italiens. Il s'est approché, non pas pour les tuer par colère ou les frapper, mais pour les protéger des villageois furieux qui les avaient encerclés.

Le sens de l'abnégation qui touche le sacrifice de soi est un élément nécessaire à un peuple qui résiste et qui réagit à l'attaque d'un conquérant présomptueux. En outre, le sacrifice de soi sans abnégation ne veut rien dire. Les catastrophes que le peuple grec a subi, durant la 2ème Guerre Mondiale, étaient le résultat de l'abnégation dont il a fait preuve.

Selon Armand Gaspard[350], *à l'hiver 1940, dans les neiges des montagnes albanaises, les troupes helléniques poursuivent une marche victorieuse qui soulève l'admiration du monde. Pendant ce temps, à l'arrière, des invalides meurent de faim et de froid à l'entrée des dispensaires surpeuplés; on manque de couvertures, de lainages… Au printemps 1941, l'intervention allemande réduit la résistance de cette nation qui, seule avec l'Angleterre, lutte pour la liberté de l'Europe… Durant les hivers 1941 et 1942, conséquence de l'occupation, une terrible disette exerce ses ravages en Grèce dans le centre du pays trop aride, surtout dans les îles où les flottilles de caïques sont détruites. Dans l'agglomération d'Athènes – Le Pirée, on compte 63.000 morts. Il n'y a plus assez de bois pour les cercueils, plus de fossoyeurs. Les camions allemands de la voirie ramassent dans les rues les cadavres… Mais ce peuple dont l'existence physique est menacée donne en cette période de prodigieux témoignages de sa valeur.*

L'abnégation touchant au sacrifice de soi est présente aussi dans la source 33 (page 160). Après l'accomplissement des missions de bombardement aux ports d'Avlona, aux concentrations militaires de Premeti, de Koritsa et de toute la région, le pilote capitaine d'aviation Kouzigiannis Lambros de la 31ème EB a réussi,

[350]Gaspard Armand, *La Guerre de dix ans : Détresse et Grandeur de la Grèce*, sans nom, Athènes 1950, page 7.

avec son avion perforé de balles et avec les manœuvres appropriées, à revenir à sa base.

Le lendemain, 2 novembre 1940, un ordre a été reçu par le poste de commandement demandant des bombardiers pour attaquer une phalange motorisée qui se dirigeait vers les positions grecques de Metsovo. Kouzigiannis, en recevant l'ordre, au mépris sa vie, a répondu « présent » faisant preuve d'abnégation et, après avoir chargé deux grandes bombes de 500 kilos, il a décollé. Les unités motorisées italiennes et les troupes ennemies avancées ne pensaient pas que les avions grecs oseraient attaquer pendant la nuit. Kouzigiannis, le responsable de l'escadre des 3 bombardiers a pilonné avec succès les cibles ennemies malgré les tirs antiaériens italiens. Les deux bombes du capitaine d'aviation sont tombées sur la phalange ennemie, l'une après l'autre. D'immenses flammes se sont élevées provoquant une grande catastrophe aux véhicules motorisés italiens.

Le succès de la mission est dû, principalement, à l'abnégation dont a fait preuve l'aviateur, même s'il est rentré à Tatoï blessé à la tête et à la jambe.

Selon Lenormant[351] François, la nation grecque n'a pas donné l'exemple d'une moindre abnégation d'un point de vue pécuniaire, afin de combler les vides du Trésor public. Tandis que les membres du gouvernement provisoire refusaient tout traitement, les fonctionnaires civils acceptaient d'eux-mêmes l'abandon du quart de leurs appointements, bien minimes cependant. L'exemple de ce sacrifice a été donné par les membres de la Cour de cassation; il a été immédiatement suivi par les magistrats, les professeurs et les plus petits employés qui ont mis leur honneur à ne pas demeurer les derniers.

Dans la source 34 (page 160), nous constatons l'abnégation dont a fait preuve l'observateur lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos Dimosthenis, le 4 novembre, durant l'exécution de la mission de bombardement-détonation de la division « *Julia* » dans la région de Distratos. L'équipe grecque était constituée de trois Bréguet 19 de l'escadre d'observation 3/2, ayant à sa tête le commandant de l'escadre, pilote capitaine d'aviation Koutsoukos Ilias et comme observateur le lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos. Les deux autres Bréguet avaient à leur bord

[351]Lenormant François, *La révolution de Grèce : ses causes et ses conséquences*, librairie – Éditeur Douniol Charles, Paris : 1862, 29 p.

les pilotes Katassos Frédérikos et Moulopoulos Dionissios, et les observateurs Sarvanis Alexandre et Krokidis Emilios.

Les avions grecs, volant en formation peu serrée, à basse altitude et à travers les ravins, ont lancé leurs bombes et, ensuite, ont commencé à attaquer, tuant les alpinistes italiens. Alors qu'ils volaient juste au-dessus des arbres, Karakitsos aperçut 4 avions de chasse italiens, plus élevés que leur position, et qui se dirigeaient vers eux. Les deux avions italiens les attaquèrent par l'arrière alors que les deux autres arrivèrent par l'avant. L'observateur Karakitsos tira sans interruption avec sa mitrailleuse quand soudainement sa tourelle se bloqua. Ainsi, le courageux lieutenant de l'armée de l'air, avec abnégation, sortit son corps de l'avion et continua à tirer. Même quand ses munitions se terminèrent et que la réserve se bloqua entre les parois en bois de protection, Karakitsos n'a pas hésité devant la supériorité des ennemis. Avec abnégation, il a utilisé la dernière arme qui lui restait, son pistolet. Mais un tir ennemi l'a touché et le blessa gravement et força le capitaine d'aviation Koutsoukos à atterrir à l'ouest de Kozani.

Le sens de l'abnégation et, en même temps, du sacrifice de soi, sont présents aussi pour le deuxième Bréguet des sous-lieutenants de l'armée de l'air Katassos et Sarvanis, qui ont participé à un combat aérien féroce avec les Fiat. Mais leur avion a été frappé, a pris feu et s'est finalement écrasé sur le sol. Le troisième Bréguet a réussi à s'échapper en volant à travers les ravins.

Les avions de chasse italiens étaient supérieurs aux avions grecs en ce qui concerne la vitesse et la souplesse. Malgré que les aviateurs grecs en avaient conscience, ils continuaient à se battre avec abnégation[352], au mépris de leur vie.

Il est évident, par ailleurs, que les prouesses qui restent à jamais gravées dans la mémoire historique sont des actes remarquables d'héroïsme et d'abnégation[353].

La source 35 (page 160) présente la façon dont la 33ème EB a réalisé son attaque, le 14/11/1940, à l'aéroport d'Arguyrokastro. L'Aviation grecque devait affronter une force aérienne puissante, puisque les Italiens avaient introduit

[352] Voir le protocole de vérification des dégâts aux annexes, source 15 page 326, afin que le lecteur puisse se rendre compte de l'ampleur du risque qu'a encouru l'avion de Karakitsos et de Koutsoukos.
[353] Μπαλτίσκυ Ν., *Ο πατριωτισμός,* εκδόσεις της κεντρικής επιτροπής του Κ.Κ.Ε., Αθήνα 1945, σελίδα 9.

dans le combat 250 avions[354] de plus. L'aéroport d'Arguyrokastro était une base aérienne importante de l'ennemi. Ainsi, six bombardiers de type Fairey Battle de la 33ème EB ont accédé avec succès à l'aéroport, détruisant au sol 12 à 13 avions italiens.

Mais l'évolution de la mission démontre l'abnégation[355] touchant au sacrifice de soi dont ont fait preuve les aviateurs de l'escadre afin de la réaliser avec succès. Au début, ils volaient à basse altitude sur l'île de Corfou[356] et sur Sarandë [357] afin de ne pas être aperçus par les postes d'observation d'Arguyrokastro. Ensuite, ils s'approchaient de la masse montagneuse qui couvrait la partie ouest d'Arguyrokastro et, en risquant leur vie, ils prenaient de l'altitude et apparaissaient soudainement sur la cible exécutant un bombardement rapide, en attaque verticale, surprenant l'ennemi. Cette tactique était très risquée car les forces antiaériennes ennemies étaient très présentes mais elle a été reconnue plus tard, très efficace. Ainsi, les aviateurs, au risque de leur vie, ont continué de l'appliquer avec succès.

Il est, enfin, incontestable que l'esprit d'abnégation faisait partie intégrante de ces aviateurs et qu'il était le moteur déterminant d'actes vaillants.

À ce point, nous allons étudier l'abnégation à travers une catégorie différente. Il s'agit de l'abnégation des aviateurs de la 1ère et de la 2ème guerre qui existe hors des missions, dans leur quotidien ou durant leurs occupations dans le corps d'armée afin de contribuer par leur service à la Patrie.

Durant la 1ère Guerre Mondiale, nous avons la lettre personnelle d'un aviateur. Dans la lettre que l'apprenti Lazaris Vartholomeos a écrite à son frère, (source 18, page suivante), il lui annonce qu'il a abandonné sans regret l'école afin d'offrir ses services à sa Patrie. Il semble même content d'avoir eu cette possibilité. L'abnégation qui caractérise sa décision est claire : Lazaris abandonne ses études, donc toute possibilité de carrière dans l'armée pour passer à l'action, une action désintéressée en faveur de sa Patrie et il le fait avec joie.

[354] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 214.
[355] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 216.
[356] Une des îles le plus au nord de la mer Ionienne et ses côtes nord-est s'approchent énormément des côtes de Sarandë en Albanie.
[357] Ville de l'Albanie près de la mer en Épire du nord, en face de Corfou.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

ABNÉGATION

Ière GUERRE Mondiale

Abnégation hors mission

-[…] Je suis très bien[…]Comme frère, je te conseille d'être toujours à la hauteur des circonstances[…]Ta détresse m'a beaucoup ému, car tu ne savais pas ce que je deviendrais, c'était une preuve d'affection qui t'honore[...] Je sais pourtant que cette détresse a disparu quand tu as appris que j'ai quitté l'École pour avoir la possibilité d'offrir le mieux possible mes services dus à la Patrie et pour cette raison seule. Moi, si je gagne cela, je serai très content et ça, c'est tout pour moi[…] (source 18, annexes page 338)

IIème GUERRE Mondiale

Abnégation hors mission

- Le personnel technique s'est dévoué avec un héroïsme et un sacrifice personnel afin de réparer les avions endommagés malgré les fréquentes apparitions ennemies aériennes... (source 7, page 299)

- De plus, le personnel technique a été très efficace et, malgré les conditions impropres à cause de la pluie et de la boue, tous les avions étaient prêts à tout moment pour la 2ème Collaboration Militaire. (source 9, page 314)

-L'ensemble du personnel de tout degré et de toute spécialité a fait preuve de discipline et de volonté sans précédent sur tout ce qui concerne l'exécution de plusieurs devoirs, le matériel en général, malgré qu'il fût insuffisant il pourrait être utilisé afin de contribuer à la situation. Par contre, les avions (type Pottez 25) de l'unité étaient totalement impropres pour la prise en charge et l'exécution de missions de guerre à cause de leur basse vitesse (140-150km/h) et de leur construction en bois, laquelle provoquait des déformations et rendait la chute très dangereuse et sans résultat pratique. (source 8, page 307)

- [...] Il est clair que pour cette action, leur vie est mise en danger ainsi que la sécurité du matériel qui, aujourd'hui, [...] Il est également clair que les reconnaissances à basse altitude apporteront des informations plus positives, mais nous ne sommes pas certains qu'elles se contrebalancent en cas de dégâts d'un avion ou si elles seront transmises dans un endroit précis en cas de destruction d'un avion ou d'atterrissage forcé. (source 12, page 318)

- Le départ d'avions de la base de Thessalonique a été ordonné. Tous les avions ont suivi [...] De Nafpaktos jusqu'à Ioannina, le temps était très mauvais (nuages, pluie battante-visibilité moyenne). Les avions volaient à basse altitude pour découvrir le territoire. Cet itinéraire était très dangereux à cause du territoire impropre et accidenté pour un atterrissage forcé mais aussi à cause de la mauvaise visibilité. Le Commandement Supérieur de l'Aviation Militaire, alors qu'il connaissait les conditions météorologiques, a ordonné l'exécution du voyage à n'importe quel prix, afin que l'Escadre puisse se trouver le jour même à l'endroit exact pour réaliser des missions. (source 23, annexes page 358)

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

ABNÉGATION

Ière GUERRE Mondiale	IIème GUERRE Mondiale
Abnégation hors mission	**Abnégation hors mission** - La volonté du personnel durant ces moments-là était très émouvante. Le personnel aérien travaillait manuellement pour aider les aviateurs peu nombreux qui rentraient et demandaient encore à travailler, même s'ils savaient que leur alimentation et leur logement étaient très mauvais, et même parfois absents. (source 27, page 372) - Je félicite tous les officiers et les soldats des complexes de l'artillerie, des réseaux et des services mais aussi des équipages de la 23ème et de la 24ème escadre de chasse pour leur courage, leur abnégation et leur dévouement dont ils ont fait preuve en exécutant leur devoir dés le début de leur grande mission. (source 43, page 408)

En effet, c'est l'esprit d'abnégation[358] qui fait que le soldat ne pense pas à ses propres problèmes ou préoccupations ; il sait même dominer ses passions si la Patrie l'exige. Cette vertu présuppose en effet le sacrifice des droits personnels.

Dans la source 7 et 9 (page 171), nous constatons l'abnégation dont fait preuve le personnel technique de terre de l'unité 20 02 (Escadre de Coopération Militaire et de Bombardement Nocturne), 2ème Escadre d'Observation, durant la 2ème Guerre Mondiale.

Le personnel technique était constitué de 2 officiers et de 25 sous-officiers. Le matériel de vol de l'Escadre était constitué de 10 Bréguet 19 anciens, dont un d'entre eux (S.426) n'exécutait pas de missions de guerre à cause de sa construction particulière.

Malgré l'ancienneté des avions et l'insuffisance du personnel technique, les quelques techniciens de terre travaillaient jour et nuit[359] avec abnégation, sans se plaindre, afin de réparer les avions et de les rendre opérationnels dans la journée. La grandeur de leur abnégation est soulignée encore plus par les conditions dans lesquelles ils travaillaient. Ils faisaient de grands efforts dans le froid et la neige et, la plupart du temps, ils réparaient les avions à l'extérieur, dans la boue, alors qu'ils étaient exposés aux apparitions hostiles des avions italiens. Même dans ces cas là, les techniciens continuaient leurs efforts intrépides pour réparer les pannes. Pour mieux comprendre leur contribution, nous devons prendre en compte le grand manque de moyens (outils, pièces de rechange, matériaux) qui rendait leur travail encore plus difficile.

La source 8 (page 171) présente l'abnégation du personnel de l'escadre 24 24 (escadre 4/2) qui faisait partie de la 4ème Escadre d'Observation. La 4ème Escadre d'Observation était constituée de deux escadrilles, l'escadrille 4/1 (14 14) et l'escadrille 4/2 (24 24). L'unité disposait de 7 avions Potez 25 et d'un Avro Tutor. Les Potez étaient en mauvais état puisque le fuselage était en bois et corrodé

[358] Ε.Φ., *op.cit.*, σελίδα 16.
[359] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 287.

par le fait que les avions n'étaient pas protégés. Le personnel de bord était constitué de 10 officiers et de 2 sous-officiers.

Les officiers et les adjudants de l'armée de l'air des autres sections étaient au nombre de 7 alors que les hommes étaient au nombre de 130. Les quelques membres de l'unité exécutaient divers devoirs afin de couvrir leurs besoins. Ils travaillaient avec volonté, tout le temps, en faisant d'énormes et conscients efforts. Leurs avions n'étaient pas complètement impropres[360] à voler pour exécuter des missions puisqu'ils étaient en bois et qu'ils volaient au maximum à 140-150 km/h.

Cette image de l'unité prouve que son personnel travaillait avec abnégation en essayant de contribuer, même à titre auxiliaire, à la libération de leur Patrie.

Dans la source présente (12 page 171), nous avons un ordre général du Commandant de l'Aviation sur les vols à basse altitude de l'unité 20 40 (24ème escadre de chasse). La mission générale de l'Escadre au début était la couverture aérienne de la région d'Athènes en collaboration avec l'Escadre de chasse anglaise Blenheim ayant pour base l'aéroport de Thriassio. Du 13 novembre au 8 décembre, l'escadre couvrait la région de Larissa alors que plus tard, elle a été transférée à la base de Sedes, couvrant la Macédoine de l'ouest. Elle était équipée d'avions Bloch MB 151 qui n'étaient pas assez efficaces[361] à cause de leurs pannes de moteur.

Le personnel était constitué de 10 officiers et sous-officiers pilotes et de 182 gradés au sol et aviateurs de différentes spécialités. La dynamique limitée de l'escadre en avions et en personnel a conduit le colonel d'aviation Tilios à ordonner par le présent avis que les pilotes ne prennent pas de risque durant les missions à basse altitude. La vie des aviateurs était précieuse autant que le matériel de vol qui était irremplaçable et peu nombreux pour le sacrifier. Les chasseurs grecs, pour avoir un meilleur résultat dans les opérations qu'ils exécutaient avec abnégation, volaient[362] à très basse altitude, risquant leur vie et le peu de matériel dont ils disposaient. Ils étaient unis par le même but concernant les interceptions de l'ennemi,

[360] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 138.
[361] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 134.
[362] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 225.

faisant preuve d'abnégation complète et de loyauté pour sortir de la guerre en vainqueur.

Dans la source 23 (page 171), nous distinguons l'abnégation des aviateurs de la 21ème escadre de chasse, à travers le livre d'opérations de l'unité. Le 23/11/40, le Commandement Supérieur de l'Aviation Militaire ordonne le transfert de l'escadre suivant l'itinéraire Thessalonique – Nafpaktos – Agrinio – Ioannina. Les conditions météorologiques et l'incommodité du territoire – en cas d'atterrissage urgent – ainsi que la basse altitude à laquelle volaient les aviateurs durant les missions de reconnaissance, rendaient l'itinéraire très dangereux. Alors que le Commandement Supérieur de l'Aviation Militaire connaissait la situation, il insistait sur le fait d'exécuter l'itinéraire le même jour à tout les prix. Les aviateurs, tout en ayant connaissance de la situation existante, ont agit avec abnégation en obéissant à l'ordre[363] en question.

De nos jours, le patriotisme signifie la volonté pleine d'abnégation[364] du combat de libération contre les oppresseurs étrangers.

La source 27 (page 172) présente la volonté et l'abnégation dont faisait preuve le personnel de la 13ème Escadre de Coopération Navale. Sa mission générale était l'accompagnement des convois, l'exécution des recherches anti-sous-marines et les vols visuels de reconnaissance. L'escadre était équipée de 11 avions bimoteurs de Coopération Navale Avro Anson, basée à Elefsina. Le personnel navigant était composé de 23 officiers et de 16 sous – officiers. Faisaient également partie de la force de l'escadre, 26 caporals de l'armée de l'air ainsi que 40 aviateurs mécano-techniciens et 450 personnes d'autres spécialités. Ce dernier nombre, jugé exagéré pour les besoins de l'escadre, a été réduit à 150.

Ainsi, dans la source présente, nous reconnaissons la contribution des pilotes qui, même s'ils étaient peu nombreux, travaillaient de leurs mains, avec abnégation, afin d'aider à l'œuvre des quelques aviateurs. Le 06/04/41, la Grèce a été envahie par les Allemands. Le 17/04/41, la 13ème Escadre de Coopération Navale comme les autres escadres, a reçu l'ordre de la destruction du matériel, du départ des

[363] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 231.
[364] Μπαλτίσκυ Ν., *op.cit.*, σελίδα 26.

avions en Crète et, sur accord, de deux mois de congé pour les aviateurs et les réservistes.

Après l'accord donné aux aviateurs, il restait peu de personnel[365] pour la destruction du matériel. À travers la source présente, nous nous rendons compte que le mince effectif qui restait pour la destruction du matériel a dû travailler avec abnégation puisque la guerre avait déjà été déclarée et que leur moral était au plus bas[366].

Le souhait des aviateurs était de rentrer le plus vite possible afin d'être épargnés par l'attaque de l'aviation allemande et il était normal pour eux de réclamer le droit à leurs maisons et leurs familles après la guerre pénible avec les Italiens. Malgré tout, ils restaient et travaillaient sans arrêt avec ardeur. Le personnel navigant travaillait aussi manuellement pour pallier au manque des aviateurs.

Dominique Lormier, dans son livre *la guerre Italo-Grecque 1940-1941,* décrit le 23 avril 1941 comme la fin de l'aviation grecque, presque entièrement détruite au sol par les raids massifs des bombardiers[367] allemands et italiens. Durant cette guerre aérienne de six mois, 32 avions grecs ont été perdus pendant le combat, 55 hommes d'équipage sont morts, 18 autres sont blessés, 130 appareils étant détruits au sol. 63 appareils ennemis sont revendiqués par l'aviation grecque lors de cette même campagne. Ainsi, il est clair que l'abnégation était un sens qui caractérisait le personnel navigant pour l'urgente destruction du matériel, étant donné la difficile situation.

La source 43 à la page 172 présente, entre autre, l'abnégation des équipages de la 23ème et de la 24ème escadre de chasse, à travers l'ordre officiel de récompense du général du corps d'armée Petsas Konstantinos envers ces équipages.

L'aviation de chasse a été chargée peut être de la partie la plus difficile de la guerre gréco-italienne, en prenant en charge plusieurs missions de protection des régions de défense de l'intérieur, en particulier des régions vulnérables alors qu'en même temps , ils exécutaient des missions d'accompagnement des avions de bombardement et de coopération militaire ainsi que des missions pour repousser l'aviation ennemie.

[365] Voir source 27 dans les annexes, page 372.
[366] Ils prévoyaient l'occupation allemande à venir.
[367] Lormier Dominique, *op.cit.,* 174 p.

L'abnégation dont ont fait preuve les équipages de la 23ème et de la 24ème escadre est prouvée par le fait que, même si le matériel[368] volant des escadres de chasse grecques, armement et moyens de communication, étaient défavorisés en comparaison avec ceux de l'ennemi, ils se sont battus avec courage et sacrifice de soi, notions qui sont constituées d'une composante importante, l'abnégation, bloquant ainsi l'exécution des missions ennemies. Au total, de novembre à février, 455 heures de vol ont été exécutées par la 23ème escadre de chasse alors que la 24ème escadre de chasse a exécuté 158 heures.

Marcantonatos Leon parla tantôt de l'enthousiasme de la population. Il est d'autant plus impressionnant qu'il n'a rien d'affectif. C'est un enthousiasme qui n'est pas passionné mais comme raisonné et volontaire, et résolu. Il exprime le patriotisme à l'état pur, fait des plus nobles sentiments (dignité, abnégation[369], courage) avec pour seul but la défense de la Patrie. Aucune glorification n'est recherchée. Le Grec, qui a une propension à l'emphase, est tout à coup devenu sobre d'expression. Tout a un son sérieux et grave. Rien de semblable au patriotisme de budgétaire ou financier qu'on rencontre parfois à l'étranger, où ne se reconnaissent comme «patriotes» que ceux qui ont des revenus.

L'abnégation est un sens qui est contenu dans la notion du sacrifice de soi. Sacrifice de soi sans abnégation ne signifie rien. Pour que quelqu'un puisse se sacrifier, puisse faire des actes extrêmes qui pourront lui coûter la vie, il devra se nier ou nier le sentiment de survie. La survie se fera alors au hasard. En ce qui concerne le sens de l'abnégation, nous pouvons dire qu'il est séparé en deux catégories. Première catégorie : l'abnégation qui conduit à la mort, au sacrifice. Selon la deuxième partie «*abnégation hors missions»,* la deuxième catégorie est l'abnégation sans sacrifice de soi. Il est possible de rencontrer l'abnégation durant la guerre sans qu'elle conduise forcement à des sacrifices extrêmes personnels des soldats.

[368] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 286.
[369] Marcantonatos G.Leon, *op.cit.*, 62 p.

Chapitre 5

Solidarité : devoir national ou social

En continuant l'analyse des sources, nous y retrouvons l'esprit de solidarité qui a contribué autant que les autres valeurs au cours des opérations militaires. Nous allons encore distinguer la solidarité en deux genres : la solidarité nationale, celle qui se manifeste sur le champ de bataille, source 2 durant la 1ère Guerre Mondiale et sources 27, 28 durant la 2ème Guerre et la solidarité sociale qui se manifeste au sein du corps de l'armée, sources 2, 6 durant la 1ère Guerre Mondiale et dans les sources 7, 11 pour la 2ème Guerre.

La solidarité[370], c'est le devoir, le gage de fidélité envers autrui, le sentiment mutuel d'engagement dans une communauté.

Étudiant la 1ère Guerre et l'exposé officiel de F.R.Scarlett, (source 2, page suivante), nous constatons la solidarité dont l'observateur sous-lieutenant Psychas a témoigné lors du combat, envers son collègue sous-lieutenant Arguyropoulos. Après que ce dernier fut éjecté loin de l'avion abattu et tombé dans la mer, Psychas, bien que blessé, a nagé jusqu'au pilote inconscient en vue de l'aider. Sans savoir qu'il était déjà mort, il a décidé en hâte de se précipiter auprès de lui, négligeant son état.

De prime abord, nous la caractérisons comme solidarité nationale car elle a pris naissance avec le devoir de Psychas envers les autres, dans ce cas particulier, l'aide apportée à Arguyropoulos, le compagnon qui était en danger, ayant pour objectif l'union nationale à travers leur survie afin de se débarrasser du colossal ennemi qui menaçait la Patrie.

Il est vrai que l'unité sociale et nationale d'un peuple engendre le sentiment de la solidarité nationale[371] et c'est justement ce que la nation grecque a cultivé et développé.

Durant la 2ème Guerre Mondiale nous constatons le sens de la solidarité dans la source 27 (page suivante) où elle est présentée comme solidarité

[370] Δρανδάκης Παύλος, *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος 3, εκδόσεις Φοίνιξ, Αθήναι 1926, σελίδα 930.
[371] Αλιπράντης Ν. Δημητρίου, *op.cit.,* σελίδα 55.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SOLIDARITÉ

Ière GUERRE Mondiale

Solidarité Nationale

-[...] blessant légèrement Psychas au pied et à l'oreille et frappant sa mitrailleuse […] L'officier porte-drapeau Psychas s'est trouvé dans la mer à 20 yards de l'avion. Il a su retrouver l'officier porte-drapeau Arguyropoulos avec sa bouée de sauvetage intacte, le visage dans la mer, l'a tourné sur le dos et lui a parlé; quand il a vu, pourtant, qu'il était mort, il l'a mis sur l'aile de l'avion qui n'était pas encore enfoncée dans l'eau [...] Tombé dans la mer, il n'a abandonné Arguyropoulos qu'après s'être assuré de sa mort. Il a fait preuve de grande patience, franchissant une distance de deux miles et demi à la nage jusqu'à Thassos... (source 2, annexes pages 285-286)

IIème GUERRE Mondiale

Solidarité Nationale

- […] L'escadre a fait ce qu'elle a pu. La collaboration et l'entraide de l'équipage a touché à l'idéal. L'objectif commun et sacré réunissait le pouvoir moral, spirituel et physique pour l'accomplir. Et lorsque la Grèce Victorieuse, deuxième force puissante du nord a succombé, les aviateurs de la 13ème Escadre CN n'ont pas pu se soumettre. Ils ont réuni leur courage grec, la flamme indomptable et immortelle qui brûlait en eux et ils sont montés à bord des 5 avions restants pour les conduire en Asie Mineure. (source 27, annexes page 376)

- Cet enthousiasme et la personne qui l'a inspiré a été traduit en chanson par les troupes de notre escadre. Cette chanson de notre Aviation est maintenant connue :

« Notre divisionnaire est comme un père pour nous,
nous souhaitons le voir commandant à Rome.
Les avions Blenheim, Block, Potez, P.Z.L.
nous conduisent à la gloire.
Avec un cœur vaillant, chers soldats enviés,
nous allons continuer d'avancer ».
(source 28, annexes page 389)

nationale de la 13ème Escadre de Coopération Navale à travers le rapport du lieutenant-colonel de l'armée de l'air Spiridonas Dalianis, officier de l'état-major de l'escadre durant la guerre gréco-italienne.

L'Escadre a fait de son mieux autant qu'il était possible. Les éléments qui composent la solidarité sont la coopération et l'entraide envers ses collègues. L'objectif de cette escadre était la protection de la Marine dans leur effort à transférer les troupes des îles vers la Grèce continentale durant la mobilisation générale et l'accompagnement[372] des convois, des recherches sous-marines et des vols de reconnaissance.

À cause de la nature des missions de l'escadre, nous n'avons pas d'actes d'héroïsme comme dans les escadres de chasse et de bombardement. Mais ceci ne rend pas son rôle moins important car elle protège les missions d'approvisionnement, lesquelles étaient une proie facile pour les avions ennemis, avec des résultats bénéfiques pour la suite du combat.

Ainsi, la plus grande arme dont ils disposaient pour battre leur ennemi supérieur en nombre, était la coopération et l'entraide entre le personnel de l'escadre dans un but commun et sacré : l'effort pour exterminer l'ennemi et conserver leur liberté. Cet objectif sacré de la Patrie, réunissait leurs forces morales, spirituelles et physiques dans une solidarité nationale en accomplissant d'excellents résultats.

Selon Leo Markantonatos, durant la 2ème Guerre, *le peuple montrait toujours un optimiste résolu. À ce moment, il n'y a pas, en Grèce, un homme sur mille pour douter de la victoire finale. Jamais il n'a vu nulle part une confiance pareille, faite de résolution, de grandeur d'âme et du sentiment de la solidarité*[373] *de tous. On a conscience de continuer de grandes traditions et un désir de s'en montrer digne. Chacun sait aussi qu'une partie capitale se joue au moment où se décide le sort de la Patrie et son existence même.*

La source suivante que nous allons étudier est la source 28 (page précédente). Elle provient du rapport officiel du commandant de l'armée de l'air Sakkis Georgios au Service du Rapport de Guerre et concerne l'action de la 32ème

[372] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 287.
[373] Marcantonatos G.Leon, *op.cit.*, 74 p.

Escadre de Bombardement dans laquelle il servit comme bombardier – artilleur durant la guerre gréco – italienne.

Dès les trois premiers mois de la guerre, novembre – décembre, le Commandant de l'Escadre de l'armée de l'air Potamianos Charalambos a parfaitement organisé les équipages de bombardement en leur donnant, au début, le droit de partir de l'Escadre sans sanction. Il les a préparés en leur disant qu'ils devaient avoir en tête le fait qu'ils pouvaient perdre leur vie durant une des missions, qu'ils devaient vivre chaque jour comme si c'était le dernier et qu'ils devaient donner le meilleur d'eux-mêmes afin de causer des dégâts à l'ennemi. Personne d'entre les pilotes n'est parti. Leurs combats, les victimes des missions et les techniques qu'ils appliquaient les ont réunis encore plus sous la surveillance de leur Capitaine, Potamianos.

De plus, ils ont été inspirés et ont composé la chanson suivante pour leur Commandant et ils la chantaient souvent en la rendant ainsi populaire comme la chanson de l'Aviation. Ils ressentaient un grand enthousiasme quand ils la chantaient et elle leurs donnait du courage et les unissait avant le début d'une mission. Ils partaient et la chantaient tous ensemble en se sentant émotionnellement liés les uns aux autres dans un esprit unique de solidarité :

Τον Μοίραρχό μας βρε παιδιά τον έχουμε πατέρα
να τον ιδούμε στρατηγό στη Ρώμη μια ημέρα.
Αεροπλάνα Blenheim, Block, Potez, P.Z.L.
και στη δόξα αυτά μας οδηγούν.
Μ' ανδρειωμένη καρδιά ζηλεμένα παιδιά
θα βαδίσουμε[374] *μπρος, πάντα μπρος, πάντα μπρος.*

En chantant, ils ne se sentaient plus seuls pendant ces voyages – missions qui les conduisaient directement à la mort. Et ceci les rendait plus enthousiastes en leur donnant une force et une dynamique d'équipe.

Papanoutsos[375] Evangelos décrit la solidarité par les mots suivants : *La nature a armé les animaux de nombreux instincts. Un de ces instincts est l'instinct social, c'est-à-dire l'instinct qui aide les animaux à coexister dans un*

[374] Voir la traduction 7 de la chanson à la page 412.
[375]Παπανούτσος Ευάγγελος, *ο Νόμος και η Αρετή,* εκδόσεις Δωδώνη, Αθήνα 1974, σελίδα 69.

troupeau, une volée, une harde afin de s'entraider devant le danger. Cet instinct social nous le rencontrons parfois parmi des animaux qui ne sont pas parfaits, c'est-à-dire des animaux qui ont des défauts. Alors, de cet instinct de l'entraide se produit biologiquement, psychologiquement et génétiquement une forme plus complexe, celle de la solidarité, qui nous rapproche de nos semblables et nous lie émotionnellement avec eux.

En outre, durant la 1ère Guerre Mondiale, dans la source 2 (page suivante), nous distinguons deux exemples de solidarité sociale : le premier exemple est quand le sous-lieutenant de l'armée de l'air P.Psychas a essayé de sauver Dim. Arguyropoulos, qui était déjà mort, tué par le coup fatal du Fokker allemand. Au début, nous avons caractérisé cet effort comme un exemple de solidarité nationale[376] mais nous allons aussi analyser ce point comme une solidarité sociale.

L'école d'aviation de Thassos était constituée des pilotes entrainés comme Arguyropoulos D., Habas S., Lazaris V., Skoufopoulos, Georgakopoulos, Despotas et Kakouriotis et Psychas P., Gerontas, Kostakis, Chryssoulis, Meletopoulos, Zakas, Georgalis et Anagnostou comme observateurs, ayant pour chef le lieutenant Moraïtinis sous la surveillance du Commandement anglais. À travers l'action – entrainement du Corps d'Aviation Navale sur le front macédonien, les entrainés et non entrainés de ce corps peu important avaient développé des relations amicales entre eux. Psychas alors, en dehors du devoir qu'il devait suivre pour accomplir avec succès sa mission, a ressenti la nécessité morale de sauver son meilleur ami et encore mal expérimenté en vol, Arguyropoulos. Tout en étant blessé, il a donné le meilleur de lui-même, faisant preuve de solidarité sociale, provenant de la relation amicale entre eux.

Le deuxième exemple où nous constatons une solidarité sociale est dans la personnalité d'Arguyropoulos au sein du corps militaire.

À Thassos, Arguyropoulos avait en effet cultivé cet esprit de cohésion et de camaraderie parmi les officiers grecs et anglais. Affable, conciliant, sociable il était estimé de tous et il avait développé avec ses collègues des relations d'amitié et d'entente mutuelle.

[376] Voir l'analyse de la source à la page 178.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SOLIDARITÉ

Ière GUERRE Mondiale

Solidarité Sociale

-[...] Il a su retrouver l'officier porte-drapeau Arguyropoulos avec sa bouée de sauvetage intacte, le visage dans la mer, l'a tourné sur le dos et lui a parlé;[...] Tombé dans la mer, il n'a abandonné Arguyropoulos qu'après s'être assuré de sa mort[...] Profondément apprécié par ses collègues Grecs et Anglais, il a contribué à la naissance et à la consolidation de sentiments amicaux entre les unités grecques et anglaises de Thassos. (source 2, annexes pages 285-286)

-[...] l'esprit de combat dont vous avez fait preuve au cours des opérations militaires jusque là effectuées, des vertus auxquelles se réfèrent aussi les exposés des chefs Anglais de l'armée de l'air avec qui vous coopérez. (source 6, annexes page 290)

IIème GUERRE Mondiale

Solidarité Sociale

-[...] d'un avion Gladiator carbonisé qui se trouvait à l'extérieur d'un côté de la piste, il a capoté et malgré tout, a pris feu. L'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Voutsinas qui est sorti indemne de l'avion a essayé d'aider l'aviateur, le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Kytariolos. Et il a réussi grâce à l'aide du personnel qui leurs a porté secours ... (source 7, annexes page 300)

-[...] Tout le peuple grec tourne avec admiration et fierté les yeux sur vous. Vous êtes la preuve de la puissance de la Nation et les défenseurs de son existence. Il n'y a personne en Grèce qui ne pense pas à vous, à chaque moment, jour et nuit. Vos pères, vos mères, vos épouses, vos enfants, vos frères et sœurs, vos parents, vos amis et toutes les personnes qui vous soutiennent et qui prient pour vous. Fiers de vos exploits héroïques, de vos victoires et la mort glorieuse de ceux qui se sont sacrifiés afin de vivre libres pour toujours dans la mémoire de la Nation... (source 11, annexes page 317)

Selon D.Aliprantis, par solidarité[377], nous entendons l'aide qu'un homme peut effectivement offrir à ses semblables ; le fait d'avoir conscience des obligations que nous avons envers les autres et d'être prompt à les remplir à tout moment. L'offre spontanée et désintéressée pour la satisfaction des besoins et des préoccupations de l'individu ou du groupe social ou même de la nation, par le sacrifice de l'intérêt personnel, est l'image par excellence de la solidarité.

Dans la lettre du ministre de la Marine Kountouriotis au capitaine de corvette A.Moraïtinis (source 6, page précédente), nous distinguons clairement, parmi d'autres, cet esprit de solidarité dont l'aviateur a fait preuve lors de sa coopération avec les chefs Anglais : il a été un modèle de patience et de modestie, ce qui a pleinement favorisé la collaboration. Selon les exposés anglais officiels, la vaillance était la qualité la plus impressionnante du capitaine de corvette, mais nous ne pouvons pas ignorer que son esprit de solidarité déterminait aussi bien son action. Chaque effort d'organisation[378] pour l'Aviation Navale était l'œuvre, surtout, du capitaine A.Moraïtinis, qui avait à son côté comme assistant dans toutes ses poursuites, une équipe d'aviateurs dévoués.

La solidarité sociale[379], en tant qu'élément de la conscience humaine, a le pouvoir de civiliser la vie de l'Homme, de lui donner un air de suprématie; elle anoblit l'individu et perfectionne toute manifestation bénévole.

Durant la 2ème Guerre Mondiale, nous distinguons la solidarité sociale à travers les actes de l'observateur sous-lieutenant de l'armée de l'air Voutsinas envers son collègue, le pilote sous-lieutenant de l'armée de l'air Kytariolos, (source 7 page précédente).

Durant son transfert de l'aéroport d'Agrinio à l'aéroport d'Argos, après un ordre de changement de poste de stationnement de l'escadre afin d'être épargné des attaques féroces allemandes, du 22/4/41, le Henschel H^{s} 126 qui avait à bord tous les Grecs que nous venons de citer, s'est renversé pendant qu'il roulait sur la piste, s'est écrasé sur les débris d'un avion britannique et a pris feu. L'observateur, tout en étant blessé, n'a pas essayé de fuir l'avion en feu. Au contraire, il est resté et

[377] Αλιπράντης Ν. Δημητρίου, *op.cit.,* σελίδα 52.
[378] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 120.
[379] Αλιπράντης Ν. Δημητρίου, *op.cit.,* σελίδα 54.

avec ses autres collègues qui sont venus l'aider, il a réussi à sortir son collègue et ami des flammes, qui a ensuite succombé à ses blessures.

Nous n'insérons pas l'acte présent de solidarité à la solidarité nationale car, à la date où l'événement a eu lieu, le 22/4/41, la guerre gréco – italienne avait pris fin, les Allemands ayant envahi la Grèce le 6/4/41, alors que le front de Thessalonique s'était effondré le 10/4/41, déterminant clairement l'avenir de la Grèce. Pour ces raisons, l'acte de Voutsinas se caractérise par une solidarité sociale. C'était une aide à un ami et collègue avec qui il combattait ensemble depuis longtemps.

Dans son livre, Emmanuel Gratsi se réfère à la solidarité entre l'Italie et la Grèce de la façon suivante : en décembre 1939, l'inauguration de l'Exposition du livre italien à Athènes a constitué une expression caractéristique de la nouvelle atmosphère dans les rapports gréco-italiens. Le premier ministre italien Botai s'est rendu à Athènes pour accompagner l'inauguration de l'Exposition et le gouvernement grec a fait tout son possible pour donner à l'événement la plus grande solennité. Durant la cérémonie d'inauguration, qui eut lieu le 18 décembre, le Roi et Metaxàs étaient présents et le ministre italien ainsi que le premier ministre grec ont fait une déclaration. Les deux discours ont été très réussis. Botai étant nostalgique de *« la fraternité spirituelle étroite »* entre les deux nations et en soulignant que la ville d'Athènes et de Rome *« constituent deux nations qui se complètent et d'où découle la civilisation du monde »;* il a ajouté que *« chaque fois que ce sentiment de complicité et de réciprocité*[380]*, entre la Grèce et Rome, s'affaiblit, elles ne seront pas les seules à en subir les conséquences, mais toute la civilisation des êtres humains les subira aussi ».*

Ensuite, nous allons étudier la solidarité sociale dans la source 11 de la page 183. La source présente concerne l'extrait d'un ordre du jour du Président du Gouvernement et Ministre des Affaires Militaires de la Grèce, Ioannis Metaxàs, où à l'occasion du nouvel an civil, il offrit des vœux à tous les corps d'armée.

Il présenta tout le peuple grec comme solidaire du combat féroce de l'armée de terre, de l'air et de la marine contre l'ennemi. Par les mots « *vos pères, vos mères, vos femmes, vos enfants, vos frères, vos amis, tous et toutes vous*

[380]Γκράτσι Εμμανουέλε, μετάφραση Χρυσώ Γκίκα, *Η αρχή του τέλους (η επιχείρηση κατά της Ελλάδας),* εκδόσεις Εστία, Αθήνα 1980, σελίδες 107 – 108.

soutiennent et prient Dieu pour vous », nous constatons une solidarité sociale qui s'exprime par le soutien du peuple entier envers les combattants qui luttaient, priant Dieu pour leur Salut et le Salut de la Nation. De cette façon, Metaxás réussit à établir une compassion nationale, une unité sociale et le soutien mutuel. Le peuple soutient même par sa pensée continuelle, jour et nuit, ses défenseurs et ressentent une fierté nationale face à leurs exploits. La solidarité nationale est une notion qui peut réunir dans le creux de la main une nation, la renforcer tellement qu'elle puisse réussir l'impossible.

Le fait que la solidarité présente contribue à l'unité de la nation est examiné comme solidarité sociale et non nationale car elle se réfère à la solidarité des simples êtres humains de la société et non des aviateurs.

Il est remarquable, selon Marc Terrade, que *malgré les divergences qui sont révélées dans le camp des Grecs, ces guerres aient conduit à leur faire prendre conscience que seule leur union*[381]*, ou en tout cas, celle de la majorité d'entre eux, pouvait leur permettre de vaincre.*

La solidarité[382], c'est cette part de bienveillance, de compassion, d'humanité de chacun vis-à-vis de ses semblables. Ce sentiment[383] est plus puissant quand ceux envers qui on se sent solidaires ne font qu'un avec *nous,* ce qui signifie bien sûr quelque chose de plus petit et de plus intime personnel que l'espèce humaine entière. Les soucis moraux émanent du sentiment de la solidarité[384].

Les années 1941-42 étaient les années les plus difficiles de la guerre pour les Grecs. La mortalité due à la famine et aux maladies infectieuses a augmenté sept fois plus que le niveau normal. Un des détails paradoxal dont a fait preuve le peuple grec, comme phénomène social, était que la criminalité du fait de la famine a été très limitée. Nous ne constatons pas de cas de déprédation, de vandalisme ou de meurtre. La société grecque a fait preuve d'une grande solidarité[385] contre la famine, tout comme face à l'ennemi.

---

[381]Rebuffat François, *op.cit.,* 35 p.
[382]Rorty Richard, μετάφραση Κουρεμένος Κώστας, *Τυχαιότητα, ειρωνεία, αλληλεγγύη,* εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2002, σελίδα 274.
[383] Rorty Richard, *op.cit.*, σελίδα 277.
[384] Rorty Richard, *op.cit*., σελίδα 282.
[385]Γρηγοριάδης Σόλωνας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδες 172, 176.

Bref la solidarité, constituant une composante essentielle du patriotisme, est incontestablement une valeur déterminante dans l'accomplissement heureux d'une tâche.

Chapitre 6

Esprit consciencieux : devoir ou façon de vivre

Une force motrice qui a animé les aviateurs grecs durant la 1ère et la 2ème Guerre Mondiale, est également l'esprit scrupuleux. Nous allons examiner les cas d'esprit consciencieux, sinon scrupuleux, dont les aviateurs ont fait preuve dans le combat, à travers les sources 2, 3, 29, 38, 40 pour la 1ère Guerre Mondiale et les sources 17, 22, 32 pour la 2ème Guerre, pour passer ensuite aux cas d'esprit consciencieux hors des missions dans la source 20 pour la 1ère Guerre et les sources 7, 8, 9, 27 pour la 2ème.

La conscience morale[386] constitue vraiment une vertu essentielle de la nature humaine. Mise au service de l'ensemble social, elle contribue à la vie politique régulière d'une société. S'il s'agit d'autre part, de l'individu lui-même, elle forme sa personnalité morale. Elle garantit sa supériorité au niveau matériel, spirituel et moral, elle forme l'Homme honnête et intègre qui sait affronter toute peine et toute souffrance. Une personne consciencieuse ne craint pas les sanctions de la loi et puise de la satisfaction morale dans l'accomplissement de son devoir. Elle gagne toujours la confiance d'autrui, évite la bassesse et les compromis, collabore harmonieusement avec ses semblables et est honnête, franche et conséquente.

Dans la source 2 (page suivante), la façon dont le sous-lieutenant Psychas a réagi lorsqu'il s'est aperçu que son collègue avait été blessé à 20 yards plus loin constitue bien un acte que sa conscience lui a dicté : tout en étant blessé, il a trouvé la force de s'approcher de lui, à la nage pour le soigner. Fidèle à son collègue et à l'idée de l'entraide, consciencieux jusqu'au scrupule, il a fait ce qu'il pouvait, mais il a constaté que Arguyropoulos avait déjà, malheureusement, succombé à ses blessures. Le sentiment du devoir est la raison pour laquelle Psychas s'est précipité pour secourir son collègue sans penser à sa situation. L'esprit consciencieux de Psychas est ce qui ne lui a pas permis de laisser son ami et collègue à la merci de la situation et de se sauver.

[386]Τσουρέας Ευστράτιος, *Θέματα σύγχρονου προβληματισμού δοκίμια,* τόμος Α, εκδόσεις Παπαδήμα, Αθήνα 1989, σελίδα 404.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

ESPRIT SCRUPULEUX

Ière GUERRE Mondiale

Esprit scrupuleux dans le combat

-[...] blessant légèrement Psychas au pied et à l'oreille et frappant sa mitrailleuse […] L'officier porte-drapeau Psychas s'est trouvé dans la mer à 20 yards de l'avion. Il a su retrouver l'officier porte-drapeau Arguyropoulos avec sa bouée de sauvetage intacte, le visage dans la mer, l'a tourné sur le dos et lui a parlé; quand il a vu, pourtant, qu'il était mort, il l'a mis sur l'aile de l'avion qui n'était pas encore enfoncée dans l'eau [...] Tombé dans la mer, il n'a abandonné Arguyropoulos qu'après s'être assuré de sa mort. Il a fait preuve de grande patience, franchissant une distance de deux miles et demi à la nage jusqu'à Thassos... (source 2, annexes pages 285-286)

- L'escadre A de Thassos, commandé par le lieutenant de vaisseau Moraïtinis, a réalisé des opérations militaires, dont plusieurs raids bombardiers diurnes et nocturnes sur des installations ennemies et des lignes de transport. Dans tous les cas, l'escadre grecque s'est acquittée de son devoir avec bravoure et les avions ont réalisé à plusieurs reprises de nombreux trajets au dessus de la cible, à une basse altitude et dans un feu violent**,** cherchant à tirer directement sur la cible visée... (source 3, annexes page 287)

- Vous êtes priés de transmettre de la part du gouvernement grec et de moi-même au capitaine de corvette Moraïtinis ainsi qu'aux autres pilotes ayant participé aux raids contre Gœben, notre complète satisfaction pour la persévérance héroïque dont ils ont fait preuve afin de détruire le navire cuirassé hostile jusqu'au sacrifice d'eux-mêmes... (source 38, annexes page 404)

- À mon grand regret, je vous informe que nous avons reçu un télégramme du Capitaine de brevet à Moudre qui annonce la mort de Spyros Hambas, enseigne de vaisseau 1ère classe, qui a été abattu en flammes, frappé au dessus de Nagaras par un tir de canons. Veuillez accepter l'expression de toute ma sympathie pour le décès de ce vaillant officier. (source 40, annexes page 406)

- La seule façon d'être sauvés, était de m'accrocher moi-même à l'extérieur de l'avion afin de dégager le fil avec le pied. Le pauvre Pèlerin était fort inquiet. Alors que je n'étais pas du tout en situation de faire des acrobaties, il fallut que je l'entreprenne. Il n'y avait pas d'autre issue... (source 29, annexes page 397)

IIème GUERRE Mondiale

Esprit scrupuleux dans le combat

- Plus de 4 mois de combats violents contre l'ennemi, plus nombreux, avec des combats héroïques pour les hommes et l'environnement, non seulement, ne vous ont pas fatigués, mais ont forgé votre élan et votre résistance à un niveau remarquable. Et quand l'ennemi, prêt depuis plusieurs semaines, pensait qu'il était disposé à vous affronter et à lancer sa violente attaque, dans laquelle il avait investi tous ses espoirs, non seulement vous l'avez empêché, mais vous lui avez causé de grands dégâts, vous lui avez répondu comme il le fallait, vous lui avez montré de quoi est capable la Vaillance et le Courage grec […] Chaque fois que vous écriviez sur les montagnes enneigées de l'Épire et de l'Albanie l'épopée sanglante et glorieuse de la Grèce moderne, vos frères de la Marine Royale et l'Aviation Royale ajoutaient eux aussi, sur la mer et dans les airs, des pages en or, dans l'histoire de la Grèce. (source 17, annexes page 337)

- […] Malgré la connaissance de l'existence de poursuite par l'aviation rivale et sans la protection de l'aviation alliée, le personnel a utilisé les vieux avions. (source 22, annexes page 345)

- « Soudainement, j'ai aperçu un avion qui s'était introduit dans la formation ennemie et était en train de tirer- il tirait sans arrêt contre un bombardier italien qu'il avait isolé. Mais il n'a pas réussi à l'abattre. Par les mitrailleuses arrières, l'avion ennemi a répondu à notre avion qui tirait et s'est retrouvé sans munition […] Mais ce qui a suivi était la seule chose à laquelle je ne m'attendais pas. Avec surprise, je vis soudainement que la vitesse du moteur de notre avion augmentait, a fait une attaque formidable et – chère Grèce glorieuse et immortelle – a touché avec son hélice l'arrière de l'avion italien et lui a arraché les pédales. L'avion ennemi a été secoué et est tombé de nouveau en vrille alors que quatre parachutes ont été activés [...] le pilote avec l'hélice déformé atterrit près de la ville de Lagada, au même endroit où les pilotes italiens ont également atterri, non pas pour étaler sa victoire mais, comme nous l'avions appris plus tard, pour les protéger des villageois qui les avaient encerclés. Une fois hors de l'avion, il s'est approché de ses collègues italiens, les a salué et s'est présenté… (source 32, annexes page 400)

Il ne le quitta que lorsqu'il comprit que tout effort de salut était vain.

Ce même esprit consciencieux est apparent dans la source 3 (page précédente), le rapport de F.R.Scarlett : c'est la même conscience du devoir et des responsabilités qui ont fait que ces aviateurs de l'escadre de la marine A de Thassos volaient continuellement afin d'accomplir les missions, sans jamais renoncer à leur participation, malgré les risques et la fatigue. Les pilotes ayant comme commandant et guide le lieutenant Moraïtinis exécutaient plusieurs vols sur la région visée, dans le but d'atteindre leur cible avec succès. Il semble que la satisfaction qu'ils ressentaient dans la réalisation d'un but l'emportait sur la peur des risques ou l'hésitation, si l'on pense qu'ils partaient sans repos, qu'ils volaient bas, sensibles aux coups des adversaires. Mais étant consciencieux et ayant comme objectif principal la libération de la Patrie, ils continuaient l'exécution des opérations malgré les difficultés sans hésitation.

Lorsque le ministre Grec Kountouriotis se réfère dans sa lettre, (source 38, page précédente), à Moraïtinis et à son action héroïque contre le cuirassé Gœben, nous nous rendons compte que derrière cette action, c'est sa conscience qui se cache.

Durant la sortie des deux avions croiseurs Gœben et Breslau du détroit des Dardanelles vers la mer Egée, la flotte alliée n'a pas pu agir à temps alors que l'Aviation de la mer Égée, prête, a réagi immédiatement. L'aviation d'Imvros a été la première à agir avec des avions de reconnaissance et de chasse et, ensuite, les avions bombardiers de la base aérienne de Moudros ont rejoint l'opération. La dernière à arriver fut l'aviation de Thassos en recherchant les avions croiseurs.

Les collisions successives des croiseurs sur des mines a conduit[387] le Gœben à perdre de l'altitude et le Breslau à retourner dans le détroit afin d'échapper aux dizaines d'avions de chasse, sous les ordres de Moraïtinis. Une escadre d'avions de chasse allemands et des lances torpilles Turcs sont arrivés sur les lieux pour couvrir le Gœben. Un combat féroce a eu lieu où Moraïtinis a abattu deux avions de chasse. Le capitaine en question a risqué sa vie deux fois durant cette mission. La première fois, il se trouvait au centre du combat aérien, son carburant

[387] Voir l'analyse de la source 38, page 67.

épuisé, et est rentré à Imvros pour faire le plein et repartir au même champ de bataille où il a abattu un avion de chasse allemand en plus de l'escadre ennemie avec un seul tir. La deuxième fois fut, alors que le combat continuait, lorsque ses deux armes à feu se sont bloquées et que l'ennemi l'attaquait sans difficulté, lui causant une panne au moteur. Moraïtinis, avec son avion perforé, est rentré à Imvros une fois de plus et, après avoir pris un autre avion, est retourné au combat. Son esprit consciencieux se retrouve à travers cette action héroïque. Pour cet aviateur, la réalisation de la mission primait sur les risques ou même sa vie, sachant qu'en tant que chef de l'escadron, c'était de lui que dépendait la mission. Non seulement, il n'a pas essayé d'échapper aux avions de chasse allemands, mais chaque fois, il retournait le plus vite possible au combat pour pouvoir les abattre. L'exécution du devoir est un des deux points qui sont caractérisés par un grand esprit consciencieux.

De tout temps, les peuples civilisés, surtout les Grecs, honoraient comme héros et martyrs tous ceux qui étaient en danger ou étaient prêts à sacrifier leur vie pour la Patrie… La Grèce disposait de nombreux martyrs qui obéissaient aux commandements de l'ancienne Sparte. Ainsi, elle est restée fidèle à ces ordres et à l'exemple de Leonidas qui a exécuté son devoir envers elle avec un esprit consciencieux[388] et à l'exemple de Mani qui a sacrifié, une fois de plus, dans un moment difficile, le sang de ses enfants au nom de la Patrie commune.

En outre, la lettre du vice-amiral, Clifton Brown, chef de la mission anglaise, au Ministre de la Marine Kountouriotis, (source 40, page 189), transmet ses condoléances pour la mort de Spyros Hambas, enseigne de vaisseau 1ère classe. Son sacrifice, lors de la mission à Nagaras, aux Dardanelles, est apparemment dû au sentiment du devoir et à cet esprit de conscience morale qui, à l'époque, imprégnait les officiers grecs. Hambas savait en effet très bien braver le péril; il en était pleinement conscient mais, pour lui, le but à atteindre – mener à terme son vol et contribuer à la lutte pour la défense de son pays et la liberté – primait devant tout danger. Fidèle au devoir de sa mission, il a continué, connaissant la situation et il a été abattu, tombant en flammes sous les coups répétés de l'ennemi.

[388] Λογοθέτης Κωνσταντίνος, *Τα Αιώνια Ιδεώδη,* εκδόσεις Ιωάννης Κολλάρος και Σία, Αθήνα 1930, σελίδες 171-172.

Selon Egger Emile, en Grèce, à l'époque d'Aristote, il y eut toute une école de savants qui composèrent avec un soin scrupuleux[389] les annales de l'Attique; ce sont les auteurs d'Atthides; jamais on ne les a placés à côté d'Hérodote, de Thucydide et de Théopompe. Ceux – ci seuls étaient pour les Grecs les historiens modèles, parce qu'à l'esprit de recherche, ils avaient joint l'art d'animer un récit par les vives couleurs de l'imagination.

Si l'on passe[390] au cas d'A.Zannas, lieutenant de cavalerie et observateur dans la mission des bombardements contre Hudovo[391] (source 29, page 189), nous pouvons prétendre que c'était sans doute sa conscience morale qui l'a poussé à tenter ce geste fou de s'accrocher dans le vide afin de dégager les bombes coincées sous l'avion. Qui peut vraiment contester qu'il s'agit d'un aviateur scrupuleux qui risque sa vie – malgré sa peur des acrobaties – afin de mener à bien la mission, celle d'accomplir les bombardements si importants contre l'aéroport ennemi et sauver bien sûr l'avion et la vie de l'équipage ? Qui peut encore douter de la rigueur dont il juge sa propre conduite lorsqu'il se croit obligé de réussir l'impossible, qui est de surpasser sa crainte de l'altitude ?

Le devoir sacré envers sa Patrie l'a conduit à décider avec un esprit consciencieux ce qu'il devait faire, dépassant les stéréotypes qui, jusqu'au moment présent, prévalaient pour accomplir avec succès sa mission.

Selon Papanoutsos[392] Evangelos, même Thucydide, avec son esprit consciencieux, méthodologique et sévère, progresse : il analyse et contrôle les « dires » afin de séparer la pure réalité des allusions de la tromperie. Ensuite, nous allons analyser l'esprit consciencieux à travers l'action des aviateurs sur le champ de bataille de la 2ème Guerre Mondiale.

Dans la source 17 (page 189), nous avons un ordre du jour du roi George II envers les officiers, les sous-officiers et les soldats de tous les corps d'armée. Par son ordre présent, le roi de la Grèce félicite la bravoure admirable dont ils ont fait preuve, résistant à un ennemi bien préparé et supérieur en nombre qui s'est

[389]Egger Émile, *Essai sur l'histoire de la critique chez les Grecs: Suivi de La poétique d'Aristote*, Édition A.Durand, Paris : 1849, 215-216 p.
[390] Voir analyse de la page 135.
[391] Il se situe actuellement en Croatie.
[392] Παπανούτσος Ευάγγελος, *Πρακτική φιλοσοφία,* εκδόσεις Δωδώνη, Αθήνα 1973, σελίδα 56.

chargé de conquérir la Grèce. Et non seulement, ils ont résisté mais ils ont aussi causé aux Italiens de grands dégâts. Ils étaient conscients du danger qu'ils devaient affronter. Malgré cela, tous les corps d'armée ont continué avec courage, réalisant des combats méritoires en teignant avec leur sang les montagnes enneigées de l'Épire et de l'Albanie.

Le devoir de défendre leur petite Patrie les appelait. Et eux, avec leur bel esprit consciencieux, ont répondu avec leur propre vie à cet appel. Cet esprit consciencieux a transformé leur corps en acier et leur volonté en granit afin qu'ils puissent s'opposer aux chars et aux machines perfectionnées de l'ennemi. Le résultat de cet esprit consciencieux est la grande admiration de par l'ensemble monde civilisé.

À ce point, nous devons souligner que nous n'avions pas étudié un événement de guerre particulier mais l'action en général, de l'aviation durant la guerre gréco-italienne, ceci étant déterminé par la source présente. Nous la classons dans cette catégorie d'esprit consciencieux spécifique durant les missions car chaque mission est félicitée par l'ordre présent dans le champ de bataille.

Selon Egger, on reconnaît tour à tour les idées de Platon, celles d'Aristote ou d'Aristarque, mais fondues ensemble et corrigées les unes par les autres; nul principe absolu, beaucoup d'appréciations équitables, de bons et judicieux conseils; partout un sens moral très – scrupuleux[393], avec une certaine complaisance pour les vieux poètes, dont il veut nous apprendre à utiliser les leçons, sans pour autant méconnaître ni dissimuler les écarts, souvent coupables, de leur muse.

La source 22 (page 189) contient le rapport de la 2ème Escadre d'Observation (unité 20 02) du commandant de l'armée de l'air Koutsoukos Ilias. Le commandant de l'armée de l'air décrit l'action de l'escadre dès le début de la guerre gréco-italienne, durant les deux premiers mois. Il se réfère aux échelons, aux déplacements, à la composition de l'escadre en ce qui concerne le matériel, le personnel, les connexions et les collaborations donnant une image claire de l'escadre dès le début des missions.

Des dix avions Bréguet XIX de type ancien[394] dont elle disposait, un seul le n° 426, n'exécutait pas de missions à cause de sa construction particulière. Dès le début des missions exécutées, le 30/10/40, les aviateurs connaissaient la

[393]Egger Émile, *op.cit.,* 266 p.
[394] Voir page 345 aux annexes.

dangerosité des anciens avions avec lesquels ils devaient voler et ils savaient aussi qu'ils n'auraient aucune protection de la part des alliés alors que l'ennemi était déjà prêt. Malgré cela, les pilotes, avec un grand esprit consciencieux, montaient à bord des avions, exécutant leur devoir pour la libération de la Patrie, en donnant le plus possible[395] et en sacrifiant même leur propre vie[396].

Selon Glinos, le premier élément essentiel de l'esprit consciencieux[397] est celui qui prend en charge la mise en forme d'une partie de la société à travers l'enseignement pour agir ainsi avec succès pour le sort futur de cette société. Il est le soin assidu non seulement de la matière des enseignements mais aussi de la façon d'enseigner aux élèves, l'utilité donc des moyens qu'ils disposent et des résultats qu'ils donnent.

Dans la source 32 (page 189), le sous-lieutenant de l'armée de l'air et Commandant de la 22ème Escadre de Chasse Kougioufas Anargyros, dans son rapport, présente l'action du lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis sur la région de Lagada à Thessalonique, le 2 novembre 1940.

L'exploit de Mitralexis, ce jour là, a été enregistré comme l'épisode le plus caractéristique de la guerre qui a illuminé[398] l'action de l'Aviation Militaire grecque durant la guerre gréco-italienne.

L'ordre stipulait que 27 avions bombardiers ennemis, ayant une puissante protection de chasse, se trouvaient dans la région de Véria et se dirigeaient vers Thessalonique à une altitude de 5.000 m. Il s'agissait de bombardiers de type Z1007bis de la 50ème Escadre Indépendante qui exécutaient la mission du bombardement de la ville de Thessalonique.

Les P.Z.L. grecs de la 22ème Escadre ont immédiatement décollé. Quand les Italiens les ont reconnus, ils se sont dépêchés de se débarrasser de leurs bombes pour être plus légers afin d'échapper aux avions grecs. Dans la région de Lagada a finalement eu lieu l'affrontement des aviations rivales et un combat féroce a commencé.

Le pilote d'un P.Z.L., le lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis tirait sans discontinuer contre un bombardier et a finalement épuisé toutes ses

[395] Voir page 346 des annexes, mission de l'avion S418 le 4/11/40.
[396] Voir page 346 des annexes, mission de l'avion S416 le 4/11/40.
[397] Γληνός Δημήτρης, *Άπαντα , op.cit.*,τόμος Α, σελίδα 119.
[398] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 193.

munitions. Un autre, à sa place, serait rentré à la base. Mais Mitralexis étant conscient qu'il se dirigeait vers la mort, avec son esprit consciencieux devant le devoir, s'est précipité sur la queue du bombardier trimoteur italien avec son hélice et l'a abattu. Et de plus, il a atterri normalement à l'endroit où l'avion ennemi s'était écrasé, et, tenant son arme à la main, il a arrêté les quatre aviateurs italiens qui étaient tombés en parachute.

L'état d'esprit consciencieux est présent une fois de plus. En suivant les ordres de son rang militaire, il ne les a pas approchés pour les tuer mais seulement pour les protéger des paysans enragés qui les avaient encerclés et pour les accompagner au Poste de Commandement de Thessalonique.

Selon Rebuffat François, les Grecs étaient parfaitement conscients[399] qu'il n'existait aucune défense qui ne présentât de failles, facilement mises à jour par d'éventuelles trahisons ou encore, tout simplement, par l'audace et la ruse d'un adversaire décidé.

Nous allons ensuite examiner le rôle que la conscience et l'esprit scrupuleux tient dans la vie de ces mêmes aviateurs. Nous allons également voir comment cette valeur se manifestait en dehors des missions pendant la 1ère Guerre Mondiale.

Dans la dernière lettre personnelle que l'aviateur Lazaris Vartholomeos a envoyée à ses parents (source 20, page suivante), nous distinguons cet esprit scrupuleux en trois points. D'abord, dans l'accomplissement de ses obligations de fils fidèle et respectable : Lazaris a peur de ne pas être capable de tenir ses promesses filiales au cas où il mourait. Il ne pense pas à sa vie mais à celle de ses proches s'il venait à disparaître : il regrette que sa mort pour la Patrie ne lui permette pas de soutenir sa famille, comme il le faisait jusque là. Le jugement sévère qu'il porte sur ce qu'il doit faire pour ceux qu'il aime est bien une expression merveilleuse d'esprit scrupuleux.

Dans un second point, Lazaris fait preuve du même esprit dans l'accomplissement de son devoir envers la Patrie. Là, ses services sont vraiment une fin en soi, pour lesquels cela vaut bien de mourir.

[399] Rebuffat François, *op.cit.*, 160p.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

ESPRIT SCRUPULEUX

Ière GUERRE Mondiale

Esprit scrupuleux hors mission

- Je prie Dieu que rien n'arrive de mauvais, je vous assure que c'est seulement pour une seule raison, je sais que ça va vous faire de la peine et que je ne serai pas, dans ce cas, en situation de remplir mes obligations envers ma famille, celles qui constituaient jusqu'à maintenant ma préoccupation prioritaire. Je vous dis seulement que si quelque chose arrive, ne soyez pas tristes car c'était mon devoir envers la Patrie que j'ai accompli. Je serai satisfait si la mission qu'une poignée de vrais Grecs ont assumée avec tant de difficultés et de risques est menée à bien. Le grand souci de ma courte vie jusqu'ici a toujours été de rendre ma famille fière de ma contribution à la liberté de la Patrie. Elle, a reconnu mes efforts et m'a nommé officier[...] Moi, je la défendrai de toutes mes petites forces, ayant la conscience tranquille. Ne soyez pas tristes pour moi, rappelez-vous combien de monde s'est engagé dans cette lutte mondiale. Nous, nous devons plus que d'autres lutter car nous n'avons pas de Patrie. (source 20, annexes page 341)

IIème GUERRE Mondiale

Esprit scrupuleux hors mission

-[...] d'un avion Gladiator carbonisé qui se trouvait à l'extérieur d'un côté de la piste, il a capoté et malgré tout, a pris feu. L'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Voutsinas, qui est sorti indemne de l'avion, a essayé d'aider l'aviateur, le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Kytariolos. Et il a réussi grâce à l'aide du personnel qui leurs a porté secours ... (source 7, annexes page 300)

- Le personnel technique s'est dévoué avec un héroïsme et un sacrifice personnel afin de réparer les avions endommagés malgré les fréquentes apparitions ennemies aériennes [...] Tout le personnel a travaillé sans interruption et scrupuleusement afin d'accomplir les désirs Nationaux de la Patrie tout en subissant fréquemment les attaques aériennes ennemies. (source 7, annexes pages 299, 301)

- De plus, le personnel technique a été très efficace et, malgré les conditions impropres à cause de la pluie et de la boue, tous les avions étaient prêts à tout moment pour la 2ème Collaboration Militaire. (source 9, annexes page 314)

- L'ensemble du personnel de tout degré et de toute spécialité a fait preuve de discipline et de volonté sans précédent sur tout ce qui concerne l'exécution de plusieurs devoirs, le matériel en général, malgré qu'il fût insuffisant, pourrait être utilisé afin de contribuer à la situation. Par contre, les avions (type Pottez 25) de l'unité étaient totalement impropres pour la prise en charge et l'exécution de missions de guerre à cause de leur basse vitesse (140-150 km/h) et de leur construction en bois, laquelle provoquait des déformations et rendait la chute très dangereuse et sans résultat pratique. (source 8, annexes page 307)

- La volonté du personnel durant ces moments-là était très émouvante. Le personnel aérien travaillait manuellement pour aider les aviateurs peu nombreux qui rentraient et demandaient encore à travailler, même s'ils savaient que leur alimentation et leur logement étaient très mauvais, et même parfois absent. (source 27, annexes page 372)

Cette fin en soi le rend capable de servir sa Patrie et *« d'avoir la conscience tranquille»;* c'est *elle* qui le remplit de satisfaction *« si la mission qu'une poignée de vrais Grecs ont assumée avec tant de difficultés et de risques est menée à bien ».* C'est enfin cette fin en soi qui le rend puissant devant la souffrance.

Le dernier point où nous distinguons l'esprit consciencieux de Lazaris est quand il demande à ses parents de considérer l'importance que cette guerre à pour les Grecs, qui n'ont plus de Patrie et qui doivent alors lutter plus fort que les autres dans le but de la libérer. L'aviateur fait évidement allusion à la période historique de l'occupation du pays par les Turcs, vu que certaines régions étaient encore à l'époque sous leur joug. Cette heureuse réalité devait même les réjouir parce que leurs enfants auraient sacrifié leur vie pour une noble cause.

Romilly (Sir Samuel), célèbre jurisconsulte et orateur anglais, né à Londres en 1758, descend d'une famille française que la révocation de l'édit de Nantes força à se réfugier en Angleterre. Il fait d'excellentes études, et embrassa la profession du barreau où il ne tarda pas à obtenir les plus grands succès; sa considération et sa fortune le placèrent bientôt au premier rang des avocats de Londres, tandis que son savoir comme jurisconsulte, et le soin scrupuleux[400] avec lequel il examinait la justesse d'une cause avant de s'en charger pour la plaider, lui assurèrent l'estime de tous les magistrats.

Ensuite, nous allons étudier l'esprit consciencieux hors missions durant la 2ème Guerre Mondiale.

Nous examinons (la source 7 de la page précédente), dans cette catégorie à cause de la chronologie où elle eut lieu, c'est-à-dire le 22/4/41. L'unité 20 02 de la 2ème escadre d'Observation, selon l'ordre, devait changer de poste de stationnement de l'aéroport d'Agrinio à l'aéroport d'Argos afin d'être sauvé, à cause de l'invasion de l'aviation allemande en Grèce et des attaques féroces. Le futur semblait sombre. L'attaque aérienne du 15 avril 1941 à l'aéroport de Trikala avait

[400] Francois – George de Sainte-Preuve, Alphonse Rabbe et Claude-Augustin-Charles Vieilh de Boisjoslin, *Biographie universelle et portative des contemporains: ou dictionnaire historique,* tome 4, Éditions F.G.Levrault, Paris : 1834, 1153 p.

démontré[401] que l'aviation allemande était en position d'attaquer par surprise au sol et de détruire totalement les avions qui stationnaient.

Ainsi, quand le Hensher H^{s} 126, ayant à son bord le sous-lieutenant de l'armée de l'air Voutsinas comme observateur et le sous-lieutenant de l'armée de l'air Kytariolos comme pilote, a essayé de décoller, il a basculé pendant qu'il roulait sur la piste et s'est écrasé sur les débris d'un avion britannique en prenant feu. À ce moment là, le sous-lieutenant de l'armée de l'air Voutsinas, alors qu'il était blessé, a agi avec un esprit consciencieux et s'est précipité pour sortir le malchanceux pilote Kytariolos de l'avion en feu afin de l'emmener à l'hôpital.

Le sentiment du devoir l'a conduit à agir de cette façon en connaissant très bien le danger. En outre, il est montré qu'une personne est capable d'agir, de s'adapter à toutes les conditions et de résoudre les problèmes ne serait-ce que par la motivation interne qu'il ressent.

Dans la même source 7 (page 196), le personnel technique de la même unité travaillait ardemment avec héroïsme et sacrifice de soi essayant de réparer, le plus vite possible, les pannes des avions afin qu'ils puissent changer de poste de stationnement. De plus, durant leurs heures de travail, ils subissaient sans arrêt des attaques ennemies, ce qui montre le grand esprit consciencieux dont ils faisaient preuve.

Les personnes consciencieuses montrent leurs capacités sous toutes les conditions où le devoir les appelle, faisant preuve de responsabilité, de minutie et de maitrise de soi. Le devoir, dans ce cas, est l'accomplissement des désirs nationaux de la Patrie.

Dans la source 9 (page 196), nous distinguons l'esprit consciencieux du personnel technique de la même unité 20 02 de la 2ème escadre d'Observation. Cependant, dans ce cas, il a été constaté que le personnel en question travaillait dans des conditions difficiles, à l'extérieur, sous la pluie et dans la boue. L'esprit consciencieux qui caractérise ces personnes est prouvé par le fait qu'à tout moment, le Commandement du 2ème Corps de l'armée exigeait que les avions soient prêts pour exécuter des missions. Ils ne se plaignaient pas ni pour les mauvaises

[401] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Δ, σελίδα 51.

conditions qui gênaient leur travail ni pour les attaques par surprise de l'aviation ennemie qui mettaient en danger leur vie.

Leur but sacré de donner le meilleur d'eux-mêmes pour la Patrie était supérieur à toutes les faiblesses humaines. L'esprit consciencieux est aussi une des notions qui brosse le tableau de leurs actes.

Le fait d'insister, la clarté critique, l'esprit consciencieux[402], l'enthousiasme intact stimulent l'admiration et, grâce à ces qualités, Platon, jusqu'à sa mort, réussissait toujours à trouver la solution aux nouvelles difficultés qui apparaissaient.

La source 8 de la page 196 contient le rapport du commandant de l'armée de l'air Varvatsis Dimitris sur l'action de l'unité 24 24 de la 4ème Escadre d'Observation. L'officier en question affirme que le personnel de chaque degré mais aussi de chaque spécialité a travaillé avec une grande discipline et de la bonne volonté, exécutant plusieurs devoirs hors de leurs compétences. Mais la partie qui rend visible le sens de l'esprit consciencieux est que le matériel était insuffisant, les avions étaient totalement incapables[403] d'exécuter des missions car ils atteignaient une vitesse de 140-150 km/h. Et même si les aviateurs étaient informés que tout cela rendaient les vols beaucoup plus dangereux, ils n'hésitaient pas à monter à bord afin de se sacrifier à leur devoir afin d'exécuter du mieux possible les missions.

Socrate disposait de plusieurs vertus admirables comme la sobriété, le calme et le zèle infatigable et noble. Aucune difficulté ne l'empêchait de rechercher la vérité, aucun préjudice ne perturbait son esprit. Il étudiait avec un esprit consciencieux[404]. Seul le désir de la vérité illumine comme le soleil son chemin. Socrate a ainsi déterminé les bases de l'aretologie scientifique.

Dans le rapport de l'Officier de l'état – major, Dalianis Spiridonas, (source 27, page 196), est présentée l'action de la 13ème Escadre de Coopération Maritime. Vers la fin de la guerre gréco-italienne en Grèce et de l'invasion des Allemands, l'ordre officiel[405] du Commandement Supérieur de

[402]Γληνός Δημήτρης, *Άπαντα, op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 347.
[403] Ils étaient faits de bois (type Pottez 25), et avaient subis des déformations à cause du fait qu'ils restaient à l'extérieur et qu'ils n'étaient pas protégés.
[404]Γληνός Δημήτρης, *Άπαντα, op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 248.
[405] Ordres connues pour toutes les escadres grecques.

l'Aviation Navale du 17/4/41 était, entre autres, la destruction du matériel ainsi que le départ des avions pour la Crète. À ce moment là, des repos de deux mois avaient été donnés à des aviateurs et à des réservistes ayant pour conséquence que le nombre des aviateurs restants qui devaient exécuter les missions n'étaient pas suffisant.

Mais l'empressement et la volonté de tous ceux qui étaient restés à été très émouvante. Le personnel navigant travaillait de ses mains pour aider, alors que les aviateurs en repos rentraient pour aider en sachant très bien qu'il y avait ni hébergement ni nourriture. Le temps pressait et toutes les spécialités travaillaient sans cesse, motivées par l'esprit scrupuleux. Le haut niveau d'esprit consciencieux venait de personnes qui exprimaient des comportements de soutien ayant pour but d'aider leurs collègues même si ce n'était pas leur rôle. La fin approchait mais leur Patrie était encore là, et, moralement, elle les rendait responsable pour l'achèvement des dernières directives. Et eux répondaient avec zèle, exécutant leur devoir pour elle.

Selon Papanoutsos[406] Evangelos, le côté positif de l'activité politique est l'esprit consciencieux[407] d'une personne douée d'un sentiment profond de responsabilité qui connaît bien, que personne dans ce monde, ne peut être sauvé par lui-même. En aidant les autres à se sauver, tu t'aides aussi. La base essentielle de la théorie et de l'acte politique est, selon lui, cette solidarité et cette coresponsabilité des êtres humains.

Bref, ces aviateurs croyaient vraiment au combat pour la liberté et se battaient avec zèle et foi, des qualités que le sentiment du devoir envers la Patrie leur dictait soit sur où hors du champ de bataille, que leur conscience morale poussait parfois jusqu'au scrupule.

[406] Παπανούτσος Ευάγγελος, *Πρακτική φιλοσοφία, op.cit.*, σελίδα 157.
[407] η *(ευ) συνείδηση.*

Chapitre 7

Fierté nationale : devoir national ou personnel

Le sentiment de la fierté nationale que nous découvrons par la suite, se distingue en deux catégories : premièrement, les sources 4, 6, 21 pour la 1ère Guerre Mondiale et la source 42 pour la 2ème constituent la fierté nationale, flattée par la reconnaissance des actions héroïques des pilotes. Alors que les sources 18, 20 concernant la 1ère Guerre Mondiale et la source 28 concernant la 2ème constituent un trait caractéristique essentiel de la conscience nationale par les sentiments éprouvés par les pilotes eux-mêmes. La conscience nationale[408] est cette force qui incite les Grecs à des actes courageux et à des décisions importantes concernant des sujets et des bénéfices nationaux.

La fierté nationale[409] est la louange pour le jeune qui l'entretient. C'est la force qui, une fois utilisée par les citoyens d'un pays, garantit la liberté et le progrès. Le défaitisme, en revanche, est le fruit languissant de la conscience nationale, qui peut rendre tout un peuple vulnérable à la revendication ou à la protection des droits nationaux. Il encourage également les dispositions perfides des peuples voisins.

Durant la 1ère Guerre Mondiale, le commandant général de Lesvos, Sp.Dassios, dans le télégramme qu'il a envoyé aux ministres de la Marine et de l'Intérieur, (source 4 page suivante), exprime sa fierté d'être Grec : le capitaine de corvette A.Moraïtinis a été reconnu comme l'aviateur éminent de la Méditerranée, estimé des milieux militaires Français et Anglais pour son héroïsme inégalable.

Après le 15 juillet 1918, une équipe de l'escadre H2 a changé son poste de stationnement pour l'aéroport de Kalloni à Lesvos[410] sous les ordres du capitaine grec A.Moraïtinis afin qu'elle puisse éliminer l'aviation turque qui attaquait les îles de Chios, Samos et Mytilène. Le 20 juillet, les aviateurs A.Moraïtinis, P.Psychas et I. Theologis ont exécuté le bombardement des bases aériennes de

[408] Παπαθεοφιλόπουλος Ι. Κώστας, *op.cit.,* σελίδα 13.
[409] Παπαθεοφιλόπουλος Ι. Κώστας, *op.cit.,* σελίδα 43.
[410] Île grecque qui se situe au nord-est de la mer Egée. Il s'agit de la troisième plus grande île après celle de Crète et d'Eubée.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

FIERTÉ NATIONALE

Ière GUERRE Mondiale

Fierté Nationale lors des missions

- Le chef des aviateurs grecs Aristidis Moraïtinis vient d'arriver à bon port, s'apprêtant à effectuer des opérations de haute importance à Smyrne. Stop. Étant Grec, je suis fier que le monde militaire des Alliés Français ou Anglais le considère comme un officier sans pareil, le meilleur dans la Méditerranée, un officier qu'aucun corps militaire allié n'a pas encore eu dans ses rangs. Stop. Tous les officiers étrangers me l'ont déclaré à l'unanimité. Stop. C'est une question d'intérêt national, de veiller à ce que sa vie précieuse soit préservée. (source 4, annexes page 288)

- J'apprécie pleinement l'audace, la vaillance et l'esprit de combat dont vous avez fait preuve au cours des opérations militaires jusque là effectuées, des vertus auxquelles se réfèrent aussi les exposés des chefs Anglais de l'armée de l'air avec qui vous coopérez [...] Je tiens à vous féliciter par ailleurs tout autant de la modestie que de la supériorité que vous avez étalées pendant cette coopération […] Je tiens compte de votre conduite étonnante, qui a honoré notre pays vis-à-vis des forces alliées et j'espère avoir de quoi vous récompenser. (source 6, annexes page 290)

-[...] on a vu périr un officier qui faisait la gloire de notre service et moi, personnellement, j'ai perdu mon meilleur ami... (source 21, annexes page 342)

IIème GUERRE Mondiale

Fierté Nationale lors des missions

- NOUS REMETTONS la décoration en or du mérite au sous-lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos, pour son exploit héroïque dans le champ de bataille, en dépassant énormément l'exécution du devoir. (source 42, annexes page 407)

Magnissia, Satzak-Kalé[411] et Smyrne[412]. Le second jour, l'opération a été répétée dans les mêmes régions par les mêmes aviateurs alors que les jours suivants, l'escadre a ciblé l'aéroport de Kazamir[413]. Moraïtinis, une fois de plus, a été celui qui l'a reconnu à très basse altitude, affrontant les tirs antiaériens de Santak-Kalé.

L'action[414] de l'équipe a été courte et efficace car, à compter de ce moment là, aucune attaque ennemie n'a été faite dans la région de la mer Égée. Mais les habitants des îles avaient peur pour la vie du capitaine grec à cause de ses actes risqués en association avec les opérations dangereuses. En même temps, les autorités grecques et alliées s'inquiétaient sérieusement pour A.Moraïtinis, qui était pour eux une idole et ont ainsi transmis au Ministère de la Marine le rapport présent où ils réclament de lui d'être un peu plus prudent. Tout le monde l'aimait. Ils ressentaient une fierté nationale juste en sa présence. Il a été le grand héros de l'époque et tout le monde voulait qu'il reste en vie.

En fait, tout homme serait fier de ce personnage charismatique, c'est pourquoi Sp.Dassios donna l'alerte aux ministres grecs afin de le protéger.

Dugué-Duchesne, F, illustre d'une façon particulière la fierté nationale[415] des Grecs durant la domination turque et la révolution grecque. *Jamais le cri de la guerre ne se fit entendre pour une cause plus légitime! Jamais de plus beaux lauriers ne furent offerts à la bravoure! Jamais expédition militaire ne fut plus universellement applaudie! Jamais l'héroïsme ne dut attendre un plus glorieux triomphe!*

Les puissances régnantes poseront sur leur siècle et sur leur mémoire l'ineffaçable sceau de l'immortalité, si profondément touché et pénétré des déplorables désastres qui désolent la Grèce, et, par la prévoyance de ceux dont elle est menacée, elles feront un appel à la valeur et au courage pour voler au secours et à la défense de ses habitants, qui ne compteront bientôt plus au nombre des peuples de l'Europe, s'ils sont plus longtemps abandonnés à leur propre courage, accablés par les forces formidables de leurs plus cruels ennemis; venons en aide à ces généreux citoyens qui préfèrent l'expatriation volontaire ou la mort, au joug pesant d'une

[411] Cela signifie "forteresse des vases", car la ville a été un centre de poterie très connu et elle se situe aux Dardanelles.
[412] La troisième plus grande ville de la Turquie qui se situe en face de Chios, aux cotes centrales turques de la mer Égée.
[413] Elle se situe hors de Smyrne.
[414] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 125.
[415]Dugué-Duchesne, F, *op.cit.*, 13 – 15 p.

servitude humiliante et malheureuse, qui dégrade une nation fière de son origine, de ses souvenirs, de l'illustration de son Antiquité, et des grands hommes qui lui appartiennent.

Dans la source 6 (page 202), nous allons étudier la fierté nationale à travers la lettre du ministre de la marine Kountouriotis qui a été rédigée le 26 juillet 1918 à l'intention du lieutenant A.Moraïtinis.

Les actes courageux de l'aviateur en question durant la 1ère Guerre Mondiale l'ont fait devenir le meilleur de tous.

La hardiesse, la bravoure et *l'esprit combatif* qui caractérisaient ses missions, remplissaient de fierté nationale[416] non seulement le peuple grec auquel il appartenait, mais aussi ses collègues qui essayaient de lui ressembler et les alliés étrangers qui l'appréciaient comme l'un d'entre eux et qui l'admiraient. Il a même réussi, avec son amour-propre, après avoir été éprouvé, à changer par son comportement les sentiments négatifs des alliés et il a aussi réussi à être accepté par eux par de brillants titres[417].

Le deuxième élément de fierté nationale, nous le distinguons quand, par son comportement, il a fait honneur au nom grec devant les alliés. Son nom glorieux représente un nom national qui sera glorifié dans l'histoire et pour lequel, le ministre lui-même s'est senti fier et espéra trouver le moyen approprié pour le récompenser.

Selon Logothetis, Aristote a initié dès son plus jeune âge, Alexandre le Grand à imiter Achille en lui faisant ainsi ressentir la fierté nationale[418] car il provenait de la famille d'Hercule et d'Eaecide et il s'intéressait aux combats et à la gloire de ses ancêtres.

Dans la lettre présente du lieutenant A.Moraïtinis (source 21, page 202), au père du malchanceux porte-drapeau Arguyropoulos Dimitrios, nous constatons la fierté nationale que ressent A.Moraïtinis pour l'action de son ami.

[416] Premier élément de la fierté nationale.
[417] Ils lui ont décerné la médaille britannique Distinguished Service Order et ils lui ont offert l'avion De Havilland D.H. 9.
[418] Λογοθέτης Κωνσταντίνος, *Ιδανικά και Παιδεία,* Βιβλιοθήκη Εθνικού Εκπαιδευτικού Συνδέσμου, Εν Αθήναις 1949, σελίδα 18.

Tout particulièrement, il affirme qu'avec ses services durant la guerre et en général dans le Corps de l'aviation il leur a apporté une grande gloire. Il avoue aussi qu'il était son meilleur ami. Il reconnaît sa brillante action présentant de la fierté envers lui. D'ailleurs, les exploits d'Arguyropoulos au front macédonien étaient très importants, considérant même qu'il était encore aviateur – débutant. Un exemple caractéristique a été, quand il était accompagné par son entraineur Meletopoulos comme observateur, le bombardement du pont de Genikioï. De plus, les incendies et les bombardements destructifs des réserves de Keramoti qui ont privé l'ennemi des ravitaillements, étaient l'œuvre d'Arguyropoulos et des autres débutants. Il a aussi participé aux attaques du front macédonien des cibles Chryssoupoli[419], Drama et de l'aéroport Zerevitz[420] qui constituait la base de l'aviation allemande-bulgare. Le fait que A.Moraïtinis, qui était le héros de l'époque, l'as de la Méditerranée, ressentait de la fierté nationale pour son meilleur ami était important.

Thanos Veremis affirme que *l'effort de création d'une communauté nationale homogène et opérable à travers la multitude des traditions de langagières qu'a reçu le nouvel état de l'*Empire Ottoman *a été réussi. Le nouvel état grec a hérité d'une littérature brillante et d'un passé encore plus brillant, qui a rendu les participants de « notre éducation » fiers. Cette fierté[421], qui souvent reçoit des commentaires par les étrangers, est devenue un élément d'unité de la société grecque moderne et a crée une renaissance culturelle digne du passé.*

Dans la source présente (42, page 202), nous constatons la fierté nationale à travers le décret royal du roi de la Grèce Georges II, qui décerne au pilote lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos la médaille de bravoure en or pour son exploit, la récompense morale suprême et la distinction unique en temps de guerre. L'exploit de l'aviateur en question qui a heurté avec son hélice et a abattu le bombardier trimoteur italien tout en ayant épuisé toutes ses munitions, a inspiré la fierté nationale de tous les Grecs, et, devenu une idole, il a reçu l'appréciation et l'admiration des Italiens[422]. Tout le Corps d'aviation et le roi lui-même ressentaient de la fierté pour l'aviateur en lui décernant cette distinction alors que la guerre

[419] Près de la rivière Nestos.
[420] Près du lagon de Porto-Lagos.
[421]Βερέμης Θάνος – Κολιόπουλος Γιάννης, *Ελλάς, η σύγχρονη συνέχεια από το 1821 μέχρι σήμερα,* εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 2006, σελίδα 578.
[422] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδες 196-198.

continuait. Nous devons souligner que toutes les distinctions ont été décernées[423] après la fin de la période de guerre.

En temps de guerre, les gens admiraient même les petits efforts pour la libération de la Patrie. Et quand un évènement aussi important avait lieu, ils se renforçaient psychologiquement et se sentaient fiers de leur pays et du fait qu'ils étaient Grecs.

Durant la 2ème Guerre Mondiale, les gens étaient souriants, émus et ils saluaient de leur balcon et par leurs fenêtres ceux qui devaient se présenter. Chaque soldat se sentait grandir et devenir le représentant de son peuple. Cela le remplissait d'émotion, de responsabilité et de fierté[424]. Et sur tout le territoire grec, par tous les moyens, anciens et modernes, et même à pied, il se dirigeait vers le front pour empêcher l'invasion de l'ennemi.

Ensuite, nous allons étudier la fierté nationale que ressentaient les aviateurs. Durant la 1ère Guerre Mondiale (source 18, page suivante), dans la lettre personnelle de V.Lazaris à son frère, nous constatons la fierté nationale que ressent l'aviateur. Quoiqu'il abandonne ses études pour offrir ses services à la Patrie, il éprouve de la joie et se montre fier de cette décision. De plus, il essaye de calmer son frère qui s'inquiète pour lui. Il désire lutter pour la liberté de son pays sans aucun profit personnel car pour lui, sa Patrie représente tout. Il se sent béni et fier d'avoir la possibilité de défendre sa Patrie et il le fera de toutes ses forces. Il essaye aussi de lui transmettre ses sentiments afin qu'il ne s'inquiète plus. Il doit se sentir fier aussi pour ce but sacré.

Glinos affirme que *les professeurs de lettres grecs des universités allemandes lisaient avec joie et fierté nationale[425] le décret royal qui déterminait la publication du dictionnaire grec comportant tous les signes d'évolution de la langue grecque de l'Antiquité jusqu'à nos jours. La langue grecque présente un phénomène de vitalité unique et admirable. Depuis trois mille ans, elle subit sans cesse des changements par le peuple grec. Elle servait comme moyen de cristallisation des trésors intellectuels par lesquels a été inspirée toute l'humanité, comme vecteur des*

[423] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 198.
[424] Τερζάκης Άγγελος, *op.cit.*, σελίδα 86.
[425] Δημήτρης Γληνός, *Άπαντα, op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 149.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

FIERTÉ NATIONALE

Ière GUERRE Mondiale

Fierté Nationale éprouvée par les pilotes

- Je sais pourtant que cette détresse a disparu quand tu as appris que j'ai quitté l'École pour avoir la possibilité d'offrir le mieux possible mes services dus à la Patrie et pour cette raison seule. Moi, si je gagne cela, je serai très content et ça, c'est tout pour moi… (source 18, annexes page 338)
- Je serai satisfait si la mission qu'une poignée de vrais Grecs ont assumée avec tant de difficultés et de risques est menée à bien. Le grand souci de ma courte vie jusqu'ici, a toujours été de rendre ma famille fière de ma contribution à la liberté de la Patrie. Elle, a reconnu mes efforts et m'a nommé officier [...] Moi, je la défendrai de toutes mes petites forces, ayant la conscience tranquille. Ne soyez pas tristes pour moi, rappelez-vous combien de monde s'est engagé dans cette lutte mondiale. Nous, nous devons plus que d'autres lutter car nous n'avons pas de Patrie. (source 20, annexes page 341)

IIème GUERRE Mondiale

Fierté Nationale éprouvée par les pilotes

- Je dois souligner que notre Aviation était une force nouvelle et ceci justifie ces manques. Par contre, ceci ne constitue pas une raison pour m'empêcher de les mentionner et je vais faire la même chose pour les manques d'entrainement de l'équipage, apparus plus tard, durant la période de guerre (sans vouloir accuser personne en particulier) pour montrer dans quelles conditions ces « aigles royaux » ont conduit notre escadre à la gloire. (source 28, annexes page 379)
- Cet enthousiasme et la personne qui l'a inspiré a été traduit en chanson par les troupes de notre escadre.

Cette chanson de notre Aviation est maintenant connue :

« Notre divisionnaire est comme un père pour nous,
nous souhaitons le voir commandant à Rome.
Les avions Blenheim, Block, Potez, P.Z.L.
nous conduisent à la gloire.
Avec un cœur vaillant, chers soldats enviés,
nous allons continuer d'avancer ».

Cette chanson a été réalisée et restera une des meilleures chansons dans l'histoire de notre aviation. (source 28, annexes page 389)

- Moi et mes collègues avons vécu plusieurs moments difficiles et dangereux comme celui-ci. Mais il existe des exploits et de totales destructions que personne ne pourra décrire car ceux qui les ont accomplis les ont emportés avec eux pour toujours. Il s'agit des 17 décès honorés de l'escadre, ceux qui ne sont jamais rentrés à la base. La contribution de la 32ème escadre de bombardement, de l'escadre des Blenheim et les 17 morts, les 50 aviateurs tués durant cette période entre 1940 – 41, est très importante, la plus importante de notre Aviation.(source 28, annexes page 394)

traditions mythologiques, religieuses et nationales, de chants et de proverbes. Elle constitue un monument vivant de toute l'histoire grecque et, dignement, elle peut être caractérisée comme l'héritage national le plus sacré.

De plus, cette même fierté est entrevue dans la dernière lettre personnelle que V.Lazaris a écrite à ses parents, (source 20, page précédente) : « *Je serai satisfait si la mission qu'une poignée de vrais Grecs ont assumée avec tant de difficultés et de risques est menée à bien* ». N'oublions pas que le nombre de soldats au service du Gouvernement provisoire de Venizélos[426] et de l'Entente par la suite était relativement petit par rapport à ceux qui étaient aux côtés du roi Constantin. Ces soldats pourtant peu nombreux ont vaillamment combattu et se sont distingués.

Le grand souci de Lazaris était d'arriver à contribuer à la libération et à la gloire de sa Patrie, ce pour quoi sa famille serait fière. Nous comprenons donc qu'il est heureux de se battre en tant que défenseur grec de la Patrie et que cette conscience constitue sa motivation majeure.

Il sent que la Patrie l'a récompensé pour ses efforts en le sortant de l'obscurité et a fait de lui un officier. Avec cette lettre, Lazaris ressent que c'est la dernière qu'il rédige et il confesse ses sentiments les plus profonds pour la Patrie en essayant de les faire passer à sa famille. Il dit à ses parents de ne pas s'en faire pour lui mais d'être contents et d'encourager ses frères à suivre son exemple en cas de besoin envers la Patrie. Enfin, il fait ses adieux et remercie tous ceux qui l'ont soutenu.

Sa dernière lettre a été rédigée le 13 juin 1917 et il s'agit d'une lettre prophétique où il exprime tout le sentiment de fierté qu'il ressent envers la Nation. Il sait que la fin est proche. Lazaris a été tué le 25 juin 1917 au cours d'une attaque contre des cibles allemandes dans le détroit d'Hellespont avec le porte-drapeau Chalkias Ioannis. Ils ont été deux des meilleurs aviateurs de l'Aviation Navale grecque.

Ce sentiment du peuple de se sentir fier[427] *d'être Grec est le fruit d'un long apprentissage : ils sont les descendants de l'Antiquité classique, puis de Byzance qui était un empire à l'état pur ; puis la civilisation grecque est une valeur par delà les temps et les lieux, maintenue pendant des millénaires, résistante aux*

[426] La discorde nationale.
[427] Φραγκουδάκη Άννα, *op.cit.*, σελίδα 398.

influences. Leurs aïeux se sont encore distingués par leur vaillance, résultat du dévouement à la Patrie. Le caractère grec, ensuite, n'a pas de dimension historique et la nation est une valeur par delà le temps, sans début ni fin, qui a toujours été composée exclusivement de Grecs, hellénophones et chrétiens orthodoxes.

La connaissance de la langue ancestrale enfin, comme un foyer de feu sacré, gardait toujours les Grecs unis ; ils tiraient une fierté légitime de leur origine, un sentiment que chacun possèderait si ses ancêtres étaient des figures comme Miltiade ou Thémistocle[428].

Durant la 2ème Guerre Mondiale, la source 28 (page 207), démontre une fierté nationale à travers les sentiments des aviateurs. Le commandant de l'armée de l'air Sakkis Georgios dans son rapport envers le Service du Rapport de Guerre (État-major Général de l'Aviation), se référant à l'action de la 32ème escadre de bombardement, décrit les aviateurs comme des ***aigles royaux***.

L'aigle royal est un oiseau de proie de taille moyenne qui provient de la famille des rapaces. C'est une espèce de la forêt et nous le voyons aussi bien voler à très basse altitude, sur des clairières, des versants de montagne bien nivelés ou près des villages. Nombreux sont ceux qui croient que l'aigle royal est un symbole de puissance, de force et de domination car avec son air altier, il donne une impression de puissance et il peut affronter les plus forts orages. Ainsi, selon le commandant de l'armée de l'air, les aviateurs de la 32ème escadre ressemblaient aux aigles royaux car ils réussissaient avec leur volonté à dominer. Ils ressentaient de la fierté en étant appelés ***aigles royaux***.

Le ministère de l'Aviation n'avait pas encore entrainé de transmetteurs pour l'escadre quand la guerre a été déclarée. Comme l'aviation était une arme nouvelle, cela était normal d'avoir beaucoup de manquements[429], surtout en ce qui concerne l'entrainement du personnel navigant, qui a émergé pendant la guerre. Le nombre d'aviateurs de l'escadre n'était pas suffisant pour affronter l'aviation italienne qui était puissante. Mais les quelques héros étaient ceux qui ont conduit leur *escadre à la gloire* et ont été appelés ***aigles royaux***. Ce sont les mêmes qui ont

[428] Καραγεώργος Στ. Βασίλειος, *Ο Αδαμάντιος Κοραής και η Ευρώπη,* Ιστορικές εκδόσεις Στέφανος Βασιλόπουλος, Αθήνα 1984, σελίδα 34.
[429] Voir les pages 379-380 des annexes.

anéanti[430] les deux aéroports de Koritsa le 2 novembre 1940, ceux qui ont bombardé des cibles militaires dans la région de Premeti, le 18 novembre 1940, en causant des dégâts et des explosions durant les 3 jours et 3 nuits suivants, ceux qui étaient à bord des avions corbillards sans savoir s'ils allaient rentrer en vie, ceux qui avec solidarité volaient sous toutes conditions météorologiques, exécutant des missions dangereuses et qui ont perdu 17 de leurs collègues. Et tout cela et plus encore pour leur Patrie bien aimée. Il est juste, alors, de les appeler ***aigles royaux*** et de ressentir de la fierté nationale en prononçant ces mots.

Dans la même source, à la page 207, nous allons étudier la chanson qui a été écrite par la 32ème escadre de bombardement, pour vérifier si la notion de fierté nationale y est présente. Il est évident que, lorsqu'une chanson est écrite durant des temps difficiles pour le peuple, elle passait des messages d'émotion, de joie, de tristesse, etc. Cette chanson a été écrite, inspirée par la contribution de leur divisionnaire bien aimé Potamianos Charalambos et par le courage des aviateurs qui se battaient pour la Patrie.

Il est clair qu'elle contient des éléments qui expriment leur fierté nationale, le premier élément étant la grandeur du divisionnaire qui lui valut de *le voir un jour au poste de commandant de Rome.* Son ingéniosité, son organisation et son agilité lui ont réservé une place importante chez les aviateurs, alors que son nom les remplissait de fierté nationale.

Le deuxième élément, les avions Blenheim, Block, Potez, P.Z.L. avec lesquels volaient les aviateurs durant les missions, *les emmenaient à la gloire* car avec leurs manques et leurs imperfections, au lieu de les décourager et de les décevoir, ils les rendaient plus obstinés et plus courageux, plus forts pour avancer en avant, vainqueurs. La chanson est devenue une des meilleures chansons dans l'histoire de l'aviation.

Les Grecs chantaient pour la Patrie en ressentant de la fierté nationale pour leurs exploits. Même si l'ennemi était plus important en nombre ou plus avancé en technologie, la fierté que les aviateurs ressentaient quand ils chantaient, les rendait psychiquement plus forts pour pouvoir tenir bon et continuer le combat.

[430] Voir page 385 des annexes.

Du reste, les Grecs[431], qu'ils soient à l'étranger ou en Grèce, quand ils entendent le son de la clarinette, de la viole crétoise ou celle du Pont, pensent à l'histoire, aux luttes glorieuses et à la vaillance. Ils en gardent un souvenir ému et ils se sentent à l'aise, se lèvent et dansent en fredonnant.

Selon MM.Miller[432] et Aubenas, *tous ces débris de l'histoire passée sont toujours des enseignements utiles pour les peuples. Il ne saurait être indifférent à la Grèce de se reporter vers une époque où, pour la première fois, après son adjonction au grand empire de Rome, puis à Byzance, elle a commencé à rebâtir une existence qui lui fût propre, et à prendre sa place au rang des souverainetés qui ont un nom. Si, pendant les trois cents ans qui s'écoulèrent depuis la conquête de Constantinople par les Francs jusqu'à la conquête de la Morée par les Turcs, presque toutes les provinces qui forment aujourd'hui le royaume de la Grèce, furent régies par des hommes étrangers au pays, par des Français, dont les chroniques grecques elles-mêmes proclament la bonne foi sans tache, la générosité chevaleresque et l'insouciante bravoure, du moins la Grèce put, par cette existence nouvelle, reprendre, dans le malheur même, des idées de fierté et d'indépendance qui, plus tard, devaient porter de si heureux fruits. Et quand on a l'honneur d'appartenir à une nation, comme la France, qui a si noblement et si puissamment contribué à l'affranchissement actuel de la Grèce, et que soi-même on a donné à cette belle cause des secours non inefficaces, on peut, sans craindre de blesser une honorable susceptibilité nationale, aimer à se rappeler, et à rappeler aux autres, qu'avant d'assurer à la Grèce d'aujourd'hui cette nationalité conquise et méritée par tant de sacrifices généreux, tant de malheurs, tant de courage enfin déployé dans une lutte obstinée, les chevaliers français avaient été les premiers à lui conquérir, sinon une existence nationale, du moins une individualité qui n'était ni sans fierté, ni sans gloire.*

Dans la même source (page 207), le commandant de l'armée de l'air Sakkis décrit les moments difficiles et dangereux qu'il a vécu avec ses collègues. Mais il ressent de la fierté pour *les 17 morts honorés* qui ne peuvent pas décrire les dangers et les actes de bravoure qu'ils ont vécus car ils ne sont pas rentrés pour pouvoir le faire. Ils ont simplement sacrifié leur vie au nom de la Patrie et il est

[431] Μήλιος Μ. Γιάννης, *op.cit.*, σελίδα 37.
[432]Miller Emmanuel et Aubenas Adolphe Joseph, *Revue de bibliographie analytique: ou Compte rendu des ouvrages scientifiques et de haute littérature*, tome 2, Imprimerie de Dondey-Dupré, Paris : 1841, 383-384p.

raisonnable pour ceux qui ont survécus de ressentir de la fierté nationale et de suivre leur exemple. Même morts, les 17 aviateurs exécutent leur devoir, encourageant par leur sacrifice ceux qui continuent à se battre.

S'il existe un sentiment que l'amour de la Patrie engendre, c'est sans aucun doute la fierté nationale[433].

En finissant, nous dirons que la fierté nationale, élément constitutif de la conscience nationale des aviateurs grecs, était vraiment une force vitale, démesurée qui les animait au cas où la Patrie serait menacée par un ennemi. À la force de leurs armes, à la puissance de leur génie, ils uniront la force de l'esprit public que donnent les dangers de la Patrie, la puissance de la fierté nationale[434] qui s'indigne de l'insolent orgueil des étrangers, et bientôt les ennemis reconnaîtront l'imprudence de leur entreprise, et l'illusion de leurs espérances.

Au début de la 2ème Guerre Mondiale en Grèce, l'aviation de guerre a été organisée et s'est battue seule, les dix premiers jours, se chargeant du combat contre les Italiens. Mais à partir du 6 novembre, la première mission[435] de la RAF Britannique arriva et ainsi l'Aviation grecque fut soulagée.

Après avoir repéré et analysé les valeurs nationales qui ont vraiment motivé les aviateurs grecs afin de réussir dans le combat, on va passer aux qualités humaines comme sources d'efficacité.

[433] Nussbaum C. Martha, μετάφραση Τσοτσορού Αλίκη-Μυστάκας Ελευθέριος, *op.cit.*, σελίδα 41.
[434] Société de Gens de Lettres, *Biographie des faux prophètes vivants*, tome 1, Éditions Domère, Paris : 1821, 198 p.
[435] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 211.

DEUXIÈME PARTIE

Qualités d'efficacité, armes de puissance patriotique : compétence, sang-froid, ingéniosité.

Le patriotisme est une notion qui comprend, excepté des valeurs nationales (héroïsme, courage, sacrifice de soi, abnégation, solidarité, esprits scrupuleux, fierté nationale), des qualités d'efficacité, c'est-à-dire aptitudes – compétences, sang – froid aux moments difficiles et ingéniosité quand il s'agit des manques en ressources et en technologie.

La compétence, le sang-froid et l'ingéniosité, dans la deuxième partie de l'analyse présente, constituent donc les qualités fondamentales des aviateurs grecs qui ont ainsi pu agir avec beaucoup d'efficacité.

Pavlos, fils de Michail Mélas, un riche marchand établi à Marseille, est né dans cette même ville en 1870. En 1876, la famille s'est installée à Athènes, où Pavlos grandit dans une atmosphère empreinte de fervent patriotisme[436]*. Ses aïeux ont été des héros de la Guerre d'Indépendance. Son propre père, qui dissimule un stock d'armes dans la cave de sa maison, soutient activement, à la fin des années 1890, le mouvement de libération de la Crète.*

Le patriotisme et l'amour pour la Patrie en général est directement lié au niveau de l'organisation démocratique d'une société. C'est pour cette raison que l'amour pour la Patrie dépend des connaissances en histoire d'un peuple, de sa culture et de ses racines, sans distorsions, fanatismes ni flatteries. Il est très important de connaitre profondément notre histoire, pendant sa période héroïque et aussi pendant sa période d'échecs. Le fait de connaître comment les autres se sont battus, ont lutté et fait la guerre est aussi important, car ceci constitue une source d'énergie et d'actions supplémentaires.

Ainsi, nous allons étudier les aptitudes, le sang – froid et l'ingéniosité des aviateurs de la 1ère et de la 2ème Guerre Mondiale, considérant qu'il s'agit de trois valeurs qui, si elles sont présentes dans nos sources, rendront efficaces leurs actes et illumineront les questions que nous avons rencontrées ci-dessus et qui déterminent la notion de *Patriotisme*.

[436] Terrade Marc, *op.cit.*, 113 p.

Chapitre 1

Compétence: dextérité physique ou technique (formation technique)

La compétence présentée dans le tableau suivant, est distinguée en compétence psychique, une qualité innée qui détermine le courage – l'aptitude physique – la dextérité des aviateurs afin qu'ils puissent accomplir avec succès des missions difficiles sans disposer de la formation nécessaire, dans les sources 5, 44, 46 pour la 1ère Guerre Mondiale et 9, 16, 22, 28, 31, 32, 33, 34, 35 pour la 2ème et en compétence technique donc acquise, sources 2, 3, 41 pour la 1ère Guerre et 23, 28, 43 pour la 2ème Guerre Mondiale.

Au moyen de l'apprentissage que tout être fait de la vie, il cherche à atteindre une double intention : activer et diriger sa force de façon à s'adapter le mieux possible au milieu naturel ou historique dans lequel il vit et acquiert des compétences[437], les moyens nécessaires, afin d'intervenir pour le changer, le modifier, l'enrichir même et le réaménager pour satisfaire ses besoins.

Nous commençons par la compétence psychique durant la 1ère Guerre Mondiale dont les aviateurs ont fait preuve durant le combat.

Nous puisons dans la source 5 (page suivante), qui est le journal de vol de l'escadron H2 de l'aéronavale, décrivant l'attaque contre l'aéroport de Galatas, en Asie Mineure, le 16 juillet 1918. Dans cette mission, les aviateurs N.Meletopoulos et Georgios Moraïtinis[438] ont couru un maximum de risques : à la fin de la mission, leur avion est tombé dans la mer à cause d'une panne de moteur. N.Meletopoulos, dans un état de choc et de réel danger, a eu le réflexe d'emporter quatre fusées et son pistolet et a veillé à ce qu'il prévienne les bateaux de passage. Ils sont restés toute la nuit dans l'eau, à côté de l'avion flottant, lançant des fusées éclairantes jusqu'au moment où un contre-torpilleur anglais en patrouille les a vus et les a récupérés.

Durant cet événement extrême qu'ont vécu les aviateurs, ils ont réussi à se sauver grâce à leur présence d'esprit et à la patience dont ils ont fait preuve. Ils ne se sont pas découragés même après la chute et ont révélé la force d'âme qui les conduirait au salut.

[437] Παπανούτσος Ε.Π., *Πρακτική φιλοσοφία, op.cit.*, σελίδα 42.
[438] C'est le frère de Aristidis Moraïtinis.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

COMPÉTENCE

Ière GUERRE Mondiale

Compétence Physique

- Remarques : Départ à 3 :45, bombardement de l'aéroport de Galatas prévu à 24 :00 au dessus de la côte à une hauteur de 2500 pieds et à un mile de distance. Ayant une machine ratée de 600 tours, j'ai jeté deux bombes. L'avion a balancé, on est tombé dans la mer à 24 :15, l'avion a flotté jusqu'à 24 :31. On a lancé entre-temps 10 fusées éclairantes et à 24 : 31, on a quitté l'avion... Je gardais 4 fusées et comme j'avais aussi gardé le pistolet, j'en ai lancé deux, lorsque j'ai entendu un avion s'approcher. À 24 :55 environ, on a distingué les feux d'un projecteur à 4 miles environ de la côte asiatique. C'est à ce moment que j'en ai encore lancé deux. Le contre-torpilleur anglais qui nous a ramassés à 01 :15 nous a appris qu'on avait reçu le feu des batteries turques… (source 5, annexes page 289)
- [...] Un combat aérien de dix avions ennemis a été livré, pendant lequel le capitaine de corvette A.Moraïtinis en a abattus deux ou trois. Les deux mitrailleuses de son avion se sont rétrécies, mais le combat se poursuivit avec l'une des deux qui tenait encore. Il a pourtant été obligé de se retirer, ayant son réservoir criblé de balles et le corps de son avion même percé par 20 fois. (source 44, annexes page 410)
- Pilote sous-lieutenant Psalidas, Observateur lieutenant Michaud, avion Bréguet 14, hauteur de vol : 2000 m. Mission : inspection générale des entreprises aériennes sur l'ensemble du front. La mission a été accomplie avec succès et l'équipage a transmis les remarques par enveloppe scellée à l'État-major. Ensuite, l'avion, volant au dessus du champ de bataille à une hauteur moyenne, a reçu un éclat d'obus après quoi, il a effectué un atterrissage forcé, en territoire ami, proche des lignes ennemies, l'artillerie lui donnant continuellement l'assaut. L'avion a été totalement ravagé à terre par le feu ennemi alors que son équipage fut sauvé comme par miracle, grâce à la témérité du sous-lieutenant Psalidas. (source 46, annexes page 411)

IIème GUERRE Mondiale

Compétence Physique

- mission 14 [...] L'observateur [...] s'est approché à une distance de 300m, l'observateur a tiré en premier et ses balles ont touché l'avion ennemi sur la droite : ses cartouches épuisées, il s'est bientôt retrouvé sans munition alors que l'attaquant venait juste de commencer à tirer. À grande vitesse, il a rechargé la réserve et était prêt à recevoir la deuxième attaque, mais durant l'armement, le levier s'est bloqué, allant ni en avant ni en arrière. L'ennemi, au contraire, a tiré avec tous ses moyens. (source 9, annexes page 313)
- J'ai commencé à tirer avec ma mitrailleuse quand, soudainement, la tourelle de mon avion s'est bloquée et j'ai du sortir mon corps de l'avion pour tirer. Mes balles traçantes ont peut-être touché l'avion ennemi, mais mes munitions arrivaient à leur fin. Quelques secondes avec la main sur la mitrailleuse étaient suffisantes pour vider la réserve. J'ai essayé de la changer mais la réserve était coincée entre les boites en bois où nous les gardions. Peut-être ont ils absorbé de l'humidité. J'ai donc tiré fort et j'ai cassé le levier de la mitrailleuse. J'ai du tirer avec mon arme, étant le seul moyen de défense qui me restait. (source 34, annexes page 402)
- Le personnel aérien a répondu à chaque mission sans aucune fatigue physique ou morale […] L'importance du travail dans les airs, les sorties pendant des heures (5-6 heures dans les airs à chaque sortie) et les nombreux frais quotidiens ont épuisé le personnel aérien, car l'Escadre ne disposait pas d'équipage de réserve afin d'effectuer des remplacements [...] L'escadre accomplissait toujours toutes les missions grâce à l'aide des stations navales et de sa présence pendant 6 heures ininterrompues dans les airs... efficacité qui a dépassé ce qui avait été prévu grâce à l'effort indomptable de tout le personnel. (source 16, annexes pages 329-330, 336)
- Conditions : a) absence d'équipement de défense de l'avion Bréguet XIX, b) vitesse faible et manque de souplesse, c) manque total de protection venant de la poursuite alliée, d) manque total de pièces de réserve, e) manque de confiance de l'équipage aérien dans cet avion (dysphorie de l'équipage car il n'était pas obligé de réaliser des missions de guerre avec des avions de ce type, qui n'avaient ni sécurité et protection de poursuite), f) le territoire montagneux et boisé (région de Pinde) rendait difficile l'observation, g) manque de terrains d'atterrissage. (source 22, annexes page 349)

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

COMPÉTENCE

Ière GUERRE Mondiale

Compétence Physique

IIème GUERRE Mondiale

Compétence Physique

- La 32ème escadre de bombardement était une des meilleures de l'Aviation car les 12 avions Blenheim étaient nouveaux. Cependant, l'escadre ne pouvait pas participer à une guerre et accomplir sa mission car elle était en manque en ce qui concerne le personnel aérien mais aussi en ce qui concerne les systèmes d'armement des avions. En personnel aérien, elle disposait seulement des aviateurs. Puisque les avions étaient légers, ils ne pouvaient prendre que trois personnes, par conséquent, le bombardier devait faire le travail du navigateur aérien et l'artilleur du transmetteur. Le système d'armement comportait seulement la mitrailleuse et le tableau de commande du système de bombardement. Des tirs machines de bombardement, des vecteurs de bombes, des machines photographiques, des instruments de communication interne ou de communication entre avions et entre avions et terre, nécessaires pour l'accomplissement d'une mission de guerre, soit n'existaient pas soit n'étaient pas installés sur les avions. Des radios existaient mais elles ne fonctionnaient pas durant la guerre comme je l'ai déjà mentionné, car l'aviation ne disposait pas de transmetteurs. Le Ministère de l'Aviation n'a pas eu le temps d'entrainer de transmetteurs, c'est-à-dire de faire exactement la même chose qu'il a fait avec d'autres spécialités afin de renforcer l'escadre mais aussi les autres escadres de bombardement. Je dois souligner que notre Aviation était une force nouvelle et ceci justifie ces manques. Par contre, ceci ne constitue pas une raison pour m'empêcher de les mentionner et je vais faire la même chose pour les manques d'entrainement de l'équipage, apparus plus tard, durant la période de guerre (sans vouloir accuser personne en particulier) pour montrer dans quelles conditions ces « aigles royaux » ont conduit notre escadre à la gloire [...] Les aéroports secondaires n'étaient rien de plus que de grands terrains ou champs, sans aucun équipement ou signe qui prouvait qu'il s'agissait d'un aéroport. (source 28, annexes pages 378, 379, 380)
- [...] les officiers, les sous-officiers et les aviateurs du personnel non navigant ont montré un enthousiasme indescriptible et ont fait de grands efforts afin que les avions de l'escadre soient toujours prêts à décoller, pour que rien ne manque aux équipages des avions. Très souvent, quand les avions de l'escadre

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

COMPÉTENCE

Ière GUERRE Mondiale	IIème GUERRE Mondiale
Compétence Physique	**Compétence Physique** rentraient, ayant subi des dégâts, soit au moteur, soit aux appareils par des fragments d'obus ou perforés par des balles, ils sortaient dans le froid, jour et nuit, avec des lampes utilisées durant la tempête, afin de réparer les dégâts, pour que tous les avions soient prêts le lendemain pour les missions. (source 28, annexes page 390) - J'ai déjà mentionné que les derniers avions « bec-court » de l'escadre avaient beaucoup de problèmes et que les risques étaient énormes pour l'équipage. Un risque similaire fut affronté par les hommes de l'équipage d'un tel avion durant la mission du 9/3/41 ayant à son bord le sergent d'aviation, Soufrilas, comme pilote, l'adjudant de l'armée de l'air, Sakkis comme bombardier et l'adjudant de l'armée de l'air, Nezis comme artilleur. Après notre décollage et avant d'arriver à Velestino, un de nos moteurs a commencé à avoir des difficultés à fonctionner. Nous avions décidé de rentrer et nous l'avions fait. Par contre, quand le pilote a appuyé sur le levier du système d'atterrissage pour faire sortir les roues, l'avion a soudainement perdu de l'altitude et a failli s'écraser mais le pilote a réagi à temps en ramenant le levier à sa place permettant à l'avion de reprendre de l'altitude. Ceci est arrivé par deux fois. J'ai proposé de lancer les bombes dans la mer et d'atterrir sans les roues. Mais le pilote pensait que nous allions normalement réussir à atterrir et a refusé. Il a eu raison, car en réalisant un dernier tournant, il s'est préparé pour atterrir, s'est approché du sol et peu de temps avant l'atterrissage, a fait descendre les roues de l'avion. Il restait peu de piste pour rouler. L'aptitude du pilote a sauvé l'avion et son équipage fut exemplaire. (source 28, annexes page 393) - Le temps de réaliser qu'il s'agissait d'avions ennemis j'étais aussi attaqué. J'ai effectué un tournant fermé à gauche et essayais de bloquer chaque fois qu'un avion italien était devant moi. Les Fiat, par contre, étaient beaucoup plus souples que les P.Z.L. dans les tournants. Mais ils ne pouvaient pas me toucher à cause du fait que je leurs bloquais le tournant. Je tirais aussi mais sans atteindre de cible. Et en bloquant de plus en plus le tournant, je suis tombé en vrille. Je m'en suis vite sorti mais j'étais à nouveau en train d'être attaqué par les Italiens. Je suis de nouveau parti en vrille mais cette fois je n'ai pas réagi assez rapidement. Quand je me

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

COMPÉTENCE

Ière GUERRE Mondiale	IIème GUERRE Mondiale
Compétence Physique	**Compétence Physique** suis rétabli de cette situation sur le lac de Ioannina et à basse altitude, les avions de chasse ennemis n'étaient plus là. (source 31, annexes page 400) - Par les mitrailleuses arrières, l'avion ennemi a répondu à notre avion qui tirait et s'est retrouvé sans munition [...] Avec surprise, je vis soudainement que la vitesse du moteur de notre avion augmentait, a fait une attaque formidable et – chère Grèce glorieuse et immortelle – a touché avec son hélice l'arrière de l'avion italien et lui a arraché les pédales. (source 32, annexes page 400) - La nuit été tombée et je ne pouvais pas m'orienter pour rentrer à la base. Toute la Grèce était dans le noir et la nuit était très profonde. Je me suis dirigé vers le sud pour arriver à la mer afin que son reflet m'aide à m'orienter. Je me suis retrouvé ainsi survolant la mer Saronique. Mais à ce moment, j'ai aperçu par nos projecteurs des artilleries antiaériennes, nos canons pouvaient très facilement m'attaquer car ils n'attendaient pas un de nos avions à cette heure-ci. J'ai immédiatement fait des signes et nous avons réussi à communiquer. Ils m'ont conduit vers la piste de l'aéroport de Tatoï et je me suis dirigé vers lui ». Il avait atteint son but. Il allait atterrir sur un aéroport grec mais durant l'atterrissage dans la nuit, l'avion a atterri violement sur la piste et l'officier Kouzigiannis, qui est assez corpulent, a eu une dislocation. (source 33, annexes page 401) - Quand nous devions attaquer des cibles dans la région d'Arguyrokastro, nous nous approchions toujours en volant à basse altitude sur l'île de Corfou et la ville de Sarandë. De cette façon, les observatoires ennemis d'Arguyrokastro ne pouvaient pas nous voir. Ainsi, nous nous approchions de la masse montagneuse qui couvre l'ouest de la ville d'Arguyrokastro, nous prenions de l'altitude et nous apparaissions au dernier moment au dessus de la cible, en le bombardant rapidement en position verticale, quand il était déjà trop tard pour que l'ennemi réagisse. Ceci était la raison qui a tellement surpris les Italiens et ils ont, de ce fait, perdu plusieurs avions qui étaient à terre. (source 35, annexes page 402)

La compétence dont ils ont fait preuve résultait de cette force psychique, une réaction normale de l'être humain à développer des aptitudes quand il se trouve dans une situation difficile, qui ne s'apprend pas dans une école.

Le capitaine de corvette A.Moraïtinis a fait preuve d'une compétence psychique identique pendant l'opération Gœben, selon l'extrait de l'exposé du Capitaine F.R.Scarlett, (source 44, page 215). Au cours du violent combat aérien qui a eu lieu, Moraïtinis a abattu deux ou trois avions ennemis, tandis que lorsque ses mitrailleuses se sont rétrécies, il a su en réparer une et continuer. Il est ensuite rentré à Imvros, le moteur en panne et l'avion percé de balles.

Cet homme a été, en effet, parmi les plus compétents des aviateurs de toute la Méditerranée, un exemple à imiter. Dans cette opération, il a su trouver la force de se battre sans s'arrêter devant l'imprévu ou l'impossible. Il s'est distingué parmi d'autres pour avoir associé dans l'action cette compétence psychique au savoir technique. Du reste, il n'est pas devenu sans raison le meilleur des aviateurs de la Méditerranée[439].

La compétence[440] est le penchant naturel des apprentis. Cette gracieuse qualité prend sa source dans la nature.

La source 46 (page 215) est un extrait du journal de vol de l'escadron de reconnaissance et de bombardement 532. Le jour du grand assaut des divisions de terre grecques contre la région éloignée de Skra[441], le 30/5/1918, l'escadre a reçu l'ordre d'être le lien[442] de l'armée de terre exécutant des reconnaissances isolées et des photographies des tranchées des ennemis. Durant le combat de Skra, la partie principale de l'opération a été exécutée par des divisions grecques, au sol et aussi dans les airs où les aviateurs grecs ont pris en charge[443] la plus grande partie de la mission aérienne.

Après que la mission eut été menée à bien, l'avion avec le pilote sous-lieutenant Psallidas et l'observateur lieutenant Michaud a été touché et le pilote a

[439] Voir note 187, page 85.
[440] Παπανούτσος Ευάγγελος, *Νεοελληνική φιλοσοφία*, εκδόσεις Αετός Α.Ε., Αθήναι 1953, σελίδα 167.
[441] Petit village au nord-ouest du département de Kilkis. Il est situé à 4 km des frontières de l'Ex-démocratie yougoslave de Macédoine à une altitude de 520 m.
[442] Œuvre très importante, si l'on pense que les soldats avançaient dans le noir, dans l'enfer de l'incendie.
[443] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 104.

dû faire un atterrissage forcé. Grâce à sa compétence psychique, plus qu'à sa compétence de pilotage, l'aviateur leurs a sauvé la vie, ayant réussi à atterrir sur un terrain allié mais cahoteux, voire accidenté, sous le feu acharné de l'artillerie. Leur avion a été totalement détruit mais l'équipage a pu être sauvé grâce aux excellentes capacités dont a fait preuve le sous-lieutenant de l'armée de l'air en restant en vie malgré des conditions difficiles. Il est à noter que ceux qui ont, dans le passé, essayé d'y atterrir sont morts de façon tragique[444].

Ensuite, nous allons étudier la compétence physique durant la 2ème Guerre Mondiale. La source 9 (mission 215) qui constitue le rapport de guerre du sous-lieutenant Karakitsos D. au Ministère de l'Aviation sur l'action de l'unité 2002 ainsi que la source 34 qui constitue la description de l'observateur Karakitsos à la page 215, présentent la capacité dont a fait preuve le lieutenant de l'armée de l'air en question durant la mission. Ces deux sources, nous les étudions ensemble car elles se complètent sur le même événement.

Le 4/11/40 à 14h00, la 14ème mission des trois avions de l'escadre a été exécutée dans la région de Distratos en Épire. L'avion en tête de la mission, un des trois bombardiers Bréguet 19 qui ont atterri, ayant à son bord le capitaine d'aviation Koutsoukos I. comme pilote et le sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos Dimosthenis comme observateur, a fait preuve d'une grande efficacité durant l'exécution de la mission quand un des trois avions de chasse italiens, en s'approchant par le côté 300 m à droite, les a attaqués.

L'observateur Karakitsos, alors qu'il répondait assez rapidement aux tirs de l'ennemi, a découvert que la réserve de munitions s'était épuisée alors que l'avion ennemi exécutait sa première attaque. Karakitsos, sans perdre de temps, a essayé de changer sa réserve, recevant une deuxième charge. De plus, il constata que la réserve qu'il essayait de mettre était coincée entre les parois en bois où elle était placée à cause de l'humidité. Sans balle dans sa mitrailleuse, le moment était dramatique si l'on pense que l'ennemi tirait de tous les côtés ; à ce moment là, Karakitsos, gardant son sang – froid, a sorti son arme – le seul moyen qui lui restait – et a tiré. Mais une des 52 balles de l'ennemi l'a touché à la jambe.

[444]Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.,* τόμος Α, σελίδα 104.

Tous les efforts de Karakitsos pour affronter l'avion de chasse ennemi montre ses aptitudes à tout niveau. Il n'a pas paniqué devant la panne, a essayé rapidement de la réparer et comme il n'a pas réussi, il a continué à se battre avec courage avec le seul moyen qu'il lui restait – son arme.

Selon Helena Schrader, le roi grec de l'ancienne Sparte, Leonidas, a reconnu que s'il voulait jouer un rôle important dans la société de Sparte, il devait d'abord démontrer ses aptitudes[445] en tant que chef et réunir le soutien politique parmi ses co-citoyens. Après son incursion désastreuse en essayant d'enseigner à l'Agora, il a réalisé qu'il avait de bonnes chances de gagner le respect et le pouvoir dans une carrière militaire.

Dans la source 16 (page 215), nous avons le rapport de guerre du lieutenant-colonel de l'armée de l'air Arapantzis Ioannis, sur l'action de la 12ème Escadre de Coopération Navale durant la guerre gréco-italienne.

Les aptitudes des aviateurs de l'escadre sont prouvées par les efforts surhumains qu'ils faisaient tous les jours. Durant les missions, l'accompagnement des convois, les recherches anti sous-marines et les vols de reconnaissance, les aviateurs grecs ont répondu avec grand courage. Ils exécutaient des missions de 5 à 6 heures sans se plaindre, sans montrer une quelconque fatigue physique ou morale. Excepté cela, puisque l'escadre ne disposait pas de personnel auxiliaire pour les remplacer afin que les autres puissent se reposer, ils devaient donc exécuter les missions suivantes et les accomplissaient avec succès volant pendant 6 heures sans interruption.

Cette aptitude physique, à résister sous des conditions si extrêmes, provenait de leur résistance psychique à faire du mieux possible pour atteindre leur but sacré : la libération de la Patrie. Une aptitude qui ne s'obtient pas suite à un entrainement, dans aucune école du monde, mais elle existe ou non et elle se développe dans l'esprit des soldats selon le besoin qui le nécessite.

Il a été constaté que, à part les limites communes, les personnes créatives dans le domaine de l'esprit présentent une résistance de fer et peuvent

[445] Schrader P. Helena, *Leonidas of Sparta: A Peerless Peer,* Published by Wheatmark, Arizona 85705, U.S.A.: 2011, 383 p.

travailler dur sans s'effondrer de fatigue. Il y a des cas où leur aptitude[446] productive, du côté quantitatif seulement, comme volume de travail quotidien presque manuel, peut être surprenante.

La source 22 à la page 215 contient le rapport du commandant de l'armée de l'air Koutsoukos Ilias qui présente les conditions sous lesquelles les aviateurs de l'unité d'Observation 20 02 exécutaient les missions durant la guerre gréco-italienne.

Les Bréguet XIX qu'utilisaient les aviateurs pendant les missions étaient très anciens et ne disposaient pas d'équipement de défense. Ils étaient très lents et rigides. Si l'on ajoute aussi le manque de pièces de recharge et l'absence totale de la chasse alliée qui devait aider et protéger les bombardiers, il paraît évident de comprendre pourquoi les aviateurs de cette escadre étaient mécontents quand ils devaient monter à bord de ces avions. Malgré tout, non seulement ils montaient à bord des Bréguet XIX mais ils faisaient aussi preuve d'une grande aptitude et accomplissaient les missions avec succès.

Souvenons-nous de l'aptitude qui a été nécessaire pour les aviateurs des trois Bréguet XIX, Koutsoukos-Karakitsos, Politis-Skliris et Maroulakos-Nikolakopoulos quand, le 2 novembre 1940, ils ont survolé à basse altitude la région de Samarina, à travers les ravins, se sont approchés des divisions ennemies et ont jeté des bombes avec leurs mains à une altitude de 50 à 100 m contre les ennemis afin d'empêcher leur progression en Épire ! Ou quand, pendant des missions successives, ils ont bombardé et tiré contre la Division des Alpinistes « *Julia* ». Leur aptitude a été remarquable, si l'on pense à la qualité de leurs avions. Si ces avions étaient pilotés par les Italiens, l'action aurait-elle été la même ? Ou bien leur capacité transcendantale provient-elle de leur besoin psychique d'être libre ? Un besoin qui est d'habitude relatif aux peuples qui se défendent.

D'ailleurs, chaque personne, en tant qu'être humain *« est protégé », « est nourri », « se maintient »* et *« se renouvelle »* après et si, par sa capacité[447] d'assimiler et de créer, elle se trouve en filiation indivisible avec son environnement historique et constitue une de ses unités productives.

[446] Παπανούτσος Ευάγγελος, *Πρακτική φιλοσοφία, op.cit.*, σελίδα 321.
[447] Παπανούτσος Ευάγγελος, *Πρακτική φιλοσοφία, op.cit.*, σελίδες 43-44.

Le commandant de l'armée de l'air Sakkis Georgios présente dans son rapport (source 28, page 216), les conditions dans lesquelles étaient les aviateurs de la 32ème escadre de bombardement durant la guerre gréco-italienne.

Les 12 avions dont disposait l'escadre, de type Blenheim, étaient nouveaux et sûrement plus modernes que ceux des autres escadres. Mais ils avaient aussi de nombreux manques en outils d'armement. Comme, par exemple, *le système d'armement qui comportait seulement la mitrailleuse et le tableau de commande du système de bombardement. Des machines de tirs de bombardement, des vecteurs de bombes, des machines photographiques, des instruments de communication interne ou de communication entre avions et entre avions et terre, nécessaires pour l'accomplissement d'une mission de guerre, soit n'existaient pas, soit n'étaient pas installés dans les avions.* Ainsi, quand un équipage de trois personnes était à bord de l'avion, le bombardier était responsable du poste de navigateur aérien alors que l'artilleur l'était du poste de transmetteur.

Sous ces conditions, nous devons ajouter aussi l'incommodité des aéroports qui n'étaient que *des champs ou des terrains sans équipement essentiel ni signe,* rendant les atterrissages très risqués, particulièrement au retour des missions, alors qu'il faisait parfois nuit noire.

Tous ces éléments et l'insuffisant entrainement des aviateurs prouvent leur aptitude naturelle à développer des compétences quand ceci est nécessaire. Ils étaient placés à des postes différents pour lesquels ils n'avaient pas reçu d'entrainement et malgré cela, ils étaient félicités pour leurs missions car, même si elles étaient très risquées, ils les accomplissaient avec succès. La remarquable capacité dont les aviateurs ont fait preuve en ayant à leur disposition si peu de moyens et l'efficacité d'apporter de la gloire pour la Patrie, ont fait d'eux les *« aigles royaux »* de l'aviation grecque.

Pour leur aptitude, les Grecs s'étaient aussi distingués durant l'Antiquité par les grandes victoires que remporta sur terre le Conquérant de l'Asie, et qui donnèrent lieu à des progrès dans l'art militaire. Nous avons vu, depuis le siècle de Thucydide, si éloigné encore des savantes manœuvres, la marche inhumaine de cet art terrible. À la fin de la guerre du Péloponnèse, on observe plus de capacité[448] chez

[448] Cousin – Despréaux Louis, *Histoire générale et particulière de la Grèce*, tome 13, Édition Durand Neveu, Morin, Guillot, Moutard et Nyon l'aîné, Paris : 1786, 181 p.

les Généraux ; environ cinquante ans après, l'étude de cet art était diffusée dans les écoles : un officier Grec était un général chez les étrangers.

Dans la même source 28 (pages 216 – 217), le commandant de l'armée de l'air Sakkis décrit à part l'action des aviateurs de la 32ème escadre de bombardement, ainsi que l'action des aviateurs de terre de la même escadre, leurs contributions au combat ayant été très importante et les missions sans eux, durant la guerre, auraient été impossible. L'enthousiasme dont ils faisaient preuve quand ils travaillaient, afin de réparer les pannes des avions causées par les tirs ennemis en un jour et avoir tout de prêt, provenait de leur capacité physique et psychique qui augmentait, plus la guerre avançait, au travers de leurs efforts surhumains. Ils travaillaient *sous la neige*, durant *des jours et des nuits glacials* et ils utilisaient *des lampes – tempêtes* afin de réparer les pannes pour que les avions soient prêts dès le lendemain, afin d'exécuter les missions.

Ils ne se sont jamais plaints ou ils n'ont jamais montré de mécontentement envers les conditions difficiles sous lesquelles ils travaillaient. Ils devaient donner le meilleur d'eux-mêmes car leur Patrie en avait besoin. Et à tout moment, ils faisaient au mieux de leurs capacités, obéissant à ses exigences et aux besoins de l'environnement historique où ils vivaient.

Le général allemand von Rintelen, présent aux côtés des dignitaires italiens, remarque : *Aucune des divisions d'infanterie allemandes, même choisies parmi les mieux entraînées, n'aurait pu vivre et combattre sur un terrain et dans des conditions aussi difficiles*[449].

Dans la même source, page 217, le commandant de l'armée de l'air Sakkis décrit la capacité particulière des aviateurs de la 23ème escadre de bombardement lorsqu'ils montaient à bord des avions « à bec court » du type Blenheim, qui étaient souvent appelés ***'corbillards'*** à cause des fréquentes pannes sur leurs moteurs.

Un tel événement s'est présenté durant la mission du 9 mars 1941, quand le sergent d'aviation Soufrilas comme pilote, l'adjudant de l'armée de l'air Sakkis comme bombardier et l'adjudant de l'armée de l'air Nezis comme artilleur, ont décollé à destination de Velestino. Juste avant d'arriver sur les lieux, un des moteurs est tombé en panne et les trois aviateurs ont été obligés de rentrer à la

[449] Archives militaires allemandes, Fribourg – en – Brisgau.

base. Mais l'avion, rempli de bombes, était très lourd et quand le pilote a poussé le levier d'atterrissage pour faire descendre les roues, les trois aviateurs ont failli s'écraser au sol car ils ont soudainement perdu de l'altitude. Le pilote Soufrilas, faisant preuve d'un grand sang-froid, a remis le levier à sa place et ils ont ainsi repris de l'altitude. Le pilote a ensuite essayé par deux fois d'atterrir mais le résultat était le même. Alors, le bombardier Sakkis a suggéré de lancer les bombes dans la mer afin d'atterrir sans activer le système des roues. Il est certain que cette solution, qui aurait causé la destruction du matériel de guerre, coûterait cher pour la suite de la guerre, surtout vu tous les manques.

Soufrilas, ayant confiance en lui et en ses capacités, n'a pas accepté cette solution et a essayé une dernière fois. Il a baissé son altitude, atteignant la ligne d'atterrissage et, peu avant le bout de la piste, a activé le système d'atterrissage en risquant la vie de l'équipage et l'intégrité de l'avion. Sa conviction dans la réussite ne l'a pas déçu. Dans le peu d'espace qu'il avait pour atterrir, il a réussi avec succès à poser l'appareil, sauvant ainsi l'équipage, lui-même et l'avion. Le Commandant et les autres officiers de l'Escadre qui étaient en train de suivre au sol toute l'opération d'atterrissage étaient surpris et cela a prouvé une fois de plus l'aptitude personnelle du pilote.

Selon Dominique Lormier, la progression italienne se trouva fortement ralentie par les intempéries et la résistance des soldats grecs. Parmi les premières mauvaises surprises, les troupes italiennes découvrirent que l'artillerie grecque possédait une portée supérieure[450] à la leur, la mettant à l'abri des tirs de contrebatterie.

La source suivante 31 (pages 217 – 218) présente l'aptitude dont a fait preuve le sous-lieutenant de l'armée de l'air Katsaros Ioannis quand, durant la mission du 2 novembre 1940, trois P.Z.L. de la 21ème escadre de chasse ont décollé de l'aéroport de Trikala pour aller chasser les bombardiers ennemis qui attaquaient la ville de Zitsa[451]. Les bombardiers ennemis auraient dû être une cible facile pour les avions de chasse grecs si les avions de chasse ennemis n'étaient pas aussi dans la région. À part les 5 bombardiers qu'ont rencontré les P.Z.L. et ont attaqué, 3 avions de chasse du type Fiat CR 42 sont apparus et qu'ils ont attaqué à leur tour les avions

[450] Lormier Dominique, *op.cit.*, 58 p.
[451] Ville au nord de Ioannina.

grecs. Comme il n'existait pas de communication entre les avions grecs, les aviateurs ont dû se séparer.

Les deux P.Z.L. ont été touchés par les avions de chasse et se sont écrasés sur le sol. Le troisième, ayant à bord le sous-lieutenant de l'armée de l'air Katsaros, a été sauvé grâce à ses manœuvres remarquables. Après avoir attaqué les bombardiers à grande vitesse, il a viré à gauche et a pris de l'altitude. Il a alors aperçu des avions de chasse ennemis quand ils étaient en train d'attaquer le deuxième P.Z.L. qui s'est finalement écrasé en feu sur le sol. Ensuite, les Fiat ont attaqué Katsaros, qui commença à effectuer un virement dangereux à gauche, évitant ainsi les tirs ennemis. En se rendant compte que de cette façon il échappait aux Italiens, Katsaros a fermé encore plus son virage, ayant pour résultat une chute en spirale. Quand il a réussi à s'échapper, il a dû à nouveau affronter l'attaque des avions de chasse ennemis. Cette fois-ci, en pensant que c'était la seule solution de se sauver, il tomba en spirale consciemment. Quand il s'en fut sorti à nouveau, il se trouvait sur le lac de Ioannina sans les avions de chasse ennemis. Il était le seul à s'être sauvé grâce à son aptitude à tomber en spirale et, en général, grâce à la souplesse dont il a fait preuve.

Il ne faut pas oublier que c'était le début de la guerre gréco-italienne et la première rencontre de l'Escadre avec une formation ennemie. Par conséquent, le manque d'expérience des opérations militaires était certain alors que la chute libre était une solution risquée, où il aurait pu s'écraser comme tous les pilotes expérimentés. Cependant, Katsaros, n'ayant pas d'autre solution, a dû utiliser cette tactique, montrant son habilité physique à se sortir de cette situation délicate. Sa réaction n'est pas le résultat de son entrainement mais une aptitude naturelle, provenant de ses réflexes.

Chaque problème criminel présente un profil singulier et appelle une solution spécifique. Notre mission devrait donc être de préparer nos étudiants à s'adapter au changement et à découvrir des solutions inédites à des problèmes contingents et toujours différents. Pour cela, ils devront pouvoir déterminer des objectifs ajustés aux problèmes et aux situations; cela suppose de la perspicacité[452] et de la logique. Ils devront savoir choisir les meilleurs moyens. Cela exige du pragmatisme, du jugement et de la prudence. Ils devront, enfin, savoir trancher; cela demande du courage et de la force de caractère.

[452]Fijnaut Cyrille, Goethals Johan et Peters Tony, *Changements de société, crime et justice pénale en Europe*, tome 1, Édition kluwer Law International, Belgique : 1995, 274 p.

La source 32 de la page 218 présente l'excellente capacité physique du lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos, pilote du P.Z.L. de la 22ème escadre de chasse lorsque, le 2 novembre 1940, il a été appelé avec les autres P.Z.L. de l'escadre à chasser les bombardiers italiens de type Z 1007 bis qui allaient attaquer Thessalonique. Mitralexis tirait sans interruption contre le bombardier ennemi mais celui-ci, au lieu d'abandonner, a répondu à tous les tirs. Mitralexis continua également à tirer et ses munitions s'épuisèrent. La première chose qui viendrait à l'esprit de chacun, aurait été de se sauver. Mitralexis, distingué pour son courage et son héroïsme, disposait d'une grande aptitude physique qui le rendait singulier parmi les autres aviateurs. Ne disposant d'aucun autre moyen pour attaquer l'ennemi, il augmenta sa vitesse et abattit le bombardier ennemi. Avec une grande précision, il se focalisa sur la queue de l'avion italien et le heurta avec son hélice. Le coup fut fatal pour les aviateurs italiens, alors que le chasseur grec a réussi à atterrir sain et sauf près d'eux afin de les arrêter.

Le colonel d'aviation Kougioufas, qui décrit l'événement, était présent et surpris de ce qu'il venait de voir. L'habileté du pilote grec était le résultat de son grand héroïsme. Il a agi de cette façon pour être efficace et a atteint son objectif contre l'ennemi qui menaçait sa Patrie. L'aptitude dont il a fait preuve est une vertu innée qui ne s'obtient par aucun entrainement militaire.

En temps de guerre, la hardiesse est surtout une vertu, et non seulement l'ignorance du danger, mais aussi la capacité[453] de vaincre l'ennemi et d'éviter intelligemment les pertes.

La source 33 (page 218) est le rapport du capitaine d'aviation Kouzigiannis Lambros, pilote de la 31ème escadre de bombardement pour l'exécution de la mission de bombardement nocturne dans la région de Metsovo, des unités motorisées et des divisions avancées de l'ennemi. Kouzigiannis, responsable d'un bombardier sur trois de l'escadre ont exécuté la mission avec succès, lançant deux bombes de 500 kilos sur la phalange ennemie malgré les tirs des forces antiaériennes. Les tirs ennemis ont réussi à toucher l'avion et à blesser le pilote à la tête et à la jambe. Kouzigiannis, après avoir été blessé, a essayé de rentrer à la base, opération très difficile car toute la Grèce était dans le noir ce qui rendait l'orientation délicate.

[453]Γληνός Δημήτρης, *Άπαντα, op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 214.

Une fois de plus, il nous a prouvé sa capacité. Il s'est dirigé vers le sud en suivant le reflet de la mer jusqu'à sortir dans le golfe Saronique. Là, en faisant un signal aux batteries antiaériennes grecques, il a échappé à une attaque certaine des canons alliés. Les forces antiaériennes, n'auraient pas été prévenues qu'un bombardier grec allait arriver dans la région et dans la nuit. Le risque d'être abattu était très grand. Il a donc réussi à atterrir dans la région de Tatoï.

L'efficacité remarquable dont le capitaine a fait preuve, a premièrement permis d'accomplir la mission avec succès et deuxièmement, lui a permis de réussir son sauvetage tout en étant blessé à la jambe et à la tête.

Napoléon le Grand a également montré, dans la campagne de Russie, autant de supériorité et d'activité qu'il en a déployées depuis, dans les campagnes de 1813 et 1814. Sa constitution devait être bien forte, puisqu'elle a pu résister six ans au supplice de Prométhée. Peu de gens ont la capacité[454], le courage et le temps de juger les choses en elles-mêmes et d'après leurs effets.

Dans la source 35 (page 218) est présentée la capacité des aviateurs de la 33ème Escadre de Bombardement lorsque, le 14/11/40, ils ont attaqué l'aéroport d'Arguyrokastro avec six bombardiers de type Fairy Battle afin de détruire les avions italiens avec lesquels l'aviation italienne s'était renforcée. Pour ne pas se faire repérer par les postes d'observation d'Arguyrokastro, les aviateurs grecs volaient à basse altitude de Corfou à Sarandë et quand ils se sont approchés des montagnes à l'ouest d'Arguyrokastro, ils ont soudainement pris de l'altitude en attaquant verticalement et ont effectué un bombardement rapide, surprenant l'ennemi. Cette tactique demandait de grandes aptitudes de pilotage car ils étaient en danger à cause des changements d'altitude, avec le risque de se heurter aux montagnes d'Arguyrokastro.

Egalement, le bombardement devait se faire rapidement et en souplesse pour être efficace afin d'éviter de se faire abattre par les canons ennemis. Il ne faut pas oublier que l'aviation grecque était très limitée, nouvelle et sans entrainement. Mais son efficacité était le résultat des aptitudes physiques des aviateurs

[454] Gourgaud Gaspard, *Napoléon et la grande armée en Russie ou l'examen critique de l'ouvrage de M. le Comte Ph. De Ségur,* livre 1, Éditions Bossange Frères, Paris : 1825, 10 p.

et non de l'entrainement qu'ils avaient reçu avant la guerre et aussi de la force des pilotes qui émanait du fait qu'ils étaient unis quand ils combattaient.

Dans l'Antiquité, les Hellènes avaient le grand avantage d'appartenir à la même race, de parler la même langue, d'obéir au même chef. Du côté des Troyens, la composition de l'armée était bien différente. Les Troyens, les Lyciens, les Paphlagoniens, les Cariens, les Assyriens de Memnon pouvaient individuellement rivaliser de force et de courage avec les Hellènes; mais l'union, la force[455] de l'unité leurs manquait. Ils faisaient preuve de leurs capacités physiques qui les rendaient donc plus efficaces parmi les autres peuples.

Ensuite, la compétence technique des aviateurs leurs a permis d'intervenir activement dans des moments difficiles changeant même le cours d'une mission.

Durant la 1ère Guerre Mondiale, dans son exposé officiel (source 2, page suivante), le capitaine F.R.Scarlett présente en détail l'opération, l'incendie de la plaine de céréales de Keramoti[456]. Il reconnaît même que la mort d'Arguyropoulos est une vraie perte pour l'armée de l'air vu qu'il était un pilote compétent et héroïque. Il faut noter que cet aviateur a été formé à Thassos, dont la base était fréquemment attaquée par les Allemands, ce qui rendait difficile même les vols ordinaires quotidiens.

Dans ces conditions, les aviateurs en formation devaient raccourcir leur temps d'instruction[457], pratiquant directement sur le champ de bataille. Ils effectuaient en fait leurs vols de formation lors de vraies missions militaires. L'apprenti Arguyropoulos, après avoir reçu rapidement sa formation technique à l'École de Thassos, a poursuivi en combattant, provoquant ainsi l'admiration des alliés. Ce système éducatif spécialisé et les capacités innées dont faisaient preuve les aviateurs, avaient pour résultats le développement d'aptitudes particulièrement élevées.

[455]Désiré Behr Jean François, *Recherches sur l'histoire des temps héroïques de la Grèce,* Librairie de Firmin Didot, Paris : 1856, 375-376 p.
[456] Voir note 89, page 45.
[457] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 114.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

COMPÉTENCE

Ière GUERRE Mondiale

Compétence technique

- C'était un aviateur de compétence et réalisant des exploits héroïques. (source 2, annexes page 286)
- Le lieutenant de vaisseau Moraïtinis a fait preuve d'un zèle et d'une aptitude remarquable dans le commandement de son détachement [...] L'officier porte – drapeau Meletopoulos Nikolaos est un commandant en second actif, un pilote qui inspire la confiance. J'estime que l'armée va en tirer profit s'il procède à sa promotion. L'officier porte-drapeau Chalkias est un bon pilote qui a de très bonnes connaissances sur la construction et l'entretien des avions [...] Le porte-drapeau Goudis, un apprenant rapide et compétent, a très bien réussi dans son rôle d'observateur. L'officier porte-drapeau Lazaris a très bien su accomplir la photographie aérienne dont il s'est chargé. Le porte-drapeau Skoufopoulos, instruit il y a peu de temps, a fait ses preuves dans plusieurs bombardements menés à bien. Le porte-drapeau Konstantinou est un officier travailleur, un instructeur compétent et un pilote remarquable. (source 3, annexes page 287)
- La Force Royale de l'Aviation Britannique du Moyen-Orient, a été à son grand regret informée de la perte du capitaine de corvette A.Moraïtinis que la nation grecque entière et le Service de l'Armée d'air Grec se voient obligés de subir. Le courage, la dextérité et l'action de ce pilote engendrent l'admiration de l'ensemble des officiers de la Force Royale de l'Aviation Britannique qui ont eu l'honneur de le connaître. (source 41, annexes page 406)

IIème GUERRE Mondiale

Compétence technique

- […] Durant la journée, les officiers s'entrainaient à connaître les moyens de communication entre eux, soit dans les airs, soit sur terre. Les aviateurs s'entrainaient à aménager et à remplir les tranchées de refuge dans le cas d'attaque aérienne. (source 23, annexes page 353)
- Alors que notre ex-divisionnaire nous inspirait l'enthousiasme, son remplaçant, durant les deux mois, janvier-février nous apprit des tactiques de bombardement qui eurent une telle influence sur le renforcement de notre entrainement, que personnellement, je me considérais capable de réaliser toute mission de l'escadre contre tous les avions de l'ennemi, même si les devoirs de mon grade se limitaient à l'exécution de la mission avec un seul avion […] L'importance de ces leçons se justifie par le fait que l'escadre, durant la période restante, jusqu'à la fin des opérations en Grèce, alors que nous avions exécuté le même nombre de missions que les deux premiers mois de la guerre et que nous avions reçu de la pression par l'artillerie antiaérienne et la poursuite ennemie, avait limité les pertes. (source 28, annexes page 391)
- Nous déclarons une mention honorable [...] 3) au lieutenant-colonel de l'armée de l'air, Themelis Georgios car, par ses actions, son sang – froid et sa connaissance profonde sur l'art et sur les demandes du combat aérien, il a réussi à toujours diriger l'énergie de l'aviation de chasse avec grand succès. (source 43, annexes page 408)

Dans la société contemporaine, le travail personnel de tous ceux qui la constitue et l'éducation moderne qui a pour but de développer et de donner les connaissances qui rendront, en général, le plus jeune citoyen capable, même s'il vient d'une modeste cabane de paysan ou de la résidence du plus riche banquier, de vivre heureux dans un cercle d'action, conduit par sa capacité[458] *et à la contribution du progrès universel.*

La source 3 (page précédente), est un rapport rédigé par le capitaine F.R.Scarlett sur l'action courageuse de l'escadron A de Thassos. Le chef Anglais se réfère à la formation extraordinaire d'A.Moraïtinis, et surtout à sa compétence en pilotage, qui devait, à son avis, être imitée par les autres officiers.

Une compétence identique est également reconnue à l'enseigne de vaisseau 2ème classe N.Meletopoulos, qui mérite une promotion selon le capitaine. Puis l'enseigne de vaisseau 2ème classe I.Chalkias, en plus de sa compétence de pilote, bénéficiait d'une formation sur la fabrication et l'entretien des avions. De même, l'enseigne de vaisseau 2ème classe Goudis, pour sa compétence d'observateur, Lazaris pour son habileté à prendre des photos aériennes de la région et Konstantinou pour sa qualité de formateur et de pilote. Le capitaine conclut par le reste des techniciens qui étaient, eux-aussi, compétents dans leur poste.

En conclusion, nous pouvons dire que tous ces aviateurs, indépendamment de leur spécialité, après un dur apprentissage, ont acquéri de remarquables capacités afin de pouvoir se confronter à la guerre. Les aptitudes physiques existaient déjà, innées, et ont été développées après un dur entrainement.

Il est vrai que l'entrainement[459] des enfants est un art et demande ainsi quelques qualités et capacités nécessaires pour réussir. Mais si nous prenons en compte la moyenne des êtres humains, ces qualités et ces capacités sont inhérentes à la plupart des gens.

Enfin, dans un télégramme de condoléances du vice-amiral F. Clifton au Service de l'aviation grec concernant la mort d'A.Moraïtinis (source 41, page 230), l'officier anglais reconnaît la compétence du pilote grec qui associait la formation technique parfaite à sa force psychique.

[458]Γληνός Δημήτρης, *Άπαντα, op.cit.,* τόμος Α, σελίδα 89.
[459] Γληνός Δημήτρης, *Άπαντα, op.cit.,* τόμος Β, σελίδα 161.

Le 22 décembre 1918, malgré les avertissements de ses collègues concernant les conditions météorologiques, il a décollé de Thessalonique où il se trouvait, pour délivrer du matériel de la part de l'Aviation Alliée au Peuple grec, à Athènes, exécutant son dernier vol. La Grèce entière a déploré la mort du chef de l'Aviation Navale. Laconique et frugal, fier et conséquent, il était caractérisé surtout par son esprit du devoir envers la Patrie. Son action brillante, ses aptitudes physiques qui proviennent de son courage psychique, l'a classé parmi les brillants aviateurs étrangers. Rien n'était aussi important que l'exécution du devoir. Son aptitude physique était le résultat de sa formation[460] assidue qu'il obtenait en restant éveillé plusieurs heures pour pouvoir étudier sous la lumière de la lampe de sa tente.

Évidemment, la formation technique par elle-même n'est pas suffisante pour guider quelqu'un à des actes extrêmes, héroïques. L'aptitude psychique, qui naît des capacités innées-physiques de chaque personne, est nécessaire. Ou, à l'inverse, les capacités de quelqu'un ne sont pas suffisantes pour le conduire à des actes héroïques. Des aptitudes importantes apportées aussi par l'éducation, qui sans elle, donnerait des résultats de vols, catastrophiques.

Ceci est prouvé par les mots de Papanoutsos : *Le progrès de la science et de la technique*[461] *d'ailleurs a le pouvoir de rendre l'Homme meilleur car il contribue à son élévation spirituelle.*

De la même façon, nous allons étudier et analyser les sources concernant la 2ème Guerre Mondiale.

La source 23 (page 230) décrit la formation des aviateurs de la 21ème Escadre de Chasse à travers le livre des opérations de l'Escadre. Le jour où le Premier ministre de la Grèce, Ioannis Metaxás, a rejeté l'ultimatum de l'ambassadeur italien à Athènes, afin que la Grèce devienne le protectorat de l'Axe, ce qui conduisit, par conséquent, à la déclaration de la guerre gréco-italienne. Le même jour, la 21ème escadre s'est vue conseiller de garder son calme et sa discipline, alors que les aviateurs *étaient en train d'apprendre les moyens de communications ou de compléter les tranchées* en cas d'attaque ennemie aérienne.

Les premières missions de l'escadre ont commencé le 2/11/40, suite à l'ordre de l'Administration de l'Aviation de Bombardement et il était évident

[460] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 133.
[461] Παπανούτσος Ευάγγελος, *Πρακτική φιλοσοφία, op.cit.*, σελίδα 308.

jusqu'à ce moment-là que l'entrainement était basé seulement sur la théorie. Le personnel avait des connaissances, même si elles étaient limitées, mais l'expérience de la guerre était absente. Ainsi, durant la première mission de l'escadre le 2/11/40, l'aptitude physique des aviateurs provenant de leur grand enthousiasme semblait énorme à côté des maigres connaissances[462] qu'ils avaient sur la tactique de la guerre. Le manque d'expérience sur le contrôle de l'espace et le manque de moyens de communication, a eu pour conséquence l'abattement des deux premiers P.Z.L. grecs quand, durant la chasse des 5 bombardiers italiens, 3 avions de chasse de type Fiat CR 42 ont attaqué.

Nous constatons ainsi que les aptitudes physiques ne sont pas toujours suffisantes si elles ne sont pas accompagnées des bénéfices nécessaires qu'offrent la technologie et l'expérience acquise durant l'entrainement. Cependant, nous voyons bien que les aviateurs, devant la débâcle de l'ennemi – des bombardiers – qui menaçaient la Patrie n'hésitèrent pas, avec abnégation et grâce à leurs brillantes capacités, à attaquer.

Selon George Grote, *c'est non seulement le courage supérieur et la discipline*[463] *militaire des Grecs que Cyrus atteste, comparés avec la lâcheté des Asiatiques, - mais encore leur fidélité et leur sentiment du devoir qu'il oppose à la perfidie servile des derniers, rattachant ces qualités supérieures à la liberté politique dont ils jouissent.*

Dans la source présente 28 de la page 230, nous distinguons la formation technique reçue par les aviateurs grecs de la 32ème escadre de bombardement, en janvier 1941, par le remplaçant du capitaine. Cette source nous permet de comparer les capacités dont ont fait preuve les aviateurs à cause de l'enthousiasme et de l'euphorie psychique, grâce à l'initiateur principal de ces sentiments – leur Capitaine, commandant de l'armée de l'air Potamianos Charalambos – qui dirigeait l'escadre jusqu'au 31/12/40, avec l'aptitude de la tactique de bombardement qu'ils avaient obtenue en suivant une série de leçons, donné par son remplaçant, le lieutenant-colonel de l'armée de l'air Averof Nikolaos, durant les deux mois de janvier-février, pour parfaire leur entrainement.

[462] Voir source 31 des annexes à la page 399.
[463] Grote George, *Histoire de la Grèce: depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin de la génération contemporaine d'Alexandre le Grand,* tome 13, Librairie Internationale, Paris : 1866, 44 p.

Il est certain que les aviateurs ont réussi à tisser des liens de famille avec le capitaine Potamianos, dans une atmosphère d'enthousiasme et de solidarité, prêts à donner leurs vies dans l'effort afin d'éliminer l'ennemi qui menaçait la Patrie. Avec le deuxième capitaine, même s'ils ressentaient un vide dans le cœur à cause de l'absence du premier, ils ont réussi à obtenir une meilleure formation technique suite à une série de leçons sur la tactique de bombardement avec laquelle, en combinaison avec leur aptitude physique à combattre avec enthousiasme et zèle, ils ont obtenu de meilleurs résultats. Et ceci est constaté par le narrateur lui-même, commandant de l'armée de l'air Sakkis qui, habitué à voler avec un seul type d'avion, après entrainement, pouvait exécuter n'importe quelle mission de l'escadre avec n'importe quel avion. Egalement, alors que l'escadre avait exécuté le même nombre de missions que dans les deux premiers mois et alors que l'artillerie antiaérienne et la chasse ennemie étaient plus intenses, *les pertes ont été cependant limitées au moindre*.

Il est certain que l'entrainement élargit toujours les inquiétudes intellectuelles et spirituelles de l'être humain. En cas de guerre, ceci joue un rôle important car la nouvelle arme, l'avion, évoluait constamment et avec lui les aviateurs qui les pilotaient. Évidemment, les connaissances stériles qui ne s'appliquaient pas avec enthousiasme et zèle n'apportaient aucun résultat. Mais la capacité psychique et les connaissances appropriées pouvaient avoir d'excellents résultats.

Voici un exemple de formation technique et de capacité innée: l'aéroport utilisé par la 32ème escadre était un champ de grandes dimensions mais néanmoins inférieur à 1000 mètres. Il n'y existait pas de piste d'atterrissage. Les avions Blenheim pouvaient juste décoller et atterrir sans limite de sécurité. Pour le décollage le pilote commençait au bout de l'aéroport. À l'atterrissage, il devait à nouveau atteindre les limites, chose qui demandait une grande capacité[464] de la part du pilote. Les pilotes étaient très professionnels mais ils ne disposaient pas tous de la même expérience. Certains devaient effectuer plusieurs vols – leçons (l'escadre comptait trois pilotes ayant le diplôme d'entraineur) pour s'habituer aux difficultés du nouvel avion et pouvoir voler en sécurité et, surtout, sous les conditions complexes de l'aéroport. Ainsi, les trois pilotes ayant un diplôme, devaient transmettre leur savoir aux nouveaux venus afin d'éviter tout événement tragique, spécialement par du manque d'entrainement.

[464] Ποταμιάνος Χαράλαμπος, *Vidi επιλογές,* εκδόσεις χ. ε., Αθήνα 1987, σελίδα 35.

Dans la dernière source (43 page 230), le général du corps de l'armée Petsas Konstantinos félicite, dans un ordre du jour, le lieutenant-colonel de l'armée de l'air Themelis Georgios, Commandant de la Défense Antiaérienne dans la région de Thessalonique car *ayant pleine conscience des demandes concernant le combat aérien, il a réussi à diriger l'aviation de chasse avec succès.*

Le 25 janvier 1941, l'activité de l'aviation de bombardement italienne était très importante. La ville et le port de Thessalonique ont été touchés par trois attaques consécutives de deux équipes de cinq et une équipe de quatre avions de type Z 1007 bis de la 50ème Escadre de Bombardement Autonome. Ils ont lancé 70 bombes de plus de 100 kilos environ ainsi que des bombes incendiaires, à une altitude de 5.000 à 7.000 mètres. Afin d'arrêter les bombardiers italiens, la 21ème et la 22ème escadre de chasse ont été mobilisées et ont réussi leur mission. Suite aux tirs des forces antiaériennes grecques, sous le commandement du lieutenant-colonel de l'armée de l'air Themelis, un bombardier Z 1007 bis a été abattu. Durant la période de la guerre, Themelis a prouvé qu'il était un commandant ayant de brillantes connaissances, techniques et psychiques, acquises et innées proportionnelles aux demandes du combat. Ainsi, il a conduit l'aviation de chasse au succès.

Dans son journal de guerre, le général Cavallero note : *«Le déploiement de l'artillerie grecque est puissant. Ses moyens actifs sont bien organisés en profondeur, en utilisant les positions dominantes; les Grecs sont donc en excellentes conditions pour contenir une attaque et réagir par de vives actions de feu et de contre - attaque*[465]*».*

Selon Claude Mossé, *une flotte dont les méthodes de combat s'opposaient à* ***l'agôn***[466] *hoplitique, faisaient intervenir la ruse et l'habileté manœuvrière. Avec la guerre du Péloponnèse, la phalange cessera bientôt d'être la seule formation de combat sur terre : une infanterie légère plus mobile et formée essentiellement de mercenaires, une cavalerie dont le rôle ira croissant entraînent une diversification des méthodes de combat, cependant que s'affirment de plus en plus les compétences*[467] *techniques, avec, en particulier le développement de la poliorcétique, de la guerre de siège, et le recours de plus en plus fréquent aux machines de guerre.*

[465] Archives militaires italiennes, Rome.
[466] Mot qui provient du grec ancien **ἀγῶν < ἄγω** et qui signifie effort ou combat pour la victoire.
[467] Mossé Claude, *Dictionnaire de la civilisation grecque*, Éditions Complexe, Bruxelles : 1998, 245 p.

En résumé, nous pensons donc que, d'une part, tous ces aviateurs ont mobilisé leur force d'âme innée, fruit de leur amour pour la Patrie, qui semblait compenser une instruction éventuellement incomplète. D'autre part, ils ont su développer des compétences acquises par la formation qu'ils ont eue, même si celle-ci était dispensée dans des conditions défavorables. Il y a eu néanmoins des cas exceptionnels où l'âme et le savoir se sont parfaitement associés et ont largement contribués à l'issue des opérations.

Chapitre 2

Sang – froid : habileté physique lors des missions au sol

Une qualité encore, que l'Homme mobilise d'habitude pour faire face à une situation contraignante, telle qu'une guerre, est le sang-froid. Dans les documents authentiques, les sources 2, 3, 5, 29, 38, 44, 45, 46 concernant la 1ère Guerre Mondiale et 14, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 31, 32, 33, 34, 35 concernant la 2ème Guerre Mondiale présentent le sang – froid des aviateurs grecs durant les missions alors que les sources 7, 28, 43 sur la 2ème Guerre Mondiale prouvent le sang – froid des aviateurs au sol.

Le sang-froid[468], c'est l'impassibilité, la maîtrise de la présence d'esprit en cas de perturbation. Ce sens a une importance majeure dans la vie d'un individu ou d'un peuple.

Durant les deux Guerres Mondiales, le sang – froid était une notion présente dans chaque mission aérienne ou au sol. Cependant, nous allons seulement étudier les sources au travers desquelles découle le sang – froid comme caractéristique d'actions extrêmes, de haut risque, des aviateurs dans les airs ou au sol pour la défense de la Patrie.

Durant la 1ère Guerre Mondiale, l'exposé officiel et le sommaire du rapport du Capitaine F.R.Scarlett, (sources 2 et 3, page suivante), présente le sang – froid du porte-drapeau Psychas sur le même événement de guerre. Puisqu'en les complétant, de nouveaux éléments apparaissent dans notre recherche, nous les étudions en même temps.

La source 2 à la page suivante présente la chute de l'avion Farman après la fin de la mission réussie à Keramoti. Psychas et Arguyropoulos ont été blessés pendant cette chute provoquée par l'attaque d'un avion de chasse ennemi Fokker et après un combat aérien violent. Le pilote Arguyropoulos, éjecté loin de l'avion abattu, a malheureusement succombé à ses blessures mais Psychas, pensant qu'il était vivant, a traversé la distance à la nage et l'a retourné sur le dos pour lui parler.

[468] Δρανδάκης Παύλος, *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος 24, εκδόσεις Φοίνιξ, Αθήναι 1926, σελίδα 876.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SANG – FROID

Ière GUERRE Mondiale

Sang – froid durant les missions

- L'action, ensuite, du porte-drapeau Psychas, mérite le suprême éloge, [...] dans une situation désavantageuse-entreprenant de piloter un avion lourd visé de derrière-il a su garder son sang-froid et a fait de son mieux. (source 2, annexes page 286)
- Le porte-drapeau Psychas est un officier calme et vaillant, dont la conduite pendant l'accident du pilote Arguyropoulos est un modèle de bravoure et d'endurance, qui mérite d'être reconnue. (source 3, annexes page 287)
- Départ à 3 :45, bombardement de l'aéroport de Galatas [...] L'avion a balancé, on est tombé dans la mer à 24 :15, l'avion a flotté jusqu'à 24 : 31. On a lancé entre-temps 10 fusées éclairantes et à 24 : 31, on a quitté l'avion [...] Je gardais 4 fusées et comme j'avais aussi gardé le pistolet, j'en ai lancé deux, lorsque j'ai entendu un avion s'approcher. À 24 : 55 environ, on a distingué les feux d'un projecteur à 4 miles environ de la côte asiatique. C'est à ce moment que j'en ai encore lancé deux. Le contre-torpilleur anglais qui nous a ramassés à 01 : 15 nous a appris qu'on avait reçu le feu des batteries turques… (source 5, annexes page 289)
- La seule façon d'être sauvés, était de m'accrocher moi-même à l'extérieur de l'avion afin de dégager le fil avec le pied. Le pauvre Pèlerin était fort inquiet. Alors que je n'étais pas du tout en situation de faire des acrobaties, il fallut que je l'entreprenne. Il n'y avait pas d'autre issue. La première tentative a échoué. La deuxième pourtant a été réussie. Le fil s'est libéré, les bombes aussi. On a éprouvé un profond soulagement. Pour rentrer à ma place, il a fallu que je fasse un grand effort... (source 29, annexes page 397)
- Vous êtes priés de transmettre de la part du gouvernement grec et de moi-même au capitaine de corvette Moraïtinis ainsi qu'aux autres pilotes ayant participé aux raids contre Gœben, notre complète satisfaction pour la persévérance héroïque dont ils ont fait preuve afin de détruire le navire cuirassé hostile jusqu'au sacrifice d'eux-mêmes. (source 38, annexes page 404)

IIème GUERRE Mondiale

Sang – froid durant les missions

- Le capitaine d'aviation, Koutsoukos, comme commandant de la 2ème escadre d'observation, a dirigé personnellement l'équipe, a survolé le territoire dominé par l'ennemi, a reconnu les divisions ennemies malgré les anomalies territoriales présentées (gouffres, ravins, forêts) et, avec son sacrifice de soi et une audace exemplaire, a atteint l'altitude de 200 m. (source 14, annexes page 325)
- Malgré la connaissance de l'existence de poursuite par l'aviation rivale et sans la protection de l'aviation alliée, le personnel a utilisé les vieux avions [...] Koutsoukos Ilias et l'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Karakitsos Dimosthenis, après un combat aérien au dessus de Distratos dans la région de Samarina, sur les collines de Renda, a eu de détruit le levier montée-descente et une fuite de carburant, d'eau et d'huile, perforé par des balles. (source 22, annexes pages 345 – 346)
- J'ai commencé à tirer avec ma mitrailleuse quand, soudainement, la tourelle de mon avion s'est bloquée et j'ai du sortir mon corps de l'avion pour tirer. Mes balles traçantes ont peut-être touché l'avion ennemi, mais mes munitions arrivaient à leur fin. Quelques secondes avec la main sur la mitrailleuse étaient suffisantes pour vider la réserve. J'ai essayé de la changer mais la réserve était coincée entre les boites en bois où nous les gardions. Peut-être ont-elles absorbé de l'humidité. J'ai donc tiré fort et j'ai cassé le levier de la mitrailleuse. J'ai du tirer avec mon arme, étant le seul moyen de défense qui me restait. (source 34, annexes page 402)
- Après une attaque et le combat aérien, Katsaros a réussi, par des manœuvres, à échapper au danger et à reprendre sa place sans dégâts sur son avion. (source 23, annexes page 355)
- Le temps de réaliser qu'il s'agissait d'avions ennemis j'étais aussi attaqué. J'ai effectué un tournant fermé à gauche et essayais de bloquer chaque fois qu'un avion italien était devant moi. Les Fiat, par contre, étaient beaucoup plus souples que les P.Z.L. dans les tournants. Mais ils ne pouvaient pas me toucher à cause du fait que je leurs bloquais le tournant. Je tirais aussi mais sans atteindre de cible. Et en bloquant de plus en plus le tournant, je suis tombé en vrille. Je m'en suis vite sorti mais j'étais à nouveau en train d'être attaqué par les Italiens.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SANG – FROID

Ière GUERRE Mondiale

Sang – froid durant les missions

- Un combat aérien de dix avions ennemis a été livré, pendant lequel le capitaine de corvette A.Moraïtinis en a abattus deux ou trois. Les deux mitrailleuses de son avion se sont rétrécies, mais le combat se poursuivit avec l'une des deux qui tenait encore. Il a pourtant été obligé de se retirer, ayant son réservoir criblé de balles et le corps de son avion même percé par 20 fois. (source 44, annexes page 410)

- Reconnaissance en vue des ravages provoqués par les coups et surveillance des batteries. 14 éclats d'obus ont frappé la machine. Grande fuite de température. Des projectiles de mitraille ont frappé la voilure**.** Pilote sous-lieutenant Arguyropoulos, Observateur De Boysson.A.R hauteur : 3000m. heure : 09.45΄- 11.15΄. (source 45, annexes page 410)

- Mission : inspection générale des entreprises aériennes sur l'ensemble du front. La mission a été accomplie avec succès et l'équipage a transmis les remarques par enveloppe scellée à l'État-major. Ensuite, l'avion, volant au dessus du champ de bataille à une hauteur moyenne, a reçu un éclat d'obus après quoi, il a effectué un atterrissage forcé, en territoire ami, proche des lignes ennemies, l'artillerie lui donnant continuellement l'assaut. L'avion a été totalement ravagé à terre par le feu ennemi alors que son équipage fut sauvé comme par miracle, grâce à la témérité du sous-lieutenant Psalidas. (source 46, annexes page 411)

IIème GUERRE Mondiale

Sang – froid durant les missions

Je suis de nouveau parti en vrille mais cette fois je n'ai pas réagi assez rapidement. (source 31, annexes page 400)

-[…] Peu après, le capitaine d'aviation, Savellos et le sergent d'aviation, Smyrniotopoulos ont aperçu une formation ennemie, se sont approchés et les ont poursuivis […] Le capitaine d'aviation Savellos a réussi à atteindre l'ennemi après le bombardement, sur l'aéroport Sedes et a tiré de très près […] L'équipe, après l'attaque de la deuxième équipe ennemie a perdu sa cohésion et les avions étaient de garde, séparément. Le capitaine d'aviation, Savellos s'est aperçu d'une troisième équipe constituée de 4 avions et a tiré du côté droit de très près, constatant qu'un des avions ennemis avait été abattu et qu'un membre de l'équipage avait sauté en parachute. (source 24, annexes pages 363-364)

-[...] J'ai effectué un virage afin de répéter mon attaque sur le même avion qui restait derrière les deux autres et qui m'attaquait. Au même moment, le moteur a ralenti et j'ai été obligé d'abandonner le combat afin de trouver un autre endroit pour atterrir. En perdant constamment de l'altitude, l'indication de la pression d'huile s'améliorant et le moteur aussi, j'ai donc décidé de revenir sur l'aéroport […] À 15 h 20, j'ai atterri et l'indication de la pression d'huile était sur le 1. (source 25, annexes page 365)

-[...] J'ai suivi la direction Giannitsa-Thessalonique en prenant toujours de l'altitude. À une altitude de 6400 m, j'ai aperçu une formation ennemie de cinq avions qui se trouvait 200 m plus haut que nous. Juste après avoir donné l'information aux autres avions, j'ai pris une position d'attaque par devant. Nous avons attaqué les avions qui se trouvaient à l'avant et en bas. L'attaque a été réalisée par les trois avions, mais l'un d'entre eux a eu un problème car son système d'armement ne fonctionnait pas. Après le décrochage de l'avion qui se trouvait en attente, durant la chasse hors de la ville, j'ai aperçu une autre formation constituée de cinq avions à l'altitude de 6800 m qui se dirigeaient vers Thessalonique. Je n'ai pas réussi à les attaquer avant qu'ils n'arrivent sur Thessalonique. J'ai réussi à attaquer l'un d'entre eux par l'arrière dans la région de Gevgeli... (source 26, annexes page 366)

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SANG – FROID

Ière GUERRE Mondiale

Sang – froid durant les missions

IIème GUERRE Mondiale

Sang – froid durant les missions

- […] nous les appelions « bec-court » et ils limitaient énormément les mouvements de bombardement durant l'exécution des missions. À part cela, ils ne disposaient pas d'issue de secours pour le bombardier et l'artilleur en dessous du fuselage de l'avion. Ainsi, en cas d'abandon de l'avion, le pilote devait le tourner afin que tous les membres de l'équipage puissent abandonner l'avion. Mais ceci s'est trouvé inapplicable lorsque, le 11.3.41, l'équipage dut abandonner l'avion. Des trois hommes, le seul survivant fut le pilote. C'est pour cela que lorsque nous devions partir en mission sur un de ces avions, nous priions de ne pas être obligés d'abandonner l'avion. Ceci équivalait à une mort certaine. Et comme les moteurs de ces avions avaient très souvent des problèmes, nous les appelions « corbillards »… (source 28, annexes page 391)
- Un risque similaire fut affronté par les hommes de l'équipage d'un tel avion durant la mission du 9/3/41 ayant à son bord le sergent d'aviation, Soufrilas, comme pilote, l'adjudant de l'armée de l'air, Sakkis comme bombardier et l'adjudant de l'armée de l'air, Nezis comme artilleur. Après notre décollage et avant d'arriver à Velestino, un de nos moteurs a commencé à avoir des difficultés à fonctionner. Nous avions décidé de rentrer et nous l'avions fait. Par contre, quand le pilote a appuyé sur le levier du système d'atterrissage pour faire sortir les roues, l'avion a soudainement perdu de l'altitude et a failli s'écraser mais le pilote a réagi à temps en ramenant le levier à sa place permettant à l'avion de reprendre de l'altitude. Ceci est arrivé par deux fois. J'ai proposé de lancer les bombes dans la mer et d'atterrir sans les roues. Mais le pilote pensait que nous allions normalement réussir à atterrir et a refusé. Il a eu raison, car en réalisant un dernier tournant, il s'est préparé pour atterrir, s'est approché du sol et peu de temps avant l'atterrissage, a fait descendre les roues de l'avion. Il restait peu de piste pour rouler. L'aptitude du pilote à sauver l'avion et son équipage fut exemplaire. (source 28, annexes page 393)
- […] Par les mitrailleuses arrières, l'avion ennemi a répondu à notre avion qui tirait et s'est retrouvé sans munition. J'ai ressenti un pincement au cœur. Et maintenant ? Allait-il s'échapper ?

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SANG – FROID

Ière GUERRE Mondiale

Sang – froid durant les missions

IIème GUERRE Mondiale

Sang – froid durant les missions

Mais ce qui a suivi était la seule chose à laquelle je ne m'attendais pas. Avec surprise, je vis soudainement que la vitesse du moteur de notre avion augmentait, a fait une attaque formidable et – chère Grèce glorieuse et immortelle – a touché avec son hélice l'arrière de l'avion italien et lui a arraché les pédales. L'avion ennemi a été secoué et est tombé de nouveau en vrille alors que quatre parachutes ont été activés [...] le pilote avec l'hélice déformée atterrit près de la ville de Lagada, au même endroit où les pilotes italiens ont également atterri, non pas pour étaler sa victoire mais, comme nous l'avions appris plus tard, pour les protéger des villageois qui les avaient encerclés. Une fois hors de l'avion, il s'est approché de ses collègues italiens, les a salués et s'est présenté. (source 32, annexes page 400)

- J'ai chargé deux grandes bombes de 500 kilos et j'ai décollé. Quand je suis arrivé aux frontières, il faisait déjà nuit […] Je me suis bien positionné sur leur camp et j'ai lancé deux bombes, l'une après l'autre. Le succès était formidable. Les deux bombes se sont écrasées sur la phalange ennemie […] La nuit était tombée et je ne pouvais pas m'orienter pour rentrer à la base. Toute la Grèce était dans le noir et la nuit était très profonde. Je me suis dirigé vers le sud pour arriver à la mer afin que son reflet m'aide à m'orienter. Je me suis retrouvé ainsi survolant la mer Saronique. Mais à ce moment, j'ai aperçu par nos projecteurs des artilleries antiaériennes, nos canons pouvaient très facilement m'attaquer car ils n'attendaient pas un de nos avions à cette heure-ci. J'ai immédiatement fait des signes et nous avons réussi à communiquer… (source 33, annexes page 401)

- Quand nous devions attaquer des cibles dans la région d'Arguyrokastro, nous nous approchions toujours en volant à basse altitude sur l'île de Corfou et la ville de Sarandë. De cette façon, les observatoires ennemis d'Arguyrokastro ne pouvaient pas nous voir. Ainsi, nous nous approchions de la masse montagneuse qui couvre l'ouest de la ville d'Arguyrokastro, nous prenions de l'altitude et nous apparaissions au dernier moment au dessus de la cible, en le bombardant rapidement en position verticale, quand il était déjà trop tard pour que l'ennemi réagisse. (source 35, annexes page 402)

Le capitaine anglais insiste sur l'action héroïque de l'observateur, d'abord parce que *« tout en étant dans une situation désavantageuse- entreprenant de piloter un avion lourd visé de derrière-il a su garder son sang-froid »* et que *« tombé dans la mer, il n'a abandonné pour autant Arguyropoulos qu'après s'être assuré de sa mort. Il a fait preuve d'une grande endurance franchissant une distance de deux miles et demi à la nage jusqu'à Thassos… ».*

L'aviateur a conservé son sang-froid de façon exemplaire durant toutes les étapes de cette mission, une qualité naturelle mais qu'il a su mobiliser afin de sortir vainqueur de ce combat inégal. Une fois qu'il a été vaincu, il est arrivé à dominer sa peur, ses blessures et il s'est précipité vers son collègue. Conservant encore son sang-froid, il a nagé jusqu'à Thassos, lorsqu'il a compris que toute aide était vaine. Seuls les sentiments de l'amour d'autrui et de la Patrie pouvaient engendrer une réaction pareille.

Ainsi, dans la source 3 (page 238), le capitaine F.R.Scarlett le caractérise comme *un officier calme et vaillant* notamment, le 4 juin 1917, quand durant son retour à Thassos avec le pilote Arguyropoulos, après avoir bombardé la vallée de Keramoti, un avion de chasse Fokker allemand les a attaqués. Ce jour-là, le sang-froid de Psychas a été testé dans son effort pour sauver son ami Arguyropoulos mais aussi pour se sauver lui-même.

La source 5 (page 238), décrivant l'assaut de l'escadron H2 de l'aéronavale contre l'aéroport de Galatas, centre d'opération important de l'armée de l'air allemande, nous fournit un autre exemple de sang-froid. Les aviateurs N.Meletopoulos et Georgios Moraïtinis[469], après avoir largué deux bombes de 112 livres, ont risqué leurs vies lorsque leur moteur est tombé en panne et qu'ils sont tombés dans la mer. Sachant garder la maîtrise d'eux-mêmes, ils sont restés dans la mer pendant la nuit, lançant des fusées éclairantes pour attirer l'attention d'un bateau ou d'un avion de passage. Le sang-froid dont ils ont fait preuve dans la nuit profonde était remarquable et leurs a sauvé la vie. Ils auraient être découvert et attaquer par les Turcs car la côte asiatique se trouvait non loin à une distance de 4 miles. Mais même ce danger ne les a pas arrêtés et ils ont continué, avec sang-froid, à lancer des fusées

[469] Voir note 438, page 214.

éclairantes. Par chance, ils ont finalement été récupérés par un bateau anti-torpille anglais qui a vu leurs signaux.

Wladimir Brunet de Presle et Alexandre Blanchet présentent le sang-froid de la façon suivante : *Une rixe sanglante éclata entre les Byzantins et les soldats arméniens, dans une cérémonie à laquelle assistait l'empereur. Nicéphore regagna son palais au milieu des invectives du peuple. L'historien Léon le diacre, qui avait été témoin de cette scène, vanta le sang-froid*[470] *avec lequel l'empereur a tenu tête à l'émeute. Mais il ajouta que le lendemain il fit brûler vive deux femmes, la mère et la fille qui, de leur fenêtre, lui avaient jeté des pierres, et il crut prudent d'entourer le palais impérial d'une enceinte fortifiée qui s'étendait d'une mer à l'autre et le séparait du reste de la ville.*

Nous devons en outre souligner le sang-froid du lieutenant de cavalerie A.Zannas, dans le document 29 à la page 238. Il était à la fois commandant de l'escadron 531 de chasse et observateur dans la mission contre l'aéroport ennemi Hudovo[471]. Durant la mission, le système improvisé de largage des bombes s'est trouvé bloqué et les bombes, bien que lâchées, restaient accrochées à l'avion. Un problème à risques qui demandait une intervention humaine immédiate. Faisant preuve d'un sang-froid inégalable, Zannas s'est lancé dans le vide pour débloquer le fil retenant les bombes accrochées à l'appareil. Cette opération hasardeuse a exigé deux tentatives de sa part, ce qu'il a fait malgré sa peur du vide. Il a su, en coopération avec le pilote Français Pèlerin, mobiliser toute sa force, faire le vide dans ses pensées et ses actions afin d'y parvenir et de sauver leurs vies et l'avion d'une perte certaine.

Selon Annie Moulin-Bourret, à Clermont – Ferrand, *la brutale montée de la tension internationale fut accueillie avec détermination par les autorités locales. La mobilisation générale et la déclaration de guerre ne donnèrent pas lieu à des manifestations patriotiques de grande envergure. Mais il n'y eut pas non plus de réaction pacifiste voyante. Les témoignages mettent plutôt l'accent sur la dignité et la*

[470] Brunet de Presle Wladimir et Blanchet Alexandre, *Grèce depuis la conquête romaine jusqu'à nos jours*, Librairie de Firmin Didot, Paris : 1869, 178 p.
[471] Aéroport bulgare à proximité des frontières grecques – bulgares.

gravité des acteurs de l'événement. Le préfet dans un rapport au ministre de l'Intérieur indique que la population a réagi avec sang-froid[472] *et confiance*[473].

Ensuite, nous allons étudier les sources 38 et 44 ensemble, car elles se réfèrent au même évènement de guerre où le capitaine A.Moraïtinis, avec un grand sang-froid, entre autres, a chassé le croiseur *« Gœben »* et une escadre d'avions de chasse allemands dans les détroits.

Dans la lettre du ministre de la Marine Kountouriotis au capitaine de corvette A.Moraïtinis (source 38, page 238), la satisfaction du ministre pour l'action héroïque de l'aviateur grec et de tout l'escadron est manifeste : exécutant des combats aériens violents afin de couler le cuirassé Gœben, l'escadron a tout risqué. Une *persévérance héroïque dont ils ont fait preuve afin de détruire le navire cuirassé hostile jusqu'au sacrifice d'eux-mêmes*. C'est en fait le sang-froid qui a alimenté le courage, la persévérance, l'abnégation touchant au sacrifice dont les aviateurs ont fait preuve. C'était donc l'association de la qualité naturelle aux valeurs nobles qui a fait que l'escadron a réussi sa mission.

Dans la source 44 (page 239), où le Chef de l'aéronavale F.R.Scarlett couvre A.Moraïtinis d'éloges pour la mission remarquable de son escadron contre le cuirassé Gœben, nous distinguons que, parmi les nombreuses qualités de cet aviateur, le sang-froid occupe une bonne place. Au cours de cette attaque, qui se déroulait bien pour les alliés grâce à l'action téméraire du pilote grec, les mitrailleuses de son appareil se sont bloquées. Au lieu de se retirer pour réparer la panne, il a réussi à en débloquer une à la hâte et a continué le combat avec une persévérance admirable. Au milieu des traits violents de l'artillerie, il a su maîtriser ses pensées et agir efficacement. Il a eu besoin de ce même sang-froid lorsqu'il est rentré sain et sauf à Imvros, le moteur en panne et l'avion percé. Là, il a pris un autre avion et il est retourné à l'endroit du combat, au détroit des Dardanelles, a recherché encore une fois l'ennemi alors, qu'en même temps, il était attaqué par des tirs féroces qui provenaient de la côte.

[472] Moulin-Bourret Annie, *Guerre et industrie: Clermont-Ferrand, 1912-1922 : la Victoire du Pneu,* tome 1, Publications de l'Institut d'Études du Massif Central (Clermont II) : 1997, 168 p.
[473] A.N. F7 12938. Rapport du préfet du Puy-de-Dôme. 5 août 1914.

On garde son sang-froid[474] lorsque, dans des circonstances difficiles, on domine ses pensées ou ses actions, qu'on fait preuve de pondération d'esprit et que ses pensées et ses actions se trouvent en harmonie de façon à juger objectivement une situation critique.

La source 45 (page 239) est le journal de vol de la mission de reconnaissance et de surveillance des batteries de l'escadron 532 de l'armée de l'air du 28 mai 1918 : Lors de la mission menée à bien, dans la région de Skra[475], avec Arguyropoulos comme pilote et De Boysson comme observateur, 14 éclats d'obus ont frappé la machine et des projectiles de mitrailleuse, la voilure.

Les deux aviateurs, faisant preuve de sang-froid, ont réussi, malgré le danger, à accomplir la mission et à être sauvés. Malgré les mauvaises conditions météorologiques et les nuages denses, ils ont eu un grand succès en transmettant[476] leurs informations à l'infanterie avec des fusées éclairantes comme il était prévu.

Selon, François Cochet, nous voyons comment Joffre Joseph, Général issu d'un milieu modeste, réussit à devenir chef d'état-major par le biais de campagnes coloniales, *de l'armée en 1911 parce qu'il jouit d'une réputation de général républicain (il a été franc-maçon), c'est à lui que revient la préparation de la guerre. Il élabore le plan XVII (le dix-septième depuis la défaite de 1870) qui prévoit une offensive sur l'Alsace et la Lorraine et néglige la possibilité de la violation de la neutralité belge par les Allemands. Jusqu'à sa disgrâce en 1916, il bénéficie chez les Alliés d'une réelle autorité et a certes fait preuve de fermeté et de sang-froid[477] durant la bataille de la Marne.*

La source 46 à la page 239 est une mission d'inspection générale de tout le front, au combat de Skra, à travers le journal de la 532ème escadre de l'aviation militaire, au 30 mai 1918.

---

[474] Τσουρέας Ευστράτιος, *op.cit.*, σελίδα 389.
[475] Petit village, au nord-ouest du département de Kilkis. Il se trouve à une distance de 4 km des frontières de l'ex Démocratie Yougoslave de Macédoine. Il se trouve à une altitude de 520 m aux pentes du mont Païko.
[476] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 103.
[477] Cochet François, *1ère Guerre Mondiale : Dates, Thèmes, Noms,* Levallois-Perret : Jeunes éditions Studyrama, Limoges : 2001, 150 p.

Muni de cette même qualité, le sous-lieutenant Psallidas est parvenu, malgré la difficulté, à atterrir avec son avion percé par un éclat d'obus en territoire ami, une grêle de traits. Selon le journal de bord de l'escadron 532, après le terme réussi de l'inspection sur la totalité du front, l'avion a été complètement détruit par l'artillerie mais les deux aviateurs, le pilote grec et l'observateur français Michaud ont été sauvés. Il est clair que le sang-froid est à l'origine de la tentative téméraire de Psallidas : il a atterri avec un avion déjà touché, loin des lignes ennemies mais sur un terrain accidenté, qui avait déjà causé la mort d'autres aviateurs dans des situations similaires par le passé.

La peur n'a point ébranlé sa maîtrise de soi car ce qui comptait pour lui était l'accomplissement de la mission avec le moins de dégâts possibles. Grâce à son sang-froid et son courage, il a réussi à sauver l'équipage et lui-même.

Le sang-froid était présent aussi durant le combat de Verdun, comme *la culture de haine qui anime les soldats des deux camps lorsqu'ils se rapprochent, qu'ils peuvent identifier l'adversaire, surtout s'ils ont subi de lourdes pertes par bombardements peu de temps auparavant. Comment comprendre, sinon, le sacrifice consenti des combattants de Verdun qui n'avaient plus de chefs pour les commander, pas de gendarmes pour les contraindre et qui, cependant, du Bois des Caures aux Fossés de Vaux, ont tenu à combattre jusqu'au bout*[478]*, avec rage et parfois plaisir de tuer, même si ce dernier est rarement reconnu par les témoignages empreints de pacifisme de l'entre – deux – guerres.*

Durant la 2ème Guerre Mondiale, la source 14 (page 238) prouve le sang-froid du capitaine d'aviation Koutsoukos et du sous-lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos de la 2ème Escadre de Coopération Militaire quand, durant la mission de bombardement et de déflagration avec les deux autres Bréguet 19, ils ont volé à bord d'avions très anciens contre la Division italienne *Julia* des Alpinistes dans la région de Samarina[479] et à une altitude très basse, au travers des ravins, afin d'éviter la chasse aérienne ennemie.

Plus précisément, le 2/11/1940, les deux aviateurs grecs se sont approchés des divisions ennemies et ont lancé des bombes à la main, d'une altitude de

[478] Cochet François, *op.cit.*, 48p.
[479] Village valaque connu de la Pinde du nord, près des frontières de la Macédoine de l'ouest et de l'Épire.

50 à 100 m contre la division compacte des ennemis. Le sang-froid dont ils ont fait preuve est prouvé par les conditions difficiles sous lesquelles ils ont opéré, comme les *gouffres, ravins, forêts* quand, en risquant leurs vies ils ont réussi, volant à basse altitude, à attaquer l'ennemi et à lancer 2 bombes de 100 livres et 2 de moins de 22 livres. En même temps, ils ont enregistré les positions de l'ennemi et, en les plaçant dans une enveloppe fermée, les ont jetées aux divisions grecques, contribuant ainsi à l'évolution positive des combats.

Leur sang-froid était une des principales conditions, si l'on pense qu'à cette altitude, ils étaient une cible facile et proche pour les tirs à répétition des ennemis, alors que les vieux Bréguet 19 les mettaient en danger, et qu'ils n'étaient pas protégés par la chasse alliée.

Le sang-froid comme notion correspond aussi aux assassins qui devaient accomplir leurs contrats. Ainsi, Pietro Causarano précise que *la dictature franquiste recourut aussi de façon récurrente aux moyens extra – légaux, comme la torture généralisée, les enlèvements, les exécutions sommaires ou la nommée* ***ley*** *de* ***fugas****, dispositif qui permettait d'abattre un prisonnier qui avait soi-disant essayé de s'échapper, et qui servait en fait à dissimuler des assassinats de sang-froid*[480].

Les deux sources suivantes (22 et 34 de la page 238) sont étudiées en même temps car elles se réfèrent au même évènement, se complètent en démontrant ainsi d'une meilleure façon la notion de sang-froid.

La source 22 se réfère à la mission du 4 novembre 1940, lorsqu'un des trois Bréguet 19 qui ont décollé pour aller aider les divisions du 1er Régiment de cavalerie en Épire, qui se trouvaient en difficulté à cause des divisions italiennes, se faisait attaquer par les bombardiers italiens.

L'ordre urgent à la 3/2 escadre d'observation consistait en une mission de bombardement – détonation de la Division Julia. L'avion S418, après avoir lancé des bombes avec les deux autres et après avoir pilonné et tué plusieurs alpinistes italiens, a été attaqué par deux avions de chasse italiens qui l'ont touché à la partie arrière, alors que deux autres l'ont attaqué par devant.

[480] Causarano Pietro, *Le XXe siècle des guerres,* Éditions Ouvrières, Paris : 2004, 188 p.

Dans la source 34 (page 238), nous avons tous les détails du combat aérien féroce. L'observateur de l'avion, lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos, tirait sans arrêt contre les deux avions de chasse, quand sa tourelle (base de la mitrailleuse) s'est bloquée. Gardant son sang-froid dans ce moment difficile, il est à moitié sorti de son avion et a continué à tirer. Son sang-froid a été encore testé quand, soudainement, la réserve de munitions s'étant épuisée, il a dû la changer. Mais cette réserve était coincée entre les parois en bois de l'avion et, à cause de l'humidité, ne se débloquait pas. Dans les moments importants, le fait de garder son sang-froid était l'arme la plus puissante pour leur survie. Sans balle dans la mitrailleuse, il a utilisé la seule arme de défense qui lui restait, son pistolet, et a continué à se battre. C'est à ce moment précis qu'il a reçu une des 52 balles[481] de l'ennemi, lui causant une profonde blessure.

Les aviateurs héroïques ont réussi à échapper aux tirs italiens en volant à basse altitude à travers des ravins et ont atterri à Kozani grâce à leur sang-froid.

L'homme qui s'influence par sa fureur ou par la passion qui motive son âme, a besoin des conseils de quelques personnes raisonnables et plus calmes[482]*. La ¨****πινυτή****¨, la prudence, est la deuxième vertu la plus importante après le courage. Elle est conseillée, non seulement pour l'expérience et la mise en garde des mots, ou la capacité d'explorer réellement, mais aussi pour dompter cette impulsion effrénée (pulsion).*

Les sources 23 et 31 des pages 238 et 238-239 seront étudiées ensemble comme les sources précédentes, car elles aussi se complètent, et se réfèrent une fois de plus à la même mission militaire.

Le 2 novembre 1940, suite à l'ordre du Commandement de l'Aviation de Bombardement, trois avions de la 21ème Escadre de Chasse de type P.Z.L. ont décollé de l'aéroport de Trikala afin d'empêcher l'exécution d'une mission ennemie en offrant une couverture aérienne dans le domaine de la VIII Division. La

[481] La source 15, page 326 des annexes est le protocole du jour prochain, qui présentait la situation de l'avion après l'expertise de la commission spéciale.
[482] Γληνός Δημήτρης, *op.cit.,* τόμος Α, σελίδα 214.

mission était très difficile si l'on tient compte que les P.Z.L. ne pouvaient pas rester[483] plus d'une heure dans les airs.

Ils ont décollé le matin vers 11h05 de l'aéroport auxiliaire de Vassiliki de Kalambaka et, quand ils sont arrivés sur le front, ils ont dû affronter *une puissante aviation de chasse*, des avions ennemis de type Fiat qui étaient en train de tirer contre les positions de la VII Division. Et comme ils voyaient qu'il n'y avait aucun espoir pour leur survie, en gardant leur sang-froid, ils ont décidé d'un commun accord de se sacrifier.

La chasse ennemie les a surpris, les a obligés à se séparer et a abattu les deux P.Z.L. grecs, celui du pilote lieutenant de l'armée de l'air Sakellariou et celui du pilote sergent d'aviation Papadopoulos qui se sont écrasés l'un à Zitsa et l'autre à Ioannina. Le troisième pilote lieutenant de l'armée de l'air Katsaros, après avoir vu l'évolution du combat aérien de ses collègues et après avoir également été attaqué par les ennemis, a gardé son sang-froid, et a préféré faire tourner son avion et le faire chuter devant les Italiens, surpris par son acte. Après avoir réussi à se sortir de cette situation, il a été attaqué une deuxième fois par les Fiat et, sans arrière pensée, il a recommencé la même technique. Quand il a remis en position son avion, il se trouvait sur le lac de Ioannina, et avait échappé aux avions ennemis.

Son sang-froid dans le combat a été très important. Il a réussi à trouver la seule échappatoire pour se sauver. Un acte très risqué, qu'il a appliqué deux fois de façon extrême, et qui lui a finalement sauvé la vie.

Le sang-froid était aussi présent durant l'attaque de l'Italie contre la Grèce car, comme la décrit Veremis et Koliopoulos, *elle était prévue et n'a surpris*[484] *personne. Elle n'a surpris personne, malgré les opinions ultérieures stipulant le contraire, et le refus de Metaxás de satisfaire à l'allégation de l'Italie d'autoriser l'entrée aux armées italiennes sur le territoire grec. Metaxàs a accepté la guerre, et il n'avait aucun doute qu'il avait pris la bonne décision pour que la Grèce ne se rende pas mais pour qu'elle se batte. Il a expliqué, durant une rencontre confidentielle avec les directeurs de la presse quotidienne d'Athènes, juste après le début de la guerre gréco-italienne, les raisons pour lesquelles il a pris position pour la guerre contre l'Italie. S'il satisfaisait l'allégation italienne – et il pouvait le faire*

[483] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 191.
[484] Βερέμης Θάνος – Κολιόπουλος Γιάννης, *op.cit.*, σελίδες 386-387.

en invoquant le cas de force majeur – il inviterait l'intervention de la Bulgarie, qui se précipiterait pour aller conquérir les territoires grecs de la Grèce du nord, mais aussi il inviterait la Grande Bretagne qui voulait conquérir la Crète, le Péloponnèse et les îles de la mer Égée. Selon Metaxás, le gouvernement souhaitait conduire la Grèce vers l'amputation et la formation de gouvernements sous le soutien des nouvelles puissances, qui tourneraient les Grecs contre les Grecs, comme durant la 1ère Guerre Mondiale. Au lieu de l'amputation nationale, de la guerre civile et de l'opprobre, la guerre était préférable, la chute honnête des Grecs était préférable, car ils allaient se soumettre, mais ils seraient unis, et ils le resteraient sous l'orage qui dévastait le monde entier.

Les sources 24 et 25 à la page 239 seront analysées ensemble car elles se réfèrent au même évènement, c'est-à-dire au sang-froid dont ont fait preuve deux pilotes de différents avions. Quatre P.Z.L. de la 24ème escadre de chasse ont décollé le 25/1/41 pour aller aider la 22ème escadre de chasse à empêcher la formation ennemie de bombarder Thessalonique. Malgré les tirs des forces anti-aériennes grecques, cette équipée d'avions de chasse n'a pas hésité à pénétrer dans la zone d'action et à attaquer, sans interruption, les avions ennemis. Juste après la première attaque des bombardiers ennemis contre la ville de Thessalonique, le capitaine d'aviation Savellos et le sergent d'aviation Smyrniotopoulos se sont aperçus d'une deuxième formation ennemie qui venait de Véria et, sur l'aéroport de Sedes, Savellos a réussi à s'approcher de l'ennemi et a exécuté deux tirs de très près.

Ensuite, alors que l'équipe grecque avait perdu sa cohérence après la deuxième attaque, le capitaine d'aviation Savellos aperçut une troisième équipe constituée de quatre avions. Ainsi, sans hésiter et avec sang – froid, il a pris part au combat une nouvelle fois et, en tirant de près[485], il a réussi à abattre un Cant 1007bis.

À part le sang-froid du capitaine d'aviation Savellos, le sang-froid est également perceptible dans la même mission militaire venant cette fois-ci du lieutenant de l'armée de l'air Iconomopoulos. Le lieutenant de l'armée de l'air Iconomopoulos, à cause d'une panne au moteur de son avion D179, est rentré à la base et est monté à bord du D173. Ensuite, il s'est rendu dans la région où la troisième

[485] Source 24 page 112.

formation ennemie combattait avec le capitaine d'aviation Savellos. Iconomopoulos a exécuté une attaque contre les avions ennemis qui restaient. Durant ce moment difficile, sous les feux ennemis, il tirait en retour mais il a constaté que son moteur s'arrêtait et a été obligé d'abandonner le combat.

Le sang-froid dont il a fait preuve était très important, car il a décidé avec prudence qu'il devait perdre de l'altitude[486] pour que les commandes de vitesse, de pression et d'huile puissent revenir à l'état normal. Presque une heure après son décollage, quand il est rentré à l'aéroport, l'indicateur de la pression de l'huile était au 1. Son sang-froid et la bonne décision qu'il a pris, c'est-à-dire rentrer à la base en plein milieu du combat aérien, lui ont sauvé la vie.

Les mauvaises conditions météorologiques, durant cette période en Grèce montrent que les Grecs et les Italiens combattaient avec un grand sang-froid et beaucoup de patience. *La désinvolture avec laquelle les soldats italiens sont envoyés par Mussolini et son entourage militaire dans les montagnes de l'Épire, au nord de la Grèce, est tout simplement effrayante. Ce front est un véritable «dévoreur[487]» d'hommes, les membres gelés s'y comptent par milliers. Durant près de six mois, attaques et contre – attaques vont se succéder, sur un front montagneux de 250 kilomètres, dont certains sommets culminent à plus de 2600 mètres d'altitude, dans un froid terrible (- 25o C en hiver), sous la pluie, la neige et dans la boue.*

Dans la source 26 (page 239), nous voyons encore une fois l'action de la 24ème escadre de chasse, le 9/2/41, durant la mission de couverture de la région de défense de Thessalonique. Trois avions Block MB 151 de l'escadre, sous le commandement du capitaine d'aviation Savellos, se sont dirigés vers Thessalonique afin de rencontrer la formation ennemie qui bombardait la ville. Ainsi, d'une altitude de 6.400 m, sur la ligne Giannitsa – Thessalonique, Savellos a aperçu une formation ennemie de 5 avions, à une altitude plus haute qu'eux. Immédiatement, les 3 avions grecs, avec sang-froid, ont pris position et ont commencé à attaquer. Durant l'attaque, l'armement d'un des trois Block n'a pas fonctionné mettant en danger la mission. Armés de patience et de prudence, ils sont restés et, lorsque l'armement s'est débloqué, ils ont réussi à chasser la formation ennemie de la ville.

[486] Source 25, 113 p.
[487] Lormier Dominique, *op.cit.*, 12 p.

En même temps, les trois avions grecs se sont aperçus qu'une autre formation ennemie de cinq avions, se dirigeaient de nouveau vers Thessalonique. Faisant preuve de sang-froid, Savellos a essayé de les approcher avant qu'ils n'arrivent à Thessalonique, mais cela fut impossible. Cependant, il a réussi à abattre un des Cant 1007 bis dans la région de Gevgeli[488].

En résumé, nous pouvons dire que le sang-froid de la 24ème escadre de chasse qui domine dans toutes les sources que nous avons vu est irréfutable, quand on pense que les aviateurs partaient pour aller accomplir des missions spécifiques et qu'ils devaient aussi affronter d'autres formations ennemies non prévues ou qu'ils tombaient en panne durant une mission aérienne et qu'ils devaient les contrôler et les résoudre rapidement.

Durant la domination allemande en Grèce, le sang-froid était un sentiment quotidien caractéristique, plus précisément quand les sirènes commençaient à sonner et qu'ils devaient se sauver dans les refuges. Léon Marcantonatos les décrit: *Et puis ce hululement soudain des sirènes… Les femmes ne sont pas les seules à avoir peur. Il y a aussi quelques hommes dont l'aspect est franchement pénible. Le plus grand nombre conserve pourtant son sang-froid*[489]*. Comme l'alerte se prolonge, la position debout devient à la longue trop fatigante si bien que certains finissent par s'asseoir à même le sol.*

La source 28 à la page 240 présente les avions Blenheim « à bec court » de la 32ème escadre de bombardement, avec lesquels elle a été renforcée dès le mois de janvier 1941. Ces avions ont été jugés très dangereux pour les missions car, en cas de besoin, ils ne disposaient pas d'issues de secours pour le bombardier et l'artilleur. Dans un cas pareil, le pilote devait inverser l'avion pour que les membres puissent tomber. Mais cela était presque impraticable et les aviateurs qui montaient à bord priaient Dieu pour ne pas être obligés d'abandonner l'avion. Malgré cela, ils montaient dans ces avions avec sang-froid afin de se battre pour la liberté de leur Patrie.

Tous les aviateurs étaient conscients que les moteurs de ces avions tombaient souvent en panne et, chaque fois qu'ils partaient en mission, leur

[488] Cette ville a été un des plus important centre de l'hellénisme jusqu'au 1912. Elle est située aux frontières de la Grèce, dans la partie sud-est de l'ex démocratie yougoslave de Macédoine.
[489] Marcantonatos G.Leon, *op.cit.*, 39-40 p.

retour était incertain. Même s'ils les appelaient ***« corbillards »***, ils exécutaient avec sang-froid les ordres de la Grèce.

Un tel cas eut lieu le 13/3/41 quand un Blenheim de ce type, ayant à bord le pilote Tzovlas Evanggelos, l'observateur Mavromatidis Stefanos et le bombardier – artilleur Tsolakidis Mathieu, a exécuté une mission dangereuse de reconnaissance et de bombardement de cibles dans les régions de Liougati et de Glava[490]. Les aviateurs, en faisant preuve de sang-froid, ont commencé à attaquer les avions de chasse ennemis – les fameux **Macci MC 200** – et l'artillerie anti-aérienne ennemie.

Une balle de l'artillerie anti-aérienne qui a touché le Blenheim MK I ainsi que le manque d'issue dans la partie inférieure du fuselage, ont été fatal à l'équipage. Des trois hommes, seul Tzovlas a réussi à abandonner l'avion en utilisant son parachute et a pu être sauvé. Les deux autres membres, coincés, se sont écrasés dans la région de Bouzi – Glava en Albanie, trouvant là une mort tragique.

Dans ce cas précis, le sang-froid des aviateurs qui sont montés à bord de ces avions n'a pas pu leur sauver la vie. Cependant, elle reste toujours une notion qui accompagne leurs gestes.

Dans la même source 28 (page 240), nous allons étudier un autre cas de mission avec un avion Blenheim MK I où le sang-froid du pilote a réussi à sauver l'équipage et l'avion.

Le 9/3/41, le pilote-sergent d'aviation Soufrilas, le bombardier adjudant de l'armée de l'air Sakkis et l'artilleur adjudant de l'armée de l'air Nezis ont décollé pour aller exécuter le bombardement des régions de Tepelenë. Mais quand ils ont décollé et avant d'arriver à Velestino[491], ils se sont rendus compte que le moteur ne fonctionnait pas bien. Ainsi, les trois aviateurs ont décidé de rentrer à la base. Leur avion, par contre, était chargé de bombes ce qui posait problème pour atterrir. Quand le pilote *a appuyé sur le levier du système d'atterrissage pour faire descendre les roues, l'avion a perdu soudainement de l'altitude et ils ont failli s'écraser près de l'aéroport.* Mais le pilote, avec sang-froid, a remis le levier à sa place et l'avion a repris de l'altitude. Il a essayé encore deux fois mais le résultat était le même. Sakkis a donc proposé de lancer les bombes dans la mer pour alléger l'avion et pour pouvoir atterrir sans faire sortir les roues d'atterrissage. Mais le pilote, tout en gardant son

[490] Elles sont situées au nord de Tepelenë en Albanie.
[491] Ville qui se situe a 18 km au nord-ouest de Volos.

sang-froid, était persuadé qu'il allait réussir et a refusé de suivre la solution de Sakkis. En effectuant un dernier virage, il a baissé l'altitude au maximum et juste avant le début de l'aéroport, il a fait sortir les roues. Même sur le peu d'espace qu'il lui restait, le pilote a réussi son atterrissage en toute sécurité.

Sa capacité et son sang-froid lui ont permis d'agir avec patience et prudence, afin de sauver l'équipage et l'avion.

Sur le plan de la résistance des Grecs de Duruy Victor, durant les guerres des Perses, *les Grecs étaient dans le même trouble que le montagnard qui entend rouler l'avalanche au-dessus de sa demeure. Au milieu d'eux, il y avait des traîtres. Et ce n'est pas merveille : car, quel amour de la Patrie et de la liberté, quel courage et quelle intrépidité ne fallait – il pas pour attendre de sang-froid*[492] *et de pied ferme une ruine qui semblait certaine! Au premier bruit de la marche du roi, ils avaient envoyé des espions à Sardes pour connaître ses forces. Ils furent découverts; Xerxès, au lieu de les faire mourir, commanda qu'on leur montrât tout, et les renvoya frappés d'effroi. Il avait fait lui-même partir des hérauts pour recevoir l'hommage de ceux que le bruit de ses armements aurait épouvantés.*

La source 32 des pages 240 et 241 présente l'exploit du lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos, pilote P.Z.L. de la 22ème escadre de chasse quand, le 2 novembre 1940, il a reçu l'ordre, avec 5 autres avions grecs P.Z.L. d'aller empêcher des bombardiers italiens de bombarder la ville de Thessalonique.

Le terme ***«exploit»*** inclut, entre autres, la notion de sang-froid. Aucune action risquée ne peut être réalisée sans prudence, et sans détermination. La prudence est nécessaire pour organiser une mission avec sagesse, le sang-froid pour les retenir en cas de danger et la détermination pour avancer sans doute.

Dans le cas de la mission en question, les deux aviations ennemies se sont rencontrées dans la région de Lagada et un combat féroce a eu lieu. Six avions P.Z.L. grecs ont affronté 15 bombardiers italiens et sept avions de chasse. Qui pourrait garder son sang-froid devant un tel combat inégal ? Le pilote Mitralexis, ayant épuisé ses munitions, n'a pas abandonné son effort. Réunissant tout son sang-froid, *il a augmenté la vitesse du moteur* et, *effectuant un acte héroïque* – de suicide –,

[492] Duruy Victor, *Histoire de la Grèce ancienne*, *tome 1*, Librairie de L.Hachette et Cie, Paris : 1862, 379 p.

il a heurté avec son hélice la queue d'un bombardier italien. Le sang-froid dont il a fait preuve était remarquable et constituait le résultat d'une seule vérité : son avion était sans munition et la seule arme pour affronter l'ennemi était l'avion lui-même. Une fois que le bombardier italien s'est écrasé au sol et que les membres de l'équipage se soient sauvés en utilisant leurs parachutes, Mitralexis a opéré un atterrissage forcé près de cet endroit.

Il fit preuve d'honnêteté et de respect, quand il s'est approché des aviateurs italiens, les a arrêtés avec son arme à la main et les a conduits au Poste de Commandement Militaire de Thessalonique. Quelqu'un d'autre à sa place les aurait peut être tués, en résultat à la pression qu'il aurait subi précédemment, en risquant sa vie. Mais Mitralexis les a approchés et, après les avoir salués et s'être présenté, il les a arrêtés pour les protéger des paysans enragés qui les avaient encerclés.

En résumé, nous pouvons dire que la mission était un exploit de Mitralexis faisant preuve de sang-froid, de prudence et de détermination, éléments nécessaires pour les actes d'un héros.

En comparant le caractère de son peuple, tel que la tyrannie l'avait fait, au caractère des Grecs, ce grand roi[493] *aurait bien dû rougir à cause de la dégradation que ses hommes avaient subie. Une seule chose le sauvait de cette honte, l'accoutumance. On s'habitue à croire dans les monarchies que ce qui est, doit être. Cependant, l'armée de Xerxès s'avançait vers le détroit des Thermopyles qui était gardé par Léonidas. L'armée des Grecs était ridiculement petite, comparée à celle des Perses. Toutes les troupes jointes ensemble ne faisaient pas onze mille deux cents hommes. Malgré toutes ses forces, le roi Xerxès était sourdement inquiet. Il attendit quatre jours avant de livrer bataille. Un espion avait trouvé, hors des retranchements, les Lacédémoniens qui se divertissaient aux exercices militaires et qui peignaient leur chevelure. Ce rapport mit le trouble dans l'esprit de Xerxès; un tel sang-froid héroïque contrastait avec la morne hébétude des esclaves qu'il traînait après lui à la boucherie... Après avoir peigné leurs chevelures, - le premier soin des Grecs, dans ces sortes de danger, était de parer leur tête, afin sans doute d'offrir à la mort des victimes plus belles, ils ne songèrent désormais qu'à porter le désordre et l'épouvante dans l'armée des Perses*[494].

[493] Xerxès, en 480 av. J.C.
[494]Esquiros Alphonse David, *Histoire des martyrs de la liberté,* Éditions J.Bry Ainé, Paris : 1851, 43 p.

La source 33 (page 241) présente la mission du pilote capitaine d'aviation Kouzigiannis Lambros de la 31ème escadre de bombardement, contre des cibles militaires en Albanie, à Avlona-Sarandë-Premeti et Koritsa.

Le sang-froid dont fit preuve l'aviateur en question durant cette mission est présent dans deux cas. Le premier cas est quand, chargé de deux bombes de 500 kilos, il a passé les frontières albanaises dans la nuit avec une visibilité limitée et, après s'être bien positionné au-dessus des divisions ennemies, il a lancé les bombes l'une après l'autre, provoquant de grands dégâts. Ainsi, la mission a été accomplie avec succès, et Kouzigiannis, suivant le reflet du feu sur la mer, est rentré à la base.

C'est ici que le deuxième cas de sang-froid apparaît. Toute la Grèce est plongée dans la nuit profonde et lui, avec sang-froid, a réussi à s'orienter dans le golfe Saronique, tout en courant le risque d'être touché par les forces alliées qui ne l'attendaient pas. Il a réussi à immédiatement communiquer avec elles et a finalement atterri à Tatoï.

Le courage de Kouzigiannis était une des principales caractéristiques que la Presse lui reconnaissait, à cette époque, mais le sang-froid à été aussi important pour la réussite de son exploit que pour son retour en vie à Tatoï.

Les Grecs de l'Antiquité ont aussi combattu avec sang-froid durant la Bataille de Salamine en 480 av.J.C. selon Connop Thirlwall : *Les alliés attendaient les Perses dans la partie la plus resserrée du détroit, qui compte à peine un quart de mille de largeur (400 mètres). À mesure que les Perses s'approchèrent, les Grecs reculèrent, sans doute pour attirer l'ennemi dans un endroit où il ne pourrait faire usage de leurs forces trois fois plus considérables que les leurs. Ce fut alors que le vaisseau des Œacides, ou, comme on le pense plus généralement, une galère athénienne, commandée par Aminias, s'élança en avant et attaqua un bâtiment ennemi. Cette attaque devint le signal d'un combat général. Les Perses firent de vaillants efforts, et ne le cédèrent pas aux Grecs en courage et en persévérance. Chaque homme combattait comme si les yeux du roi eussent été fixés sur lui. Mais si elle n'était pas secondée par une habileté supérieure, la valeur des alliés était*

accompagnée de plus de sang-froid[495] *et de résolution, et elle n'était entravée par aucun des obstacles qui jetaient la confusion parmi leurs antagonistes.*

La source 35 (page 241) présente l'action des aviateurs de la 33ème escadre de bombardement durant la mission de bombardement de l'aéroport d'Arguyrokastro, le 14/11/40.

La technique d'attaque qui a été utilisée pendant cette mission, prouve le sang-froid des aviateurs qui l'ont exécutée. À cause des montagnes qui entouraient l'ouest de la ville d'Arguyrokastro, les aviateurs grecs ont décidé de s'approcher de la région en baissant leur altitude sur la région de Corfou et de Sarandë. Ainsi, arrivant à Arguyrokastro, ils ont soudainement gagné de l'altitude et, au dernier moment, ils sont apparus sur la cible, *exécutant un bombardement rapide par attaque verticale*, surprenant l'ennemi, qui n'avait pas le temps de réagir.

Les résultats étaient sans doute excellents pour l'aviation grecque mais la technique était très dangereuse pour la vie de l'équipage. L'apparition soudaine des avions à Arguyrokastro, à basse altitude et sa soudaine ascension sur les montagnes de la région, causait des risques de collision en cas de panne de moteur ou d'erreur. Mais le sang-froid des aviateurs a été remarquable, réalisant cette technique risquée qui a causé aux ennemis de grands dégâts.

Durant la guerre du Péloponnèse, entre Sparte, Athènes et leurs alliés, et plus précisément durant l'expédition militaire sicilienne (415 – 423av.J.C.), Oliver Goldsmith décrit que : *le peuple d'Athènes se promettait les plus grands avantages de cette guerre*[496]*, s'il n'en remettait pas toute la conduite à Alcibiade ; mais il tempérait au contraire son ardeur et son audace par la prudence et le sang-froid*[497] *de Nicias.*

Bref, le sang-froid qui caractérisait les aviateurs constitue vraiment une qualité parmi les plus efficaces dans le combat, surtout si l'on pense à l'insuffisance des moyens d'équipement et d'instruction technique : il contribuait non seulement à l'issue heureuse des opérations mais encore à la survie des équipages.

[495] Thirlwall Connop et Adolphe Joanne, *Histoire des origines de la Grèce ancienne,* Éditions Paulin et le Chevalier, Paris : 1832, 505 p.
[496] Entre l'ancienne Sparte, Athènes et leurs alliés.
[497] Goldsmith Oliver, *Histoire de la Grèce: depuis son origine jusqu'à la mort d'Alexandre*, tome 1, Éditions Hyacinthe Langlois, Paris : 1802, 309 p.

L'esprit ferme et pondéré vient du reste mobiliser des valeurs et alimenter les réactions héroïques de ces hommes.

Ainsi, nous pouvons considérer le sang-froid comme un paramètre très important pour un aviateur.

Dans la deuxième partie concernant le sang-froid, nous allons étudier cette notion comme paramètre des qualités d'efficacité des aviateurs au sol et qui, grâce à cette qualité, ont contribué fortement à l'évolution des missions.

Pour les aviateurs au sol de la 1ère Guerre Mondiale, suite à une recherche détaillée, il n'existe aucune source dans les archives qui mentionne des éléments de contribution à la guerre, une contribution qui a été très importante selon la bibliographie[498], mais qui ne se trouve pas dans les archives. Nous n'allons donc pas l'introduire dans notre étude. C'est pour cette raison que nous allons étudier les éléments qui résultent des sources et qui se réfèrent aux aviateurs au sol de la 2ème Guerre Mondiale.

La source 7 de la page suivante présente le sang-froid dont ont fait preuve les aviateurs au sol de l'unité 20 02, suite à la date déterminante du 6 avril 1941, où les Forces Allemandes du Troisième Reich ont envahi la Grèce et ont établi l'occupation allemande. Malgré tout, l'unité a continué à exécuter des missions même si elle savait que cela n'apporterait aucun résultat, alors qu'en même temps, elle recevait très souvent des attaques de bombardement – détonation de l'aviation allemande, comme à l'aéroport Voïvode[499] le 16/04/41 où, durant la réparation d'un moteur et d'un avion, il fut incendié par l'attaque des avions de chasse. Le 18/04/41, l'unité a été transférée à l'aéroport d'Agrinio alors qu'une deuxième attaque était attendue d'un moment à l'autre.

Durant le séjour des divisions aériennes et des divisions motorisées à Agrinio, et alors que le personnel au sol travaillait avec abnégation afin de réparer les avions qui ont été sauvés et qui devaient décoller, il recevait des attaques incessantes.

---

[498] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδα 96.

[499] Voïvode se situe quelques kilomètres hors de la ville de Ioannina et prés du village de Katsika. Il constitue un des premiers aéroports de l'Aviation grecque qui, en réalité, était un terrain et qui a été établi peu de mois avant le début de la guerre, comme aéroport. En ce qui concerne la survie humaine, sous des conditions météorologiques très mauvaises durant l'hiver 1941, peu de moyens existaient, peu de tentes et un petit bâtiment bâti de pierres.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SANG – FROID

Ière GUERRE Mondiale

Sang – froid au sol

IIème GUERRE Mondiale

Sang – froid au sol

- Peu après, une nouvelle expédition a été lancée par une escadre d'avions de combat qui ont attaqué des Dornier et des Henschel avec pour résultat de causer des dommages au moins à deux ou trois avions [...] Aussitôt, il a été ordonné et exécuté le jour même, le transfert des unités mobiles dans un village adjacent à l'ouest de la ville d'Agrinio. Le personnel technique s'est dévoué avec un héroïsme et un sacrifice personnel afin de réparer les avions endommagés malgré les fréquentes apparitions ennemies aériennes [...] L'unité 20 02 durant la période mentionnée ci-dessus a accompli intégralement la mission. Tout le personnel a travaillé sans interruption et scrupuleusement afin d'accomplir les désirs nationaux de la Patrie tout en subissant fréquemment les attaques aériennes ennemies. (source 7, annexes pages 299, 301)
- En même temps, un autre avion Henschel a capoté au moment de l'atterrissage et s'est arrêté sur les ruines d'un avion Gladiator carbonisé qui se trouvait à l'extérieur d'un côté de la piste, il a capoté et malgré tout, a pris feu. L'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Voutsinas qui est sorti indemne de l'avion a essayé d'aider l'aviateur, le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Kytariolos. Et il a réussi grâce à l'aide du personnel qui leurs a porté secours : l'aviateur a succombé à ses brûlures pendant son transfert à l'hôpital dans la voiture sanitaire de l'unité. (source 7, annexes page 300)
-[...] je dois ajouter aussi que, parallèlement aux officiers du personnel navigant de l'escadre, les officiers, les sous-officiers et les aviateurs du personnel non navigant ont montré un enthousiasme indescriptible et ont fait de grands efforts afin que les avions de l'escadre soient toujours prêts à décoller, pour que rien ne manque aux équipages des avions. Très souvent, quand les avions de l'escadre rentraient ayant subi des dégâts, soit au moteur, soit aux appareils par des fragments d'obus ou perforés par des balles, ils sortaient dans le froid, jour et nuit, avec des lampes utilisées durant la tempête, afin de réparer les dégâts, pour que tous les avions soient prêts le lendemain pour les missions. Le plus grand enthousiasme des aviateurs était quand ils chargeaient les bombes sur les avions. (source 28, annexes page 390)

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

SANG – FROID

Ière GUERRE Mondiale	IIème GUERRE Mondiale
Sang – froid au sol	**Sang – froid au sol** - Nous déclarons une mention honorable [...] 3) au lieutenant-colonel de l'armée de l'air, Themelis Georgios car, par ses actions, son sang froid et sa connaissance profonde sur l'art et sur les demandes du combat aérien, il a réussi à toujours diriger l'énergie de l'aviation de chasse avec grand succès. (source 43, annexes page 408)

Les techniciens grecs gardaient leur sang-froid et continuaient, indifférents, à réparer les avions, malgré les apparitions aériennes. Le devoir envers la Patrie les rendait plus résistant au froid, aux aéroports impropres, tout en sachant quel allait être le résultat de cette guerre. Sous ces conditions, ils ont réussi à réparer les avions avec sans-froid, alors qu'ils étaient en danger sous le feu des attaques ennemies. Leur but était le transfert immédiat de leur unité dans un endroit plus sûr et, ainsi, ils travaillaient consciencieusement avec courage.

Dans la même source 7 (page 259), le 22/04/41, l'unité a été transférée à Argos[500]. Au moment où un Henschel grec était prêt à décoller, il a heurté les débris d'un Gladiator qui se trouvait du côté extérieur de la piste de décollage et a pris feu. L'aviateur, observateur sous-lieutenant Voutsinas, après être sorti de l'avion en feu, a essayé de sortir aussi le pilote, le sous-lieutenant Kytariolos qui était en train de brûler, blessé dans l'avion. À ce moment là, tout le personnel au sol, qui se trouvait au même endroit, s'est précipité pour aller l'aider et, avec sang-froid, surpassant toute peur personnelle, ils ont réussi tous ensemble à sortir le malchanceux pilote et à l'emmener rapidement à l'hôpital d'Agrinio. Le sang-froid du personnel a sauvé pour un moment le sous-lieutenant Kytariolos qui, malheureusement, peu de jours après, a succombé à ses blessures.

Le sang-froid est un avantage inné ou pas, pour la plupart des gens qui, durant les moments difficiles, doivent donner rapidement une solution efficace.

Dans la Grèce ancienne, à Sparte, des exercices musicaux avaient pour but de développer le cœur plus encore que l'intelligence : ainsi, le législateur se proposa d'aiguiser moins peut-être leur esprit, que de leur apprendre à conserver leur sang-froid[501], à prendre une décision prompte et à trouver un expédient, lorsqu'il contraignit les enfants à contracter l'habitude de répondre à toutes les questions qu'on leur adressait, avec une brièveté vive, piquante, sentencieuse, qui devint le caractère proverbial de la conversation spartiate.

La source 28 (page 259) présente le sang-froid des aviateurs au sol de la 32ème Escadre de Bombardement durant les deux premiers mois[502] de la

[500] Ville du Péloponnèse.
[501] Thirlwall Connop et Adolphe Joanne, *op.cit.*, 237 p.
[502] Novembre – decembre 1940.

guerre. L'escadre de bombardement en question se distinguait pour son grand enthousiasme, qui a été inspiré aux aviateurs par le remarquable divisionnaire, commandant de l'armée de l'air, Potamianos Charalambos. À part les aviateurs qui faisaient de grands efforts durant les missions, les aviateurs au sol ont aussi contribué de façon très importante, en faisant de grands sacrifices afin que les avions qui devaient décoller soient prêts pour le combat.

La plupart du temps, les avions rentraient des missions perforés de balles, de fragments d'obus ou aussi présentant des pannes au moteur. Le temps de réparation était très limité et les aviateurs au sol faisaient de leur mieux, avec patience et sang froid, pour les réparer, travaillant jour et nuit sous la lumière des lampes-tempête, dans la neige, gelés, afin que le lendemain tout soit prêt pour de nouvelles missions.

L'abnégation et le sang-froid qu'ils montraient sont la preuve qu'à tout moment, ils risquaient leurs vies en cas de bombardement de l'aéroport. Et, sous ses conditions, avec sang-froid, ils continuaient leur combat avec tellement d'enthousiasme que, pendant le moment où ils chargeaient les bombes dans les avions, ils écrivaient avec une craie sur les bombes : « pour Mussolini », « pour Tsiano », transmettant ainsi leur hargne aux aviateurs des missions.

Leur contribution à la 2ème Guerre Mondiale était aussi importante que celle des pilotes de l'air et, sans eux, les succès des aviateurs grecs n'auraient pas été possibles.

Le sang-froid était toujours un avantage remarquable, pour les personnes courageuses et, grâce à lui, les difficultés pouvaient être surmontées.

En effet, vers le milieu de l'été 1822, Drama – Ali se jeta sur le Péloponnèse avec 30.000 hommes et mit tout à feu et à sang. La terreur et le désespoir s'emparèrent des esprits les plus résolus; au spectacle qu'offrit alors la Morée, on eût dit que son dernier jour était venu. La population d'Argos déserta la ville et s'enfuit dans les villages les plus élevés de l'Arcadie[503]*. Le prince Ypsilantis s'enferma héroïquement dans la haute citadelle de Lamia*[504] *avec deux cents hommes déterminés comme lui à s'ensevelir sous ses murs. L'assemblée nationale, qui siégeait depuis quelque temps à Argos, cédant à la panique générale, se sauva sur les bords*

[503] Arkadia.
[504] Acropole d'Argos.

du golfe, s'embarqua sur un bâtiment hydriote[505] *et, revenue de sa première frayeur après quelques jours d'une navigation orageuse, se retira à Astros. Au milieu de la confusion générale, Kolokotronis conserva seul le sang-froid*[506] *et l'énergie que réclamait la situation. Accouru en toute hâte à Tripolitsa, il conçut un plan qui fit le plus grand honneur à sa sagacité et à ses talents militaires.*

La source 43 (page 260) est un ordre du jour, de citation honorable, du général du corps de l'armée Konstantinos Petsas envers le lieutenant-colonel de l'armée de l'air Themelis Georgios pour *le sang-froid* et *la parfaite connaissance de la technique et des exigences du combat aérien*, grâce auxquels il a réussi, le 25/01/41, à conduire l'aviation de chasse au succès.

Plus précisément, le 25 janvier, l'action de l'aviation de bombardement ennemie contre la ville et le port de Thessalonique a été très intense. Un peu plus de 70 bombes de 100 kilos ont été lancées suite à trois attaques continues de deux équipes de cinq et d'une équipe de quatre avions, de type Z 1007 bis de la 50ème Escadre de Bombardement Autonome.

Themelis était le commandant de la défense anti -aérienne de la région de Thessalonique. Gardant son sang froid, il a mobilisé rapidement la 21ème et la 22ème escadre de Chasse pour aller repousser les bombardiers italiens. Entre autres, les sources italiennes décrivent[507] qu'un bombardier Z 1007 bis a été abattu par les tirs de la batterie anti-aérienne qu'il dirigeait.

Le sang-froid dont il a fait preuve durant l'attaque ennemie de Thessalonique, et ses connaissances dans les défenses de guerre, l'ont conduit à des plans radicaux et efficaces. Il a été honoré à juste titre pour tous ses exploits par cette citation honorable.

Quelques fois, le sang-froid est du côté des plus faibles ou des moins nombreux, et est une arme puissante contre les plus forts et les plus nombreux.

Ainsi, durant la Révolution grecque de 1821, les Souliotes étaient libres depuis plusieurs siècles au milieu de leurs compatriotes opprimés. Ces précurseurs de l'indépendance grecque disparaissaient pour toujours du monde au

[505] *«Υδραίο»*. Hydra, île située en vue des côtes de l'Argolide.
[506] Yéméniz Eugène, *La Grèce moderne: héros et poètes,* Éditions Michel Lévy Frères, Paris : 1862, 187-188 p.
[507] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*, τόμος Γ, σελίδα 258.

moment même où la liberté allait s'étendre à toute leur nation. Souli tombé au pouvoir du séraskier, Mavrocordatos ne pouvait plus songer à se maintenir en Épire. Il reprit le chemin de Messolonghi. Sa petite armée, diminuée d'un bon tiers par la dernière défaite, loin de s'ébranler, s'efforça de tenir tête aux troupes victorieuses d'Omer – Brionès Pacha, qui venait de remplacer Kourchid. Cette poignée de braves recula lentement, disputant le terrain pied à pied, se retournant contre l'ennemi dans toute position favorable, à Loutraki, à Machala, à Vrachori, à Vonitza, à Képhalovrysi. Elle fit preuve, durant toute cette longue et difficile retraite, d'un sang-froid[508] *et d'une force morale que la présence de Botzaris et des philhellènes contribuait puissamment à soutenir. Enfin, le 21 octobre, les Grecs, réduits à moins de cent hommes, poursuivis par onze mille Turcs, entrèrent à Messolonghi, dont le siège allait fournir à l'histoire de la Grèce moderne quelques-unes de ses plus belles pages, et à Botzaris, son meilleur titre de gloire.*

En résumé, nous pouvons dire que le sang-froid constaté durant la 1ère et la 2ème Guerre Mondiale, soit en opération dans les airs, soit au sol, résultait du besoin que ressentaient les aviateurs d'être efficaces pendant les missions très dangereuses. Plusieurs fois, le sang-froid devenait une solution plus mature et plus sage des événements urgents. Évidemment, le sang-froid constitue une valeur innée ou acquise dont ne disposent pas tous les aviateurs.

[508] Yéméniz Eugène, *op.cit.*, 92-93 p.

Chapitre 3

Ingéniosité : dextérité technique ou innée

La dernière notion qui fait partie des qualités humaines, source d'efficacité, est l'ingéniosité, dont ont fait preuve les aviateurs de la 1ère et de la 2ème Guerre Mondiale. Dans les documents authentiques, la source 29 de la 1ère Guerre et la source 28 de la 2ème montrent clairement la capacité de ces êtres humains à inventer des techniques qui serviront à la réalisation de leurs attaques. Les sources 29 pour la 1ère Guerre et 32, 35 pour la 2ème Guerre présentent l'ingéniosité des aviateurs grecs afin d'affronter des combats aériens extrêmes et difficiles.

À l'époque où la 1ère Guerre Mondiale a explosé, l'aviation grecque manquait de moyens qui lui permettraient d'affronter une Allemagne technologiquement mieux équipée et très bien organisée.

En parcourant les documents officiels, nous nous rendons compte que les avions dont l'armée de l'air disposait étaient primitifs et que ses aviateurs n'avaient ni formation, ni expérience. Ce qui est étonnant pourtant, c'est que ces derniers ont su compenser cette situation, en inventant des méthodes et techniques qui pouvaient au moins leur permettre d'accomplir leur mission.

L'ingéniosité dont certains aviateurs ont fait preuve dans cette guerre constitue encore une qualité qui s'est manifestée efficacement, surtout dans les moments pénibles et urgents du combat.

L'invention est la création du génie humain, une réalisation de créativité. *Les inventions concernent toujours le domaine technologique, au sens large, à savoir la maîtrise des forces et des matières du monde naturel et leur emploi pour la satisfaction des besoins humains. L'invention est la convention pour la solution d'un problème technique et cette solution constitue le contenu essentiel de l'invention*[509].

Dans la source 29 (page suivante), rapport du commandant de l'escadron 531 de chasse, sous-lieutenant de cavalerie A.Zannas, nous pouvons avoir un exemple de cette habileté des ingénieurs grecs. L'équipement militaire des avions

[509] Αργυριάδης Άλκης, *Η ευρεσιτεχνία,* εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη-Αθήνα 1974, σελίδες 38-39.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

INGÉNIOSITÉ

Ière GUERRE Mondiale

Ingéniosité technique

- À l'intérieur, on n'avait pas d'emplacement précis où poser les bombes par faute d'installations appropriées ; on était obligé de les larguer avec les mains, même s'il s'agissait de bombes de 50 kilos. Nos ingénieurs avaient inventé un système à eux, les accrochant au fil à l'extérieur de l'avion. L'observateur pouvait les manipuler de l'intérieur... (source 29, annexes page 397)

IIème GUERRE Mondiale

Ingéniosité technique

-Le système d'armement comportait seulement la mitrailleuse et le tableau de commande du système de bombardement. Des tirs machines de bombardement, des vecteurs de bombes, des machines photographiques, des instruments de communication interne ou de communication entre avions et entre avions et terre, nécessaires pour l'accomplissement d'une mission de guerre, soit n'existaient pas soit n'étaient pas installés sur les avions. Des radios existaient mais elles ne fonctionnaient pas durant la guerre comme je l'ai déjà mentionné, car l'aviation ne disposait pas de transmetteurs [...] nous voyons combien a coûté le manque de moyens de communication entre les avions et la base. Pourtant, la communication interne dans l'avion était réalisée par un fil. Avant de partir en mission, nous attachions avec le côté d'un fil, le poseur de bombe de chaque avion qui se positionnait sur le fuselage près du pilote et l'autre côté du même fil, l'artilleur qui se positionnait sur la tourelle de la mitrailleuse derrière le fuselage. Ensuite, nous avions un « Code » désinvolte : - si je tire une fois, cela signifie poursuite ennemie, deux fois signifie que nous recevions des projectiles antiaériens et trois fois abandon de l'avion. Nous n'avions pas ajouté autre chose à notre code car il y avait la possibilité de nous trompé sur sa signification et son application et ceci constituait un risque. L'invention de cet appareil de tir de bombardement était une idée de la 32ème escadre [...] Durant les deux derniers mois de la guerre, les équipages des avions ont été équipés de *laryngophones*, nous permettant d'abandonner les fils. Il était temps. Ceci a contribué au fait de limiter les pertes de l'escadre, particulièrement durant la mission du 6/3/41, où l'un de nos avions, celui du capitaine d'aviation Papatheou comme pilote, du lieutenant-colonel de l'armée de l'air Karabinis, commandant de notre escadre comme observateur et de l'adjudant de l'armée de l'air, Sakkis comme artilleur, au retour d'une mission de bombardement de la région de Tepelenë, au nord de Ioannina, a été attaqué par hasard par deux avions de chasse anglais, pris par eux pour un avion ennemi. La rapide et précise communication entre les membres de l'équipage a eu pour résultat de sauver l'avion et son équipage, ayant seulement quelques dégâts, ayant reçu 12 balles, certaines d'entres elles logées dans la réserve de carburant. (source 28, annexes pages 378-379, 388-389, 393)

Farman[510], dont disposait l'armée de l'air à l'époque, était insuffisant sinon rudimentaire : les avions manquaient de moyens de communication, ils n'avaient pas de place pour les bombes, étaient alors totalement inappropriés au combat surtout contre les avions allemands plus modernes. Vu que les missions devaient être accomplies, les aviateurs étaient obligés de larguer ces bombes avec les mains « *même s'il s'agissait de bombes de 50 kilos* » selon le témoignage d'A.Zannas. Les ingénieurs ont donc inventé un système de largage plus commode et plus sécurisant : ils ont pensé accrocher les bombes à l'extérieur de l'avion pour pouvoir les larguer à l'aide d'un mécanisme installé à l'intérieur. Cette méthode les aidait à toucher leurs cibles avec plus de succès, mais elle leurs réservait quelques mauvaises surprises, comme dans la mission présente où le système de largage n'a pas fonctionné et s'est bloqué, obligeant le sous-lieutenant A.Zannas à une résolution du problème différente et extrême.

Toute personne qui peut inventer les moyens ou les outils afin d'améliorer ses conditions de vie ou satisfaire ses désirs fait justement preuve d'ingéniosité[511]. C'est, en outre, une qualité qui existe depuis la nuit des temps.

Durant la 2ème Guerre Mondiale, nous constatons la supériorité technologique des avions italiens face aux avions grecs.

Dans la source 28 de la page précédente, nous distinguons l'ingéniosité des aviateurs grecs de la 32ème escadre de bombardement, dans un effort de rendre les avions plus utiles, ces derniers ayant été livrés par les États-Unis sans machine de tir, au début du mois d'octobre. Ils étaient de type différent par rapport aux anglais. Ils ne disposaient pas de machines à tir de bombardement, n'étaient ni porteurs de bombes, ni de matériel photographique, ni d'instruments de communication interne et de communication générale, importants pour le succès des missions.

Ainsi, le capitaine de l'Escadre, commandant de l'armée de l'air Potamianos, a plongé, en donnant la seule solution qui lui est venu à l'esprit. À l'ouverture, en bas de l'avion, à la place de la machine à tir, a été attachée une corde

[510] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*,σελίδα 91.
[511] Δρανδάκης Παύλος, *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος 11, εκδόσεις Φοίνιξ, Αθήναι 1926, σελίδα 846.

tout le long de la ligne de vol de l'avion. Au bout de la corde, ils ont attaché une autre corde créant ainsi un angle vers le haut et vers l'arrière. Quand ils ont essayé ce système impossible qui ne pouvait recevoir aucune correction avec le vent soufflant, la température de l'air, la pression barométrique (etc.), la situation n'était plus si décourageante.

Aujourd'hui, après tant d'années, le commandant de l'armée de l'air décrit[512] dans le livre de Vidi, avec tous les détails, qu'il pensait que *s'il existait un Prix de l'originalité, il devrait être décerné à la 32ème Escadre de Bombardement grecque.*

Avant le début de la guerre, tout indiquait que les Italiens pouvaient les attaquer d'un moment à l'autre, mais l'Escadre ne disposait pas de bombes. Enfin, un jour, début octobre, les bombes ont été délivrées. Ils ont immédiatement réalisé un essai de chargement des avions avec les différentes combinaisons de bombes. Ils ont commencé l'entrainement du personnel, la coordination du travail, le chronométrage, etc.

Et, soudainement, la bombe a explosée ! Les bombes qui ont été délivrées comportaient deux anneaux, un vers l'avant et un vers l'arrière, pour qu'ils pendent sur le système de largage, dans le ventre de l'avion. Les avions Blenheim étaient faits pour des bombes avec un seul anneau au centre. Ainsi, les bombes étaient inutiles. Mais ils devaient bien faire quelque chose jusqu'au moment où ils recevraient les bonnes, qui ne sont jamais arrivées d'ailleurs, car elles n'existaient pas, semble-t-il. Potamianos[513] a envoyé du personnel à Trikala[514] pour acheter quelques anneaux communs, comme ceux qu'ils mettaient sur les barils. L'exceptionnel ingénieur en chef de l'escadre a organisé un atelier et a crée des ceintures *« modèles »* avec un anneau pour les serrer au centre de chaque bombe. Ensuite, ils envoyaient quotidiennement les modèles à l'usine[515] d'avion de Faliro, où, là-bas, ils créeraient des anneaux et ils les retourneraient.

Les avions ne disposaient pas de radio ou, s'ils en avaient, ne fonctionnaient pas. Dès le décollage, la communication avec le sol était absente. Ils ne pouvaient pas non plus communiquer entre eux sur la formation à suivre. Le fait que

[512] Ποταμιάνος Χαράλαμπος, *Vidi επιλογές,* εκδόσεις χ.ε., Αθήνα 1987, σελίδα 36.
[513] Ποταμιάνος Χαράλαμπος, *op.cit.*, σελίδα 36.
[514] Ville de Thessalie de l'ouest, bâtie sur l'ancienne ville de Trikka ou Trikki du 3ème millénaire av.J.C.
[515] Photo 4, l'atelier d'assemblage d'avions dans les annexes, page 415.

l'artilleur ne pouvait pas avertir le pilote d'une apparition de chasse ennemie était un manque fatal.

Et c'est à ce moment là que l'ingéniosité a joué un rôle important car le destin de l'escadre dépendait de l'outil technologique de niveau élevé qu'elle avait inventé, *« la corde ».* Ils attachaient la corde à la jambe droite de l'artilleur et à la main droite du pilote. L'artilleur[516], en bougeant sa jambe, faisait bouger la main du pilote. Le nombre des coups correspondait à un code simple par lequel l'artilleur pouvait envoyer quatre ou cinq messages importants au pilote. Ces messages devaient être d'un nombre limité car une interprétation erronée pouvait signifier la mort de l'équipage et la destruction de l'avion.

Une dernière invention de la 32ème escadre de chasse, qui est apparue vers les deux derniers mois de la guerre Gréco-italienne, était les *laryngophones*[517]. L'escadre s'est équipée de *larygophones* dès la fin de février 1941, supprimant définitivement les cordes improvisées qui mettaient en danger les missions grecques.

Durant son retour d'une mission de bombardement à Tepelenë[518], un avion Blenheim, ayant à son bord le capitaine d'aviation Papatheou Charalambos comme pilote, le lieutenant-colonel de l'armée de l'air Karabinis Grigorios comme observateur et l' adjudant de l'armée de l'air Sakkis Georgios comme artilleur, a été touché par erreur, au nord de Ioannina[519] par des avions de chasse britanniques qui l'avaient pris pour un avion ennemi. Dans cette situation, le nouveau système des *larygophones* a été très utile car, avec la communication immédiate et précise entre les membres de l'équipage, ils ont réussi à se sauver malgré les douze balles qu'ils ont reçus. La suppression des cordes et leur remplacement par des *larygophones* a sauvé la vie de l'équipage et l'avion.

Nous ne prétendons pas que la solution donnée diminuait le risque, mais nous nous rendons compte pour autant que faute de moyens et dans des conditions adverses, ces hommes ont su mobiliser leur esprit ingénieux afin de faire face à l'évolution de l'armée de l'air ennemie.

[516] Ποταμιάνος Χαράλαμπος, *op.cit.,* σελίδα 39.
[517] Type de microphone qui restitue la voix dans des environnements très bruyants.
[518] Ville de l'Albanie du sud.
[519] Capitale de l'Épire, centre spirituel et culturel de la Grèce du nord-ouest.

Ensuite, nous allons étudier l'ingéniosité – improvisation innée des aviateurs de la 1ère et de la 2ème Guerre Mondiale, durant l'affrontement avec l'ennemi qui, sans elle, auraient tué les aviateurs. Durant la 1ère Guerre Mondiale, nous constatons, dans la source 29 de la page suivante, l'ingéniosité du commandant de l'escadron 531 de chasse et observateur dans la mission, sous-lieutenant de cavalerie A.Zannas quand, durant l'attaque de bombardement contre l'aéroport Hudovo, le système improvisé de largage des bombes a été bloqué et les bombes, bien que lâchées, soient restées accrochées à l'avion. Si les bombes ne se détachaient pas cela signifiait la destruction certaine de l'avion. Zannas devait démêler le fil qui gardait les bombes bloquées, suspendu à l'extérieur de l'avion, mais il craignait énormément les acrobaties. Malgré tout, il a décidé de le faire, affrontant ainsi ses peurs. Il a réalisé cette prouesse, se dépassant lui-même. Et il l'a réalisé deux fois, puisque le premier essai avait manqué.

Le seul moyen d'éviter la mort certaine de l'équipage était l'ingéniosité de Zannas à affronter sa plus grande peur – le vide. La spontanéité dont il a fait preuve au moment approprié, a sauvé sa propre vie et celle du pilote français Pèlerin.

Selon Jeannine Boëldieu – Trévet, *le héros prouve son agilité mentale dans les formes les moins codifiées de la guerre. Bien qu'elle ne soit pas la plus représentée, cette guerre «parallèle» n'est pas absente des poèmes homériques. Elle fait appel à des qualités différentes où, sans s'effacer le moins du monde, le courage joue en retrait par rapport à l'intelligence rusée... Peu de héros pourtant sont régulièrement liés à ces formes de guerre proches de la ruse. Les ruses nécessitent une ingéniosité*[520] *et une intelligence dont seul Ulysse fait preuve à tous les coups. S'il pratique la guerre sous tous ses aspects – il n'ignore pas le combat ouvert – et c'est bien cependant la ruse qui caractérise avant tout sa conduite guerrière.*

La source 32 de la page suivante présente l'exploit du lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos, pilote de P.Z.L. de la 22ème escadre de chasse.

[520] Boëldieu – Trévet Jeannine, *Commander dans le monde grec au Ve siècle avant notre ère*, Presses Universitaires de Franche – Comté, Université de Franche – Comté : 2007, 43 p.

SOURCES :

Archives de l'Aviation Militaire Grecque

Ingéniosité

Ière GUERRE Mondiale

Ingéniosité innée

- [...] Dans une mission semblable, dont le pilote était un officier français, Pèlerin, au moment venu de larguer les bombes, un fil s'est rattrapé au côté gauche de l'avion et les bombes, bien qu'elles aient été lâchées, ne pouvaient pas tomber. Si je les laissais accrochées, notre mort durant l'atterrissage serait certaine. La seule façon d'être sauvés, était de m'accrocher moi-même à l'extérieur de l'avion afin de dégager le fil avec le pied. Le pauvre Pèlerin était fort inquiet. Alors que je n'étais pas du tout en situation de faire des acrobaties, il fallut que je l'entreprenne. Il n'y avait pas d'autre issue. La première tentative a échoué. La deuxième pourtant a été réussie. Le fil s'est libéré, les bombes aussi. On a éprouvé un profond soulagement. Pour rentrer à ma place, il a fallu que je fasse un grand effort... (source 29, annexes page 397)

IIème GUERRE Mondiale

Ingéniosité innée

- [...] Par les mitrailleuses arrières, l'avion ennemi a répondu à notre avion qui tirait et s'est retrouvé sans munition. J'ai ressenti un pincement au cœur. Et maintenant ? Allait-il s'échapper ? Mais ce qui a suivi était la seule chose à laquelle je ne m'attendais pas. Avec surprise, je vis soudainement que la vitesse du moteur de notre avion augmentait, a fait une attaque formidable et – chère Grèce glorieuse et immortelle – a touché avec son hélice l'arrière de l'avion italien et lui a arraché les pédales. L'avion ennemi a été secoué et est tombé de nouveau en vrille alors que quatre parachutes ont été activés [...] (source 32, annexes page 400)
- Quand nous devions attaquer des cibles dans la région d'Arguyrokastro, nous nous approchions toujours en volant à basse altitude sur l'île de Corfou et la ville de Sarandë. De cette façon, les observatoires ennemis d'Arguyrokastro ne pouvaient pas nous voir. Ainsi, nous nous approchions de la masse montagneuse qui couvre l'ouest de la ville d'Arguyrokastro, nous prenions de l'altitude et nous apparaissions au dernier moment au dessus de la cible, en le bombardant rapidement en position verticale, quand il était déjà très tard pour que l'ennemi réagisse. Ceci était la raison qui a tellement surpris les Italiens et ils ont, de ce fait, perdu plusieurs avions qui étaient à terre. (source 35, annexes page 402)

L'affrontement des aviations rivales a eu lieu dans la région et de Lagada de Thessalonique. Six avions P.Z.L ont dû affronter 15 bombardiers italiens et 7 avions de chasse. Après un combat aérien féroce entre les deux aviations, Mitralexis tira sans cesse contre un bombardier italien qu'il ne réussi pas à abattre, alors que ses munitions se terminaient et il se trouve exposé aux tirs ennemis. À ce moment là, et alors que tout laissait croire à une fin tragique pour le pilote grec dans ce combat inégal, son ingéniosité l'a sorti de l'impasse. Mitralexis a pris une décision héroïque, ne disposant plus de munitions : il a augmenté la vitesse du moteur et a heurté avec son hélice la queue d'un avion bombardier italien, le faisant tomber en tourbillons.

L'ingéniosité de son caractère l'a sauvé dans un moment très difficile. Il a décidé de se battre avec la seule arme qui lui restait, l'hélice de son avion. C'était un acte suicidaire, qui lui a finalement sauvé la vie et il a aussi réussi à abattre l'avion ennemi. L'ingéniosité extrême, durant ce moment difficile, a été réalisée avec courage, zèle et héroïsme.

C'est l'audace, le zèle, l'esprit de sacrifice, l'ingéniosité[521] des pilotes grecs qui les rendaient capables de dépasser les difficultés techniques, de trouver des solutions pratiques aux problèmes qui surgissaient, mais aussi d'innover dans la tactique de la guerre aérienne.

La source 35 de la page précédente présente l'ingéniosité des aviateurs de la 33ème escadre de bombardement quand, le 14/11/40, durant la mission de bombardement contre l'aéroport d'Arguyrokastro, ils ont utilisé une technique d'attaque particulière.

L'aéroport d'Arguyrokastro disposait de forces aériennes renforcées, comme celui de Koritsa, car les Italiens avaient récemment[522] été équipés de 250 avions supplémentaires. À cause de la supériorité en nombre d'avions des Italiens, les aviateurs grecs ont décidé de s'approcher de la région, volant à très basse altitude à travers Corfou et Sarandë. Ils pensaient même, en arrivant sur les montages du côté ouest d'Arguyrokastro, à gagner de l'altitude soudainement et à apparaitre au dernier moment sur la cible, *exécutant un bombardement rapide en attaque verticale*, surprenant l'ennemi, qui n'aurait pas ainsi le temps de réagir.

[521] Revue d'histoire de la deuxième Guerre Mondiale et des conflits contemporains, Fondation pour les études de défense nationale, Institut d'histoire des conflits contemporains, fascicules 133-136, Presses Universitaires de France : 1984, 42 p.
[522] Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *op.cit.*,σελίδα 214.

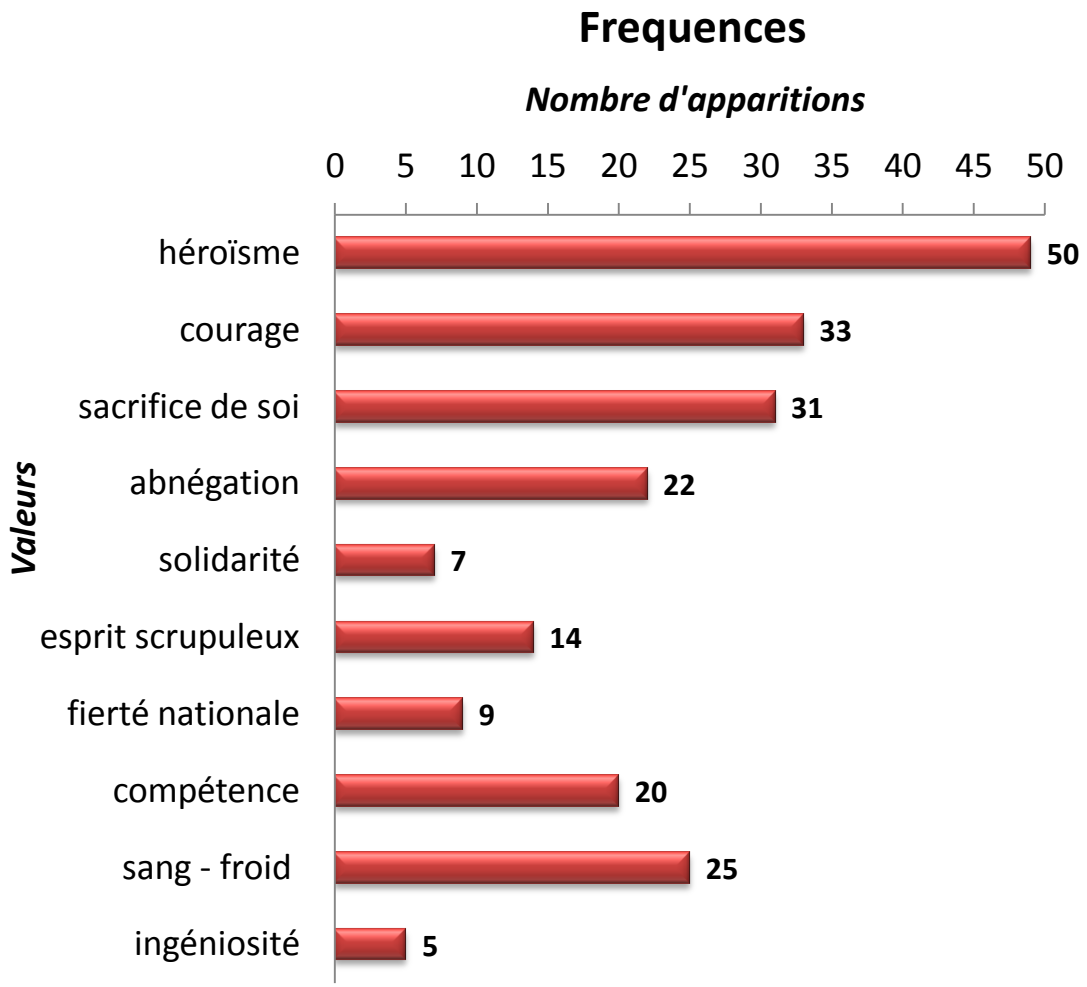
Et alors que les résultats de cette ingéniosité très dangereuse pour l'aviation grecque se révélait être positifs, la mission a été jugée très risquée pour l'équipage. En cas de panne du moteur, la réaction et l'efficacité des aviateurs auraient été nulle. Mais, non seulement, ceci n'est jamais arrivé, mais ils ont aussi réussi à surprendre les Italiens et à leur causer de grands dégâts, détruisant plusieurs avions qui se trouvaient au sol.

Les Grecs produisent des inventions dans divers domaines depuis l'Antiquité. Selon Marc Terrade, *si la Grèce antique est aimée, c'est qu'elle a inventé*[523] *la liberté politique et la pensée critique. C'est bien à ce titre qu'Athènes fut autrefois réputée l'École de la Grèce, avant d'illuminer le monde. Invoquer Athènes, c'est donc, ne fut-ce qu'implicitement, se réclamer de certaines valeurs, et ces valeurs étaient précisément celles des intellectuels libéraux de la Révolution.*

Nous arrivons à conclure que les inventions constatées durant la 1ère et la 2ème Guerre Mondiale se classent dans deux catégories : Les inventions techniques, utiles aux avions qui facilitaient l'exécution normale et moins dangereuse des missions et les inventions – improvisations pendant l'instant critique du combat aérien. Grâce à ces deux réactions, leurs missions étaient plus efficaces.

[523] Marc Terrade, *op.cit.*, 41 p.

DIAGRAMME : Fréquence des valeurs patriotiques des pilotes



Fréquences				
héroïsme	courage	sacrifice de soi	abnégation	solidarité
50	33	31	22	7
esprit scrupuleux	fierté nationale	compétence	sang - froid	Ingéniosité
14	9	20	25	5

Fréquence de la valeur patriotique des pilotes, essentielle à la thèse : héroïsme, courage, sacrifice de soi abnégation, solidarité, esprit scrupuleux, fierté nationale, compétence, sang-froid, ingéniosité.

Compte tenu de l'étude des sources primaires sélectionnées, des documents authentiques qui ont constitué la base de l'étude présente, nous tentons de représenter graphiquement les valeurs-qualités qui s'en sont dégagées et plus précisément leur fréquence d'apparition. Notre objectif est de découvrir les témoignages des pilotes pour démontrer ce qui a joué le plus grand rôle dans leurs actions patriotiques.

Sur le diagramme, les dix valeurs-qualités sont représentées verticalement, alors que leur fréquence d'apparition figure horizontalement.

Suivant l'ordre de présentation des valeurs dans l'analyse, nous constatons d'abord, que les cas d'*héroïsme* sont les plus nombreux, (au nombre de 50), ce qui montre que l'esprit d'héroïsme constitue un facteur primordial de l'action vaillante des aviateurs grecs pendant les deux Guerres Mondiales.

Ensuite, nous avons, selon la fréquence, *le courage* dont les aviateurs ont fait preuve pendant les missions militaires apparaît 33 fois, *l'esprit de sacrifice* à travers leurs actions, 31 fois, *le sang-froid et la maîtrise de soi* devant les contraintes ou le danger même, 25 fois, alors que les actes d'*abnégation* pour l'accomplissement de leur tâche sont présents 22 fois. La *compétence psychique et technique* des aviateurs atteignant la cible le sont 20 fois, alors que *la conscience touchant au scrupule dont ils disposent quand ils exécutent leur devoir est présente* 14 fois. Ensuite, *la fierté nationale* pour l'Hellénisme et la Patrie, 9 fois, la *solidarité* entre collègues, 7 fois et, finalement, *l'ingéniosité* en temps de guerre est présente moins de 5 fois. Nous pouvons donc constater que l'héroïsme est la valeur la plus précieuse de ces hommes tandis que l'ingéniosité les caractérise moins.

L'histoire nous apprend que les facteurs qui contribuent à l'efficacité d'une structure militaire donnée dans l'accomplissement de son œuvre sont au nombre de deux : Le facteur humain et le facteur matériel. La contribution du facteur humain se constate clairement dans toutes les sources, alors que la supériorité matérielle, non seulement, nous ne la constatons pas car elle n'était pas disponible pour l'aviation grecque ni durant la 1ère ni la 2ème Guerre Mondiale – en comparaison aux autres aviations. Mais elle présente l'ingéniosité du facteur humain comme

qualité d'efficacité afin de remplir le vide de la technologie existante. Le facteur matériel est très important pour la guerre et donc contribue à la corruption et à l'élimination de la valeur humaine dans le *status quo* de l'armée, comme ceci est arrivé durant l'occupation allemande du territoire grec.

L'héroïsme en tant que valeur émane des sentiments humains. C'est le goût de l'idéal en effet qui inspire les actes héroïques. On n'est guère héros intentionnellement ou par intérêt comme dans une armée de mercenaires. En outre, les héros, dans chaque guerre, se distinguent par leur petit nombre.

Le courage, le zèle ou l'audace est nécessaire pour réaliser des actes héroïques extrêmes. C'est pourquoi, le taux du courage est presque égal à celui de l'héroïsme, le présentant comme une condition du courageux-aviateur à en disposer à un niveau élevé durant les missions.

Le sacrifice de soi qui s'ensuit est l'expression absolue du courage et de l'héroïsme. L'horreur, la souffrance, la fatigue du corps et de l'âme se mélangent avec l'amour pour la Patrie, le combat pour la liberté, la fixation du courage, décrivant par un moyen direct et éloquant de quelle matière sont faits les héros. Ces héros sont des êtres humains, peu nombreux dans chaque guerre, qui se sacrifient pour le bien de tous, le bien de la Patrie. Au sacrifice de soi ne se conduisent pas seulement des hommes courageux mais aussi ayant un courage inapaisé.

Le sang-froid tient une place considérable aussi dans l'action des aviateurs : en tant que qualités innées, la maîtrise de soi et l'impassibilité constituent des éléments essentiels de compétence dans le combat, une qualité d'efficacité. Il est clair déjà qu'ils en avaient besoin pour atteindre leur but et survivre.

Une condition implicite du sacrifice est sans doute l'abnégation. Celui qui se sacrifie, renonce à lui-même en faveur d'une cause. Le sacrifice de soi exige l'abnégation de soi. Le contraire, bien sûr, n'est pas nécessaire. Quand quelqu'un présente des sentiments d'abnégation, ceci ne signifie pas qu'il arrivera au sacrifice de soi. Cependant, la plupart du temps, ces deux sous-notions sont inextricablement liées aux affaires militaires.

Quant à la compétence qui est une autre qualité d'efficacité, nous constatons qu'ici le taux de présence est aussi grand. Il s'agit plutôt de compétences psychiques que techniques vu que la formation qu'ils avaient reçue en pleine guerre, était élémentaire. Leur force d'âme découlait en effet de ces valeurs-là, mise au

service de la libération de la Patrie. À ce point, nous pouvons dire qu'aux qualités d'efficacité succèdent les valeurs nationales qui se complètent en créant un puissant bouclier de patriotisme pour l'aviation de guerre grecque.

L'esprit consciencieux des aviateurs montre leur refus des bénéfices personnels en vue de l'objectif supérieur, comme la libération de leur Patrie. Ils combattaient avec un esprit consciencieux, la responsabilité, sachant qu'ils pouvaient très bien être tués durant les missions.

La fierté nationale et la solidarité ensuite apparaissent moins, (9 et 7 fois) respectivement montrant que ces valeurs, alors qu'elles existaient, n'étaient pas le principal point de référence des aviateurs. Mais ceci n'est pas vrai. N'oublions pas que les aviateurs vivaient dans une atmosphère de guerre, de pression, de danger et évidemment d'incertitude et d'agonie. Il est raisonnable que ces valeurs, alors qu'elles existaient, soient indiquées avec un pourcentage plus faible. En temps de guerre, il n'y pas de temps pour les patriotismes théoriques – verbaux, des fanfares et de démonstration d'amitié et de solidarité. Il est évident que les aviateurs et les soldats en général se sentent fiers de leur Patrie qu'ils défendent et pour laquelle ils se battent avec compassion et solidarité ayant comme objectif commun, le bien de la Patrie.

La qualité d'ingéniosité qui vient en dernier, détient la plus petite place (5 fois en fréquence), dans le diagramme et cela signifie trois choses : la première, prouve d'abord que ces aviateurs n'avaient pas la formation qu'ils devaient avoir et qui, en temps de guerre était vraiment un luxe, alors que la deuxième démontre que leurs avions avaient beaucoup de manques et qu'ils étaient obligés d'inventer des moyens pour rendre leurs actions plus efficaces. Ces inventions ne se réalisaient jamais en grande qualité. La troisième concerne l'invention de divers systèmes de bombardement, surtout durant la guerre, qui signifie que faute de moyens et d'équipements techniques, certains aviateurs ont réussi à compenser cette insuffisance par leur génie.

Toutes ces sous-notions, qui apparaissent à travers une recherche approfondie des sources, nous conduisent au résultat suivant : Toutes les valeurs – qualités dont nous nous sommes occupées ci-dessus, constituent l'expression pure et simple du patriotisme, l'amour d'une poignée d'aviateurs pour la Patrie, motif d'une lutte acharnée pour sa libération, durant la 1ère et la 2ème Guerre Mondiale. Ces sous-notions découlent raisonnablement de leur grand amour pour la Patrie, en illuminant la notion vaste de Patriotisme qui émerge de l'analyse de chaque sous-notion

séparément. En outre, la manifestation supérieure du patriotisme n'est-elle pas l'action héroïque de l'exécution du devoir suprême pour la libération de la Patrie? L'amour de l'être humain pour la Patrie le conduit à la servir avec courage comme un idéal supérieur. Ainsi, la valeur la plus importante de sa vie est le patriotisme. Sans Patrie, quelqu'un ne peut avoir de famille, de liberté, ou d'idéaux.

Glinos, dans ses dialogues socratiques, décrit que *la Patrie*[524] *est la chose la plus noble pour l'être humain, même plus sacrée que sa mère et son père et tous ses ancêtres, la plus modeste et la plus sainte, et a un destin plus important même que ceux des dieux et des êtres humains. Cependant, même si durant le reste de sa vie il réalisera la pire des injustices contre les lois de la Patrie, sa vie présente n'aura aucun intérêt, et même en Enfer, il sera malheureux.*

Ces aviateurs étaient prêts à faire l'effort suprême pour leur Patrie, se dépasser, chacun dans son cercle de devoirs. *Combattre* avec bravoure, *affronter* avec courage le danger ennemi, *se sacrifier* soi-même, si nécessaire, *garder* leur sang-froid pendant les missions extrêmes, *agir* avec abnégation, *se distinguer* pour leurs capacités particulières sans les avoir cultivées comme ils auraient dues, *disposer* d'un esprit consciencieux et responsable sur tout ce qu'ils réalisent, *se sentir* fiers pour leur Patrie qu'ils défendent, *être solidaires* avec les personnes qui ont les mêmes buts et enfin, *inventer* des moyens pour affronter les difficultés et les obstacles.

[524] Δημήτρης Γληνός, *op.cit.*, τόμος Α, σελίδες 273.

Conclusion

La présente analyse a eu pour objectif l'étude du patriotisme engendré par l'amour des aviateurs grecs pour leur Patrie. Premièrement, cela a inévitablement nécessité d'examiner cette vertu dans un contexte, marqué par le dilemme quant à la participation de la Grèce à la 1ère Guerre Mondiale mais aussi par l'organisation difficile de son armée de l'air pendant la 2ème Guerre Mondiale, qui manquait cruellement de formateurs et de moyens. Deuxièmement, il nous a paru très important de critiquer les sources d'archives pour retenir celles qui étaient fiables. Dans ce cas, seules les sources retenues ont été présentées.

Les valeurs nationales comme motif de réussite en association avec les qualités d'efficacité sont des forces puisées dans l'amour des aviateurs grecs pour leur Patrie. Ce sentiment, difficile à élucider sans risque, enraciné pour autant dans leur cœur, est le motif de réaction contre ce qui met en danger la nation. Ces forces sont également liées les unes aux autres et se conforment à la fois à ce que les Grecs appellent le **« devoir à la Patrie ».**

Il est impossible que l'héroïsme existe sans courage, sans abnégation donc sans sacrifice, sans solidarité ou sans conscience morale et nationale. Le courage à son tour renferme les sens de l'héroïsme, de l'abnégation et du sacrifice de soi, de l'esprit scrupuleux, de la conscience et de la fierté nationale. L'abnégation, conduisant au sacrifice de la vie humaine, renvoie au courage, à l'esprit scrupuleux et la conscience nationale, à la solidarité aussi. La conscience morale, elle, donne naissance à la solidarité, au courage, à l'abnégation et alimente la conscience nationale. Le sacrifice de soi enfin, constitue l'action héroïque suprême de l'Homme qui dispose du courage et de l'abnégation, qui est conscient de ce qui est moralement juste et du devoir qu'il a envers la Patrie qu'il aime.

Toutes ces valeurs, pourvoyeuses de patriotisme, n'existeraient pas si l'on se battait par intérêt, car seules les grandes idées créent des idéaux élevés.

Ensuite, les qualités d'efficacité, bien qu'innées, sont stimulées par cet amour même de la Patrie.

Nous pourrions dire que ces hommes ont su être compétents sur le champ de bataille, donc efficaces, grâce à leur force d'âme plutôt qu'à leur savoir

acquis; le manque d'instruction et de moyens a déclenché cette force dans le feu des champs de bataille alors que la compétence technique, là où elle existait, liée à celle de l'âme, a fait des miracles. Leur sang-froid est admirable dans les opérations militaires hasardeuses. Cette qualité et l'ingéniosité enfin, a été la manifestation du génie des aviateurs, qu'ils sont puisées dans leur compétence psychique extraordinaire.

En étudiant toutes les sources profondément, nous avons découvert les notions ci-dessus par la méthode[525] de « *la sémiotique »* et nous les avons analysées selon leurs contenus en les éclairant sous la lumière de la bibliographie. La méthode inductive qui a été utilisée, nous a conduit à étudier et à analyser des hypothèses individuelles, des cas, des actes venant des résultats particuliers des valeurs et qualités, des concepts individuels en général.

En résumé, l'idéal élevé du patriotisme motivait les aviateurs afin de contribuer à la défense de leur Patrie contre un ennemi redoutable et il était la raison pour laquelle ces hommes ont manifesté leurs plus hautes qualités et valeurs.

Après une recherche approfondie dans les archives de l'armée de l'air grecque, nous avons constaté l'existence d'un grand nombre de documents historiques sur la Catastrophe de l'Asie Mineure, que nous pourrions étudier et analyser dans une future recherche.

Pour le moment, nous pourrions dire que les sources archivées en question ressemblent, au niveau du sens à celles, de la 1ère et de la 2ème Guerre Mondiale : si l'on en tente une comparaison sommaire, nous pensons que l'héroïsme, le courage, l'esprit de l'abnégation et du sacrifice, la conscience morale et nationale, la solidarité aussi bien que la compétence, le sang-froid et l'ingéniosité sont des valeurs et des qualités aussi présentes dans l'action des aviateurs des deux grandes guerres. Nous dirions même que la fréquence en était plus grande vu que l'armée de l'air était mieux organisée et plus efficace dans les missions aériennes.

Concernant la 1ère Guerre Mondiale, nous disposons en Grèce de moins de sources que pour la 2ème Guerre Mondiale car l'aviation de guerre grecque a été développée avec le temps et, malgré les manques, plus de documents sur les missions exécutées ont été retrouvés. En outre, le personnel qui effectuait son service

[525] L'étude approfondie des deux ouvrages du professeur Angélopoulos Constantin apporta sa plus grande aide à la recherche et à l'application de la méthodologie utilisée dans le présent travail, 440 p.

pendant la 2ème Guerre a été plus nombreux alors que l'aviation de guerre a été mieux organisée, selon les normes anglo-françaises de l'aviation.

Malgré tout, le sens du patriotisme est donc aussi apparent, sinon aussi intense durant les deux guerres mais de façon différente. Durant la 1ère Guerre Mondiale, les moyens étaient primitifs et la formation minime pour le faible effectif d'aviateurs, le patriotisme devint clair dans chaque action aérienne, grâce à leurs actions courageuses, qui, sous des conditions extrêmes, apprenaient en même temps à voler et à se battre contre l'ennemi. Durant la 2ème Guerre Mondiale, l'évolution de la technologie et la formation des aviateurs les conduisirent à des attaques mieux organisées, mais, a contrario de l'aviation ennemie, ils avaient de grands manques, prouvant que les aviateurs, une fois de plus, se battaient avec grand courage et sacrifice de soi.

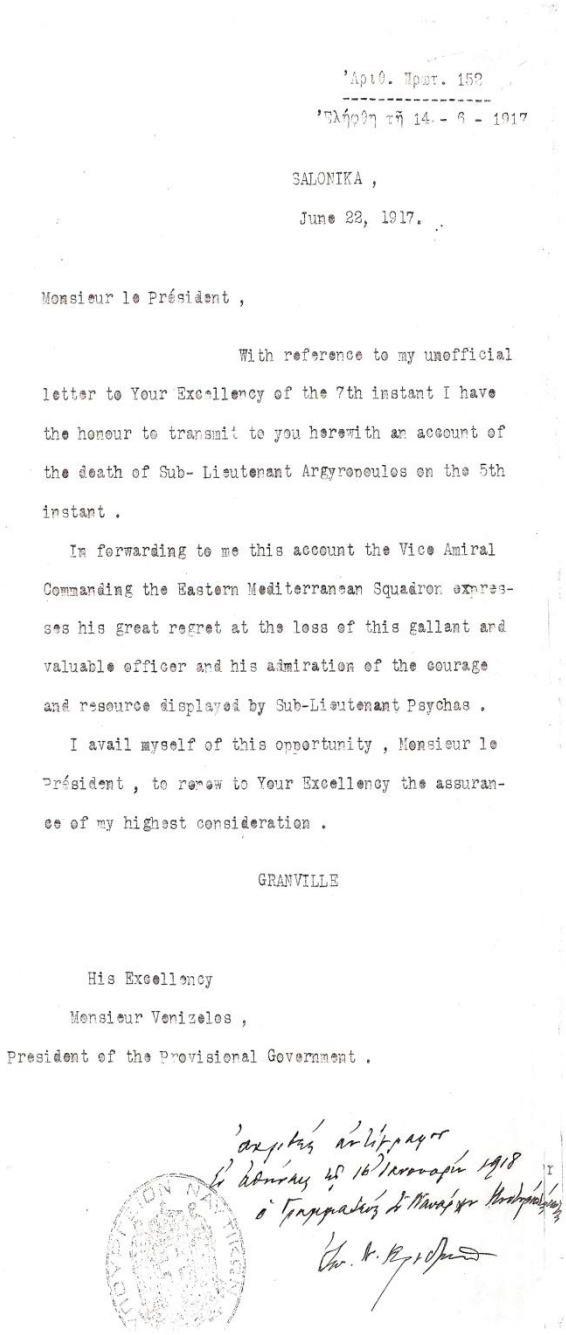
Dans tous les cas, le résultat est que les valeurs nationales et les qualités d'efficacité dont disposaient les aviateurs grecs durant les deux guerres, indépendamment de l'organisation de l'évolution de la nouvelle arme et des conditions, ont fourni des exemples directs de patriotisme.

Annexes

a) SOURCES

Le corpus de cette thèse comporte des documents d'archives qui ont été sélectionnés et mis en examen, afin de démontrer leur fiabilité. Cet examen est présenté dans le texte d'auteur. Ces documents d'archives ont été traduits par l'auteur de la présente thèse et placés dans les annexes de manière à ce que le lecteur ou le chercheur éventuel puissent s'y référer pour en trouver les références essentielles – fondements de cette thèse de doctorat.

Source 1



'Αριθ. Πρωτ. 152
'Ελήφθη τῇ 14 - 6 - 1917

SALONIKA ,

June 22, 1917.

Monsieur le Président ,

With reference to my unofficial letter to Your Excellency of the 7th instant I have the honour to transmit to you herewith an account of the death of Sub- Lieutenant Argyropoulos on the 5th instant .

In forwarding to me this account the Vice Amiral Commanding the Eastern Mediterranean Squadron expresses his great regret at the loss of this gallant and valuable officer and his admiration of the courage and resource displayed by Sub-Lieutenant Psychas .

I avail myself of this opportunity , Monsieur le Président , to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration .

GRANVILLE

His Excellency
Monsieur Venizelos ,
President of the Provisional Government .

ἀκριβὲς ἀντίγραφον
ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ἰανουαρίου 1918
ὁ Γραμματεὺς τῆς Πανελλ[illegible]

1) Lettre du Ministre de la Marine Granville[526] et Exposé inclus du Commandant d' Aviation de la flotte Méditerranéenne de l'est, Capitaine Scarlett au Chef de la flotte Méditerranéenne de l'est, adressée au Président de la République Eleftherios Vénizélos.

Thessalonique, le 22 juin 1917

…j'ai l'honneur de vous transmettre ci- inclus l'exposé concernant la mort de l'officier porte-drapeau Arguyropoulos, tombé le 15 juin 1917.

Le Vice-amiral, Chef de la flotte de la Méditerranée de l'est, exprime dans son rapport sa profonde tristesse à la mort de ce brave officier ainsi que son admiration pour la vaillance et la présence d'esprit de l'officier porte-drapeau Psychas…

Signature

[526] Traduction faite par l'auteur de la présente étude. Ces passages doivent permettre aux lecteurs de localiser ceux qui figurent dans les tableaux.

Source 2

HEADQUARTERS , R.N.A.S.
EASTERN MEDITERRANEAN SQUADRON
MUDROS

N°. 337/617 — 11th June 1917.

Sir ,

I have the honour to submit the following report on the loss of Henri Farman Aeroplane N°.N.3010, resulting in the death of the Greek pilot , Sub-Lieutenant Argyropoulos , on Tuesday 5th June 1917 .

Two Henri Farman Aeroplanes , Nos. 9135 and N.3010 left Thasos Aerodrome at 11.40 a.m. , escorted by a Schneider Cup seaplane , with orders to burn crops in the Sarishaban area .

The two Farman machines were 3 miles apart at near burning different areas , when the escort noticed an enemy machine closing to attack N°. 9135 , which was then the further inland . The enemy , however , hauled off without driving the attack home and turned towards N. 3010 , which had sighted the enemy and descended close to the water , making for home . The escort took station 2000 feet above the tail of the Henri Farman , the enemy being above the escort . The enemy machine dived , and the escorting Schneider dived to meet and intercept him . The gun of the escort ,however , jambed , and he was obliged to haul off to clear the jamb . While doing so the enemy delivered two attacks on Farman N. 3010, the first unsuccessfully, and the second bringing her down on the water . The engine of the escorting Schneider developed a serious defect (a rocker arm and tapper rod having broken and cut three of the forward engine bearer struts), rendering the machine useless for offensive purposes, accordingly the pilot , Flight Sub-Lieutenant W.V.Simons did the best thing in the circumstances in proceeding straight to Thasos an reporting . Clergot Schneider Seaplane N°. N. 1018 immediately proceeded to the scene , followed by patrol Launch N°. 285.

Meanwhile , what happened to Henri Farman N°. 3010 was as follows : This machine , piloted By Sub-Lieutenant D. Argyropoulos , with Sub-Lieut. Psychas as Observer, saw the enemy machine about to attack them, so signalled to the escort with Verys lights and descended close to the water to prevent the enemy attacking from below. The enemy attacked from above and behind , in the first attack wounding Sub-Lieut. Psychas slightly, in the leg and in the ear , and damaging his machine gun , On the second attack he broughtthe machine down and Sub-Lieut. Psychas found himself in the water , 20 yards from the machine . He found Sub-Lieut. Argyropoulos with his lifebelt filled and his face in the water so turned him over and spoke to him , but found that he was dead, so put him on the upper plane of the machine which was not yet submerged , and struck out for Thasos , which was about 3 miles distant . When within 1000 yards of the schore , he was picked up by a Greek

2) Exposé 337/617 du 11 juin 1917 du Commandant d'Aviation de la flotte Méditerranéenne de l'est Capitaine F.R.Scarlett au Chef de la flotte Méditerranéenne de l'est.

...L'ennemi a attaqué par dessus et par derrière, blessant légèrement Psychas au pied et à l'oreille et frappant sa mitrailleuse. Lors de la seconde attaque, il a abattu l'avion. L'officier porte-drapeau Psychas s'est trouvé dans la mer à 20 yards de l'avion. Il a su retrouver l'officier porte-drapeau Arguyropoulos avec sa bouée de sauvetage intacte, le visage dans la mer, l'a tourné sur le dos et lui a parlé; quand il a vu, pourtant, qu'il était mort, il l'a mis sur l'aile de l'avion qui n'était pas encore enfoncée dans l'eau…

boat and landed safely ,

The Clerget Schneider which had been sent out immediately on receipt of Flight Sub-Lieut. Simon's report , found the Henri Farman and endeavoured to land beside it to afford assistance , the sea being rough. When just on the point of landing , the machine got a bump under the left wing which made her stick the point of her starboard float into a sea and she immediately turned over , the pilot , Flight Sub-Lieut. Brandon , being badly shaken , but managing to scramble out of the wreckage somehow. The Patrol Launch arrived about 5 minutes later and rescued Flight Sub-Lieut. Brandon and recovered the body of Sub-Lieut. Argyropoulos , on whom artificial respiration was tried without success.

The death of Sub-Lieut. Argyropoulos is a real loss to aviation , He was an able and gallant pilot , both by day and night . He was extremely popular both with his Greek and English comrades , and was of great value in cementing the good feeling between the Greek and British units at Thasos .

The performance of Sub-Lieut. Psychas calls for the greatest praise as a feat of courage and endurance . He was at a severe disadvantage in attempting to defend a " pusher " aeroplane against attack from the rear , but he kept cool and did everything which was possible .

When in the water he did not leave Sub-Lieut. Argyropoulos until satisfied in his own mind that he was dead , and afterwards , notwithstanding the shock of having been thrown violently into the water , as being wounded , he displayed great endurance in swimming two and a half miles towards Thasos . He was performing light duty on the following day .

I have the honour to be ,

Sir ,

Your obedient Servant ,

Sgd/ F.R. Scarlett

WING CAPTAIN

THE VICE ADMIRAL

COMMANDING E.M.S.

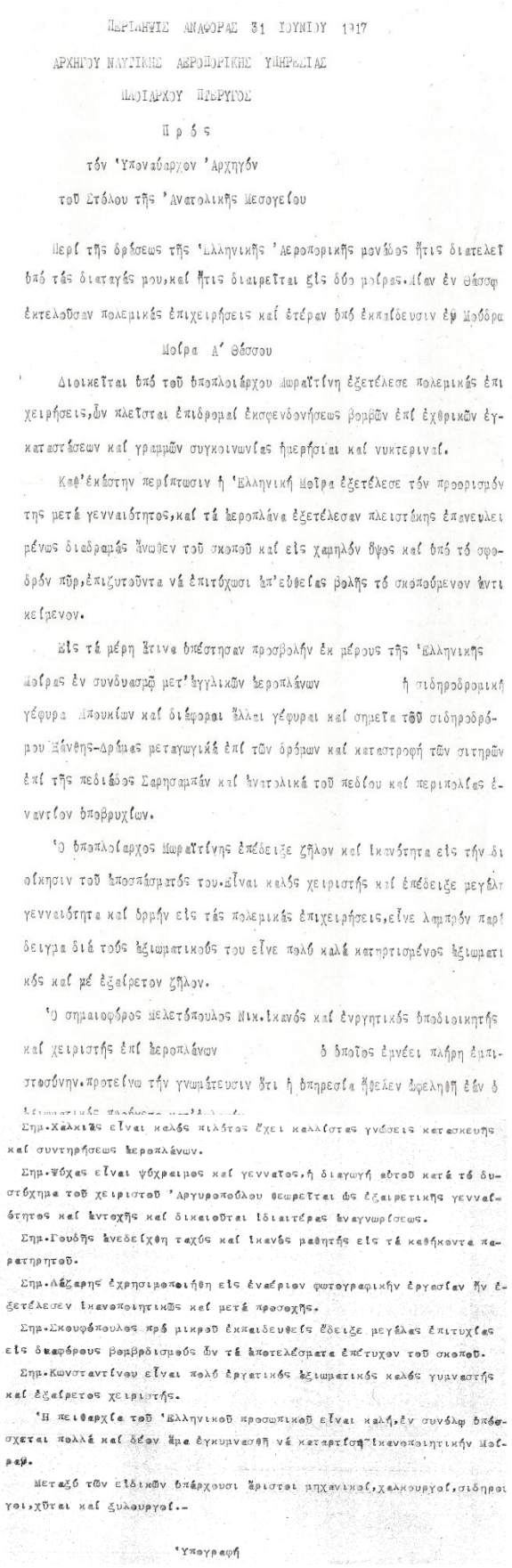
...La mort d'Arguyropoulos constitue une vraie perte pour l'aviation. C'était un aviateur de compétence et réalisant des exploits héroïques. Profondément apprécié par ses collègues Grecs et Anglais, il a contribué à la naissance et à la consolidation de sentiments amicaux entre les unités grecques et anglaises de Thassos.

L'action, ensuite, du porte-drapeau Psychas, mérite le suprême éloge, constituant un exploit de bravoure et de résignation. Tout en étant dans une situation désavantageuse-entreprenant de piloter un avion lourd visé de derrière-il a su garder son sang-froid et a fait de son mieux.

Tombé dans la mer, il n'a abandonné Arguyropoulos qu'après s'être assuré de sa mort. Il a fait preuve de grande patience, franchissant une distance de deux miles et demi à la nage jusqu'à Thassos…

Signature

Source 3



ΠΕΡΙΛΗΨΙΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ 31 ΙΟΥΝΙΟΥ 1917

ΑΡΧΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΤΕΡΥΓΟΣ

Π ρ ὸ ς

τὸν Ὑποναύαρχον Ἀρχηγὸν

τοῦ Στόλου τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου

Περὶ τῆς δράσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἀεροπορικῆς μονάδος ἥτις διατελεῖ ὑπὸ τὰς διαταγάς μου,καὶ ἥτις διαιρεῖται εἰς δύο μοίρας.Μία ἐν Θάσσῳ ἐκτελοῦσαν πολεμικὰς ἐπιχειρήσεις καὶ ἑτέραν ὑπὸ ἐκπαίδευσιν ἐν Μούδρα

Μοῖρα Α' Θάσσου

Διοικεῖται ὑπὸ τοῦ ὑποπλοιάρχου Μωραΐτίνη ἐξετέλεσε πολεμικὰς ἐπιχειρήσεις,ὧν πλεῖσται ἐπιδρομαὶ ἐκσφενδονήσεως βομβῶν ἐπὶ ἐχθρικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ γραμμῶν συγκοινωνίας ἡμερήσιαι καὶ νυκτερινάι.

Καθ'ἑκάστην περίπτωσιν ἡ Ἑλληνικὴ Μοῖρα ἐξετέλεσε τὸν προορισμόν της μετὰ γενναιότητος,καὶ τὰ ἀεροπλάνα ἐξετέλεσαν πλειστάκις ἐπανενλειμένως διαδρομὰς ἄνωθεν τοῦ σκοποῦ καὶ εἰς χαμηλὸν ὕψος καὶ ὑπὸ τὸ σφοδρὸν πῦρ,ἐπιζητοῦντα νὰ ἐπιτύχωσι ἐπ'εὐθείας βολὴς τὸ σκοπούμενον ἀντικείμενον.

Εἰς τὰ μέρη ἅτινα ὑπέστησαν προσβολὴν ἐκ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς Μοῖρας ἐν συνδυασμῷ μετ'ἀγγλικῶν ἀεροπλάνων ἡ σιδηροδρομικὴ γέφυρα Ἀπουκίων καὶ διάφοραι ἄλλαι γέφυραι καὶ σημεῖα τοῦ σιδηροδρόμου Ξάνθης-Δράμας μεταγωγικὰ ἐπὶ τῶν ὁδῶν καὶ καταστροφὴ τῶν σιτηρῶν ἐπὶ τῆς πεδιάδος Σαρησαμπὰν καὶ ἀνατολικὰ τοῦ πεδίου καὶ περιπολίαι ἐναντίον ὑποβρυχίων.

Ὁ ὑποπλοίαρχος Μωραΐτίνης ἐπέδειξε ζῆλον καὶ ἱκανότητα εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ ἀποσπάσματός του.Εἶναι καλὸς χειριστὴς καὶ ἐπέδειξε μεγάλην γενναιότητα καὶ ὁρμὴν εἰς τὰς πολεμικὰς ἐπιχειρήσεις,εἶνε λαμπρὸν παράδειγμα διὰ τοὺς ἀξιωματικούς του εἶνε πολὺ καλὰ κατηρτισμένος ἀξιωματικὸς καὶ μὲ ἐξαίρετον ζῆλον.

Ὁ σημαιοφόρος Μελετόπουλος Νικ.Ἱκανὸς καὶ ἐνεργητικὸς ὑποδιοικητὴς καὶ χειριστὴς ἐπὶ ἀεροπλάνων ὁ ὁποῖος ἐνέδει πλήρη ἐμπιστοσύνην.προτείνω τὴν γνωμάτευσιν ὅτι ἡ ὑπηρεσία ἤθελεν ὠφεληθῆ ἐὰν ὁ

Σημ.Χαλκιὰς εἶναι καλὸς πιλότος ἔχει καλλίστας γνώσεις κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως ἀεροπλάνων.

Σημ.Ψύχας εἶναι ψύχραιμος καὶ γενναῖος,ἡ διαγωγὴ αὐτοῦ κατὰ τὸ δυστύχημα τοῦ χειριστοῦ Ἀργυροπούλου θεωρεῖται ὡς ἐξαιρετικῆς γενναιότητος καὶ ἐντοχῆς καὶ δικαιοῦται ἰδιαιτέρας ἀναγνωρίσεως.

Σημ.Γουδῆς ἀνεδείχθη ταχὺς καὶ ἱκανὸς μαθητὴς εἰς τὰ καθήκοντα παρατηρητοῦ.

Σημ.Λάζαρης ἐχρησιμοποιήθη εἰς ἐναέριον φωτογραφικὴν ἐργασίαν ἣν ἐξετέλεσεν ἱκανοποιητικῶς καὶ μετὰ προσοχῆς.

Σημ.Σκουφόπουλος πρὸ μικροῦ ἐκπαιδευθεὶς ἔδειξε μεγάλας ἐπιτυχίας εἰς διαφόρους βομβαρδισμοὺς ὧν τὰ ἀποτελέσματα ἐπέτυχον τοῦ σκοποῦ.

Σημ.Κωνσταντίνου εἶναι πολὺ ἐργατικὸς ἀξιωματικὸς καλὸς γυμναστὴς καὶ ἐξαίρετος χειριστής.

Ἡ πειθαρχία τοῦ Ἑλληνικοῦ προσωπικοῦ εἶναι καλή,ἐν συνόλῳ ὑπάσχεται πολλὰ καὶ δέον ἅμα ἐγκυμνεσθῆ νὰ καταρτισθῆ ἱκανοποιητικὴν μοῖραν.

Μεταξὺ τῶν εἰδικῶν ὑπάρχουσι ἅριστοι μηχανικοί,χαλκουργοί,σιδηρουργοί,χῦται καὶ ξυλουργοί.-

Ὑπογραφὴ

3) Sommaire du rapport du 31 juin 1917 expédié par le Chef du Service de l'Aviation Navale, Capitaine de brevet F.R.Scarlett au vice-amiral de la Méditerrannée de l'est.

L'escadre A de Thassos

Commandé par le lieutenant de vaisseau Moraïtinis, a réalisé des opérations militaires, dont plusieurs raids bombardiers diurnes et nocturnes sur des installations ennemies et des lignes de transport.

Dans tous les cas, l'escadre grecque s'est acquittée de son devoir avec bravoure et les avions ont réalisé à plusieurs reprises de nombreux trajets au dessus de la cible, à une basse altitude et dans un feu violent**,** cherchant à tirer directement sur la cible visée.

Les parties ayant subi l'attaque de l'escadre grec en coopération avec des avions anglais sont : le pont portant une voie ferrée à Boukia, d'autres ponts et des parties de la voie ferrée entre Xanthie et Drama, des véhicules de transport sur les routes, la plaine de céréales Sarisamban, une partie dans l'est de la plaine, des patrouilles contre des sous-marins.

Le lieutenant de vaisseau Moraïtinis a fait preuve d'un zèle et d'une aptitude remarquable dans le commandement de son détachement. Il s'agit d'un pilote adroit, ayant fait preuve de vaillance et d'intrépidité dans les opérations militaires, un officier compétent et dévoué, un chef exemplaire pour ses officiers.

L'officier porte-drapeau Meletopoulos Nikolaos est un commandant en second actif, un pilote qui inspire la confiance. J'estime que l'armée va en tirer profit s'il procède à sa promotion.

L'officier porte-drapeau Chalkias est un bon pilote qui a de très bonnes connaissances sur la construction et l'entretien des avions.

Le porte-drapeau Psychas est un officier calme et vaillant, dont la conduite pendant l'accident du pilote Arguyropoulos est un modèle de bravoure et d'endurance, qui mérite d'être reconnue.

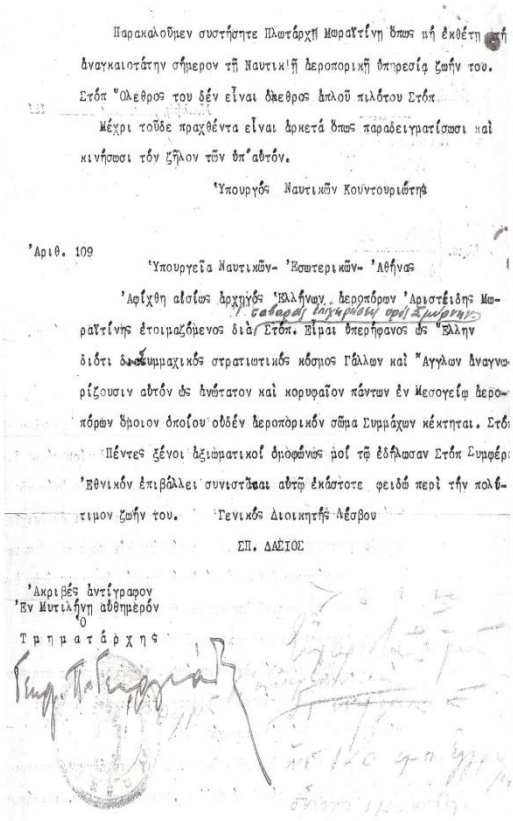
Le porte-drapeau Goudis, un apprenant rapide et compétent, a très bien réussi dans son rôle d'observateur.

L'officier porte-drapeau Lazaris a très bien su accomplir la photographie aérienne dont il s'est chargé.

Le porte-drapeau Skoufopoulos, instruit il y a peu de temps, a fait ses preuves dans plusieurs bombardements menés à bien.
Le porte-drapeau Konstantinou est un officier travailleur, un instructeur compétent et un pilote remarquable.
La discipline du personnel grec est bonne, très prometteuse dans son ensemble. Parmi les spécialistes, il existe d'excellents ingénieurs, chaudronniers, sidérurgistes, fondeurs, menuisiers

Signature

Source 4



Παρακαλοῦμεν συστήσητε Πλωτάρχῃ Μωραϊτίνῃ ὅπως μὴ ἐκθέτῃ αὐτὴ
ἀναγκαιοτάτην σήμερον τῇ Ναυτικῇ ἀεροπορικῇ ὑπηρεσίᾳ ζωήν του.
Στόπ Ὅλεθρος του δέν εἶναι ὄλεθρος ἁπλοῦ πιλότου Στόπ
Μέχρι τοῦδε πραχθέντα εἶναι ἀρκετά ὅπως παραδειγματίσωσι καὶ
κινήσωσι τόν ζῆλον τῶν ὀπ'αὐτόν.

Ὑπουργός Ναυτικῶν Κουντουριώτης

Ἀριθ. 109

Ὑπουργεῖα Ναυτικῶν- Ἐσωτερικῶν- Ἀθῆναι

Ἀφίχθη αἰσίως ἀρχηγός Ἑλλήνων ἀεροπόρων Ἀριστείδης Μω-
ραϊτίνης ἑτοιμαζόμενος διὰ Στόπ. Εἶμαι ὑπερήφανος ὡς Ἕλλην
διότι σύμμαχικός στρατιωτικός κόσμος Γάλλων καὶ Ἄγγλων ἀναγνω-
ρίζουσιν αὐτόν ὡς ἀνώτατον καὶ κορυφαῖον πάντων ἐν Μεσογείῳ ἀερο-
πόρων ὅριον ὁποίου οὐδέν ἀεροπορικόν σῶμα Συμμάχων κέκτηται. Στό
Πέντες ξένοι ἀξιωματικοί ὁμοφώνως μοί τῷ ἐδήλωσαν Στόπ Συμφέρ
Ἐθνικόν ἐπιβάλλει συνιστᾶται αὐτῷ ἑκάστοτε φειδώ περί τήν πολύ-
τιμον ζωήν του. Γενικός Διοικητής Λέσβου

ΣΠ. ΔΑΣΙΟΣ

Ἀκριβές ἀντίγραφον
Ἐν Μυτιλήνῃ αὐθημερόν
Τμηματάρχης

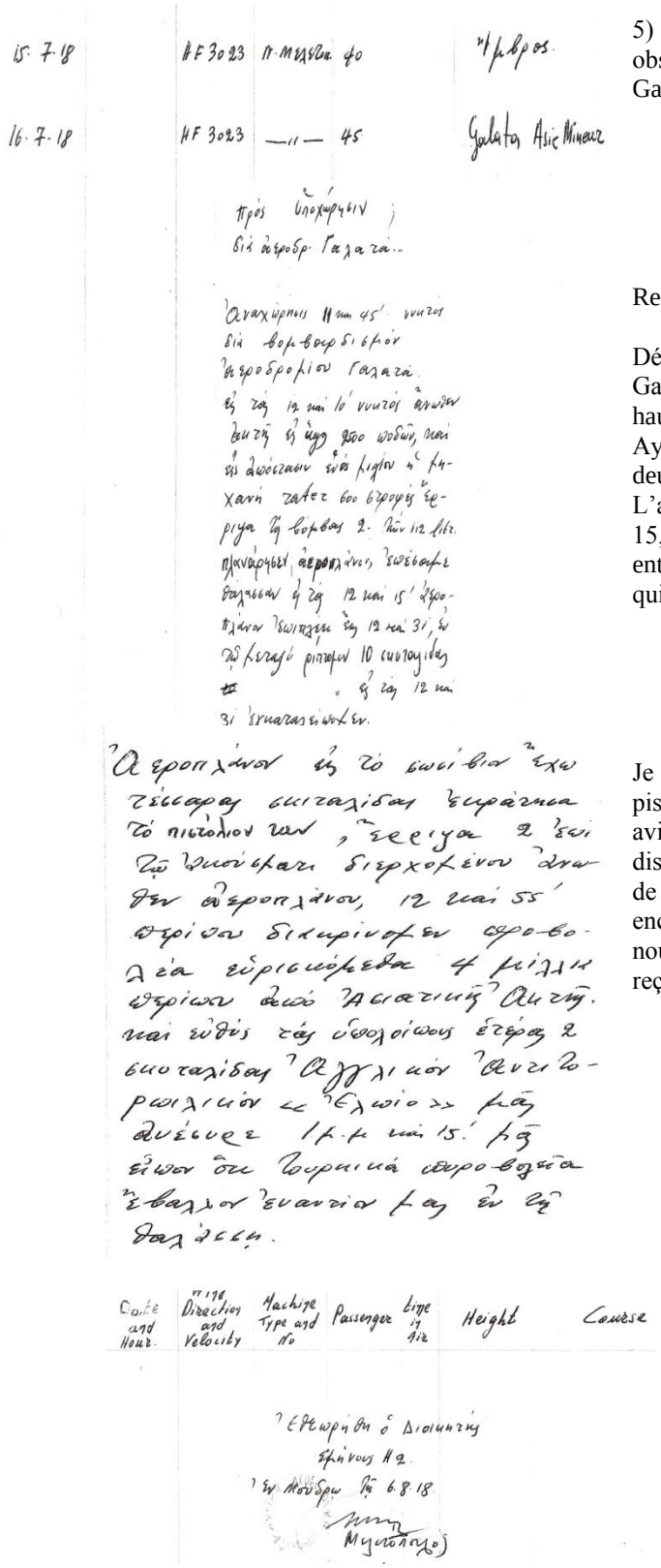
4) Télégramme No 109 de l'Administrateur Général de Lesbos Sp.Dassios aux Ministères de La Marine et de l'Intérieur d'Athènes.

Le chef des aviateurs grecs Aristidis Moraïtinis vient d'arriver à bon port, s'apprêtant à effectuer des opérations de haute importance à Smyrne. Stop. Étant grec, je suis fier que le monde militaire des Alliés Français ou Anglais le considère comme un officier sans pareil, le meilleur dans la Méditerranée, un officier qu'aucun corps militaire allié n'a pas encore eu dans ses rangs. Stop.

Tous les officiers étrangers me l'ont déclaré à l'unanimité. Stop. C'est une question d'intérêt national, de veiller à ce que sa vie précieuse soit préservée.

Signature

Source 5



15. 7. 18 | HF 3023 | Π. Μελέτα | 40 | Ἄμβρος
16. 7. 18 | HF 3023 | —ιι— | 45 | Galata Asie Mineur

Πρὸς Διοίκησιν
διὰ ἀεροδρ. Γαλατᾶ.

Ἀναχώρησις 11 ωρ. 45' νυκτὸς
διὰ βομβαρδισμὸν
ἀεροδρομίου Γαλατᾶ
εἰς ὕψος 12 χιλ. 10' νυκτὸς ἀνώτερον
βάσεως εἰς ἄψιν ἀεροδ. ὡδῶν, καὶ
εἰς ἀπόστασιν ἐνὸς μίλιου ἀπ' ἀε-
χαντὶ ταξὶ 600 στροφῶν ἐρ-
ρίφη εἷς βόμβας 2. Ἦν 112 λίτ.
πλοιάρχου, ἀεροπλάνου, ἐπιβάτ.
βαρέως εἰς ὕψος 12 χιλ. 15' ἀεροπ-
λάνον ἐπιστρέφει εἰς 12 ωρ. 31, ἐν
τῷ μεταξὺ ρίπτομεν 10 συναγερμ.
" εἰς ὕψος 12 χιλ.
Οἱ ἐναπομείναντες.

Ἀεροπλάνον εἰς τὸ ἀποβίβασ. ἔχω
τέσσαρας σηματαλίδας ἐφαίνετο
τὸ πιστόλιον μου, ἔρριψα 2 ἐκ
τῶν ὁποίων ἀπεστράπη διερχομένου ἀπα-
ντὶ ἀεροπλάνου, 12 χιλ. 55'
ὡρίων διακρίνομεν φῶτα βο-
λὰ εὑρισκόμενα ἐπὶ μιᾶς
ὡρίων ἀπὸ Ἀσιατικῆς Ἀκτῆς.
καὶ εὐθὺς τὰς ὑπολοίπους ἔτερας 2
σηματαλίδας Ἀγγλικὸν Ἀντι-
ρωμαϊκὸν «Ἐλπὶς» μὲ
ἀνέσυρε 1 ἐπ. καὶ 15'. ἐπ
εἶχον ὅτι τουρκικὰ πυρο-βολεῖα
ἐβαλλον ἐναντίον μας ἐν τῇ
θαλάσσῃ.

Date and Hour	Direction and Velocity	Machine Type and No	Passenger	Time in Air	Height	Course

Ἐπεωρήθη ὁ Διοικητὴς
Ἐφίνους Η2
ἐν Μούδρῳ τῇ 6.8.18
Μελετόπουλος

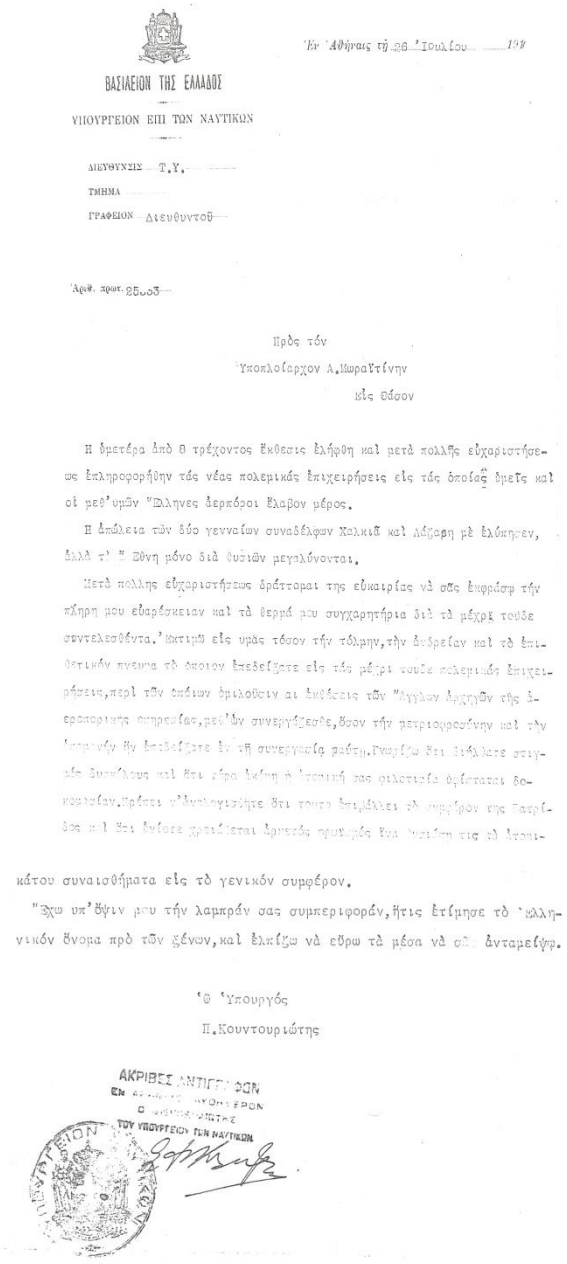
5) Journal de l'escadre H2, le 16/7/18, HF3023, observateur N.Meletopoulos, vol 45', mission Galatas, en Asie Mineur.

Remarques :

Départ à 23 : 45, bombardement de l'aéroport de Galatas prévu à 24 : 00 au dessus de la côte à une hauteur de 2500 pieds et à un mile de distance. Ayant une machine ratée de 600 tours, j'ai jeté deux bombes.
L'avion a balancé, on est tombé dans la mer à 24 : 15, l'avion a flotté jusqu'à 24 : 31. On a lancé entre-temps 10 fusées éclairantes et à 24 : 31, on a quitté l'avion.

Je gardais 4 fusées et comme j'avais aussi gardé le pistolet, j'en ai lancé deux, lorsque j'ai entendu un avion s'approcher. À 24 : 55 environ, on a distingué les feux d'un projecteur à 4 miles environ de la côte asiatique. C'est à ce moment que j'en ai encore lancé deux. Le contre-torpilleur anglais qui nous a ramassés à 01 : 15 nous a appris qu'on avait reçu le feu des batteries turques…

Source 6



Ἐν Ἀθήναις τῇ 26 Ἰουλίου 1940

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ Τ.Υ.

ΤΜΗΜΑ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ Διευθυντοῦ

Ἀριθ. πρωτ. 25.003

Πρὸς τὸν
Ὑποπλοίαρχον Δ.Μωραϊτίνην
εἰς Θάσον

Ἡ ὑμετέρα ἀπὸ 8 τρέχοντος ἔκθεσις ἐλήφθη καὶ μετὰ πολλῆς εὐχαριστήσεως ἐπληροφορήθην τὰς νέας πολεμικὰς ἐπιχειρήσεις εἰς τὰς ὁποίας ὑμεῖς καὶ οἱ μεθ' ὑμῶν Ἕλληνες ἀερόπλοοι ἔλαβον μέρος.

Ἡ ἀπώλεια τῶν δύο γενναίων συναδέλφων Χαλκιᾶ καὶ Λάζαρη μὲ ἐλύπησεν, ἀλλὰ τοὺς Ἕθνη μόνο διὰ θυσιῶν μεγαλύνονται.

Μετὰ πολλῆς εὐχαριστήσεως ἀράττομαι τῆς εὐκαιρίας νὰ σᾶς ἐκφράσω τὴν πλήρη μου ἐθαρρύνσειαν καὶ τὰ θερμά μου συγχαρητήρια διὰ τὰ μέχρι τοῦδε συντελεσθέντα. Ἀκατιρῶ εἰς ὑμᾶς τόσον τὴν τόλμην, τὴν ἀνδρείαν καὶ τὸ ἐπιθετικὸν πνεῦμα τὸ ὁποῖον ἐπεδείξατε εἰς τὰς μέχρι τοῦδε πολεμικὰς ἐπιχειρήσεις, περὶ τῶν ὁποίων ὁμιλοῦσιν αἱ ἐκθέσεις τῶν Ἀγγλων ἀρχηγῶν τῆς Ἀεροπορικῆς ὑπηρεσίας, μεθ' ὧν συνεργάσεσθε, ὅσον τὴν περιφρόνησιν καὶ τὴν ὑπεροχὴν ἣν ἐπεδείξατε ἐν τῇ συνεργασίᾳ αὐτῇ. Γνωρίζω ὅτι διέκλασε στιγμὴν συνάλλους καὶ ὅτι τώρα ἀκόμη ἡ ὑπεροχὴ σας φιλοτιμία ὀφείλεται δεοντως. Πρέπει νὰ ἐπιλογισθῆτε ὅτι τοῦτο ἐπιβάλλει τὸ συμφέρον τῆς Πατρίδος καὶ ὅτι ἄνδρες χρειάζεται ἀρτιότης πρωτοβρόν ἕνα ὑψιστον τὸ ἀνταμείψῃ.

κάτου συναισθήματα εἰς τὸ γενικὸν συμφέρον.

Ἔχω ὑπ' ὄψιν μου τὴν λαμπρὰν σας συμπεριφορὰν, ἥτις ἐτίμησε τὸ Ἑλληνικὸν ὄνομα πρὸ τῶν ξένων, καὶ ἐλπίζω νὰ εὕρω τὰ μέσα νὰ σᾶς ἀνταμείψω.

Ὁ Ὑπουργός
Π.Κουντουριώτης

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟΝ
Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

6) Lettre de félicitations du Ministre de la marine Kountouriotis, adressée à Moraïtinis.

Votre exposé du 8 courant reçu, je me suis plu à apprendre les nouvelles opérations militaires auxquelles vous et les aviateurs grecs ont participées.

La perte des deux vaillants collègues Chalkias et Lazaris m'a fait de la peine mais c'est par la voie du sacrifice que les nations sont illustrées et glorifiées.

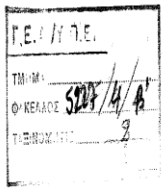
Je vous exprime, à propos, ma complète satisfaction et mes félicitations chaleureuses de ce que vous avez jusque là accompli. J'apprécie pleinement l'audace, la vaillance et l'esprit de combat dont vous avez fait preuve au cours des opérations militaires jusque là effectuées, des vertus auxquelles se réfèrent aussi les exposés des chefs Anglais de l'armée de l'air avec qui vous coopérez.

Je tiens à vous féliciter par ailleurs tout autant de la modestie que de la supériorité que vous avez étalées pendant cette coopération…

Je tiens compte de votre conduite étonnante, qui a honoré notre pays vis-à-vis des forces alliées et j'espère avoir de quoi vous récompenser.

Signature

Source 7



ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. ΑΠΟΡ. ΑΠΟΡΡΗΤΟΣ

'Εν Γάζῃ τῇ 10ῃ Νοεμβρίου 1942.

'Ο 'Επισμηναγός ΑΡΑΠΑΝΤΖΗΣ Ι.

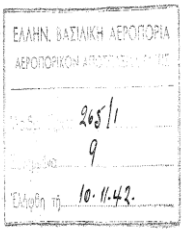
πρός τήν Διοίκησιν Α. Α. Γ.

'Ενταῦθα.

ΠΕΡΙΛΗΨΙΣ:- "'Υποβολή Πολεμικῆς ἐκθέσεως."

"Εχω τήν τιμήν νά ὑποβάλω συνημμένως εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὑπ'ἀριθ. Α 344/27-9-42 καί Α 433/13-10-42 Διαταγῶν Υ.Α. Δ.Δ.Υ. "Περί ὑποβολῆς Πολεμικῆς ἐκθέσεως", ἔκθεσιν ἐπί τῆς κατά τήν διάρκειαν τοῦ 'Ελληνοϊταλικοῦ Πολέμου δράσεως τῆς Μονάδος 2002 (Μοίρας Στρατιωτικῆς Συνεργασίας καί Νυκτερινοῦ Βομβαρδισμοῦ) κατά τό χρονικόν διάστημα ἀπό 17-1-1941 μέχρι τῆς 27-4-1941 ἡμερομηνίας παραδόσεως τῶν ὑπολειμμάτων τῆς Μονάδος εἰς τόν Στρατόν Κατοχῆς.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ 9 ΦΥΛΛΑ.



7) Exposé de guerre du Commandant de l'armée de l'air Arapantzis Ioannis au Commandement de l'Escadre Aérienne de Gaza le 10 novembre 1942 pour l'action de l'unité 20 02 (Escadre de Collaboration Militaire et de Bombardement Nocturne).

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΝ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΓΑΖΗΣ
ΡΑΦΕΙΟΝ ΥΠΑΣΠΙΣΤΟΥ
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. Β 265/1

ΑΠΟΡΡΗΤΟΝ

Ἐν Γάζῃ τῇ 10ῃ Νοεμβρίου 1942

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
Ἀριθ. Πρωτ. 629
Εἰσήχθη τῇ 14-11-42

ΠΕΡΙΛΗΨΙΣ:- "Περί ὑποβολῆς Πολεμικῆς Ἐκθέσεως."

Π Ρ Ο Σ

Υ.Α. Δ/ΣΙΝ Δ/ΚΗΣ ΥΠ/ΣΜΑΣ ΓΡ. Ἰον.

Ἔχω τήν τιμήν εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὑπ'ἀριθ. 433/13-10-42 ὑμετέρας διαταγῆς νά ὑποβάλω ὑμῖν συνημμένως Πολεμικήν Ἔκθεσιν τοῦ ὑφ'ἡμᾶς Ἐπ/γοῦ ΑΡΑΠΑΝΤΖΗ Ι. (72) ἐπί τῆς, κατά τήν διάρκειαν τοῦ Ἑλληνοϊταλικοῦ πολέμου, δράσεως τῆς Μονάδος 2002.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ Α.Α.Γ.

ΤΣΟΥΚΑΛΑΣ ΣΠ.
Ἀντ/γος

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΝ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΓΑΖΗΣ

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ
ΦΥΛΛΑ 10

Φ.060/554-Β'

ΝΙ

Ε Κ Θ Ε Σ Ι Σ

Ἐπί τῆς , κατά τήν διάρκειαν τοῦ Ἑλληνο-Ἰταλικοῦ Πολέμου, δράσεως τῆς Μονάδος 2002 (Στρατιωτικῆς Συνεργασίας - Νυκτερινῶν Βομβαρδισμῶν), κατά τό χρονικόν διάστημα ἀπό 17-2-41 μέχρι τῆς 26-4-41 ἡμερομηνίας παραδόσεως τῶν ὑπολημάτων τῆς Μοίρας εἰς τά Στρατεύματα κατοχῆς.

Ἡ παροῦσα ἔκθεσις συνετάγη ἀπό μνήμης, λόγω ἐλλείψεως ἡμερολογίου ἐπιχειρήσεων.

Α. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ.

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ

1. Ἐπ/γός ΓΙΑΝΝΑΡΗΣ Δ. Διοικητής Μονάδος 2002
2. Ἐπ/γός ΑΡΑΠΑΝΤΖΗΣ Ι.
3. Ὑπ/γός ΒΕΛΑΚΟΣ Κ.
4. " ΛΙΑΚΕΑΣ Π.
5. " ΘΕΟΔΟΣΙΑΔΗΣ Δ.
6. " ΠΑΠΑΓΟΠΟΥΛΟΣ Κ.
7. " ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ Χ.
8. Ἀνθ/γός ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ Δ.
9. " ΠΟΛΙΤΗΣ Δ.
10. " ΚΑΡΟΥΖΟΣ Γ.
11. " Ἔφεδρ. ΣΑΚΑΝΤΑΡΗΣ Π.
12. " " ΜΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Δ
13. " " ΑΦΕΝΤΑΡΑΣ Κ.
14. " " ΝΕΟΧΩΡΙΤΗΣ Χ.
15. " " ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ Σ.

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗ ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ

1. Συμ/γός Μηχ/της ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Γ.
2. " Ἰατρός ΛΙΑΜΗΣ Μ.
3. Ὑπ/γός Μηχ/της ΔΑΦΝΗΤΖΑΣ Δ.
4. " Ἐπιμ. ΦΙΦΗΣ Κ.
5. Ἀνθ/γός Ἰατρ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Θ.
6. " Ἐπιμ. ΤΣΑΟΥΣΗΣ Α.
7. Ἀρχ/νίας Μηχ/της ΧΟΙΜΙΟΣ
8. " " ΘΕΟΔΟΡΙΤΣΗΣ
9. " Ραδ/τής ΛΑΓΟΥΔΑΚΟΣ

ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ

1. Ἐπ/νίας ΤΣΟΥΒΑΚΗΣ Β.
2. " ΚΑΝΝΑΣ Π.
3. " ΚΑΛΑΡΑΣ Γ.
4. " ΚΟΥΓΙΟΥΜΤΖΗΣ Χ.

ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ

1. Συμ/νΐας ΘΕΟΔΩΡΟΥ Ι.
2. " ΣΠΙΝΟΣ Ι.
3. " ΠΑΛΙΑΡΤΣΑΣ Ν.
4. " Ραδ. Ἐδαφ. ΚΑΡΠΑΘΟΠΟΥΛΟΣ Κ.

5. Ἐπ/νίας Ἐφεδ. ΜΠΑΖΟΥΛΗΣ Κ.

6. Σμ/νίας ΚΑΡΤΣΟΥΛΗΣ Ι.

7. " ΣΤΟΚΑΣ Ν.

8. " ΓΟΥΝΑΡΗΣ Κ.

9. " ΣΤΡΑΤΟΠΟΥΛΟΣ Θ.

ΥΠΟΛΟΙΠΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ.

Ἡ δύναμις Ὑπαξιωματικῶν διαφόρων εἰδικοτήτων ἀνήρχετο εἰς 30 περίπου ἄνδρας, τῶν δὲ Σμηνιτῶν εἰς 200 περίπου ἄνδρας.

Β. ΥΛΙΚΟΝ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Διατεθέντα Ἀεροπλάνα : 8 ΝΤΟΡΝΙΕ Δ0 22 Μονοπλάνα Ὑψηλοπτέρυγα Μονοκινητήρια. τριθέσια.
κινητήρ ΙΣΠΑΝΟΣΟΥΙΖΑ 12 V 21 ἰσχύος 960 ΗΡ. καί μετά ὑπερσυμπιεστοῦ 1030 ΗΡ.

Τά ἐν λόγῳ ἀεροπλάνα διετέθησαν εἰς τήν Μονάδα 2002 ἐκ τῆς 12 Μ.Μ.Ε.

Ἡ μετατροπή των, ἐξ ὑδροπλάνων εἰς ἀεροπλάνα, ἐπετεύχθη ἐν Α.Β. Ἐλευσῖνος (Παράρτημα Κ.Ε.Α.) ἐντός διαστήματος ἑνός περίπου μηνός.

Αὐτονομία ἀεροπλάνου δι'ἀποστολάς στρατιωτικῆς παρατηρήσεως 4 ὧρες, δι'ἀποστολάς βομβαρδισμοῦ μέ πλήρη φόρτον βομβῶν (500 χιλιόγραμμα) 2,5 ὧρες.

Ὕψος ἀποκαταστάσεως 9000 πόδια, ὀροφή 17.000 πόδια.

Μεγίστη ταχύτης 240 χ/μ ὡρ.

Διατεθέντα μεταφορικά μέσα. : Φορτηγά 8 - Μεταφορᾶς προσωπικοῦ (ἐπιβατικά) 5
2 ἐπιβατικά 4 θέσεων.

Εἰδικά ὀχήματα : Πλῆρες Φωτογραφικόν ὄχημα μεταρυμουλκουμένου.

Πλῆρες κινητόν συνεργεῖον μεταρυμουλκουμένου.

Ὑγειονομικόν αὐτοκίνητον.

Φάρος νυκτερινῶν πτήσεων μεθ'ἐξαρτημάτων ἐπισημάνσεως πεδίου προσγειώσεων (νυκτερινῶν πτήσεων μεταρυμουλκουμένου).

Ζεῦγος ἠλεκτροπαραγωγῆς πρός ἠλεκτροφωτισμόν τοῦ καταυλισμοῦ καί φόρτισιν τῶν συσσωρευτῶν (ὄχημα ρυμουλκούμενον)

Σταθμοί Α.Τ: 8 Σταθμοί Α.Τ. ἀεροπλάνων τύπου ΤΕΛΕΦΟΥΝΚΕΝ 40/70

Εἷς ἐπίγειος φορητός σταθμός βραχέων καί μεσαίων κυμμάτων τύπου S.F.R.

Δοιπά μέσα διαβιβάσεως : Τηλέφωνον ἐπιστρατείας ἐπικοινωνοῦν μετά Α.Δ.Α.Σ. καί Στρατηγείου Ἰωαννίνων μέσῳ τηλεφωνικοῦ κέντρου Δαρίσσης (ἐγκατάστασις ἀεροδρομίου ΒΟΕΒΟΔΑ) - Φανοί ΔΙΫΣ.

Ἐγκαταστάσεις. : Κατά μῆνα Φεβρουάριον, Μάρτιον καί μέχρι τῆς 11ης Ἀπριλίου ἡ Μονάς 2002 ἦτο ἐγκατεστημένη ἐν τῇ Κωμοπόλει ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ χρησιμοποιοῦσα πρός τοῦτοις ἰδιωτικά οἰκήματα διά τόν στρατωνισμόν ὁλοκλήρου τοῦ προσωπικοῦ καί ἐξυπηρέτησιν γραφείων, ἀποθηκῶν, συνεργείων τῆς Μονάδος.

Ὡς ἀεροδρόμιον τῆς Μονάδος ἐχρησιμοποιήθη τό βοηθητικόν ἀεροδρόμιον ΒΟΕΒΟΔΑ κείμενον Ποτίως τῆς Κωμοπόλεως ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ εἰς ἀπόστασιν 10 χιλιομέτρων.

Ἡ ἐνδιαίτησις ὁλοκλήρου τοῦ προσωπικοῦ ἐπιτυγχάνετο εὐχερῶς λόγῳ τῆς αὐθονίας τῶν εἰδῶν διατροφῆς, ἐξησφαλίζετο δέ διά τῶν ἰδίων μέσων τῆς Μονάδος.

Πλῆρες θεραπευτήριον ἐλειτούργει ἐν τῇ Μονάδι λόγῳ ὑπάρξεως ὑγειονομικοῦ ὑλικοῦ.

Ὁμοίως εἶχε διατεθῆ εἰς τήν Μονάδα τό ἀνάλογον ὑλικόν στρατωνισμοῦ.

Καύσιμα : Ἐπαρκεῖς ποσότητες καυσίμων ἐναποθηκεύοντο εἰς παρηλαγμένους (καμουφλαρισμένους) χώρους· ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει προέκυψεν ζήτημα ἐλλείψεως καυσίμων.

Πυρομαχικά: Ὡς ἐν τῇ ἀνωτέρῳ παραγράφῳ.

Γ. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ.

Ἐκ τοῦ ἀεροδρομίου ΒΟΕΒΟΔΑ διετάχθη ἡ μετακίνησις εἰς ἀεροδρόμιον ΚΑΣΣΙΚΑ Ἰωαννίνων (Βόρειον ἀεροδρόμιον).

Τό τροχαῖον κλιμάκιον μετεκινήθη τήν 11-4-41, τό δέ ἱπτάμενον κλιμάκιον προσγειώθη εἰς τό ἀνωτέρῳ ἀεροδρόμιον τήν 13-4-41.

Ἐκ τοῦ ἀεροδρομίου ΚΑΤΣΙΚΑ Ἰωαννίνων διετάχθη ἡ μετακίνησις εἰς ἀεροδρόμιον ΑΓΡΙΝΙΟΥ.

Τό τροχαῖον κλιμάκιον μετεκινήθη τήν 17-4-41 τό δέ ἱπτάμενον κλιμάκιον προσεγειώθη εἰς τό ἀνωτέρω ἀεροδρόμιον τήν ἰδίαν ἡμέραν.

Τό τροχαῖον κλιμάκιον ἐπεράτωσε τήν μετακίνησίν του αὐθημερόν.

Τήν 20-4-41 διετάχθη ἡ μετακίνησις τοῦ τροχαίου κλιμακίου εἰς παρακείμενον χωρίον πρός προστασίαν τούτου ἀπό τούς συνεχεῖς πολυβολισμούς καί βομβαρδισμούς ὑπό τῆς ἐχθρικῆς ἀεροπορίας.

Τήν 22-4-41 διετάχθη ἡ μετακίνησις τοῦ τροχαίου κλιμακίου εἰς τό χωρίον ΕΥΠΑΛΙΟΝ καί ἐκεῖθεν αὐθημερόν δι' ΕΛΕΥΣΙΝΑ.

Ἄφιξις εἰς ΕΛΕΥΣΙΝΑ τῶν ὑπολειμμάτων τοῦ τροχαίου κλιμακίου τήν 24-4-41 τό τροχαῖον κλιμάκιον μετεκινήθη εἰς ἀεροδρόμιον ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ, ὅπου καί παρέμεινεν μέχρι καί τῆς 27-4-41 καθ' ἣν παρεδόθησαν τά ὑπολείμματα τῆς Μοίρας εἰς τά στρατεύματα κατοχῆς

Δ. ΑΝΑΛΗΦΘΕΙΣΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ.

Ἡ Μονάς 2002 ὑπήγετο ἀπ' εὐθείας εἰς Α.Δ.Α.Σ.

Ἀπό 11-4-41 ὑπήχθη εἰς Τ.Σ.Η(Ἰωάννινα).

Περί τά μέσα Φεβρουαρίου 1941, ἡμερομηνίαν καθ' ἣν διετέθησαν τά ἀεροπλάνα ΜΤΟΡΝΙΒ εἰς τήν Μονάδα 2002 ἀνασυγκροτηθεῖσαν οὕτω μέ νέον ἱπτάμενον ὑλικόν ἀπό τῆς αὐτῆς διετάχθη καί ἡ διάθεσις 24 ἱπταμένων ἐπί τοῦ τύπου τούτου. Πρός τοῦτο διετέθη ὁ Ἐπ/γός ΑΡΑΠΑΝΤΖΗΣ Ι. ὡς ἐκπαιδευτής (ἄνευ πτυχίου) εἰς τόν τῦπον τοῦτον.

Τόν ἐκπαιδευτήν ἐδυσκόλευσεν πολύ ἡ διάθεσις ἐκ τῶν τύπων τῶν ἐφέδρων Ἀνθυποσμηναγῶν καί Ὑπαξιωματικῶν, τῶν πρώτων διαθεσίμων ἐπί ἀεροπλάνου ΑΒΡΟ μέ ὥρας πτήσεως μή ὑπερβαινούσας τάς 100 περίπου, τῶν ἑτέρων ἀπό πολλοῦ ἀπομακρισθέντων τῶν πτήσεων.

Μετά ἐξαιρετικήν προσπάθειαν καί ἐντατικήν ἐργασίαν κατορθώθη καί ἡ διάθεσις τούτων μετά 10 περίπου ὥρας πτήσεως ἐξ ὧν αἱ 4-6 ὥραι ἦσαν ὥραι συγκυβερνήσεως.

Περί τό πέρας τῆς ἀνωτέρω ἐκπαιδεύσεως διετάχθη ὑπό τῆς Δ.Δ.Α.Σ. ἡ διάθεσις ἱπταμένων κατόπιν ἐπιλογῆς, μεταξύ τῶν ἱπταμένων τῆς Μονάδος, εἰς νυκτερινάς πτήσεις.

Πρός τοῦτο διετέθη ὁ Ἐπ/γός ΑΡΑΠΑΝΤΖΗΣ Ι. ὡς ἐκπαιδευτής νυκτερινῶν πτήσεων (ἄνευ πτυχείου) εἰς τόν τῦπον τοῦτον χωρίς ἐν τῷ μεταξύ νά προκληθῇ ἡ ἀνάλογος διαταγή.

Βἰς διάστημα ὀλιγότερον τοῦ μηνός ἐπετεύχθη ἡ διάθεσις εἰς τόν τῦπον ΝΠΟΡΝΙΒ διά νυκτερινάς πτήσεις τῶν κάτωθι ἱπταμένων τῆς Μοῖρας :-

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ	ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ
1.Ἐπ/γός ΑΡΑΠΑΝΤΖΗΣ Ι.	1. Ἐπ/νίας ΓΚΟΥΒΑΚΗΣ Β.
2.Ὑπ/γός ΚΩΝΣΤΑΚΟΣ Κ.	2. " ΚΑΠΝΑΣ Π.
3. " ΘΕΟΔΟΣΙΑΔΗΣ Δ.	3. Σμ/νίας ΚΑΡΤΟΥΛΑΣ Ι.
4. " ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ Κ.	4. " ΣΤΟΚΑΣ Π.
5. " ΚΑΡΣΙΓΙΑΝΝΗΣ Χ.	5. " ΓΟΥΝΑΡΗΣ Κ.
6.Ἀνθ/γός ΠΟΛΙΤΗΣ Δ.	6. " ΣΠΡΑΤΟΠΟΥΛΟΣ Θ.
7. " ΚΑΡΟΥΚΟΣ Γ.	

οἵτινες δέν εἶχον ἐκτελέσει οὐδέ πτῆσιν ἐθισμοῦ κατά τήν διάρκειαν τῆς νυκτός Ἡ ἐκπαίδευσίς των εἰς τάς νυκτερινάς πτήσεις συνεπληρώθη καί δι'ἐκτελέσεως νυκτερινοῦ ταξειδίου ἀπό ΚΑΛΑΜΑΚΑΣ εἰς ΛΑΡΙΣΑΝ μεθ'ἐπιστροφῆς.

Πολλαί ἀνωμαλίαι παρουσιάσθησαν ἐν τῷ μεταξύ περί τήν λειτουργίαν τῶν κινητήρων ἐλλείψει ἀνταλλακτικῶν.

Σπινθηρισταί καθοριζόμενοι ὑπό τοῦ κατασκευαστοῦ διά 80 ὥρας λειτουργίας,εἶχον ὑπερβῆ τάς 200 ὥρας λειτουργίας.

Τά καλώδια τῶν σπινθηριστῶν παρουσίαζον βραχυκυκλώματα προκαλοῦντα ἐνίοτε ἀνώμαλον λειτουργίαν τοῦ κινητῆρος.

Τήν 11-4-41 διετάχθη ἡ μετακίνησις τῆς Μονάδος εἰς ἀεροδρόμιον ΚΑΡΣΙΚΑ Ἰωαννίνων,ἥτις ἀνέφερε τῇ προϊσταμένῃ Ἀρχῇ ὅτι ἦτο ἑτοίμη ἵνα συμμετάσχῃ εἰς ἐπιχειρήσεις στρατιωτικῆς παρατηρήσεως καί νυκτερινοῦ βομβαρδισμοῦ.

Τά περαιτέρω γεγονότα ἐξελισσόμενα ραγδαίως ἀναφέρουν ἡμερολογιακῶς τήν ἐπακολουθήσασαν κατάστασιν.

ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΥΤΕΡΑ 14-4-41. Ἐξετελέσθησαν δύο ἀποστολαί πρός ἀναγνώρισιν περιοχῶν μέχρι ΤΕΠΕΛΕΝΙΟΥ - ΚΛΕΙΔΟΥΡΑΣ διά τοπογραφικήν μελέτην

ἐπακολουθησομένου νυκτερινοῦ βομβαρδισμοῦ μή ἐπιτευχθέντος λόγω κακοκαιρίας.

Μ.ΤΡΙΤΗ 15-4-42. Καί πάλιν ἐματαιώθη ἀποστολή νυκτερινοῦ βομβαρδισμοῦ λόγω κακοκαιρίας.

Μ.ΤΕΤΑΡΤΗ 16-4-41. Τήν πρωΐαν ἐβομβαρδίσθη τό ἀεροδρόμιον καί ἐπολυβολήθησαν τά ἐν τῷ ἀεροδρομίῳ ἀεροπλάνα ἄνευ θυμάτων ἤ ζημιῶν.

Ἀεροπλάνον τῆς Μονάδος παρημέναν εἰς ἀεροδρόμιον ΒΟΕΒΟΔΑ πρός ἀποπεράτωσιν γενικῆς ἐπισκευῆς κινητῆρος καί σκάφους, ἐπυρπολήθη κατόπιν ἐπιθέσεως διά πολυβολισμῶν μαχητικῶν ἀεροπλάνων (Μέσερσμίθ 109).

Τάς δύο τελευταίας ἡμέρας διετάχθησαν καθ'ὅλην τήν διάρκειαν τούτων ἀεροπορικοί συναργεμοί μέ ἐπακολουθήματα βομβαρδισμούς τῆς πόλεως Ἰωαννίνων, ἀεροδρομίου, μετά πολυβολισμῶν ἄνευ θυμάτων.

Μ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 18-4-41. Ἀναχώρησις τροχαίου καί ἱπταμένου κλιμακίου διά ἀεροδρόμιον ΑΓΡΙΝΙΟΥ. Ἄφιξις αὐθημερόν.

Μ.ΣΑΒΒΑΤΟΝ 19-4-41. Βομβαρδισμός ἀεροδρομίου ὑπό τριῶν Ἰταλικῶν ἀεροσκαφῶν μέ ἀποτελέσματα ἐλαχίστων ζημιῶν ἐπί ἑνός ἀεροπλάνου ΜΠΡΕΓΚΕ ΧΙΧ τό ἀπόγευμα τῆς ἰδίας ἡμέρας βομβαρδισμός πόλεως μετά θυμάτων.

ΚΥΡΙΑΚΗ 20-4-41. Τήν πρωτεραίαν τήν 11.00ώραν ἐλήφθη τηλεφωνικῶς τό Γ.Σ. ὑπό τοῦ Ἀντισμηνάρχου ΤΣΟΥΒΑΛΑ ΣΠ. πρίν ἀκόμη παραλάβη τήν διοίκησιν τῆς ὁμάδος μοιρῶν, διά τήν μεταστάθμευσιν τοῦ ἱπταμένου κλιμακίου εἰς ἀεροδρόμιον ΑΡΓΟΥΣ, διότι ἦτο φανερόν ἐκ τῶν ἐμφανισθέντων ἐχθρικῶν ἀεροπλάνων ἀναγνωρίσεως ὅτι θά ἐλάμβανεν χώραν ἀπό στιγμῆς εἰς στιγμήν ἐχθρική ἀεροπορική ἐπίθεσις. Εἰς ἀρνητικήν ἀπάντησιν τοῦ Γ.Σ. τό ἱπτάμενον κλιμάκιον παρέμεινεν εἰς τήν θέσιν του.

Πράγματι αἱ προβλέψεις ἐπαλήθευσαν. Ἅμα τῇ ἐῳ τῆς 20-4-41 ἐχθρικόν ἀεροπλάνον ΗΠΟΡΗΙΒ 17 ἐβομβάρδισε τό ἀεροδρόμιον ἄνευ ζημιῶν.

Μεταξύ τῆς 08.00 καί 09.00 τῆς πρωΐας 8 ἕως 10 ΜΕΣΕΠΙΘ 109 ἐπολυβόλησαν τά ἐν τῷ ἀεροδρομίῳ ἀεροπλάνα μέ ἀποτελέσματα τήν πυρπόλησιν ἑνός ΝΤΟΡΝΙΕ καί ἑνός ΧΕΝΣΕΛ καί ζημίας εἰς δύο ἤ τρία ἕτερα ἀεροσκάφη.

Περί τήν μεσημβρίαν διετάχθη ἡ ἀναχώρησις ἑνός ΝΤΟΡΝΙΕ δι' ΕΛΕΥΣΙΝΑ μέ ἰδικήν ἀποστολήν.

Τό ἀεροπλάνον τοῦτο, ὀλίγον μετά τήν προσγείωσίν του εἰς τό ἀεροδρόμιον ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ, ἐπυροπολήθη, κατόπιν ἐχθρικῆς ἐπιθέσεως διά πολυβολισμοῦ. Ὀλίγον ἀργότερον νέα ἐπιδρομή σμήνους μαχητικῶν ἀεροπλάνων ἐπιτεθέν διά πολυβολισμῶν ἐπυρπόλησε ἕτερον ἀεροπλάνον ΝΤΟΡΝΙΕ καί ΧΕΝΣΙΑ, μέ βλάβας εἰς ἕτερα δύο ἤ τρία.

Τά ἀνωτέρω ἀνεφέρθησαν πάραυτα εἰς Γ.Σ. καί διετάχθη ἡ ἅμα τῇ ἕῳ τῆς ἑπομένης ἀναχώρησις τῶν ὑπολειφθέντων ἀεροσκαφῶν καί μετακίνησις τοῦ τροχαίου κλιμακίου εἰς μέρος ἀσφαλές ἀπό ἐναερίων βομβαρδισμῶν καί πολυβολισμῶν.

Πάραυτα διετάχθη καί ἐξετελέσθη αὐθημερόν ἡ μετακίνησις τοῦ τροχαίου κλιμακίου εἰς παρακείμενον χωρίον δυτικῶς τοῦ ΑΓΡΙΝΙΟΥ.

Τό τεχνικόν προσωπικόν ἠσχολήθη μετά πραγματικοῦ ἡρωϊσμοῦ καί αὐτοθυσίας εἰς τήν ἐπισκευήν τῶν βλαβέντων ἀεροσκαφῶν παρά τάς συνεχεῖς ἐχθρικάς ἀεροπορικάς ἐμφανίσεις.

Τό ἀπόγευμα τῆς ἰδίας ἡμέρας ἐβομβαρδίσθη τό ἀεροδρόμιον ὑπομεμονωμένου ἀεροσκάφους ἄνευ ὑμάτων ἤ ζημιῶν.

Τά Α/Α μέσα τοῦ ἀεροδρομίου ἀποτελούμενα ἐξ ἑνός Α/Α πυροβόλου παλαιοῦ τύπου, δέν ἀντεπεκρίνοντο αὐδόλως πρός τήν δημιουργηθεῖσαν κατάστασιν.

Vers midi, le départ d'un Dornier pour Eleufssina en mission spéciale a été ordonné.

Cet avion, juste après son atterrissage sur l'aéroport d'Eleufssina a pris feu, suite à une attaque ennemie par détonation. Peu après, une nouvelle expédition a été lancée par une escadre d'avions de combat qui ont attaqué des Dornier et des Henschel avec pour résultat de causer des dommages au moins à deux ou trois avions.

Ceci a été transmis au poste de commandement général et un nouveau départ a été ordonné aux autres avions ainsi que le transfert des unités mobiles à un endroit protégé des bombardements et des détonations aériennes.

Aussitôt, il a été ordonné et exécuté le jour même, le transfert des unités mobiles dans un village adjacent à l'ouest de la ville d'Agrinio.

Le personnel technique s'est dévoué avec un héroïsme et un sacrifice personnel afin de réparer les avions endommagés malgré les fréquentes apparitions ennemies aériennes...

ΔΕΥΤΕΡΑ 21-4-41. Ἀνεχώρησεν ἅμα τῇ ἕῳ ἓν ΝΤΟΡΝΙΕ δι' ΑΡΓΟΣ.

Καθ'ὅλην τήν ἡμέραν ἐξηκολούθησεν ἡ ἐπισκευή τῶν βλαβέντων ἀεροπλάνων ὑπό τάς ἰδίας συνθήκας τῆς προηγουμένης.

ΤΡΙΤΗ 22-4-41. Ἀνεχώρησαν ἅμα τῇ ἕῳ δύο ἀεροπλάνα ΝΤΟΡΝΙΕ δι' ΑΡΓΟΣ.

22/04/41. À l'aube, deux Dorniers ont décollé pour la ville d'Argos.

Τρίτον ΝΤΟΡΝΙΕ μέ χειριστήν τόν 'Επ/νίαν ΚΑΝΝΑΝ Π. ἡμιανετράπη κατά τήν ἀπογείωσιν ἄνευ θύματος τινός, διότι ἐξέφυγεν τῆς γραμμῆς ἀπογειώσεως τοῦ τεχνιτοῦ διαδρόμου καί εἰσῆλθεν εἰς τό λασπώδες ἔδαφος τοῦ μή προσγειωσίμου χώρου τοῦ ἀεροδρομίου.

Τήν ἰδίαν περίπου ὥραν ἕτερον ἀεροπλάνον ΧΕΝΣΕΛ κατά τόν χρόνον ἀπογειώσεως ἐξέφυγεν τῆς γραμμῆς ἀπογειώσεως καί ἐπιπέσαν ἐπί τῶν ὑπολειμμάτων ἀποτεφρωθέντος ἀεροπλάνου ΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ,εὑρισκομένου ἐξωτερικῶς τῆς μιᾶς πλευρᾶς τοῦ διαδρόμου, ἀνετράπη καί πάραυτα ἀνεφλέγη.

'Ο παρατηρητής του ,'Ανθ/γός ΒΟΥΤΣΙΝΑΣ ἐξελθών πάραυτα τοῦ ἀνατραπέντος ἀεροσκάφους προσεπάθησεν νά σύρῃ ἔξω τόν χειριστήν του ,'Ανθ/γόν ΚΥΤΑΡΙΟΛΟΝ. 'Επετεύχθη τοῦτο τῇ βοηθείᾳ καί τοῦ προστρέξαντος προσωπικοῦ καί διά τοῦ ὑγειονομικοῦ αὐτοκινήτου τῆς Μονάδος μετεφέρθη πάραυτα εἰς Νοσοκομεῖον ΑΓΡΙΝΙΟΥ ὅπου καί ἐξέπνευσεν λόγῳ τῶν πολλαπλῶν ἐγκαυμάτων.

'Εν τῷ μεταξύ τό τροχαῖον κλιμάκιον μετεκινήθη εἰς ΚΥΠΑΛΙΟΝ ΦΘΟΙΩΤΙΔΟΣ-ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ ὅπου μετά ὀλιγόωρον παραμονήν ἀνεχώρησεν δι' ΕΛΕΥΣΙΝΑ ὅπου κατέφθασεν μετά ὁλονύκτιον διαδρομήν τήν Τετάρτην 23-4-41. 'Από τά ἐξημερώματα, ἐν πορείᾳ πρός ΕΛΕΥΣΙΝΑ, τό προσωπικόν ἐδέχθη κατ'ἐπανάληψιν τά πυρά τῶν ἐχθρικῶν ἀεροπλάνων.

'Εν ΚΥΠΑΛΙΩ κατόπιν διαταγῆς τῆς προϊσταμένης ἀρχῆς ἐχορηγήθησαν Φύλλα Πορείας εἰς ἅπαντας τούς ἐφέδρους 'Αξιωματικούς καί 'Υπαξιωματικούς καθώς καί Φύλλα διαμήνου 'Αδείας εἰς τούς ὁπλίτας τῆς Μονάδος τούς καταγομένους ἐκ Πελοποννήσου καί τῶν γύρω 'Επαρχιῶν.

ΠΕΜΠΤΗ 24-4-41. Μετακίνησις ὑπολειμμάτων τροχαίου κλιμακίου εἰς ἀεροδρόμιον ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ.

ΚΥΡΙΑΚΗ 27-4-41. Παράδοσις τῶν ὑπολειμμάτων τοῦ ὑλικοῦ τῆς Μονάδος εἰς τόν στρατόν κατοχῆς. Ἐκκένωσις ἐκ τοῦ ἀεροδρομίου τοῦ 'Ελληνικοῦ προσωπικοῦ.

Un troisième Dornier piloté par l'aviateur Sergent de section, Kannas P. a capoté partiellement durant l'atterrissage sans aucune victime car il est sorti de la ligne d'atterrissage à la piste artificielle et s'est arrêté dans la boue hors de la piste.

En même temps, un autre avion Henschel a capoté au moment de l'atterrissage et s'est arrêté sur les ruines d'un avion Gladiator carbonisé qui se trouvait à l'extérieur d'un côté de la piste, il a capoté et malgré tout, a pris feu.

L'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Voutsinas qui est sorti indemne de l'avion a essayé d'aider l'aviateur, le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Kytariolos. Et il a réussi grâce à l'aide du personnel qui leurs a porté secours : l'aviateur a succombé à ses brûlures pendant son transfert à l'hôpital dans la voiture sanitaire de l'unité.

- 9 -

Β. ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΚΑΙ ΕΠΙΣΥΜΒΑΝΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.

Κατά τό διάστημα τῆς ἐν τῇ Μονάδι παραμονῆς μου οὐδεμία ἀπώλεια ἢ ἀτύχημα ἐπί τοῦ προσωπικοῦ ἐσημειώθη.

Αἱ ἀπώλειαι καί τά ἐπισυμβάντα ἀτυχήματα ἀναφέρονται λεπτομερῶς εἰς τό κεφάλαιον Δ. τῆς παρούσης ὑπό τόν τίτλον ΑΝΑΔΗΘΕΙΣΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ.

Ἡ Μονάς 2002 κατά τῷ ἀνωτέρῳ χρονικῷ διάστημα ἐξετέλεσεν πλήρως τήν ἀναληφθεῖσαν ὑπ'αὐτῆς ἀποστολήν.

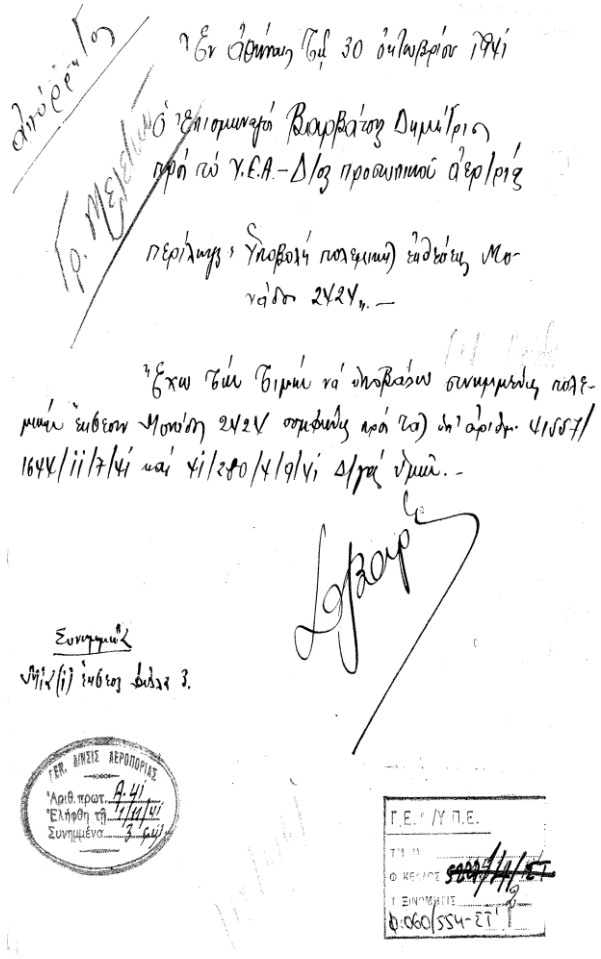
Ἅπαν τό προσωπικόν της ἠργάσθη ἀόκνως καί εὐσυνειδήτως διά τήν ἐκπλήρωσιν τῶν Ἐθνικῶν τῆς Πατρίδος πόθων, ὑποστᾶν κατ'ἐπανάληψιν ἐχθρικάς ἐναερίους ἐπιδρομάς.

L'unité 2002 durant la période mentionnée ci-dessus a accompli intégralement la mission.

Tout le personnel a travaillé sans interruption et scrupuleusement afin d'accomplir les désirs Nationaux de la Patrie tout en subissant fréquemment les attaques aériennes ennemies.

Signature

Source 8



8) Exposé de guerre du Commandant de l'armée de l'air Varvatsis Dimitrios au Ministère de la Défense pour l'action de l'unité 24 24, le 30/10/41.

Ελληνική Πολιτεία
Υπουργείον Εθνικής Άμυνης
Διεύθυνση Αεροπορίας
Μονάς 2424

Έκθεσις

Επί της πολεμικής δράσεως της Μοίρας από 28 Οκτωβρίου 1940 μέχρι 27 Απριλίου 1941.—

Η σύνθεσις της Μονάδος εξ

α) προσωπικόν

- Ιπτάμενον Σμηναρχος Παπαθωμόπουλος Γ/ω.
  " Ξηλευθερόπουλος Δημ.
  Υπολοχαγοί Κόλλιας Κων.
  " Παπαστεργόπουλος Νικ.
  Έφ. Υπολοχαγός Νικολαϊδόπουλος Νικ.
  Έφ. Υπολοχαγός Μανιάκης Δημ.
  Έφ. Υπολοχαγός Φατσέρος Κων.
  Ανθυπολοχαγός Καραμολέγκος Θ.
  " Σπυρομήλιος Κ.
  " Ντέφος Ηλίας
  " Βασιλόπουλος Γ.
  " Κυριζάκος Παν.
  Έφ. αρχ/κος χειρ. Καλλιμώνης Αθαν.
  Έφ. αρχ/κος Βομβ. Γεωργιάδης Αθαν.
  Σμηνίας χειρ. Χαρισσάδης Δημ.
  " " Γρούπας Π.
  " " Γερούναλης Αλκιβιάδης
- Τεχνικού Αξ/κοί 2 - Υπαξ/κοί 22
- Διαφόρων ειδικοτήτων.
  Αξ/κοί Διοικητικοί 2
  Αξ/κοί Υγειονομικοί 2
  Υπαξ/κοί Οπλουργοί 1

- Σπιτφάϊρ 2
- Χάρρικεϊν 1
- Πρόβλεϋ 1 } 3 Β 1 βόλτα
- Μπλενχάϊμερ 1

Η ένδεια ή θέλετε νὰ πῶμε, πλὴν ὁπωσδήποτε ἡ ὑπάρχουσα μοίρα μαχητῶν λόγῳ μικρᾶς ταχύτητος καὶ ὀχυρᾶς βλαβερᾶς προερχομένης λόγῳ τῆς ἐπὶ μακρὸν παραμονῆς των ἐν ὑπαίθρῳ ὑπὸ διαφόρους καιρικὰς συνθήκας, ἐπιδρούσας ὀξέως ἐπὶ τῆς ἀεροπορικῆς των ἀξίας ἦτο ἰσχυρή. —

Ἐξ ἄλλου μεταφορικῶν μέσων τὰ πλεῖστα ἀκαθημέρωτα ἦσαν ἐκ τῆς ἐνεργείας, παρὰ τὸ προσωπικὸν τοῦ προσωπικοῦ. —

Τῶν ἄλλων ἐξαρτημάτων καὶ ἀναλωσίμων ἡ ἔνδεια καὶ ἡ ἀπόδοσις ἀκόμη καὶ πλήρης ὡς πρὸς τὰ ὑγειονομικὰ ἐφοδιασμὸν μοίρας (2 κατ' ἄνδρα). —

Τὸ ὑγειὲς τῶν ἐπιτελῶν φωτορυθμὸς - βύσσης - συνεπτυγμένος - χειρουργικὴ - ἀλεξιπτωτιστὴς ἀκόμη κατὰ βάσιν ἀπαρτίζει. —

2. Ἡ Μοῖρα πρὸ τοῦ πολέμου εἶχε τὸ ἀεροδρόμιον Δημοκρατείας. —

3. Ἡ Μοῖρα τὴν 28ὴν ὀκτωβρίου 1940 εὑρίσκετο ἐν τῷ ἀεροδρομίῳ Δημοκρατείας, τὴν 1ην νοεμβρίου 1940 μετεστάθη καὶ ἐγκατεστάθη ἐν τῷ ἀεροδρομίῳ πλατύ καὶ τὴν 14 δεκεμβρίου 1940 ἐν τῷ ἀεροδρομίῳ Ν. Κουκλιανῆς. —

Τὴν 8ην ἀπριλίου 1941 διελάχθη μεταπτώσις τῆς Μοίρας ἐν ἀεροδρομίῳ Δαφνοκάστρου, τὴν 14ην ἐν ἀεροδρομίῳ Λαμπρῆς, τὴν 17ην ἀπριλίου 1941 ἐν ἀεροδρομίῳ Ἀλασσάνης καὶ τὴν 16ην ἐν ἀεροδρομίῳ Δημητσάνης. —

4. Κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πολέμου ἡ Μοῖρα ὑπήγετο ὑπὸ τὸ Α' Σ. Ἐταιρίας. —

Ἀπὸ τῆς 12ης Νοεμβρίου 1940, καθ' ἣν ἐπεχειρήθη καὶ ἡ ἐμπλοκὴ τῆς Μοίρας ἐν τῷ ἀεροδρομίῳ πλατείας κύτη ὑπήγετο ὑπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ Γ' Σ. Ἐταιρίας Τ.Τ. 2/1ης.

Le nombre des avions disponibles était satisfaisant mais leur efficacité n'était pas très bonne à cause du fait que les avions ne volaient pas assez vite et à cause des pannes provoquées par les conditions météorologiques étant donné que les avions étaient en bois...

ν. των 14 Νοεμβρίου 1940 ελιπόθη διαφ. Γ' ΣΣ., δι' ής διετάσσετο η συμμετοχή της Μονάδος εις τον επίγειον αγώνα κατά των φιλοξένων της ημών ξενιτών εις τον Τομέα των οδηγών του ποταμού Δεβόλι πυρομαχών. Η συμμετοχή θα συνίστατο εις βοηθ. βομβών δραμματισμού και παγιοποιήσεως αναλίσκων πυροκροτίων τριμμάτων εκάστης (ίδιας πυκνότ.). Διετάχθησαν δύο (2) εξόδοι. —

Των 4ων Δεκεμβρίου 1940 ελιπόθη διαφ. Γ' ΣΣ., δι' ής διετάσσετο η συμμετοχή της Μονάδος εις τον επίγειον αγώνα εν προσβολή, αποθητική υποστήριξη και τροφίμων και πυρομάτων εκκρεμών τριμμάτων, δια βομβών δραμματισμού. — Διετάχθησαν τρεις (3) εξόδοι. —

6. Εν των επτά εξόδων της 14 Νοεμβρίου 1940 επραγματοποιήθησαν αι πρώται, αι δε λοιπαί δύο δεν επραγματοποιήθησαν παρατάσσης της ήδη αληθευούσης λήψεως συναγερμού.

Αι τρεις (3) εξόδοι της 4 Δεκεμβρίου 1940 δεν έφεραν εις λήψιν του δεν δεν κατέστη δυνατή η ένωσις των συντήρων των άρματων, ένεκα του επικρατούντος δριμυτάτου ψύχους, παρ' όλα, λά ύλα του τεχνικού προσωπικού καταβαλόντος προσπάθειαν. —

7. Οι πραγματοποιηθείσαι κατ' όσον δεν διαρκέσαν ούτε πέντε ώρας πτήσεις της μονάδος αφέρονται εις ίσον πρόσωπον. —

8. Το αεροπεδίον εξ ού η μονάς επραγματοποίησε τας εξόδους της εστί το αεροδρόμιον Πλατέος, όπερ ευρίσκεται εις πολύ καλήν κατάστασιν, διαθέτον τουλάχιστον τρεις διαδρόμους. Η θέσις σταθμού εις των ερυθρολίθων πέριξ του αεροδρομίου τριών περίπου χιλιομέτρων. —

9. Ουδεμία συνεργασία εν τη ενδοχώρα των άλλων όπλων εγένετο μετ' άλλης αεροπορικής Μονάδος. —

10. Ενεφοδιασμός εις καύσιμα - πυρομαχικά - γλισχώδη πάσης φύσεως - τροφοδοσία κ.λ.π. έγινεν παρά της Θερ. Βάσεως Σερρών. —

11. Ουδεμία αγγλοφώνου ζητηθείσα πληροφορία, πλην εγκαρδίου

τριάδη Α/Α πυρήνα κατά τῶν ενέσεων τοῦ ἁγίου
λεῖ εὐημερεῖτε.

12. Διανέμεται προσωπικὸν καὶ ὑγιεινὸν κατά τὰς ενέσεις α
ποδίδεται, ἐξ ἐναντίας βομβαρδισμοῦ, ὀπὸ α/κ πυρήνος, ὀπὸ
βίου α/κ πυρήνος, οὐδεμία ἐργάτεια.—

13. Διάφορα ἀλληλογραφία προσωπικὴ — σοβαρὰ ἀδέ
ἐργάτεια τι.—

14. Ἠθικαὶ ἀμοιβαί.

Διανεμήθη παράσημον Ἐλαιῶν ἐξ ἀφορμῆς ε) τὸν ἐπιστρα-
τηγὸν Βασιλάκον Δημ., ἀλεξ/χον Στρατοκλείου Κλ., ἀντ/χου
Καραμανλήμου Ἀγγ., ὑπ/χου Βασσιλείου, Ὑπασ/χου
Παπαπαναστασίου, Ἀντ/χου Νίκου καὶ ἀλ/χου Κυριάζου.
Ἰδ. Μεταβαταί ἐπὶ τῇ συνάξει τῆς Μονάδος ε) ὑγιεινὸν
καὶ προσωπικὸν ἐφεδρίας αἰ κάτωθι:.

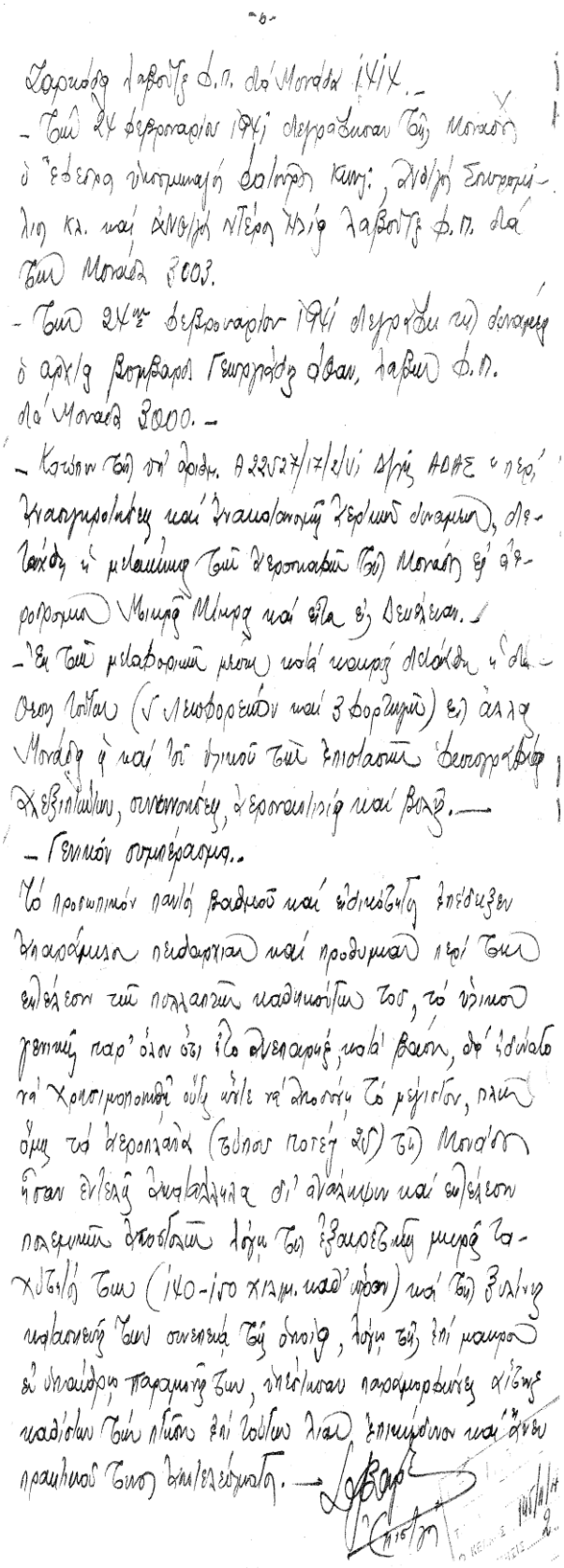
— Τῇ 17ῃ Ἰανουαρίου 1941 ἐπὶ τῇ Διοικήσει τῆς
Μονάδος ἀνελήφθη ὁ ἐπιστρατὴς Βασιλάκης Δημήτριος
μεταταχθεὶς ἐκ τῆς Μονάδος 3020, ὅπου μέχρι τότε Διοι-
κητὴς ἦν ἡ Μονὰς Σμήναρχος Παπαδημητρίου Ἀν. μέλι-
τεθεὶς ε) τῆς ἰδίας Μονάδος.—

— Τῇ 31ῃ Δεκεμβρίου 1940 ἐνηργήθη ε) τῆς διαλυ
ὁ Ἀξιωματικὸς Διοικητικῆς ὑπηρεσίας Τζουβελὴς Νικ. ἐ
καὶ ὁ ἐπιστρατὴς χειρ. Δημητριάδης.—

— Τῇ 13ῃ Ἰανουαρίου 1941 ἐνηργήθη ε) τῆς διαλυ
τῆς Μονάδος ὁ Ὑπασπιστὴς Μιχαηλίδης Βασίλειος
παν. Διὰ τοῦ ὁμοιοβάθμου του Πιστοποιήσαν ἀπολύ-
λαβεν ἐκ τοῦ Νοσοκομείου καὶ ἀναρρωτικὴν ἄδειαν.—

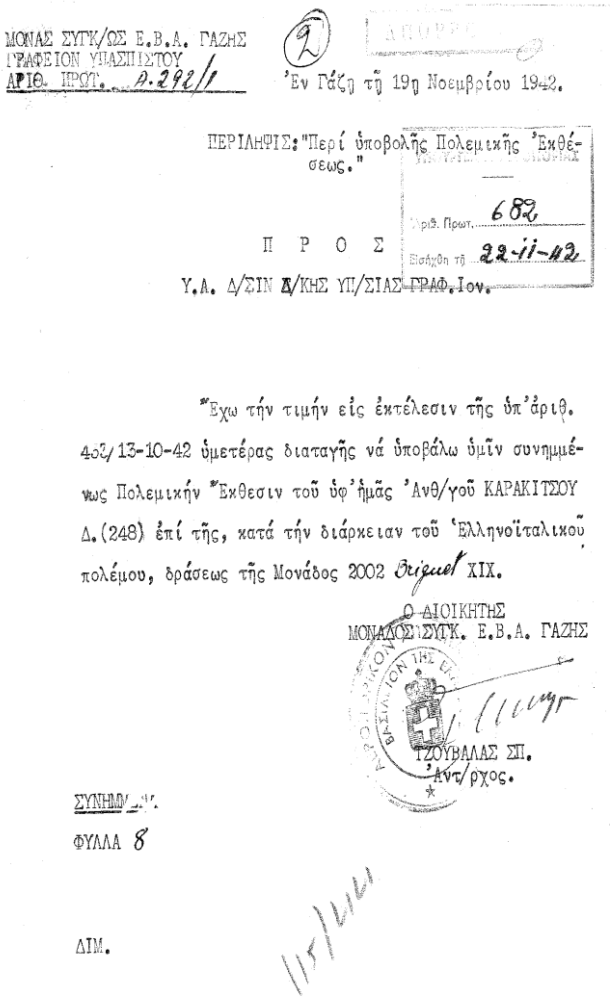
— Τῇ 14ῃ Δεκεμβρίου 1940 ἀπεβιώθη τῶν δυνάμεω
ὁ ὁμηλικὴς ἐφεδρίας Δημ. Λαφκῆς φ.π. ἐκ 1ης Μοίρας
παραλαμβάνεται.

— Τῇ 22ᾳ Δεκεμβρίου 1940 ἀπεβιώθησαν τῶν δυνάμε
ἡ ὑπ/κὸς Ἰατρὸς Μανιάτης Δ. καὶ ὁ ὁμηλικὴς χειρ.



L'ensemble du personnel de tout degré et de toute spécialité a fait preuve de discipline et de volonté sans précédent sur tout ce qui concerne l'exécution de plusieurs devoirs, le matériel en général, malgré qu'il fût insuffisant, pourrait être utilisé afin de contribuer à la situation. Par contre, les avions (type Pottez 25) de l'unité étaient totalement impropres pour la prise en charge et l'exécution de missions de guerre à cause de leur basse vitesse (140-150 km/h) et de leur construction en bois, laquelle provoquait des déformations et rendait la chute très dangereuse et sans résultat pratique.

Source 9



ΜΟΝΑΣ ΣΥΓΚ/ΩΣ Ε.Β.Α. ΓΑΖΗΣ
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΥΠΑΣΠΙΣΤΟΥ
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. Φ.292/1

(2)

'Εν Γάζῃ τῇ 19ῃ Νοεμβρίου 1942.

ΠΕΡΙΛΗΨΙΣ: "Περί ὑποβολῆς Πολεμικῆς 'Εκθέσεως."

Αριθ. Πρωτ. 682
Εισήχθη τῇ 22-11-42

Π Ρ Ο Σ

Υ.Α. Δ/ΣΙΝ Β/ΚΗΣ ΥΠ/ΣΙΑΣ ΓΡΑΦ. Ιον.

"Εχω τήν τιμήν εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὑπ'ἀριθ. 403/13-10-42 ὑμετέρας διαταγῆς νά ὑποβάλω ὑμῖν συνημμένως Πολεμικήν "Εκθεσιν τοῦ ὑφ'ἡμᾶς 'Ανθ/γοῦ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΥ Δ.(248) ἐπί τῆς, κατά τήν διάρκειαν τοῦ 'Ελληνοϊταλικοῦ πολέμου, δράσεως τῆς Μονάδος 2002 Brigade XIX.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΜΟΝΑΔΟΣ ΣΥΓΚ. Ε.Β.Α. ΓΑΖΗΣ

ΤΖΟΥΒΑΛΑΣ ΣΠ.
Ἀντ/ρχος.

ΣΥΝΗΜΜ/ΝΑ:
ΦΥΛΛΑ 8

ΔΙΜ.

9) Exposé du sous-lieutenant Karakitsos Dimosthenis à la Direction du Service du Commandement M.A. qui présente l'action de l'unité 20 02 à Gaza le 19/11/42.

ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΜΟΝΑΔΟΣ 2002 (ΜΠΡΕΓΚΕ 19)

Συνταχθείσα ὑπό Ὑπ/γοῦ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΥ Δ. καί ΠΟΛΙΤΗ Δ.

----000----

Α΄. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ: Τό προσωπικόν τῆς Μοίρας ἀπετελεῖτο ἐκ τῶν κάτωθι:

α) Ἀξιωματικῶν:

Ἐπ/γός	ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ	Η.	Χειρ.-Παρ.	Ἐφ. Ἀνθ/γός	ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ	Ε.	Χειρ.
Σμ/γός	ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ	Γ.	Μηχανοσ.	" "	ΚΑΤΑΣΣΟΣ	Φρ.	"
Στρατ/γός	ΛΙΑΜΗΣ	Μ.	Ἰατρός	" "	ΜΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ	Δ.	"
Ὑπ/γός	ΦΙΦΗΣ	Κ.	Διαχειρ.	" "	ΑΦΕΝΤΡΑΣ	Κ.	"
"	ΣΤΑΜΑΤΕΛΟΠΟΣ		Χειρ.-Παρ.	" "	ΣΙΑΚΑΝΤΑΡΗΣ	Π.	"
"	ΚΟΝΤΟΛΕΦΑΣ	Η.	" "	" "	ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ	Σ.	"
"	ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ	Δ.	" "	" "	ΝΕΟΧΩΡΙΤΗΣ	Χ.	"
"	ΠΟΛΙΤΗΣ	Δ.	" "	" "	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	Θρ.	Ἰατρ.
"	ΚΑΡΟΥΣΟΣ	Γ.	" "	" "	ΤΣΑΟΥΣΗΣ	Α.	Διαχειρ.
"	ΤΣΙΚΟΥΤΑΣ	Π.	Μηχανοσ.	" Ἀρχ/ας	ΒΟΛΑΝΗΣ	Α.	Χειρισ.
Ἀνθ/γός	ΜΑΡΟΥΛΑΚΟΣ	Η.	Χειρ.-Παρ.	" "	ΚΡΟΚΙΔΗΣ	Αἰμ.	"
Ἔφ. "	ΜΙΣΑΗΛΙΔΗΣ	Α.	Χειρ.	" "	ΣΑΡΒΑΝΗΣ	Α.	Βομβ.
" "	ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ	Ι.	Διαχειρ.				

β) Ὑπαξιωματικῶν:

Ἐπ/ίας	ΚΑΛΛΑΡΑΣ	Γ.	Χειρ.	Ἐπ/ίας	ΣΤΡΑΤΟΠΟΥΛΟΣ	Θ.	Χειρ.
"	ΚΑΤΣΟΥΛΑΣ	Ι.	"	"	ΓΟΥΝΑΡΗΣ	Κ.	"
"	ΚΟΥΓΙΟΥΜΤΖΗΣ	Δ.	"	"	ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΠΟΥΛΟΣ	Ι.	"
"	ΣΤΟΚΑΣ	Κ.	"	"	ΚΑΝΝΑΣ	Π.	"
"	ΣΚΛΗΡΗΣ	Μ.	"	Ἔφ. "	ΜΠΑΣΟΥΛΗΣ	Κ.	"

Τό τεχνικόν προσωπικόν ἐξ Ὑπαξιωματικῶν ἀνήρχετο εἰς τριάκοντα (30) περίπου, ἡ δέ δύναμις τῆς Μοίρας εἰς διακοσίους (200)

Σημείωσις: Οἱ βαθμοί τῶν ὡς ἄνω ἀξιωματικῶν καί Ὑπαξιωματικῶν εἶναι ὡς ἕκαστος ἔχει σήμερον.

Β΄. ΥΛΙΚΟΝ καί ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ: Ὑπῆρχον ἐννεά (9) ἀεροκλάνα ΜΠΡΕΓΚΕ 19, ἐξοπλισμένα. Ἐν ἄνευ ὁπλισμοῦ ἡ "ΕΛΛΑΣ" καί ἓν ΑΒΡΟ 621.

Α ὐ τ ο κ ί ν η τ α: Πέντε (5) λεωφορεῖα, δέκα (10) φορτηγά, ἐκ τῶν ὁποίων τό ἕν κατεστράφη τελείως ἐν βομβαρδισμῷ, ἕν δέ' ἐκρημνίσθη εἰς χαράδραν. Ἓν συνεργεῖον-αὐτοκίνητον, ἓν φωτόχημα, εἰς φάρος. Δυο μικρά, ἓν Νοσοκομειακόν.

Εἰς ἀσύρματος.

Ἡ ἐγκατάστασις τοῦ προσωπικοῦ εἰς τό ἀεροδρόμιον ΚΟΖΑΝΗΣ (Πετρανά), ἐγένετο εἰς κωνικάς σκηνάς διά τούς ἀξιωματικούς, ἀνά 3 ἤ 2 εἰς ἑκάστην σκηνήν. Οἱ Ὑπαξιωματικοί ἐγκατεστάθησαν εἰς μίαν μεγάλην σκηνήν τετράγωνον. Οἱ σμηνίται εἰς ἀτομικά ἀντίσκηνα. Ἡ διαχείρισις ὑλικοῦ εἰς μίαν τετράγωνον σκηνήν, τό φωτογραφικόν ὑλικόν εἰς μικράν τετράγωνον σκηνήν, ὁ ἀσύρματος εἰς κωνικήν σκηνήν, ἡ αἴθουσα πληροφοριῶν (παρατηρητῶν) εἰς μικράν τετράγωνον, τό ἐστιατόριον ἀξιωματικῶν εἰς τετράγωνον μετρίου μεγέθους. Τό φωτογραφεῖον (ἐργαστήριον) εἰς μικράν τετράγωνον καί ἡ διαχείρισις τροφῶν εἰς κωνικήν σκηνήν. Οἱ σμηνίται δέν εἶχον ἰδιαίτερον ἐστιατόριον, ἔτρωγον ἕνας ἕκαστος εἰς τήν σκηνήν του.

Γ΄. ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ: Ἅμα τῇ ἀρχῇ τοῦ πολέμου ἡ Μοίρα εὑρίσκετο εἰς τό ἀεροδρόμιον ΛΑΡΙΣΣΗΣ. Τήν 30 Ὀκτωβρίου 1940 μετεκινήθη εἰς ἀεροδρόμιον ΚΟΖΑΝΗΣ (Πετρανά), παρέμεινεν δέ ἐκεῖ μέχρι τῆς 30 Δεκεμβρίου, ὅτε μετεκινήθη δι' ἀεροδρόμιον ΤΣΙΟΤΙ (Λάρισσα) ἄνευ ἀεροπλάνων τεθέντων τῶν ὑπολοίπων τριῶν ἐκτός ἐνεργείας κατόπιν Δ/γῆς ΑΔΑΣ.

Δ΄. ΑΝΑΛΗΦΘΕΙΣΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ: Ἡ Μοίρα ἐξετέλεσεν κεφ/τάς 25 ἐξόδους ἀναγνωρίσεως καί βομβαρδισμοῦ ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ Β.Ε.Σ. τάς πλείστας ἐπιτυχεῖς. Αἱ ἀναγνωρίσεις ἐγένοντο ὑπό μεμονωμένου ἀεροπλάνου, οἱ δέ βομβαρδισμοί ὑπό σχηματισμοῦ ἐκ τριῶν ἀεροπλάνων, οὐδέποτε ἐξετέλεσεν ἀποστολάς εἴτε ἀναγνωρίσεως εἴτε βομβαρδισμοῦ μέ φιλίαν κάλυψιν Διώξεως.

Αἵδε ἐξετελέσθησαν ὡς κάτωθι:

1η Α π ο σ τ ο λ ή:
'Εγένετο την 30-10-40 ὥραν 17.00
Χειριστής: Σμ/γός ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ ΗΛΙΑΣ
Παρατηρητ: 'Ανθ/γός ΠΟΛΙΤΗΣ ΔΗΜΟΣΘ.
Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: 'Ανεύρεσις ἀγνοουμένου τάγματος φιλίου, ρείψις δι' ἐρματισμένου φακέλλου διαταγῆς ΤΣΑΜ.
Τό ἀεροπλάνον, παρά τήν κρατοῦσαν κακοκαιρίαν λόγω βροχῆς καί νεφώσεως, ἔφθασεν εἰς τήν περιοχήν ἔνθα περίπου εὑρίσκετο τό τάγμα τοῦτο. Πλήν ὅμως λόγω τῆς κακῆς ὁρατότητος, τῆς μορφῆς τοῦ ἐδάφους (περιοχή Πίνδου) καί τοῦ ἐπερχομένου σκότος, τό τάγμα δέν ἀνευρέθη.
2α 'Α π ο σ τ ο λ ή:
'Εγένετο τήν 31ην-10-40 ὥραν 07.00
Χειριστής: Σμ/ίας ΚΑΤΣΟΥΛΑΣ 'Ιωάννης
Παρατηρ. : 'Ανθ/γός ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ Δημοσθ.
Σκοπός ἀποστολῆς: 'Αναγνώρισις ὄψεως καί ἐξακρίβωσις τῶν θέσεων τοῦ ἐχθροῦ, εἰς τήν περιοχήν Πίνδου, ἐφ' ὁλοκλήρου του μετώπου ὅ κατεῖχεν τό Β. Σ.Σ.
3η 'Α π ο σ τ ο λ ή:
'Εγένετο τήν 31-10-40, ὥραν 10.00
Χειριστής: 'Ανθ/γός ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Εὐρ.
Παρατηρ. " ΜΑΡΟΥΛΑΚΟΣ Παναγ.
Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: 'Ο αὐτός μέ τόν προηγούμενον.
4η 'Α π ο σ τ ο λ ή:
'Εγένετο τήν 31-10-40, ὥραν 15.00
Χειριστ.
Παρατηρ. 'Ανθ/γός ΚΟΝΤΟΛΕΦΑΣ Μιχαήλ.
Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: 'Ο αὐτός μέ τόν προηγούμενον.
'Απαντα τά ἀναφερόμενα ὑπερέπτησαν τῶν προκαθορισθησῶν περιοχῶν, δέν ἐξηκριβώθη ὅμως ἐχθρική κίνησις, ἡ δέ παρατήρησις ἐδυσκολεύετο λόγω τῆς κρατούσης νεφώσεως καί ὁμίχλης. Τό ἔδαφος ἦτο λίαν διατεμνόμενον, ὥστε νά καθίστᾳ τήν ἐν ἀέρι παρατήρησιν δύσκολον.
5η 'Α π ο σ τ ο λ ή:
'Εγένετο τήν 1-11-40 καί ὥραν 09.00
Χειριστής: 'Ανθ/γός ΜΙΣΑΗΛΙΔΗΣ 'Αναστ.
Παρατηρ.: " ΣΤΑΜΑΤΕΛΑΤΟΣ Ἄγγελ.
Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: 'Αναγνώρισις ὄψεως εἰς περιοχήν ΣΜΟΛΙΚΑ-ΚΕΡΑΣΟΒΟΝ-ΦΟΥΡΚΑ κ.τ.λ., ἐπί τῷ σκοπῷ ἐξακριβώσεως τῶν θέσεων τοῦ εἰσχωρήσαντος ἐχθροῦ, οὗτινος εἶχον χάσει τά φίλια τμήματα τήν ἐπαφήν.
Τό ἀεροπλάνον ἐφάσαν εἰς τήν περιοχήν συνήντησεν ὀίωξιν' ἐχθρική, δύνατον δε να παραφύγῃ διά τήν ἀναγνώρησιν, λόγω μη ὑπαρχούσης καλύψεως, καί συμφώνως τῇ προφορικῇ Δ/γῇ τοῦ Δ/τοῦ ἀεροπορίας Β. Σ.Σ. νά ἀποφεύγοντα: αἱ τυχόν ἐμπλοκαί μέ ἐχθρικά ἀεροπλάνα, οὐδεν ἠδυνήθη νά ἐξακριβώσῃ τόν ἐχθρόν, ἐπιστρεψαντα οὕτω εἰς τό ἀεροδρόμιον.
6η 'Α π ο σ τ ο λ ή: 'Εγένετο τήν 1-11-40 καί ὥραν 14.00
Χειριστής: Σμ/ίας ΣΚΛΗΡΗΣ Μαρ.
Παρατηρ.: 'Ανθ/γός ΚΟΝΤΟΛΕΦΑΣ Μιχ.
Σκοπός ἀποστολῆς: Ρῆψις Δ/γῆς Β. Σ.Σ. εἰς φίλια τμήματα παρά τῇ πρώτῃ γραμμῇ εἰς περιοχήν ΜΕΤΣΟΒΟΥ.
Τό ἀεροπλάνον ἀφοῦ ἀνεγνώρισεν τά φίλια τμήματα εἰς τήν καθορισθήσαν περιοχήν, κατῆλθεν διά νά ρίψῃ την διαταγήν δι' ἐρματισμένου φακέλλου. Τά φίλια τμήματα ἐκλαβόντα τοῦτο ὡς ἐχθρικόν, ἤρχισαν βάλοντα κατ' αὐτοῦ, ἐπαναλημένως κατελθόν διά νά ρίψῃ τήν διαταγήν, ἐβάλετο συνεχῶς. Οὐδέν σημα εἶχε δωθῇ ὑπό τῆς Δ/σεως διά τήν ἀναγνώρισιν μεταξύ ἀεροπλάνου ἐδάφους. Τό πλήρωμα ἀπελπισθέν ἀπεφάσισεν νά προσγειωθῇ εἰς χῶρον πλησίον τῶν φιλίων τμημάτων, ἵνα ἐγχειρίσῃ τήν διαταγήν εἰς τόν ἐπικεφαλῆς. Ἡ προσγείωσις ἠμποδίσθη καί πάλιν διά τῶν ἐπιγείων φιλίων βολῶν (ὡς ἀνέγραψεν ὁ παρατηρητής εἰς τήν ἀναφοραν ἐκτελέσεως ἀποστολῆς) δέν ἔριψε δέ τόν ἐρματισμένον φάκελλον, διότι, ἐάν τοῦτο τόν ἔριπτεν ἀφ' ὑψηλοῦ, ἦτο δυνατόν λόγω καί τοῦ ἀκαταλλήλου ἐδάφους νά ἀπωλεσθῇ ἤ νά περιηρχετο εἰς ἐχθρικάς χείρας. Τό ἀεροπλάνον ἐπιστρέψαν ἔφερεν περί τάς 20 βολάς εἰς τάς πτερυγας.
7η 'Α π ο σ τ ο λ ή:
'Εγένετο τήν 1-11-40 καί ὥραν 16.00
Χειριστής: 'Αρχ/ας ΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Διον.
Παρατηρ.: 'Ανθ/γός ΠΟΛΙΤΗΣ Δημοσθ.
Σκοπός ἀποστολῆς: 'Αναγνώρισις ὄψεως ἐπί τοῦ ὁρομολογίου ΣΑΜΑΡΙΝΑ-ΡΟΜΗΟΣ-ΚΕΡΑΣΟΒΟΝ-ΦΟΥΡΚΑ, προστασία διά τριῶν ἀεροπ[illegible]

Objectif de la mission 6 :

Ordonner aux divisions alliées de se positionner en première ligne dans la région de Metsovo.

Une fois que l'avion eut effectué la reconnaissance pour les divisions alliées dans la région déterminée, il s'est rapproché afin de transmettre l'ordre dans une enveloppe fermée. Les divisions alliées, le considérant comme ennemi, l'ont attaqué. Tout en essayant scrupuleusement de transmettre l'ordre, ils continuaient de l'attaquer. Aucun signe n'a été émis par le Commandement pour que l'avion soit reconnu par les alliées. L'équipage découragé, a décidé d'atterrir près des divisions alliées afin d'essayer de transmettre l'ordre au responsable. L'atterrissage a été empêché par les tirs de l'alliance terrestre (comme l'a noté l'observateur sur le rapport de l'exécution de la mission). Ils n'ont donc pas réussi à transmettre l'ordre car, s'ils le lançaient de trop haut, il pouvait se perdre à cause du territoire impropre ou tomber entre les mains ennemies. Quand l'avion fut de retour à la base, il avait reçu 20 balles sur les ailes.

ξεως Ρ.Ζ.Λ., σημεῖον συναντήσεως ΣΚΟΛΙΚΑΣ.

Το ἀεροπλάνον φθάσαν εἰς καθορισθέν σημεῖον συναντήσεως μετά φιλίας οιωξεως, δεν ἀνεύρεν ταύτην περιπολούσαν, καί ἐξηκολούθησεν την ἐντολήν της ἀποστολης. Εἰς περιοχήν ΡΩΜΗΟΥ παρετήρησεν κτήνη καί κιβώτια πυρομαχικων.

8η Α π ο σ τ ο λ ή:

Ἐγένετο τήν 2-11-40 καί ὥραν 07.00

Χειριστής: Ἐπ/ίας ΚΑΤΣΟΥΛΑΣ Ἰωάννης.

Παρατηρ.: Ἀνθ/γός ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ Δημοσθ.

Σκοπός ἀποστολῆς: Ἀναγνώρισις εἰς τήν αὐτήν ὡς ἄνω περιοχήν μέ τόν σκοπόν νά προσδιορισθῆ ἡ δύναμις τοῦ ἐχθροῦ, ἡ κατεύθυνσις αὐτοῦ καί ἡ θέσις αὐτοῦ. Ἡ ῥῆξις τῶν πληροφοριῶν εἰς τό σταθμόν Δ/σεως Ι Μεραρχίας (εἰς Προφήτην Ἠλίαν ἐπταχωρίου).

Ὁ ἐχθρός ἀνεκαλύφθη στρατοπεδευμένος ἐντός τῆς ΣΑΜΑΡΙΝΗΣ (ἐπρόκειτο περί τῆς Μεραρχ. ΙΟΥΛΙΑΣ) καί ἤρχισεν νά κινῆται διά τῆς ἀτραποῦ ΣΑΜΑΡΙΝΗΣ-ΔΙΣΤΡΑΤΟΥ-εἰς φάλαγγαν πρός Δίστρατον, συνάμεως πέρίπου περισσοτέρας Συντάγματος, ἔτερα ἐχθρικαί δυνάμεις, δυνάμεως λόχου κατηυθύνοντο ἀπό ΚΕΡΑΣΟΥΝΟΣ πρός ΠΡΟΦΗΤΗΝ ΗΛΙΑΝ Ἐπταχωρίου, τά δέ κτήνη φορτωμένα διά πυρομαχικῶν ἐγκιβωτισμένων ἐπορεύοντο ἀπό Κεράσοβον πρός Σαμαρίναν. Οἱ Ἰταλοί ἅμα τῇ θέᾳ τοῦ ἀεροπλάνου καί ἀρχήν ἐνέπνευσαν ἐρυθρόν πλαίσιον ἡμικυκλικόν, εἶτα ἀφῆρεσαν τοῦτο. Ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀποστολη ἐξετελέσθη ἀπό χαμηλοῦ ὕψους εἰς τρόπον ὥστε τό πλήρωμα νά δύναται νά διακρίνῃ εὐκρινῶς τό-βαθύ κυανοῦν χρῶμα τῶν Ἰταλῶν καθώς καί τας κινήσεις τῶν στρατιωτῶν Ἰταλῶν. Ὁ λόχος ὁ ἀνερχόμενος πρός Προφήτην Ἠλίαν ἔκειτο πρηνηδον, τινές ἐξ αὐτῶν κατά τάς διελεύσεις τοῦ ἀεροπλάνου ἐπεχείρουν να βαλουν διά τῶν ὅπλων, πλήν ὅμως ἕτεροι συνάδελφοί των τους τραβοῦσαν νά πέσουν κάτω. Ἐν συνεχείᾳ τό ἀεροπλάνον μετέβη εἰς Προφήτην Ἠλιαν διά νά δώσῃ τάς πληροφορίας αὐτάς δι' ἐρματισμένου φακέλλου, πλήν ὅμως, παρετηρησεν ὀλίγας Ἑλληνας στρατιώτας οἵτινες ἔσπευδον νά κρυφθοῦν εἰς τήν ἐκκλησίαν παρά τάς χειρονομίας τοῦ παρατηρητοῦ, ὅτι τό ἀεροπλάνον ἦτο φιλικόν. Μή δίδοντες οὗτοι τό κεκανονισμένων λευκόν πλαίσιον, ὁ παρατηρητής ἀντελήφθη ὅτι ἡ Δ/σις τῆς Ι Μεραρχίας δέν εὑρίσκετο ἐκεῖ, ἀλλά ἐπρόκειτο περί ἡμετέρων ἐμπροσθοφυλακῶν, διά τοῦ το ἔκρινεν σκόπιμον χωρίς νά χρονοτριβήσῃ νά ἐπιστρέψῃ εἰς τό ἀεροδρόμιον, ἵνα μεταδώσῃ τάς ἐν λόγῳ πληροφορίας εἰς τό Στρατηγεῖον Κοζάνης.

9η Α π ο σ τ ο λ ή

Ἐγένετο τήν αὐτήν ἡμερομηνίαν περί ὥραν 10.00

Χειριστής: Σμ/ίας ΣΤΡΑΤΟΠΟΥΛΟΣ Θ.

Παρατηρ.: Ἀνθ/γός ΣΤΑΜΑΤΕΛΑΤΟΣ Α.

Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: Ὁ αὐτός ὡς ἄνω.

Παρετηρήθησαν τά ἐχθρικά τμήματα νά κατέχουν τάς αὐτάς θέσεις ὡς ἀνωτέρω, μέ την διαφοράν ὅτι ἦσαν πλέον ἡρασμένα.

10η Α π ο σ τ ο λ ή.

Ἐγένετο τήν αὐτήν ἡμεραν καί περί ὥραν 14.00 διά τριῶν ἀεροπλάνων.

Χειριστής: 1η Σμ/γός ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Η. 2α' Ἀνθ/γός ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Δ.

Παρατηρ.: 1η' Ἀνθ/γός ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ Δ. 2α " ΜΑΡΟΥΛΑΚΟΣ Π.

Χειριστής: 3η Ἐπ/ίας ΣΚΛΗΡΗΣ Μ.

Παρατηρ.: 3η Ἀνθ/γός ΠΟΛΙΤΗΣ Δ.

Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: Πολυβολισμός καί βομβαρδισμός τοῦ παρατηρηθέντος τήν πρωίαν ἐχθροῦ.

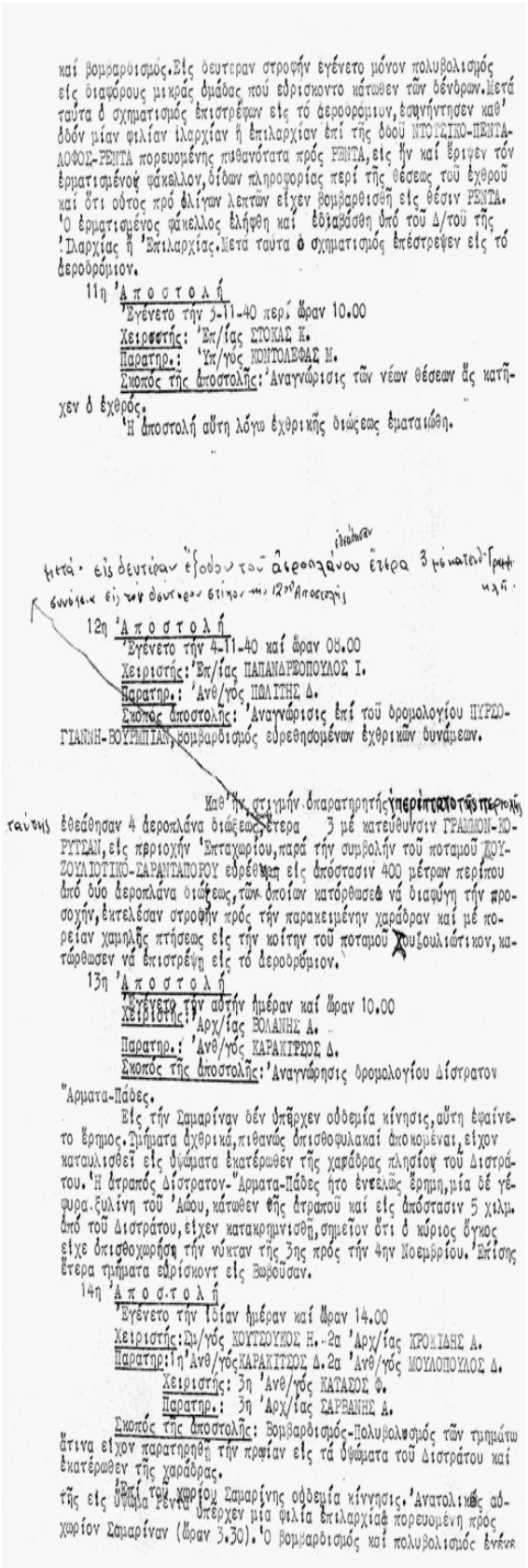
Ὁ σχηματισμός κατά παραγωγήν μετέβη εἰς τό ἴδιον σημεῖον ὅπου καί τήν πρωίαν. Ἡ δύναμις ἡ παρατηρηθεῖσα τήν πρωίαν εἶχεν ἐγκαταλείψῃ τήν Σαμαρίναν, τμῆμά τί δυνάμεως ἑνός τάγματος εἶχεν προωθηθῆ Ἀνατολικά τῆς Σαμαρίνας πρός τό ὕψωμα ΡΕΝΤΑ, ἔνθα κατασκεύαζεν χαρακώματα ἐσπευσμένως. Ἄλλη δύναμις εἶχε προωθηθῆ πρός ΔΙΣΤΡΑΤΟΝ, καί ὁ Ἰταλικός λόχος ὁ παρατηρηθεὶς τήν πρωίαν πρός Προφήτην Ἠλίαν, εἶχεν εἰσύσει εἰς τό δάσος καί διεξῆγεν μάχην μέ τόν ἡμέτερον λόχον (τόν Ταγματάρχην ΝΙΚΗΤΑ ὡς ἐξηκριβώθη ἐκ τῶν ὑστέρων) τόν κατέχοντα τό ὕψωμα τοῦ Προφήτη Ἠλιοῦ. Οἱ ἄνορες τῆς ἡμετέρας δυνάμεως διεκρίνοντο καθαρά εἰς τήν θέσιν τοῦ πρυνηδόν βάλλοντες. Ὁ σχηματισμός ἐκτελοῦσε στροφάς εἰς χαμηλόν ὕψος, διά τήν ἐξεύρεσιν πολυπληθοῦς στοχου, (οἱ ὑπ' Ἰταλοι εὑρισκοντο διασκορπισμένοι εἰς μικράς ὁμάδας κάτωθεν δένδρων μαζύ μέτά ὑποζυγιά των καί γενικῶς κάτωθεν θάμνων). καί ὡς τοιοῦτον ἐξελέγη, τό τάγμα που κατασπευαζεν χαρακώματα. Ἀμέσως ἐγένετο ἐφόρμησις καί συγρόνως πολυβολισμός

Objectif de la mission 8 :

Reconnaissance de la région ayant pour but de déterminer la puissance, la direction et la position de l'ennemi. Lancement d'informations au poste de Direction de l'Escadre I à la ville Prophitis Ilias de la région Eptachoriou.

Ils ont découvert le campement de l'ennemi dans la région de Samarina (il s'agit de la Division Julia) qui était en train de traverser le chemin impraticable de Samarina – Distratos…

.....Quand les Italiens ont vu l'avion, ils ont formé un demi-cercle rouge et l'ont ensuite défait. La mission a été exécutée à basse altitude afin que l'équipage puisse distinguer avec exactitude la couleur bleue foncée des Italiens ainsi que les mouvements des soldats italiens.



καί βομβαρδισμός. Εἰς δευτεραν στροφήν ἐγένετο μόνον πολυβολισμός εἰς διαφόρους μικράς ὁμάδας πού εὑρίσκοντο κάτωθεν τῶν δένδρων. Μετά ταῦτα ὁ σχηματισμός ἐπιστρέφων εἰς τό ἀεροδρόμιον, ἐσυνήντησεν καθ' ὁδόν μίαν φιλίαν ἱλαρχίαν ἡ ἐπιλαρχίαν ἐπί τῆς ὁδοῦ ΝΤΟΥΣΙΚΟ-ΠΕΝΤΑΔΟΦΩΝ-ΡΕΝΤΑ πορευομένης πυθανότατα πρός ΡΕΝΤΑ, εἰς ἣν καί ἔριψεν τόν ἐρματισμένον φάκελλον, δίδων πληροφορίας περί τῆς θέσεως τοῦ ἐχθροῦ καί ὅτι οὗτος πρό ὀλίγων λεπτῶν εἶχεν βομβαρδισθῆ εἰς θέσιν ΡΕΝΤΑ. Ὁ ἐρματισμένος φάκελλος ἐλήφθη καί ἐδιαβάσθη ὑπό τοῦ Δ/τοῦ τῆς Ἱλαρχίας ἡ Ἐπιλαρχίας. Μετά ταῦτα ὁ σχηματισμός ἐπέστρεψεν εἰς τό ἀεροδρόμιον.

11η Ἀ π ο σ τ ο λ ή

Ἐγένετο τήν 5-11-40 περί ὥραν 10.00

Χειριστής: Ἐπ/ίας ΣΤΟΚΑΣ Κ.

Παρατηρ.: Ὑπ/γός ΚΟΥΤΟΛΕΦΑΣ Μ.

Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: Ἀναγνώρισις τῶν νέων θέσεων ἃς κατῆχεν ὁ ἐχθρός.

Ἡ ἀποστολή αὕτη λόγω ἐχθρικῆς διώξεως ἐματαιώθη.

μετά· εἰς δευτέραν ἔξοδον τοῦ ἀεροπλάνου ἐτέρα 3μελ. διεθνάν συνοδεία εἰς τον δεύτερον στίχον ... Ἀποστολήν ...μελ.

12η Ἀ π ο σ τ ο λ ή

Ἐγένετο τήν 4-11-40 καί ὥραν 08.00

Χειριστής: Ἐπ/ίας ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΠΟΥΛΟΣ Ι.

Παρατηρ.: Ἀνθ/γός ΠΩΛΙΤΗΣ Δ.

Σκοπός ἀποστολῆς: Ἀναγνώρισις ἐπί τοῦ δρομολογίου ΠΥΡΣΟΓΙΑΝΝΗ-ΒΟΥΡΒΙΑΝ, βομβαρδισμός εὑρεθησομένων ἐχθρικῶν δυνάμεων.

Καθ' ἣν στιγμήν ὁ παρατηρητής ὑπερίπτατο τῆς περιοχῆς ταύτης ἐθεάθησαν 4 ἀεροπλάνα διαφεύγοντα 3 μέ κατεύθυνσιν ΓΡΑΜΜΟΝ-ΚΟΡΥΤΣΑΝ, εἰς περιοχήν Ἐνταχωρίου, παρά τήν συμβολήν τοῦ ποταμοῦ ΔΟΥΖΟΥΛΙΩΤΙΚΟ-ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ εὑρεθέντα εἰς ἀπόστασιν 400 μέτρων περίπου ἀπό δύο ἀεροπλάνα διώξεως, τῶν ὁποίων κατόρθωσεν νά διαφύγη τήν προσοχήν, ἐκτελέσαν στροφήν πρός τήν παρακειμένην χαράδραν καί μέ πορείαν χαμηλῆς πτήσεως εἰς τήν κοίτην τοῦ ποταμοῦ Δουζουλιώτικον, κατώρθωσεν νά ἐπιστρέψη εἰς τό ἀεροδρόμιον.

13η Ἀ π ο σ τ ο λ ή

Ἐγένετο τήν αὐτήν ἡμέραν καί ὥραν 10.00

Χειριστής: Ἀρχ/ίας ΒΟΛΑΝΗΣ Α.

Παρατηρ.: Ἀνθ/γός ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ Δ.

Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: Ἀναγνώρησις δρομολογίου Δίστρατον Ἄρματα-Πάδες.

Εἰς τήν Σαμαρίναν δέν ὑπῆρχεν οὐδεμία κίνησις, αὕτη ἐφαίνετο ἔρημος. Τμήματα ἐχθρικά, πιθανῶς ὀπισθοφυλακαί ἀποκομέναι, εἶχον καταυλισθεῖ εἰς ὑψώματα ἑκατέρωθεν τῆς χαράδρας πλησίον τοῦ Δισστράτου. Ἡ ἀτραπός Δίστρατον-Ἄρματα-Πάδες ἦτο ἐντελῶς ἔρημη, μία δέ γέφυρα ξυλίνη τοῦ Ἀώου, κάτωθεν θῆς ἀτραποῦ καί εἰς ἀπόστασιν 5 χιλμ. ἀπό τοῦ Δισστράτου, εἶχεν κατακρημνισθῆ, σημεῖον ὅτι ὁ κύριος ὄγκος εἶχε ὀπισθοχωρήσῃ τήν νύκταν τῆς 3ης πρός τήν 4ην Νοεμβρίου. Ἐπίσης ἕτερα τμήματα εὑρίσκοντ εἰς Βωβοῦσαν.

14η Ἀ π ο σ τ ο λ ή

Ἐγένετο τήν ἰδίαν ἡμέραν καί ὥραν 14.00

Χειριστής: Συ/γός ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Η. 2α Ἀρχ/ίας ΚΡΟΚΙΔΗΣ Α.

Παρατηρ: 1η Ἀνθ/γός ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ Δ. 2α Ἀνθ/γός ΜΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Δ.

Χειριστής: 3η Ἀνθ/γός ΚΑΤΑΣΟΣ Φ.

Παρατηρ.: 3η Ἀρχ/ίας ΣΑΡΒΑΝΗΣ Α.

Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: Βομβαρδισμός-Πολυβολισμός τῶν τμημάτων ἅτινα εἶχον παρατηρηθῆ τήν προϊαν εἰς τά ὑψώματα τοῦ Δισστράτου καί ἑκατέρωθεν τῆς χαράδρας.

Ἐπί τῆς εἰς ὑψώματα Ρέντα τοῦ χωρίου Σαμαρίνης οὐδεμία κίνησις. Ἀνατολικῶς αὐτῆς ὑπῆρχεν μία φιλία ἐπιλαρχία πορευομένη πρός χωρίον Σαμαρίναν (ὥραν 3.30). Ὁ βομβαρδισμός καί πολυβολισμός ἐνέν

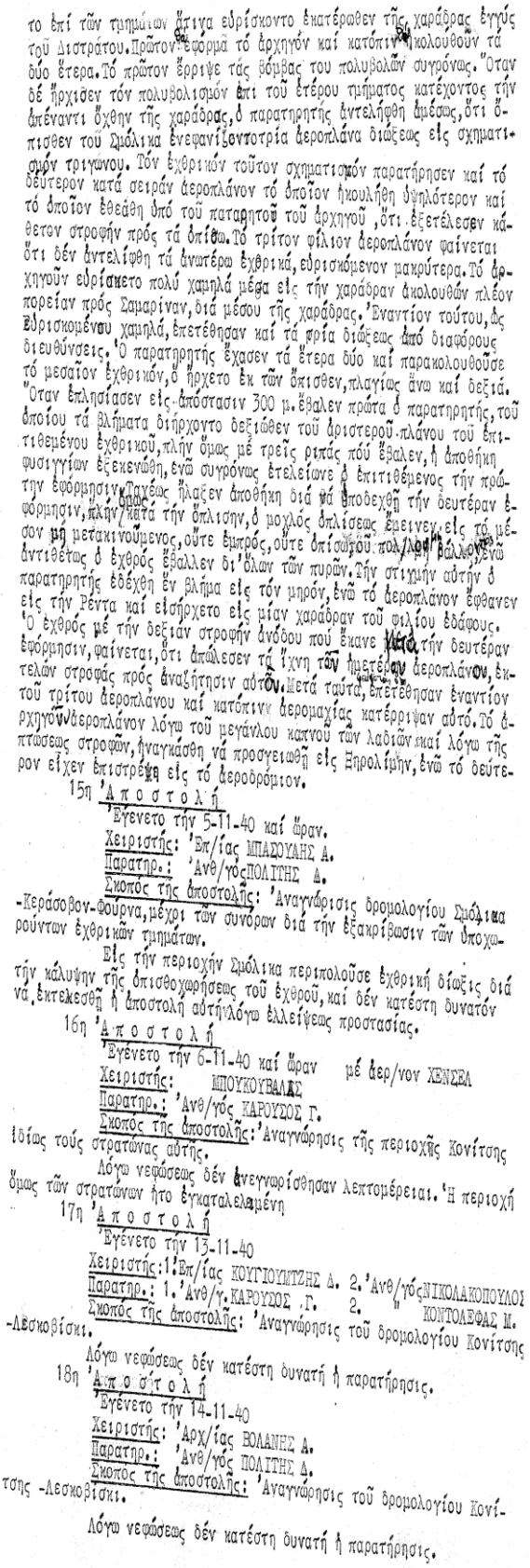
Objectif de la mission 12 :

Reconnaissance sur le chemin de Pyrsogianni – Vourbien, bombardement des forces ennemies.

Pendant que l'observateur survolait la région, 4 avions de chasse sont apparus – trois d'entre eux avaient pour but la ville Grammos – Koritsa dans la région d'Eptachoriou. Près du confluent de la rivière Zouliotikos – Sarantaporou, il a rencontré 2 avions de chasse, a réussi à ne pas attirer leur attention en virant vers un ravin adjacent et en suivant à basse altitude la direction du lit de la rivière Zouliotikos et a réussi à revenir à l'aéroport.

Objectif de la mission 14 :

Bombardement – détonation des divisions qui ont été observées le matin sur les collines de Distratos et dans le ravin.



το ἐπί τῶν τμημάτων ἄτιγα εὑρίσκοντο ἑκατέρωθεν τῆς χαράδρας ἐγγύς τοῦ Διστράτου. Πρῶτον ἐφορμᾶ τό ἀρχηγόν καί κατόπιν ἀκολουθοῦν τά δύο ἕτερα. Τό πρῶτον ἔρριψε τάς βόμβας του πολυβολῶν συγχρόνως. Ὅταν δέ ἤρχισεν τόν πολυβολισμόν ἀπό τοῦ ἑτέρου τμήματος κατέχοντος τήν ἀπέναντι ὄχθην τῆς χαράδρας, ὁ παρατηρητής ἀντελήφθη ἀμέσως, ὅτι ὀπίσθεν τοῦ Σμόλικα ἐνεφανίζοντο τρία ἀεροπλάνα διάξεως εἰς σχηματισμόν τριγώνου. Τόν ἐχθρικόν τοῦτον σχηματισμόν παρατήρησεν καί τό δεύτερον κατά σειράν ἀεροπλάνον τό ὁποῖον ἠκουλήθη ὑψηλότερον καί τό ὁποῖον ἐθεάθη ὑπό τοῦ παταρητοῦ τοῦ ἀρχηγοῦ, ὅτι ἐξετέλεσεν κάθετον στροφήν πρός τά ὀπίσω. Τό τρίτον φίλιον ἀεροπλάνον φαίνεται ὅτι δέν ἀντελίφθη τά ἀνωτέρω ἐχθρικά, εὑρισκόμενον μακρύτερα. Τό ἀρχηγοῦν εὑρίσκετο πολύ χαμηλά μέσα εἰς τήν χαράδραν ἀκολουθῶν πλέον πορείαν πρός Σαμαρίναν, διά μέσου τῆς χαράδρας. Ἐναντίον τούτου, ὡς εὑρισκομένου χαμηλά, ἐπετέθησαν καί τά φρία διάξεως ἀπό διαφόρους διευθύνσεις. Ὁ παρατηρητής ἔχασεν τά ἕτερα δύο καί παρακολουθοῦσε τό μεσαῖον ἐχθρικόν, ὁ ὁποῖος ἤρχετο ἐκ τῶν ὀπίσθεν, πλαγίως ἄνω καί δεξιά. Ὅταν ἐπλησίασεν εἰς ἀπόστασιν 300 μ. ἔβαλεν πρῶτα ὁ παρατηρητής, τοῦ ὁποίου τά βλήματα διήρχοντο δεξιόθεν τοῦ ἀριστεροῦ πλάνου τοῦ ἐπιτιθεμένου ἐχθρικοῦ, πλήν ὅμως μέ τρεῖς ριπάς πού ἔβαλεν, ἡ ἀποθήκη φυσιγγίων ἐξεκενώθη, ἐνῶ συγχρόνως ἐτελείωνε ὁ ἐπιτιθέμενος τήν πρόφορμησιν. Τυχέως ἤλαξεν ἀποθήκη διά νά ἀποδεχθῇ τήν δευτέραν ἐφορμησιν, πλήν κατά τήν ὅπλισην, ὁ μοχλός ὁπλίσεως ἐφείνεν εἰς τό μέσον μή μετακινούμενος, οὔτε ἐμπρός, οὔτε ὀπίσω. Τοῦ λοιποῦ ἐβάλλενεν ἀντιθέτως ὁ ἐχθρός ἔβαλλεν δι' ὅλων τῶν πυρῶν. Τήν στιγμήν αὐτήν ὁ παρατηρητής ἐδέχθη ἓν βλῆμα εἰς τόν μηρόν, ἐνῶ τό ἀεροπλάνον ἐφθανεν εἰς τήν Ρέντα καί εἰσήρχετο εἰς μίαν χαράδραν τοῦ φιλίου ἐδάφους. Ὁ ἐχθρός μέ τήν δεξιάν στροφήν ἀνόδου πού ἔκανε μετά τήν δευτέραν ἐφόρμησιν, φαίνεται, ὅτι ἀπώλεσεν τά ἴχνη τῶν ἡμετέρων ἀεροπλάνου, ἐκτελῶν στροφάς πρός ἀναζήτησιν αὐτῶν. Μετά ταῦτα, ἐπετέθησαν ἐναντίον τοῦ τρίτου ἀεροπλάνου καί κατόπιν μαχαιρομαχίας κατέρριψαν αὐτό. Τό ἀρχηγοῦν ἀεροπλάνον λόγω τοῦ μεγάλου κάτνου τῶν λαδιῶν καί λόγω τῆς πτώσεως στροφῶν, ἠναγκάσθη νά προσγειωθῇ εἰς Ξηρολίμνην, ἐνῶ τό δεύτερον εἶχεν ἐπιστρέψει εἰς τό ἀεροδρόμιον.

15η Ἀποστολή

Ἐγένετο τήν 5-11-40 καί ὥραν.
Χειριστής: Ἐπ/ίας ΜΠΑΖΟΥΛΗΣ Α.
Παρατηρ.: Ἀνθ/γός ΠΟΛΙΤΗΣ Α.
Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: Ἀναγνώρισις δρομολογίου Σμόλικα -Περάσοβον-Φούρνα, μέχρι τῶν συνόρων διά τήν ἐξακρίβωσιν τῶν ὑποχωρούντων ἐχθρικῶν τμημάτων.

Εἰς τήν περιοχήν Σμόλικα περιπολοῦσε ἐχθρική δίωξις διά τήν κάλυψην τῆς ὀπισθοχωρήσεως τοῦ ἐχθροῦ, καί δέν κατέστη δυνατόν νά ἐκτελεσθῇ ἡ ἀποστολή αὐτή λόγω ἐλλείψεως προστασίας.

16η Ἀποστολή

Ἐγένετο τήν 6-11-40 καί ὥραν μέ ἀερ/νον ΧΕΝΣΕΛ
Χειριστής: ΜΠΟΥΚΟΥΒΑΛΑΣ
Παρατηρ.: Ἀνθ/γός ΚΑΡΟΥΖΟΣ Γ.
Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: Ἀναγνώρισις τῆς περιοχῆς Κονίτσης ἰδίως τούς στρατῶνας αὐτῆς.

Λόγω νεφώσεως δέν ἀνεγνωρίσθησαν λεπτομέρειαι. Ἡ περιοχή ὅμως τῶν στρατώνων ἦτο ἐγκαταλελειμένη.

17η Ἀποστολή

Ἐγένετο τήν 13-11-40
Χειριστής: 1. Ἐπ/ίας ΚΟΥΓΙΟΥΜΤΖΗΣ Δ. 2. Ἀνθ/γός ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
Παρατηρ.: 1. Ἀνθ/γ. ΚΑΡΟΥΖΟΣ Γ. 2. ΚΟΝΤΟΛΕΦΑΣ Μ.
Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: Ἀναγνώρισις τοῦ δρομολογίου Κονίτσης -Λεσκοβίσκι.

Λόγω νεφώσεως δέν κατέστη δυνατή ἡ παρατήρησις.

18η Ἀποστολή

Ἐγένετο τήν 14-11-40
Χειριστής: Ἀρχ/ίας ΒΟΛΑΝΗΣ Α.
Παρατηρ.: Ἀνθ/γός ΠΟΛΙΤΗΣ Δ.
Σκοπός τῆς ἀποστολῆς: Ἀναγνώρισις τοῦ δρομολογίου Κονίτσης -Λεσκοβίσκι.

Λόγω νεφώσεως δέν κατέστη δυνατή ἡ παρατήρησις.

Bombardement – détonation des divisions qui ont été observées le matin sur les collines de Distratos et dans le ravin. En premier, attaque de l'avion en tête de la mission, suivie des deux autres. Le premier a lancé ses bombes et tiré en même temps. Quand les tirs de l'autre division ont commencé, ayant couvert la rive en face, l'observateur s'est aperçu que de la montagne Smólikas, approchaient 3 avions de chasse ennemies en formation triangulaire. Cette formation ennemie a également été aperçue par le deuxième avion qui volait plus haut et qui a exécuté une manœuvre verticale vers l'arrière. Le troisième avion des alliés, en revanche n'a pas aperçu les avions ennemis, car il se trouvait assez loin. L'avion en tête de la mission se trouvait très bas dans le ravin et suivait la direction de Samarina. Par contre, il a été attaqué par trois avions de chasse venant de diverses directions. L'observateur a perdu de vue les deux autres et suivait celui du milieu qui venait par l'arrière, sur le côté et par la droite. Quand il s'est approché à une distance de 300 m, l'observateur a tiré en premier et ses balles ont touché l'avion ennemi sur la droite : ses cartouches épuisées, il s'est bientôt retrouvé sans munition alors que l'attaquant venait juste de commencer à tirer. À grande vitesse, il a rechargé la réserve et était prêt à recevoir la deuxième attaque, mais durant l'armement, le levier s'est bloqué, allant ni en avant ni en arrière. L'ennemi, au contraire, a tiré avec tous ses moyens. Ainsi, l'observateur a reçu une balle dans la cuisse et son avion est arrivé à Renda pour se réfugier dans un ravin en territoire ami. L'ennemi, essayant de remonter sur la droite, après la deuxième attaque, a perdu les traces de nos avions et a continué à les rechercher. Ensuite, ils se sont attaqués au troisième avion et l'ont finalement abattu.

'Απώλειαι.

Τήν 4ην Νοεμβρίου 1940 εἰς ἀερομαχίαν παρά τῷ Διστράτο ἀπετεφρώθη ἓν ἀεροπλάνον καί ἕτερον προσγειώθη ἀναγκαστικῶς λόγω βλάβης ἐκ τῶν βολίδων τῶν ἐχθρικῶν ἀεροπλάνων διώξεως, ὅ διαλυθέν μετά, μεφέρθη εἰς Κ.Ε.Α..Οἱ δύο τοῦ ἀπηβρακωθέντος ἀεροπλάνου, 'Ανθ/γός ΚΑΤΑΣΣΟΣ Φρ. καί 'Αρχ/ίας ΣΑΡΒΑΝΗΣ 'Αλ., ἀπηνθρακώθησαν. Ὁ εἰς τοῦ ἑτέρου ἀεροπλάνου, 'Ανθ/γός ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ Δ., ἐτραυματίσθη εἰς τόν δεξιόν μηρόν εἰς τήν ὰς ἄνω ἀερομαχίαν.

Τήν 14ην Νοεμβρίου 1940 καί ὥραν 11.00, ἐγένετο βομβαρδισμός ὑπό πέντε ἐχθρικῶν ἀεροπλάνων τύπου ΣΑΒΟΪΑ, μέ ἀποτέλεσμα τόν θάνατον ἑνός Σμηνίτου.

Τήν 27ην Νοεμβρίου 1940 καί ὥραν 11.00, ἐγένετο βομβαρδισμός ὑπό ὀκτώ ἀεροπλάνων τύπου ΣΑΒΟΙΑ, μέ συνοδείαν ὑπό 15 ἀεροπλάνων διώξεως, τύπου ΦΙΑΤ, 'Ερίφθησαν 96 βόμβαι, ἐξ ὧν αἱ 93 ἐντός τοῦ χώρου προσγειώσεως καί καταυλισμοῦ, δύο ἐκτός τοῦ ἀεροδρομίου καί μία εἰς χωρίον Πετρανά. 'Εκ τοῦ βομβαρδισμοῦ τούτου ἐφονεύθησαν ὁ 'Ανθ/γός ΜΑΡΟΥΛΑΚΟΣ Π., οἱ Σμηνίται ΚΟΥΤΟΥΛΗΣ, ΗΥΚΗΣ καί εἷς διερχόμενος στρατιώτης· ἐτραυματίσθησαν δύο στρατιῶται καί εἷς 'Ανθ/στής. Κατά τόν αὐτόν βομβαρδισμόν κατεστράφη ἅπαν τό ἀρχεῖον τῆς Μονάδος, ὡς καί ἓν αὐτοκίνητον φορτηγόν τελείως καί τό πλεῖστον τῶν αὐτοκινήτων ἐβλάβη. Διά τῆς ἀκαταπονήτου ὅμως ἐργασίας τοῦ Τεχνικοῦ προσωπικοῦ ἔχων ἐπικεφαλῆς τόν Σμ/γόν ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΝ Γ., ἐπιδιώρθωσεν τά αὐτοκίνητα εἰς τρόπον ὥστε, ἐνῶ ταῦτα μετά τόν βομβαρδισμόν εἶχον ἀκινητοποιηθῆ, νά τεθοῦν εἰς κίνησιν, εὐθύς ἀμέσως ὡς παρῆλθεν ἐλάχιστος χρόνος.

Μετά 3ωρον ἀπό τῆς παρελεύσεως τοῦ βομβαρδισμοῦ τούτου 27 ἐχθρικά ἀεροπλάνα κατά τό πλεῖστον ΦΙΑΤ καί τινα ΡΟΜΕΟ διεθέσια μάχης, ἐξετέλεσαν πολυβολισμόν εἰς τό ἀεροδρόμιον ἡμῶν μέ ἀποτέλεσμα τήν ἀποτέφρωσιν 4 ἀεροπλάνων, ὧν οἱ κινητῆρες ἔμεναν σχεδόν ἄθικτοι καί διάτρησιν πολλῶν σκηνῶν κωνικῶν ἢ τετραγωνικῶν, οὐδέν θύμα ἢ τραυματίαν εἶχεν ἡ Μοῖρα ἐκ πολυβολισμοῦ τούτου. Τά ἐναπομείναντα ἀεροπλάνα μετεφέρθησαν τήν 15/12/40 πρίαν εἰς Λάρισσαν καί τό "ΞΑΛΛΑΣ" λόγω βλάβης ἐπρόκειτο νά μεταφερθῆ ἀργότερον. 'Η ἀκαταλληλότης ὅμως τοῦ ἀεροδρομίου, ἐπροκάλεσεν ἀναβολήν διά τήν μεταφοράν του, ὅτε τήν 31/12/40 σχηματισμός ἐκ βομβαρδιστικῶν ἐβομβάρδισεν τό ἀεροδρόμιον μετά δέ ἀεροπλάνα διώξεως ἐπολυβόλισαν καί ἔκαυσαν αὐτό.

Τό προσωπικόν τῆς Μοίρας μετεκινήθη ἀπό Κοζάνης εἰς Τσιόπσον (Λάρισσα) τήν 30ην καί 31ην Δεκεμβρίου 1940.

'Αξίζει ἰδιαιτέρως νά ὑπογραμμισθῆ τό θάρρος καί ἡ θέλησις ἁπάντων τῶν ὑπαμένων οἵτινες ἐξετέλεσαν ἀποστολάς καί ὑπερίπταντο ἐχθρικοῦ ἐδάφους δι' ἀεροπλάνων ὡς ἐπί τό πλεῖστον α) μεμονομένως, β) ἄνευ καλύψεως φιλίας δυνάμεως, γ) ἄνευ αὐτοπροστασίας, ἕνα πολυβόλον χειριστοῦ ἥκιστα προσφερόμενον διάπροστασίαν, ἕνα πολυβόλον παρατηρητοῦ καλόν μέν, πλήν ὅμως τοποθετημένον εἰς παμπαλαίους κιλύβαντας, οὐδεμίαν εὐχέρειαν παρῆχεν εἰς τόν παρατηρητήν λόγῳ τοῦ ὀχαλου εὐκινησίας τοῦ κυλίβαντος ἀφ' ἑνός, ἀφ' ἑτέρου δέ οὐδέ μίαν χώραν ὑπῆρχεν διά τήν ἐκκλησίν καί ἐναπόθεσιν τῶν ἀπό/ων. 'Αερ/να τελείως ἀπηρχαιωμένα καί μέ ἐλαχίστην ταχύτητα, μεγίστη ταχ. 160 χιλμ. μετά βομβῶν δέ 130-140 χιλμ, χωρίς καμμίαν εὐελιξίαν, ἀπεγειοῦντο ἀπό τελείως ἀκατάλληλον ἀεροδρόμιον, ἔνθα ἡ ἰλύς ἔφθανεν εἰς τό ἥμισυ τῶν τροχῶν καί ἐπί πλέον ἦτο μικρόν. . .

Ὑπό τάς συνθήκας αὐτάς νομίζομεν ὅτι πρέπει νά ἐξαρθοῦν αἱ μικραί αὗται πράξεις, ὅταν οἱ ἄνθρωποι αὐτοί μετέβαινον νά συναντίσουν ἕναν ἐχθρόν τοῦ ὁποίου ἡ φήμη ἦτο ἀρκετή ὥστε νά δειλιοῦν ὁλόκληρα ἔθνη εἰς τό ἄκουσμά του! Ἐάν δέν ἐθρήνησεν ἡ Μοῖρα περισσότερα θύματα, τοῦτο ὀφείλεται ἀφ' ἑνός εἰς τάς χαμηλάς πτήσεις ἐντός τῶν χαραδρῶν καί εἰς τήν ἐν γένει καλήν χρησιμοποίησιν τοῦ ἐδάφους τό ὁποῖον ἦτο γνωστόν πολύ καλά ἀπό τόν καιρόν τῆς εἰρήνης ὑφ' ὅλων τῶν ὑπαμένων ὅταν ἐκτελοῦσαν ἀποστολάς ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν διαφόρων μονάδων τοῦ Δευτέρου Σ.Σ.

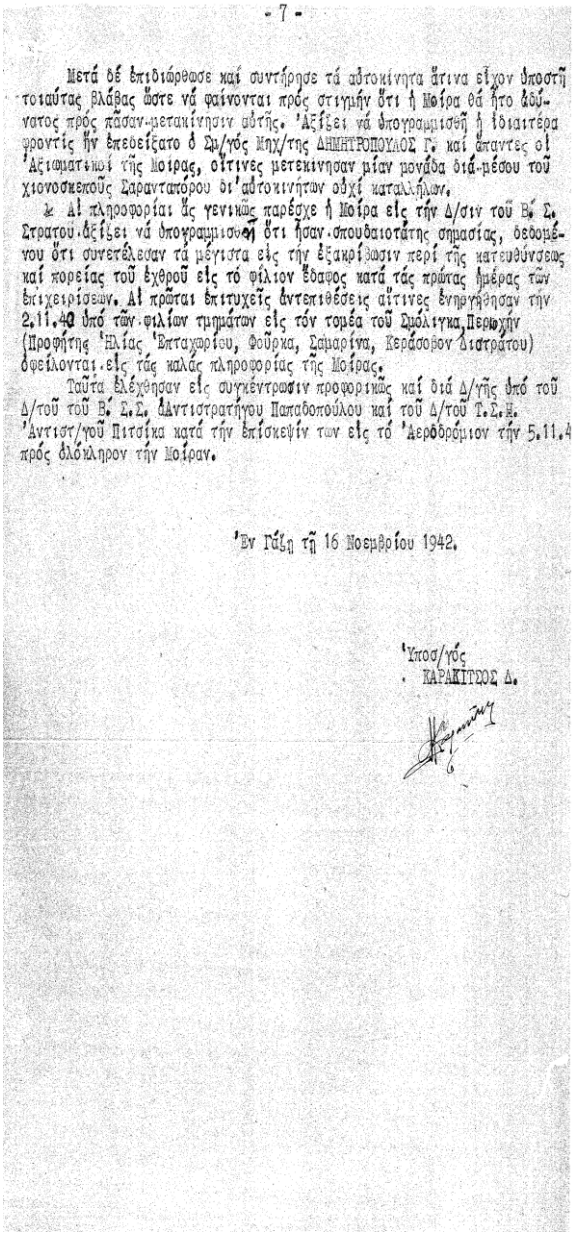
'Επίσης τό Τεχνικόν προσωπικόν ὑπῆρξεν ἀπαράμιλλον ἐργαζόμενον εἰς χῶρον ἔνθα ἦτο τελείως ἀκατάλληλον ὑπό βροχήν καί εἰς ἰλῦν κατά τρόπον ὥστε ἅπαντα τά ἀεροπλάνα νά εὑρίσκωνται ἐν ἐνεργείᾳ εἰς οἱανδήποτε στιγμήν ἐζητήτο τοῦτο ὑπό τῆς Διοικήσεως Β' Σ.Σ.

Pertes

Le 4 novembre 1940 durant le combat à Distratos, un avion a été incendie et un autre a effectué un atterrissage forcé à cause de panne venant des balles des avions de chasse ennemis qui fut détruit et transféré à l'usine d'Avions de l'État. Les deux pilotes de l'avion incendiés, le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Katassos Frederikos et l'adjudant de l'armée de l'air, Sarvanis Alexandre ont été carbonisés. L'autre pilote, le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Karakitsos D., a été blessé à la cuisse droite durant le combat mentionné ci-dessus.

Nous devons souligner le courage et la volonté de tous les aviateurs qui ont exécuté des missions même sur le territoire ennemi avec des avions a) non-inscrits, b) sans aucune couverture de la part des alliés, c) sans protection, avec une mitraillette pour l'aviateur – une des pires qui existaient, une autre pour l'observateur – en assez bon état mais positionnée sur une base très ancienne, qui ne donnait aucune facilité à l'observateur à cause du mouvement difficile de la base. Des avions très anciens et à petite vitesse, vitesse non supérieure 160 km/h, équipés de bombes de 130-140 kg sans aucune souplesse, décollaient d'un aéroport impropre où la boue arrivait à la moitié des roues. Dans ces conditions, nous pensons que nous devons souligner ces actions, quand les hommes allaient à la rencontre de l'ennemi dont la réputation était suffisante pour effrayer toute une nation. L'escadre n'a pas déplorée plus de victimes grâce, premièrement, aux vols à basse altitude dans les ravins et deuxièmement, grâce à leur connaissance du territoire, même avant la guerre, quand les aviateurs exécutaient des missions pour diverses unités du 2ème Corps de l'Armée.

De plus, le personnel technique a été très efficace et, malgré les conditions impropres à cause de la pluie et de la boue, tous les avions étaient prêts à tout moment pour la 2ème Collaboration Militaire.



- 7 -

Μετά δέ ἐπιδιώρθωσε καί συντήρησε τά αὐτοκίνητα ἅτινα εἶχον ὑποστῆ τοιαύτας βλάβας ὥστε νά φαίνονται πρός στιγμήν ὅτι ἡ Μοίρα θά ἦτο ἀδύνατος πρός πᾶσαν μετακίνησιν αὐτῆς. Ἀξίζει νά ὑπογραμμισθῆ ἡ ἰδιαιτέρα φροντίς ἣν ἐπεδείξατο ὁ Σμ/γός Μηχ/της ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Γ. καί ἅπαντες οἱ Ἀξιωματικοί τῆς Μοίρας, οἵτινες μετεκίνησαν μίαν μονάδα διά μέσου τοῦ χιονοσκεποῦς Σαραντατόρου δι' αὐτοκινήτων οὐχί κατάλληλων.

Αἱ πληροφορίαι ἃς γενικῶς παρέσχε ἡ Μοίρα εἰς τήν Δ/σιν τοῦ Β΄ Σ. Στρατοῦ ἀξίζει νά ὑπογραμμισθῆ ὅτι ἦσαν σπουδαιοτάτης σημασίας, δεδομένου ὅτι συνετέλεσαν τά μέγιστα εἰς τήν ἐξακρίβωσιν περί τῆς κατευθύνσεως καί πορείας τοῦ ἐχθροῦ εἰς τό φίλιον ἔδαφος κατά τάς πρώτας ἡμέρας τῶν ἐπιχειρήσεων. Αἱ πρῶται ἐπιτυχεῖς ἀντεπιθέσεις αἵτινες ἐνηργήθησαν τήν 2.11.40 ὑπό τῶν φιλίων τμημάτων εἰς τόν τομέα τοῦ Σμόλιγκα Περιοχήν (Προφήτης Ἠλίας Ἐπταχωρίου, Φούρκα, Σαμαρίνα, Κεράσοβον Διστράτου) ὀφείλονται εἰς τάς καλάς πληροφορίας τῆς Μοίρας.

Ταῦτα ἐλέχθησαν εἰς συγκέντρωσιν προφορικῶς καί διά Δ/γῆς ὑπό τοῦ Δ/τοῦ τοῦ Β΄ Σ.Σ. Ἀντιστρατήγου Παπαδοπούλου καί τοῦ Δ/τοῦ Τ.Σ.Η. Ἀντισ/γοῦ Πιτσίκα κατά τήν ἐπίσκεψίν των εἰς τό Ἀεροδρόμιον τήν 5.11.4 πρός ὁλόκληρον τήν Μοίραν.

Ἐν Γάζῃ τῇ 16 Νοεμβρίου 1942.

Ὑποσ/γός
ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ Δ.

Les informations que donnait l'Escadre au Commandement du 2ème Corps de l'Armée doivent être soulignées car elles étaient de très grande importance considérant qu'elles ont énormément contribuées à préciser la direction et l'avance de l'ennemi sur le territoire allié durant les premiers jours des missions...

Signature

Source 10

ΑΝΤΙΓΡΑΦΟΝ

Γ' Ἀνωτέρα Σ/κὴ Δ/σις

Γραφεῖον ΙΙΙον ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ

Ἀριθ. Πρωτ. 3183/93.

Δ Ι Α Τ Α Γ Η

Ἔχων ὑπ'ὄψιν μου τὴν λαμπρὰν ὁρμὴν τῶν ἐνεργῶν Α/Α μέσων Θεσ/νίκης κατὰ τὰς ὑπὸ τῆς ἐχθρικῆς Ἀερ/ρίας ἐνεργηθείσας ἐπιδρομὰς τὴν 1ην,2αν καὶ 3ην Ν/βρίου καὶ καθ'ἃς κατερρίφθησαν τὴν 2αν Ν/βρίου 4 ἐχθρικὰ ἀεροπλάνα καὶ τὴν 3ην Ν/βρίου τρία (3) ἐχθρικὰ ἀερ/να.

Ε Π Α Ι Ν Ω

(α) Τοὺς ἀξ/κοὺς καὶ ὑπαξ/κοὺς τῶν πληρωμάτων τῆς 22ας Μ.Διώξεως διὰ τὸ θάρρος,τὴν τόλμην καὶ τὴν ποδὸς τὸν θάνατον περιφρόνησιν ἣν ἐπέδειξαν ἐπιτεθέντα κατ' ἐχθρικῶν σχηματισμῶν ὑπερτέρων ἀριθμητικῶς καὶ εἰς οὓς ἐπέφερον φθορὰν καὶ σύγχυσιν.Τὸ λαμπρὸν κατόρθωμα τοῦ Ἀνθ/γοῦ Μητραλέξη Μαρ.καταρριφαντος δι'ἐμβολισμοῦ ἐχθρικῶν ἀερ/νων εἶναι παράδειγμα μεγάλου ἡρωϊσμοῦ.

(β) Τοὺς Ἀξιωματικοὺς καὶ ὁπλίτας τῶν συγκροτημάτων Α/Α Πυροβολικοῦ περιοχ Θεσ/νίκης διὰ τὴν ἀξιοζήλευτον ψυχραιμίαν ἣν ἐπέδειξαν,ἀποτέλεσμα τῆς ὁποίας ἦτο τὸ λίαν εὔστοχον πῦρ τὸ προκαλέσαν τὸν γενικὸν θαυμασμόν.

Ἀξιωματικοί,Ὑπαξιωματικοὶ καὶ στρατιῶται τῆς Ἀεροπορίας καὶ τῶν Α/Α συγκροτημάτων πυροβολικοῦ κατέδειξαν ὅτι εἶναι ἄξιοι τῆς Πατρίδος.

Διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῆς ἀντ/φης
Ὁ Δ/τὴς τῆς Μονάδος 2020
(Ὑπογραφή)
Α.ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Θεσ/νίκη τῇ 24-11-40
Ὁ Δ/τὴς Γ.Α.Σ Δ/σεως
ΠΟΛΙΤΗΣ ΗΛ.
Ἀντ/γος

Ἀκριβὲς ἀντίγραφον
ΚΑΣΣΑΡΑΣ Π.
Ὑποσμηναγὸς

10) Ordre du jour urgent du Sous-capitaine et Directeur du Commandement Militaire Supérieur de Thessalonique, Politis Ilias, à la 22ème escadre de chasse, le 24/11/40.

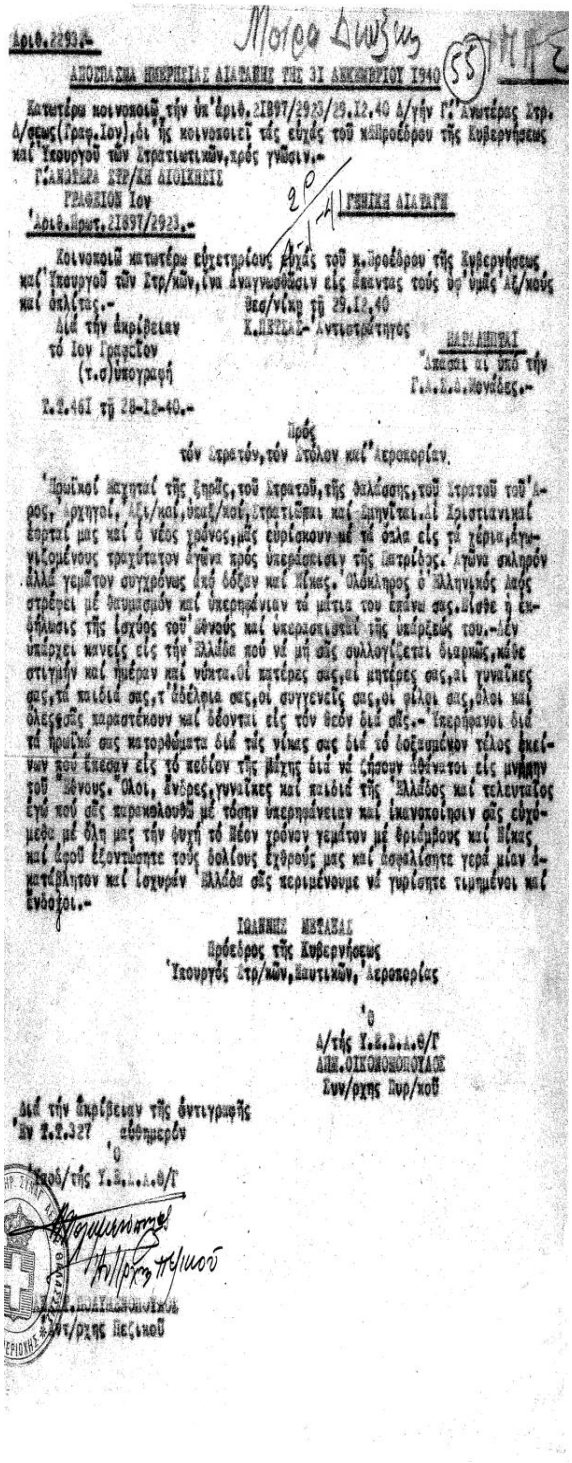
J'HONORE

a) Les officiers et les sous-officiers des équipages de la 22ème Escadre de Chasse pour leur courage, leur audace et leur mépris face à la mort dont ils ont fait preuve contre l'ennemi qui était supérieur en nombre et qui leurs ont causé des dégâts. Le brillant exploit du sous-lieutenant de l'armée de l'air, Mitralexis Marinos, qui ayant abattu par éperonnement un avion ennemi, constitue un exemple de grand héroïsme...

Officiers, sous-officiers et soldats de l'Aviation et des autres divisions de l'artillerie ont prouvé qu'ils étaient dignes de leur Patrie.

Signature

Source 11



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΓΗΣ ΤΗΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1940

Κατωτέρω κοινοποιοῦμεν τὴν ὑπ'ἀριθ. 21897/2923/29.12.40 Δ/γὴν Γ' Ἀνωτέρας Στρ. Δ/σεως (Γραφ. Ἰου), ὅπως ἡ κοινοποιεῖ τάς εἰσάς τοῦ καθ'οὗ ἡ Κυβερνήσεως καὶ Ὑπουργοῦ τῶν Στρατιωτικῶν, πρὸς γνῶσιν.-

Γ' ΑΝΩΤΕΡΑ ΣΤΡ/ΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ
ΓΡΑΦΕΙΟΝ Ἰου

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΓΗ

Ἀριθ. Πρωτ. 21897/2923.-

Κοινοποιοῦμεν κατωτέρω εἰσετηρίους ἐπιστολὴν τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως καὶ Ὑπουργοῦ τῶν Στρ/κῶν, ἵνα ἀναγνωσθῇ εἰς ἅπαντας τοὺς ὑφ'ὑμᾶς Ἀξ/κούς καὶ ὁπλίτας.-

Θεσ/νίκη τῇ 29.12.40

Διὰ τὴν ἀκρίβειαν
τὸ Ἰον Γραφεῖον
(τ.σ) ὑπογραφή

Κ. ΜΠΕΛΛΑΣ - Ἀντιστράτηγος

ΠΑΡΑΛΗΦΘΗΚΕ
Ἐλήφθη ἐν ὑπὸ τὴν Γ' Α.Σ.Σ. Μονάδες.-

Κ.Π.461 τῇ 28-12-40.-

Πρὸς
τὸν Στρατόν, τὸν Στόλον καὶ Ἀεροπορίαν.

Ἀμυνόμενοι μαχηταὶ τῆς ξηρᾶς, τοῦ Στρατοῦ, τῆς θαλάσσης, τοῦ Στρατοῦ τοῦ Ἀέρος, ἀρχηγοί, Ἀξ/κοὶ, ὑπαξ/κοὶ, στρατιῶται καὶ ναῦται. Αἱ Χριστιανικαὶ ἑορταὶ μας καὶ ὁ νέος χρόνος, μᾶς εὑρίσκουν μὲ τὰ ὅπλα εἰς τὰ χέρια, μαχόμενους τραχύτατον ἀγῶνα πρὸς ὑπεράσπισιν τῆς πατρίδος. Ἀγὼν σκληρὸν ἀλλὰ γεμᾶτον συγχρόνως ἐπὶ δόξῃ καὶ νίκας. Ὁλόκληρος ὁ Ἑλληνικὸς λαὸς στέρεται μὲ θυσιασμὸν καὶ ὑπερηφάνειαν τὰ μάτια του ἐπάνω σας. Βλέπει ἡ ἐνότης τῆς ἰσχύος του, ἀνοὺς καὶ ὑπεροχὴν τῆς ὑπεροχῆς του.- Δὲν ὑπάρχει κανεὶς εἰς τὴν Ἑλλάδα ποὺ νὰ μὴ σᾶς συλλογίζεται διαρκῶς, κάθε στιγμὴν καὶ ἡμέραν καὶ νύκτα. Οἱ πατέρες σας, αἱ μητέρες σας, αἱ γυναῖκες σας, τὰ παιδιά σας, τ'ἀδέλφια σας, οἱ συγγενεῖς σας, οἱ φίλοι σας, ὅλοι καὶ ὁλοσχερῶς παρατηροῦν καὶ δέονται εἰς τὸν θεὸν διὰ σᾶς.- Ἱκετεύουν διὰ τὰ προϊόντα σας κατορθώματα διὰ τὰς νίκας σας διὰ τὸ ἐπιζητούμενον τέλος ἐκείνων ποὺ ἔπεσαν εἰς τὸ πεδίον τῆς μάχης διὰ νὰ ζήσουν ἀθάνατοι εἰς μνήμην τοῦ Ἔθνους. Ὅλοι, ἄνδρες, γυναῖκες καὶ παιδιὰ τῆς Ἑλλάδος καὶ τελευταῖος ἐγὼ ποὺ σᾶς παρακαλοῦσα μὲ τόσην ὑπερηφάνειαν καὶ ἐμπνοοίησιν σᾶς συγχωρεῖτε μὲ ὅλη μας τὴν φυγὴ τὸ νέον χρόνον γεμᾶτον μὲ θριάμβους καὶ νίκας καὶ ἀφοῦ ἐξοντώσητε τοὺς ὁλέθρους ἐχθρούς μας καὶ ἀσφαλίσητε γερὰ μίαν ἀπαράβλητον καὶ ἰσχυρὰν Ἑλλάδα σᾶς περιμένουμε νὰ γυρίσητε τιμημένοι καὶ ἔνδοξοι.-

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΕΤΑΞΑΣ
Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως
Ὑπουργὸς Στρ/κῶν, Ναυτικῶν, Ἀεροπορίας

Διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῆς ἀντιγραφῆς
ἐν Θ.Θ.327 σήμερον

Ὁ
Ἀκρ/τὴς Υ.Θ.Δ.Α.Θ/Γ

Ὁ
Δ/τὴς Υ.Θ.Δ.Α.Θ/Γ
ΔΗΜ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ
Συν/ρχης Πυρ/κοῦ

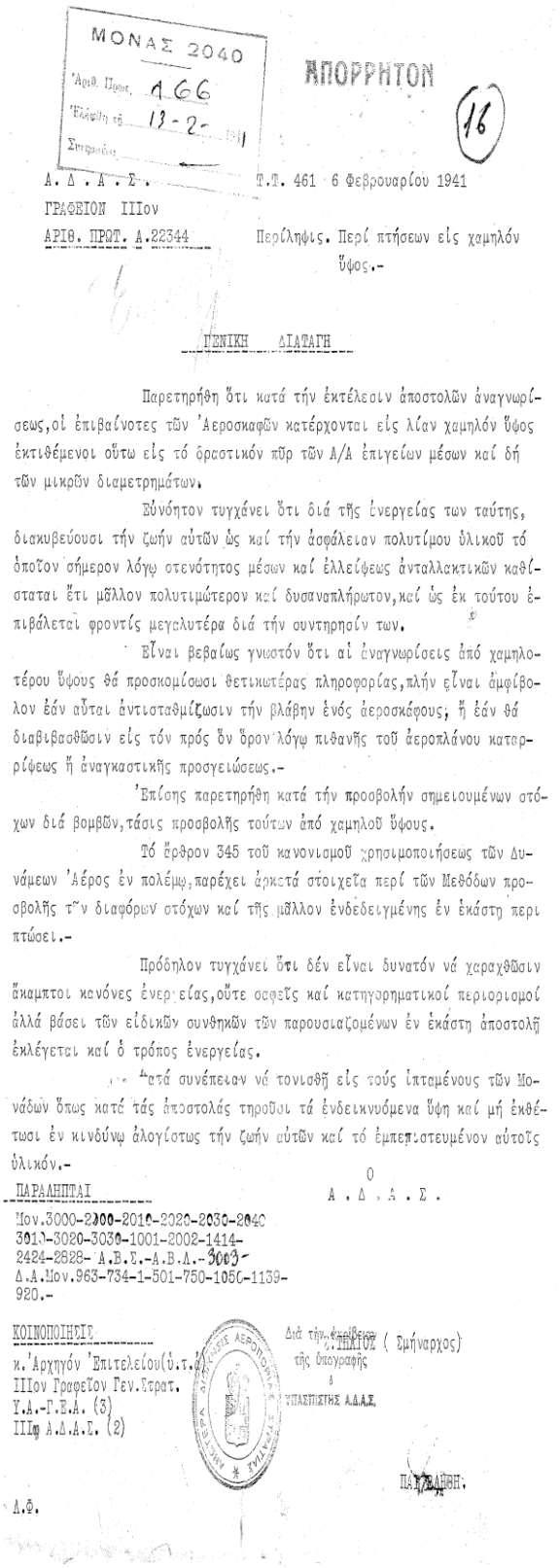
11) Extrait de l'ordre du jour de Ioannis Metaxás, le 31/12/40.

Vers
L'Armée de terre, de la mer et de l'air

Combattants de l'Armée de terre, de la mer, de l'Armée de l'air, officiers, sous-officiers, soldats et aviateurs héroïques. Nos fêtes chrétiennes et le nouvel an nous trouvent avec les armes en mains étant en train de se battre dans un combat ardent pour la défense de notre Patrie. Un combat dur mais en même temps, rempli de gloire et de Victoire. Tout le peuple grec tourne avec admiration et fierté les yeux sur vous. Vous êtes la preuve de la puissance de la Nation et les défenseurs de son existence. Il n'y a personne en Grèce qui ne pense pas à vous, à chaque moment, jour et nuit. Vos pères, vos mères, vos épouses, vos enfants, vos frères et sœurs, vos parents, vos amis et toutes les personnes qui vous soutiennent et qui prient pour vous. Fiers de vos exploits héroïques, de vos victoires et la mort glorieuse de ceux qui se sont sacrifiés afin de vivre libres pour toujours dans la mémoire de la Nation...

Signature

Source 12



ΜΟΝΑΣ 2040
Αριθ. Πρωτ. 466
Έλαβεν τὸ 13-2-1941
Συνημμένα

ΑΠΟΡΡΗΤΟΝ

16

Α . Δ . Α . Σ . Τ.Τ. 461 · 6 Φεβρουαρίου 1941

ΓΡΑΦΕΙΟΝ IIIον

ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. Α.22344 Περίληψις. Περί πτήσεων εἰς χαμηλόν ὕψος.-

ΠΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΓΗ

Παρετηρήθη ὅτι κατά τήν ἐκτέλεσιν ἀποστολῶν ἀναγνωρίσεως,οἱ ἐπιβαίνοτες τῶν Ἀεροσκαφῶν κατέρχονται εἰς λίαν χαμηλόν ὕψος ἐκτιθέμενοι οὕτω εἰς τό ὁραστικόν πῦρ τῶν Α/Α ἐπιγείων μέσων καί δή τῶν μικρῶν διαμετρημάτων.

Εὐνόητον τυγχάνει ὅτι διά τῆς ἐνεργείας των ταύτης, διακυβεύουσι τήν ζωήν αὐτῶν ὡς καί τήν ἀσφάλειαν πολυτίμου ὑλικοῦ τό ὁποῖον σήμερον λόγῳ στενότητος μέσων καί ἐλλείψεως ἀνταλλακτικῶν καθίσταται ἔτι μᾶλλον πολυτιμώτερον καί δυσαναπλήρωτον,καί ὡς ἐκ τούτου ἐπιβάλεται φροντίς μεγαλυτέρα διά τήν συντηρησίν των.

Εἶναι βεβαίως γνωστόν ὅτι αἱ ἀναγνωρίσεις ἀπό χαμηλοτέρου ὕψους θά προσκομίσωσι θετικωτέρας πληροφορίας,πλήν εἶναι ἀμφίβολον ἐάν αὗται ἀντισταθμίζωσιν τήν βλάβην ἑνός ἀεροσκάφους, ἤ ἐάν θά διαβιβασθῶσιν εἰς τόν πρός ὅν ὅρον λόγῳ πιθανῆς τοῦ ἀεροπλάνου καταρρίψεως ἤ ἀναγκαστικῆς προσγειώσεως.-

Ἐπίσης παρετηρήθη κατά τήν προσβολήν σημειουμένων στόχων διά βομβῶν,τάσις προσβολῆς τούτων ἀπό χαμηλοῦ ὕψους.

Τό ἄρθρον 345 τοῦ κανονισμοῦ χρησιμοποιήσεως τῶν Δυνάμεων Ἀέρος ἐν πολέμῳ,παρέχει ἀρκετά στοιχεῖα περί τῶν Μεθόδων προσβολῆς τ῎ν διαφόρων στόχων καί τῆς μᾶλλον ἐνδεδειγμένης ἐν ἑκάστῃ περιπτώσει.-

Πρόδηλον τυγχάνει ὅτι δέν εἶναι δυνατόν νά χαραχθῶσιν ἄκαμπτοι κανόνες ἐνεργείας,οὔτε ἀσφεῖς καί κατηγορηματικοί περιορισμοί ἀλλά βάσει τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τῶν παρουσιαζομένων ἐν ἑκάστῃ ἀποστολῇ ἐκλέγεται καί ὁ τρόπος ἐνεργείας.

Κατά συνέπειαν νά τονισθῇ εἰς τούς ὑπαμένους τῶν Μονάδων ὅπως κατά τάς ἀποστολάς τηροῦσι τά ἐνδεικνυόμενα ὕψη καί μή ἐκθέτωσι ἐν κινδύνῳ ἀλογίστως τήν ζωήν αὐτῶν καί τό ἐμπεπιστευμένον αὐτοῖς ὑλικόν.-

Ο

ΠΑΡΑΛΗΠΤΑΙ

Α . Δ . Α . Σ .

Μον.3000-2300-2010-2020-2030-2040
3010-3020-3030-1001-2002-1414-
2424-2828- Α.Β.Σ.-Α.Β.Λ.-3003-
Δ.Α.Μον.963-734-1-501-750-1050-1139-
920.-

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΣ

κ.Ἀρχηγόν Ἐπιτελείου(ὑ.τ.Δ.)
IIIον Γραφεῖον Γεν.Στρατ.
Υ.Α.-Γ.Ε.Α. (3)
IIIφ Α.Δ.Α.Σ. (2)

Διά τήν ἀκρίβειαν
Χ. ΠΗΓΙΟΥ (Σμήναρχος)
τῆς Ὑπογραφῆς
ὁ
ΥΠΑΣΠΙΣΤΗΣ Α.Δ.Α.Σ.

ΠΑΡΑΛΗΦΘΗ.

Δ.Φ.

12) Ordre général du (C.S.A.A) Colonel de l'aviation, Tilios Stergiou, à l'escadre 20 40, le 6/02/1941

Ordre général sur les vols à basse altitude.

Il a été constaté que durant l'exécution des missions de reconnaissance, certains aviateurs volaient à basse altitude, étant exposés aux tirs venus de terre, même ceux de moyens et petits calibres.

Il est clair que pour cette action, leur vie est mise en danger ainsi que la sécurité du matériel qui, aujourd'hui, à cause de la difficulté de trouver les moyens et à cause du manque des pièces de rechange, devient plus précieux et irremplaçable et, par conséquent, il est nécessaire de le traiter plus soigneusement pour son entretien.

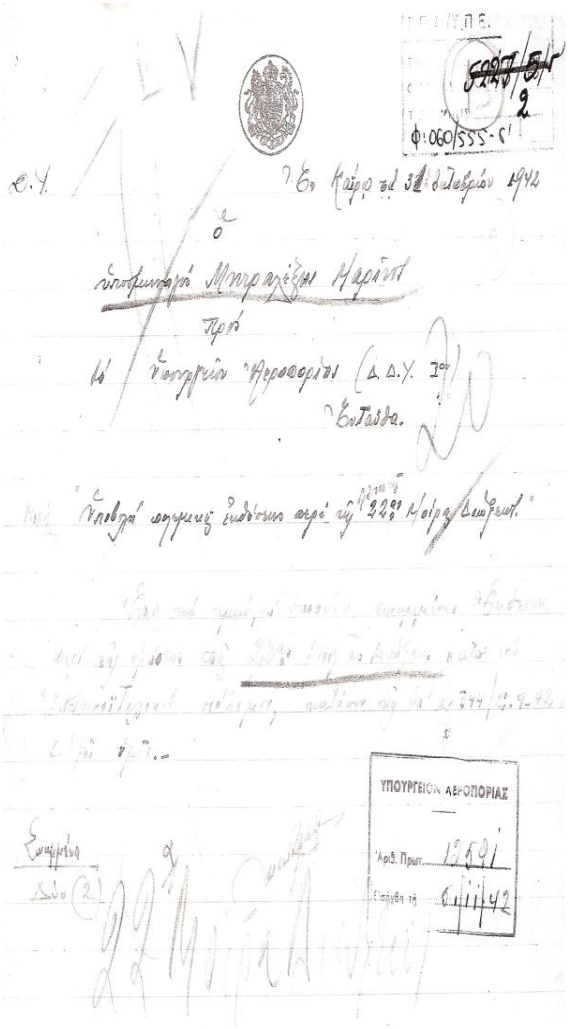
Il est également clair que les reconnaissances à basse altitude apporteront des informations plus positives, mais nous ne sommes pas certains qu'elles se contrebalancent en cas de dégâts d'un avion ou si elles seront transmises dans un endroit précis en cas de destruction d'un avion ou d'atterrissage forcé.

De plus, nous l'avons constaté durant l'attaque des objectifs prédéterminés par des bombes, atteinte de basse altitude…

Par conséquent, il a été souligné aux aviateurs des Unités que, durant les missions, ils doivent respecter les altitudes déterminées et ne doivent mettre ni leur vie ni le matériel en péril sans raison.

Signature

Source 13



13) Exposé du Lieutenant de l'Armée de guerre, Mitralexis Marinos au Ministère de l'Aviation sur l'action de la 22ème Escadre, le 31/10/42.

ΕΚΘΕΣΙΣ

περί της γενέσεως της 22ης Μαΐου ενός και χιλιοστού εννεακοσιοστού δεκάτου τετάρτου.

Η' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ.

Εν τω Μαΐου διαγράψαντι ο κάτωθι αξιωματικοί και στρατιώται αναγνωρίζονται.

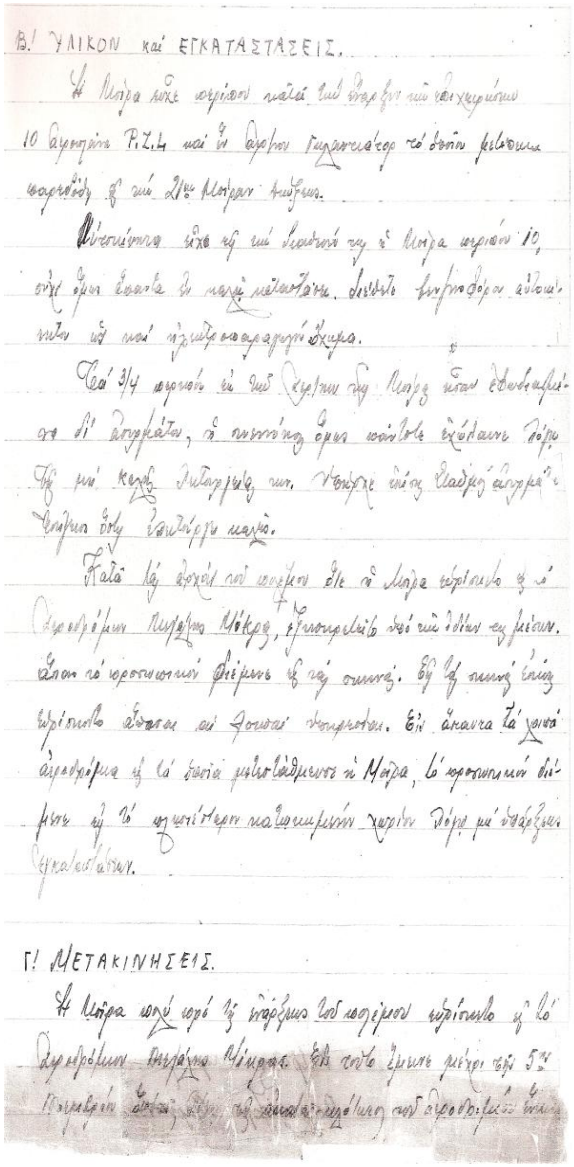
α) Ταγματάρχαι.

1. Ερμηνεύς Αναστάσιος Πάππας
2. -"- Φαναριώτης Δημήτριος
3. Διοικητής Γεωργικώτης Κωνσταντίνος μείνας εις Δοκέλεια.
4. -"- Καλημερόπουλος Αθανάσιος
5. -"- Κανδηλαπτόπουλος Κωνσταντίνος
6. Επιτελής Διάρχαρος Σταματόπουλος
7. -"- Θεοχαρόπουλος Γεώργιος
8. -"- Καλογερόπουλος Δημήτριος.

β) Λοχαγοί.

1. Ερμηνεύς Μανδηλαράς Νικόλαος.
2. Διοικ. -"- Καραβασίλης Δημήτριος
3. Διοικ. Εφ. Μιχαηλίδης Ιωάννης
4. Εφ. Διοικ. -"- Μεϊμάρης Ιωάννης
5. Διοικ. Πεζικού Πυροβολικού Νικόλαος
6. Εφ. -"- -"- Βασιλείου Κωνσταντίνος

Ο Ταγματάρχης Διοικητής μεταβάς εις Θήβας και διαμείνας επ' ολίγον εν τω μεταξύ ήλθε και παρέλαβεν εκ νέου την διοίκησιν του Συντάγματος Κωνσταντίνος Γεωργικώτης την 18ην Νοεμβρίου 1916



Β! ΥΛΙΚΟΝ καί ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.

Η Μοίρα ἔχε ὑπ' ὄψιν παλαί ἐπί ὑπάρξεως τῶν ἀεροσκαφῶν 10 Ἀγγλικῆς P.Z.L. καί ἡ ἄφιξις τοιούτου ἀεροσκάφους ἐπεβεβαιώθη ἐξ ἐπί 21ης Μαΐου ἐ.ἔ.

Δυστυχῶς ὅμως ἐξ ἐπί ἀπαντά της ἡ Μοίρα ὑπῆρχον 10, ἀλλ' ὅμως ἔκαστο ἐκ τούτων ἐπεδείκνυε μεγάλας ἀτελείας. Διότι ἐπικοινωνία ἀεροσκαφῶν μεταξύ τῶν καί ἐξωτερικοῦ ἀεροδρομίου.

Περί 3/4 ἀεροσκαφῶν τῆς Μοίρας ἦσαν ἐξοπλισμένα δι' ἀσυρμάτου, ἡ ὁποία ὅμως κατέστη ἐξόδαυτος λόγῳ τῆς μεγάλης ἀντιστάσεως των. Ἐπίσης ἐπίσης ἀεροσκαφῶν ἐπιφέρει ὀπτικῆς ἐπικοινωνίας μεταξύ.

Κατά τήν ἀφιξίν των εἰς τήν Μοίρα ὑπέστησαν ἐξ ἀεροσκάφους Μοίρας ἐξοπλισμοῦ τῶν ὡς ἄνω ἐν μέσῳ. Ἐπίσης τά ἀεροσκάφη ἐξ τά ὁποῖα μεταβιβάσθησαν ἡ Μοίρα, ὁ ἐρασιτεχνικός ἐξοπλισμός τά ὑπ' ἀριθμόν πολεμικῶν χαρτῶν Μοίρα μέ ἀναλόγους ἐγκαταστάσεις.

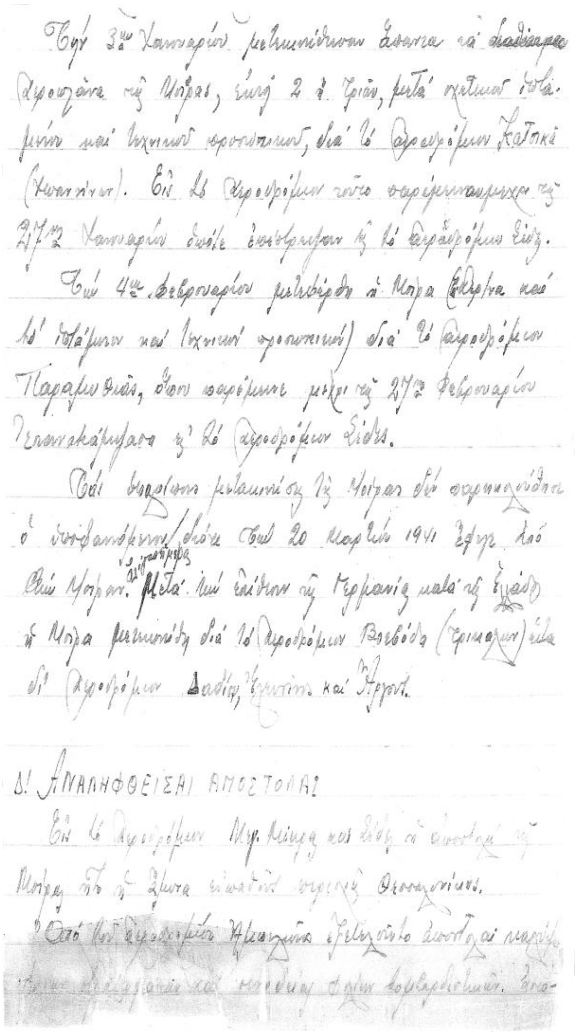
Γ! ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ.

Η Μοίρα κατά τήν ὑπάρξιν τοῦ σταθμοῦ ὑπέστησε ἐξ ἀεροσκάφους Μοίρας. Ἐπί τούτοις ἔχουσι μέχρι τῆς 5ης Μαΐου ἐ.ἔ. [illegible]

À peu près ¾ des avions de l'escadre étaient équipés de radios, mais la communication était difficile car ils ne fonctionnaient pas bien.



ἀρχικὸ, μεταθέσεως εἰς τὸ Ἀστυφύλιον Σύρου.
Ὁ ὑπομνήσεως εἰς Μῆλον, ἑπτὰ (5) ἡμερῶν, μετακινήσεως ἐκ τὸ Ἀστυφύλιον Ἀμαρουσίου τοῦ 7ου τμήματος.
Τοῦ 12ου τμήματος μετακινήσεως καὶ τὸ ἀνάλογον ὑπαλλήλου προσωπικοῦ, ἐκ τὸ Ἀστυφύλιον Ἀμαρουσίου, μετὰ σχετικῆς ἀναφορᾶς ἀρχικοῦ προϊσταμένου.
Τοῦ 6ου τμήματος μετακινήσεως ἀνακλητικὸν πρᾶξιν ἐκ τὸ ἐκτὸς Πειραιῶς, εἰς τὸ ἐντὸς ἔμπιστον μέρος εἰς 20ου τμήματος ἀφῆς τοῦ Ἐπιτάφιου λαϊκοῦ γεμιστοῦ, τὸ Ἀστυφύλιον Πειραιῶς ἀναπληροῦν καὶ τὸ τοῦτο τὸ πρᾶξιν μεταβίβασε εἰς Ἀστυφύλακα καὶ τὸ τοῦτο τὸ πρᾶξιν μεταβίβασε εἰς τὸ ἀρμόδιον εἰς τὸ Ἀστυφύλιον Σύρου εἰς τὸ ἐντὸς μεταβάσης εἰδικῆς ἔκθεσης τὸ ὑπαλλήλου προσωπικοῦ ὃν καὶ τὸ σχετικὸν. Τὸ ὑπάλληλον προσωπικοῦ ἔχουν ἡ Πειραιῶς.



Τὴν 31ην Ἰανουαρίου μετωνομάσθησαν ἀφ' ἑνὸς μὲν διαιρέσεις ἀφ' ἑτέρου δὲ μοῖραι, ἐκ τῶν 2 ἐν τῇ Κρήτῃ, μετὰ σχετικὴν ἐκλογὴν μεταξὺ τῶν ἐπωνυμιῶν, διὰ τὰ ἀεροπόρια Κατσικᾶ (Χανίων). Εἰς τὰ ἀεροπόρια τοῦτο ἐπιχειρησάμενος τὴν 21/2 Ἰανουαρίου ἐνώπιον τῆς τὰ ἐγκαίνια ἔδωσε.

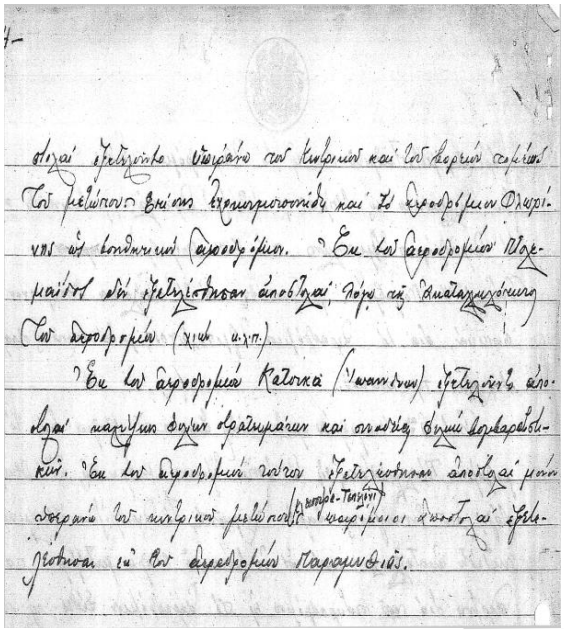
Τὴν 4ην Φεβρουαρίου μετωνόμασε ἡ Μοῖρα Κρήτης καὶ τὰ ὑπ' αὐτὴν καὶ ἰσχυσαν ἀεροπορικὰ διὰ τὰ ἀεροδρόμια Παραλιμνίου, ὅπου ἐπέρασε μέχρι τῆς 27ης Φεβρουαρίου ἐπανακάμψασα τῆς τὰ ἀεροδρόμια ἔδωσε.

Τὰ ἐπιχειρήσεις μετωνομάσθη τῆς Μοῖρας τὸ σχηματισθὲν ἐκ νεοφανῶν μονάδων ἀπὸ τῆς 20 Μαρτίου 1941 ἔτους ὑπὸ τὴν Μοῖραν Δίωξης μετὰ ὑπ' αὐτὴν τῆς Γερμανίας μαχητῆς ἐμοίρας ἡ Μοῖρα μετωνομάσθη διὰ τὰ ἀεροδρόμια Βαλτέτα (Γκαρδόν) ἔδωσε τὰ ἀεροδρόμια Δαβίτη, Ἡρακλείου καὶ Ἄργους.

Δ' ΑΝΑΛΗΦΘΕΙΣΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ

Ἐν τὸ ἀεροδρόμιον Μυρτιᾶς καὶ ἔδωσε τὰ ἐγκαίνια τῆς Μοῖρας δὲ τὰ ἔλαβε ἐνωτικὴν ὑφιστικὴν ὀνομασίαν.

Ἀπὸ τοῦ ἀεροδρομίου Ἀλικιανοῦ ἐβελτιώθη ἀνεστάλη καὶ παρὰ [illegible]



Εἰ ΑΠΩΛΕΙΑΙ καὶ ΕΠΙΣΥΜΒΑΝΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.

Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἀποστολῆς ἀξιωματικὸς τῆς ἀεροπορίας μας ὁ ὑποσημειωθεὶς Γιαννακώστας Κωνστ. ἔπεσεν ἐπὶ τοῦ ἐδάφους.

1. Ἐπὶ Λαμπρόπουλος Κωνστ. ὁπλίτης γραμματεὺς τμήματος πεζικοῦ ἐτραυματίσθη καὶ ἀπεβιβάσθη εἰς Θεσσαλονίκην τὴν 2α Νοεμβρίου 1940 ἐκ τοῦ ἀεροπλάνου του.

2. Ἐπὶ Φίλης Δημήτριος ὁπλίτης γραμματεὺς τοῦ τμήματος πεζικοῦ ἐτραυματίσθη καὶ προσγειώθη ἐν τῷ ἀεροδρομίῳ Ἐδέσσης τὴν 2αν Νοεμβρίου 1940.

3. ὑποσμηνίας Κοτρώνης Κυριάκος ὁπλίτης γραμματεὺς καὶ τραυματίας ἐφθασε ἐν τῷ ἀεροδρομίῳ Παραμυθιᾶς τὸν Φεβρουάριον 1941.

4. Ἐπὶ Μιχόπουλος Ἰωάννης ὁπλίτης γραμματεὺς καὶ τραυματίας προσγειώθη τὸν Φεβρουάριον 1941.

Ἄξιον μνείας διὰ τὸν ἀρίστον τῆς Μοίρας μας ἐπὶ τῇ πράξει, ἣτις ἐστεφανώθη διὰ τοῦ ἀνωτάτου ἀριστείου τῆς Ἑλλάδος τὸν Νοέμβριον τοῦ 1940.

Ἄξιον ἐπίσης μνείας καὶ τὸν ἀρίστον τῆς Μοίρας μας ἐπὶ Γερμανικῶν καταδιωκτικῶν καὶ βομβαρδιστικῶν εἰς τὰς περιοχὰς τῶν Τρικάλων τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ὅτε ἐστεφανώθη διὰ χειρὸς ἐνασκήσεως κατόπιν τοῦ πολέμου καὶ τῶν μαχῶν ἐπὶ τοῦ μετώπου.

Durant la mission, le lieutenant de l'armée de l'air Giannikostas Konstantinos a été assassiné près du mont Morava...

1. Le sergent de section, Lambropoulos Konstantinos blessé, a quitté son avion en parachute et a atterri près de Thessalonique.

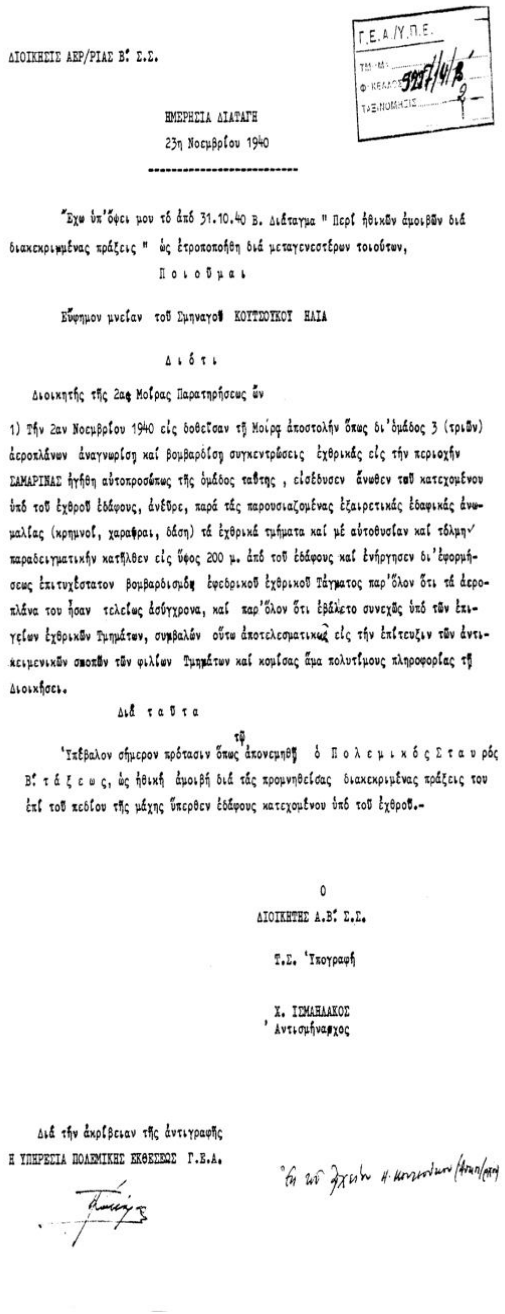
2. Le sergent de section, Filis Dimitrios blessé, a réussi à atterrir en sécurité à l'aéroport Sedes en novembre 1940.

3. Le lieutenant de l'armée de l'air, Kotronis, blessé, a atterri en sécurité à l'aéroport de Paramithia en février 1941.

4. Le lieutenant de l'armée de l'air, Michopoulos Ioannis, blessé, a atterri près du Libochovouton de la région de Kakavia en février 1941....

Signature

Source 14



ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΑΕΡ/ΡΙΑΣ Β΄ Σ.Σ.

Γ.Ε.Α./Υ.Π.Ε.
ΤΜΗΜΑ:
ΦΑΚΕΛΟΣ 5027/4/3
ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΙΣ 2-

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΓΗ
23η Νοεμβρίου 1940

Ἔχω ὑπ'ὄψει μου τό ἀπό 31.10.40 Β. Διάταγμα " Περί ἠθικῶν ἀμοιβῶν διά διακεκριμένας πράξεις " ὡς ἐτροποποιήθη διά μεταγενεστέρων τοιούτων,

Π ο ι ο ύ μ α ι

Ἔψηφον μνείαν τοῦ Σμηναγοῦ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΥ ΗΛΙΑ

Δ ι ό τ ι

Διοικητής τῆς 2ας Μοίρας Παρατηρήσεως ὤν

1) Τήν 2αν Νοεμβρίου 1940 εἰς δοθεῖσαν τῇ Μοίρᾳ ἀποστολήν ὅπως δι'ὁμάδος 3 (τριῶν) ἀεροπλάνων ἀναγνωρίσῃ καί βομβαρδίσῃ συγκεντρώσεις ἐχθρικάς εἰς τήν περιοχήν ΣΑΜΑΡΙΝΑΣ ἠγήθη αὐτοπροσώπως τῆς ὁμάδος ταύτης , εἰσέδυσεν ἄνωθεν τοῦ κατεχομένου ὑπό τοῦ ἐχθροῦ ἐδάφους, ἀνέδρε, παρά τάς παρουσιαζομένας ἐξαιρετικάς ἐδαφικάς ἀνωμαλίας (κρημνοί, χαράφραι, δάση) τά ἐχθρικά τμήματα καί μέ αὐτοθυσίαν καί τόλμην παραδειγματικήν κατῆλθεν εἰς ὕψος 200 μ. ἀπό τοῦ ἐδάφους καί ἐνήργησεν δι'ἐφορμήσεως ἐπιτυχεστάτου βομβαρδισμοῦ ἐφεδρικοῦ ἐχθρικοῦ Πάγματος παρ'ὅλον ὅτι τά ἀεροπλάνα του ἦσαν τελείως ἀσύγχρονα, καί παρ'ὅλον ὅτι ἐβάλλετο συνεχῶς ὑπό τῶν ἐπιγείων ἐχθρικῶν Τμημάτων, συμβαλών οὕτω ἀποτελεσματικῶς εἰς τήν ἐπίτευξιν τῶν ἀντικειμενικῶν σκοπῶν τῶν φιλίων Τμημάτων καί κομίσας ἅμα πολυτίμους πληροφορίας τῇ Διοικήσει.

Διά ταῦτα

Ἰπέβαλον σήμερον πρότασιν ὅπως τῷ ἀπονεμηθῇ ὁ Π ο λ ε μ ι κ ὸ ς Σ τ α υ ρ ὸ ς Β΄ τ ά ξ ε ω ς, ὡς ἠθική ἀμοιβή διά τάς προμνησθείσας διακεκριμένας πράξεις του ἐπί τοῦ πεδίου τῆς μάχης ὑπερθεν ἐδάφους κατεχομένου ὑπό τοῦ ἐχθροῦ.-

Ο
ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ Α.Β΄ Σ.Σ.

Τ.Σ. Ἰκογραφή

Χ. ΙΣΜΑΗΛΑΚΟΣ
Ἀντισμήναρχος

Διά τήν ἀκρίβειαν τῆς ἀντιγραφῆς
Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΣ Γ.Ε.Α.

14) Ordre du jour - Mention honorable du Commandant Ismailakos au Capitaine d'aviation, Koutsoukos sur sa contribution à la région de Samarina (Pinde), le 23/11/40.

Le 2 novembre 1940, l'équipe de trois avions de la 2ème escadre d'observation a reçu un ordre de reconnaissance et de bombardement contre les campements ennemis dans la région de Samarina. Le capitaine d'aviation, Koutsoukos, comme commandant de la 2ème escadre d'observation, a dirigé personnellement l'équipe, a survolé le territoire dominé par l'ennemi, a reconnu les divisions ennemies malgré les anomalies territoriales présentées (gouffres, ravins, forêts) et, avec son sacrifice de soi et une audace exemplaire, a atteint l'altitude de 200 m. Par surprise, il a bombardé avec succès le bataillon de réserve des ennemis, malgré le fait que les avions étaient très anciens et qu'il recevait des tirs des forces de terre ennemies. De cette façon, il a contribué efficacement à l'accomplissement des objectifs des Divisions alliées tout en collectant de précieuses informations pour le Commandement.

Signature

Source 15

Γ.Ε.Α./Υ.Π.Ε.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ

Ἐν Μονάδι 2002 τῇ 5 Νοεμβρίου 1940

Ἡ κάτωθι Ἐπιτροπὴ ἀποτελουμένη ἐκ τοῦ Σμηναγοῦ ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΕΩΡΓ. ὡς Προέδρου καὶ τῶν ἐφ. Ἀρ/νίου ΒΟΛΑΝΗ ΑΝΑΣΤ.καὶ Σμηνίου ΓΑΛΙΑΛΙΟΥ ΝΙΚ. ὡς μελῶν συσταθεῖσα κατόπιν τῆς ἀπὸ 5-11-40 Διαταγῆς Μονάδος 2002 καὶ συνελθοῦσα προέβη εἰς τὴν ἐξακρίβωσιν τῶν ζημιῶν τοῦ ἐμπλακέντος εἰς ἀερομαχίαν ἀεροπλάνου Ε.418 μετ'ἐχθρικῶν ἀεροπλάνων διάταξεως ὁδηγουμένου παρὰ τοῦ Χειριστοῦ Σμηναγοῦ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΥ ΗΛΙΑ καὶ μὲ παρατηρήτην τὸν Ἀβ/γὸν ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΝ ΔΗΜ.

Ἐκ τῆς Ἐξετάσεως προέκυψαν αἱ κάτωθι ζημίαι :

I.- ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ Ε.418

Ὧραι συνολικαί 845,10
" ἀπὸ γεν. ἐπισκευῆς 191,15
Συνολον προσγειώσεων . . . . . 1339.
Προσγειώσεις ἀπὸ γεν. ἐπισκευῆς . . . . . 96.

ΚΙΝΗΤΗΡ ΙΣΠΑΝΟ 500 Νο 410949

Ὧραι συνολικαί 840,05
" ἀπὸ γεν. ἐπισκευῆς 136,55

II. ΖΗΜΙΑΙ

1. 1 Βλῆμα αὐτομάτου πυροβόλου εἰς τὸ κέντρον δεξιοῦ ἱστοῦ
2 σφαῖραι εἰς τὸν λαιμὸν ~~τοῦ~~ ἐμπροσθίας ἀποθήκης βενζίνης
1 " εἰς ἄνω δεξιὸν κάλυμμα κινητῆρος
1 " " τὸν δεξιὸν βραχίονα συστήματος προσγειώσεως
3 " εἰς κάλυμμα ἄξονος τροχῶν
1 " ἀπὸ ἐλαστικοῦ ἐπισώτρου εἰς δεξιὸν τροχὸν
2 " αὐτομάτου πυροβόλου εἰς κάτω δεξιὰν πτέρυγαν
5 " εἰς κάτω δεξιὰ πτέρυγα
6 " εἰς τὰ ἄνω πτέρυγας
3 " αὐτομάτου πυροβόλου εἰς τὸ ἄκρον δεξιὸν κινητοῦ πηδαλίου ὕψους βάθους τεθραυσμένον
1 " εἰς ἀριστερὸν κινητὸν ὕψους - βάθους
8 " εἰς τὴν κάτω ἀριστερὰν πτέρυγαν
2 " εἰς τοὺς δύο βραχίονας ἀριστεροῦ φορέως βομβῶν
1 σφαῖρα εἰς ἀριστερὸν βραχίονα συστήματος προσγειώσεως
1 " εἰς μανόμετρον βενζίνης (πίνακος)
6 " ἐπὶ τοῦ σκάφους
6 " εἰσῆλθον εἰς τὸν κινητῆρα
1 " πυροβόλου εἰς δοκὸν στηρίξεως κάτω δεξιᾶς πτέρυγος
1 " ἀποστραπισθεῖσα ἐπὶ τῆς δεξαμενῆς βενζίνης ἤνοιξεν μικρὰν ὀπὴν

Ὁ κινητὴρ κεκαυμένος μὲ σοβαρὰς βλάβας. Πολλαὶ σφαῖραι ἀποστρατισμέναι μέ ὅλον τὸ ἀεροπλάνον.

Τὸ ἀεροπλάνον καὶ ὁ κινητὴρ δὲν δύνανται νὰ ἐπισκευασθοῦν ἐν τῇ Μονάδι.

Ἐφ'ᾧ συνετάγη τὸ παρὸν εἰς 10πλοῦν καὶ ὑπογράφεται ὡς ἔπεται

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Τ.Ε. Ὑπογραφὴ
Γ. ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ
ΑΝΑΣΤ. ΒΟΛΑΝΗΣ
ΝΙΚ. ΓΑΛΙΑΛΙΟΣ
Ὑπογραφαί

15) Le résultat qui a été donné par la commission des experts après le contrôle de l'avion du pilote.

PROTOCOLE

Après le combat de l'aviateur, capitaine d'aviation, Koutsoukos, et de l'Observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Karakitsos avec des avions de chasse ennemies, le 5/11/40 et après l'ordre de l'unité 2002, une commission a été formée pour évaluer les dégâts de l'avion qui a été impliqué.

Après l'examen de l'avion, les dégâts suivants ont été constatés :

2 balles dans la réserve de carburant

6 balles dans les ailes

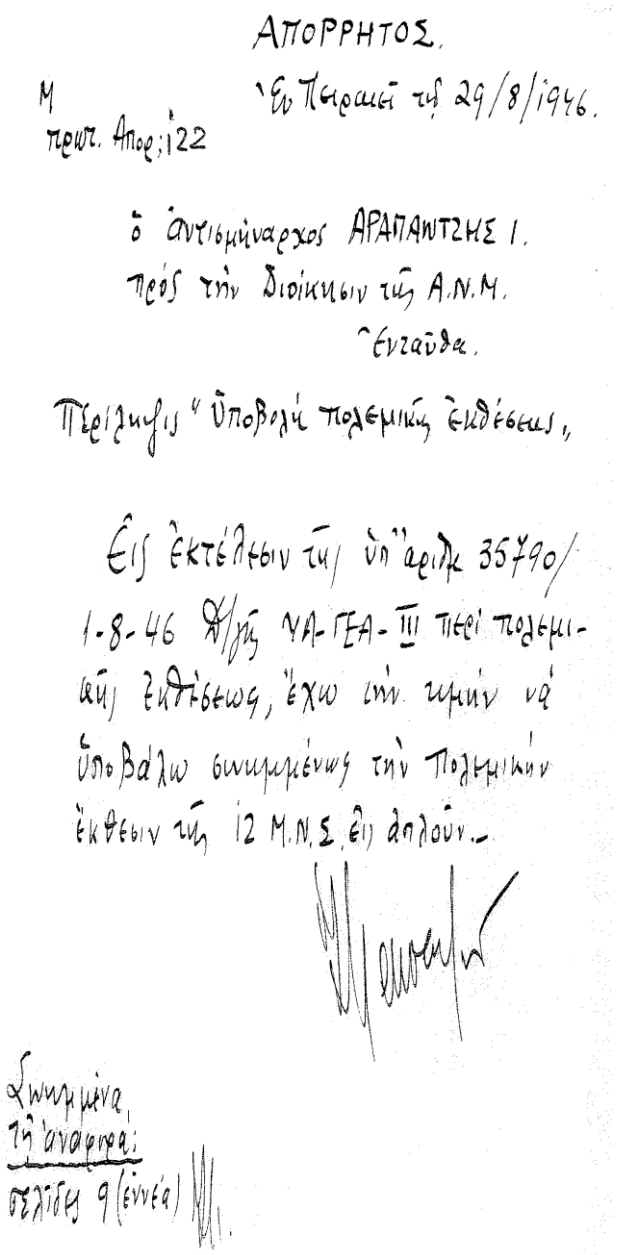
6 balles dans la partie centrale de l'avion
6 balles dans le moteur
1 balle qui a ricoché sur le réservoir de carburant et qui a provoqué un trou.

Le moteur a subi de grands dégâts à cause du feu. Grand nombre de balles ont ricoché sur tout l'avion.

L'avion et le moteur ne peuvent être réparés dans l'établissement de l'unité.

Signature

Source 16



ΑΠΟΡΡΗΤΟΣ.

Μ
πρωτ. Αποφ: 122

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 29/8/1946.

ὁ ἀντιμίναρχος ΑΡΑΠΑΝΤΖΗΣ Ι.
πρὸς τὴν Διοίκησιν τῆς Α.Ν.Μ.
Ἐνταῦθα.

Περίληψις "Ὑποβολὴ πολεμικῆς ἐκθέσεως,

Εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὑπ' ἀριθμ. 35790/
1-8-46 Δ/γῆς ΝΑ-ΓΕΑ-ΙΙΙ περὶ πολεμι-
κῆς ἐκθέσεως, ἔχω τὴν τιμὴν νὰ
ὑποβάλω ὡσυμμένως τὴν πολεμικὴν
ἔκθεσιν τῆς 12 Μ.Ν.Σ. ἐπὶ ἁπλοῦν.-

ὡσυμμένα
τὴν ἀναφοράν:
σελίδες 9 (ἐννέα)

16) Exposé de la 12ème Escadre de Collaboration Navale rédigé par Lieutenant Commandant de l'armée de l'air, Arapantzis Ioannis, le 29/8/46.

Α.Ν.ΜΟΝΑΣ.

Αἰθ.Πρωτ. ΑΠ:123

ΑΠΟΡΡΗΤΟΣ

φ.060/557-Β'

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 30 Αὐγούστου 1946

ΠΕΡΙΛΗΨΙΣ:'' Ὑποβολή πολεμικῆς ἐκθέσεως Ἀντισμηνάρχου Α Ρ Α Π Α Ν Τ Ζ Η. ΙΩΑΝΝΟΥ.- ''

Π Ρ Ο Σ

Τό Ὑπουργεῖον Ἀεροπορίας
Γ.Ε.Α. Γραφεῖον ΙΙΙ

Ἀθήνας

Εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὑπ''ἀριθμ.35790/I-8-46 ὑμετέρας Δ/νῆς " Περί πολεμικῆς ἐκθέσεως ", ἔχω τήν τιμήν νά ὑποβάλω ὑμῖν συνημμένως πολεμικήν ἔκθεσιν τῆς 12ης Μ.Μ.Σ. εἰς ἁπλοῦν,συνταχθεῖσαν ὑπό τοῦ Ἀντισμηνάρχου Α Ρ Α Π Α Ν Τ Ζ Η ΙΩΑΝΝΟΥ,διά τά καθ'ὑμᾶς.-

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
Ἀριθ. Πρωτ. 9.2246
Ἡμερ. 4.9.46
ἐνν. 10

Διοικητής Α.Ν.Μ.

Α Ρ Μ Α Κ Α Σ Π.
Ἀντ/ρχος

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ
τῇ ἀναφορᾷ (10).-

Παρατηρήσεις

(1) Μετετέθησαν εἰς 2002 ἀπό 12-I-41;

(2) Μετετέθη εἰς Μοῖραν BLENHEIM ἀπό

(3) Μετετέθη εἰς Ἀγγλικήν Μοῖραν διάξεως χρησιμοποιηθεὶς ὡς Ἀξιωματικός σύνδεσμος ἀπό Δεκεμβρίου τοῦ 1940.

(4) Σημαιοφόροι Β.Κ. χρησιμοποιηθέντες ὑπό τῆς Μοῖρας ὡς παρατηρηταί

(5) Ὑπαξιωματικοί

(6) Φονευθέντες κατά τήν διάρκειαν τοῦ πολέμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 3 Ἀξιωματικοί - Ἀρχισμηνίαι

Τεχνικοῦ	Ἐπιμελητείας	Ὑγειονομικοῦ
ΜΠΟΥΡΑΣ Ε.	ΠΑΣΧΑΡΑΚΗΣ Γ.	ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ Κ.
ΔΑΦΙΝΓΚΑΣ Ν.		

Οἱ ἀνωτέρω παρέμειναν εἰς τήν Μονάδα μέχρι 27-4-41 πλήν τοῦ Ἰατροῦ ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΥ Κ. ὅστις μετετέθη εἰς ΙΙ.Μ.Ν.Σ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 4 Προσωπικόν

α΄ Σύνολον δυνάμεως προσωπικοῦ κατά τήν ἔναρξιν τῶν ἐπιχειρησεων περίπου 190 ἄνδρες

β΄ Μεταβολαί ἐγένοντο προφανῶς, ἐπειδή ὅμως δέν ὑπάρχουσι τά ἀρχεῖα τῆς Μοῖρας δέν εἶναι δυνατόν νά καθαρισθῶσιν ἐπακριβῶς αἱ γενόμεναι μεταβολαί προσωπικοῦ

Πάντως ἡ Μοῖρα τήν 12-I-41 καθ'ἣν παρέδωσα τήν Διοίκησιν παρουσίαζε τήν ἰδίαν δύναμιν περίπου ἣν κατά τήν ἔναρξιν τῶν ἐπιχειρήσεων εἶχε

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 5 Ἐπάρκεια Προσωπικοῦ

α΄ Τό προσωπικόν ἐδάφους πασῶν τῶν εἰδικοτήτων ἀντεπεκρίνετο ἐπαρκῶς εἰς τάς αἰτουμένας ἀποστολάς ὑπό τῶν Ἀεροσκαφῶν τῆς 12 Μ.Μ.Σ.

β΄ Τό ἱπτάμενον προσωπικόν ἀντεπεκρίθη εἰς τάς αἰτηθεῖσας ἀποστολάς μή φεισθέν σωματικῆς καί πνευματικῆς κοπώσεως.

Le personnel aérien a répondu à chaque mission sans aucune fatigue physique ou morale.

Ἡ σύνθεσις τῶν ἱπταμένων ὡς ἀνωτέρω εἰς τὸ 2 κεφάλαιον ἦτο ἐνεπειρικὴς διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν 9 Ἀεροσκαφῶν συνεχῶς ἐν ἐνεργείᾳ εὑρισκομένων, ἐκ πληρώματος τριῶν ἱπταμένων ἑκάστου.

Ὁ διαταχθεὶς ὄγκος ἐργασίας εἰς τὸν ἀέρα καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν πολυώρων ἐξόδων (5-6- ὥραι παραμονῆς εἰς τὸν ἀέρα κατ'ἔκάστην ἔξοδον) καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν καθ'ἡμέραν αἰτουμένων κολλίων ἐξόδων, κατεπόνησε τὸ ἱπτάμενον προσωπικόν, διότι ἡ Μοῖρα δὲν διέθετε ἐφεδρικὰ πληρώματα πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν συνεχῶς ἱπταμένων πληρωμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 6 Ἐκπαίδευσις Προσωπικοῦ:

α'. Γενικῶς ὁ βαθμὸς ἐκπαιδεύσεως προσωπικοῦ ἐδάφους ἦτο ἱκανοποιητικῶς

β'.- Προσωπικὸν ἀέρος

1. Οἱ παρατηρηταὶ τῆς Μοίρας, ἐκ τῶν διατεθέντων σημαιοφόρων τοῦ Β.Ν., ἐξεπαιδεύθησαν ἐν τῇ Μοίρᾳ συστηματικῶς καὶ εἰς τοιοῦτον βαθμὸν ὥστε ἕνα μῆνα μετὰ τὴν ἔναρξιν τῶν ἐπιχειρήσεων, ἐξετέλεσαν ὑπευθύνως ἀποστολὰς παρατηρητοῦ.

2. Οἱ Α/Τ καὶ Π/Λ ἀέρος ἄρτι ἀποφοιτίσαντες τῆς Σ.Τ.Α. (τμῆμα ραδιοτηλεγραφιτῶν) εἶχον ἀνάγκην ἐκπαιδεύσεως.

Οὕτω κατηρτίσθη κέντρον ἐκπαιδεύσεως Α/Τ καὶ Π/Λ ἐν τῇ Μοίρᾳ ὑπὸ τὴν ἡγεσίαν τοῦ τότε ἐφέδρου σμηναγοῦ ΠΛΑΤΣΗ Κ. τυγχάνοντος πτυχιούχου Σ., μὲ κατεύθυνσιν, τὴν ἐκμάθησιν τῶν χρησιμοποιουμένων Κωδίκων ὑπὸ τοῦ Β.Ν. μεθ'οὗ συνεργάζετο ἡ Μοῖρα.

3. Οἱ τότε ἔφεδροι σμηναγοὶ ΠΛΑΤΣΗΣ Κ. καὶ ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ Χ. διετέθησαν ὡς χειρισταὶ ἐπὶ τοῦ Ἀεροσκάφους DORNIER DO 22

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 7 Ἀπόδοσις Προσωπικοῦ ἐδάφους

Ὡς ἐν κεφαλαίῳ 5 παράγρ. α'

Γενικῶς ἡ ἀπόδοσις προσωπικοῦ ἐδάφους ὑπῆρξε ἱκανοποιητικοτάτη.

L'importance du travail dans les airs, les sorties pendant des heures (5-6 heures dans les airs à chaque sortie) et les nombreux frais quotidiens ont épuisé le personnel aérien, car l'Escadre ne disposait pas d'équipage de réserve afin d'effectuer des remplacements.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε' Απόσπασμα Ίππου Ένων

α'. Οἱ ἐν τῷ κεφαλαίῳ 2 ἱπτάμενοι ἀντεπεξῆλθησαν πλήρως εἰς τὰς ὑπό τῆς Ι2 Μ.Ν.Σ. ἀναληφθείσας ἀποστολάς

β'. Ἐλλείψει ἡμερολογίου πτήσεων δέν εἶναι δυνατόν νά καθορισθῶσιν ἐπακριβῶς αἱ ὧραι πτήσεως ἑκάστου

γ'. Ἡ Ι2 Μ.Ν.Σ. ἐπραγματοποίησε κατά τήν πρώτην περίοδον τοῦ πολέμου (28-ΙΟ-40-ἕως Ι4-Ι-4Ι)ὑπέρ τάς χιλίας ὥρας πτήσεων, αἵτινες δέον νά κατανεμηθῶσιν εἰς τά πληρώματα ἅτινα ἡ Μοῖρα διέθεται

Ἤτοι διά τό ἀνωτέρω χρονικόν διάστημα ὑπολογίζονται δι'ἕκαστον ἱπτάμενον τῆς Μοῖρας ὑπέρ τάς ἑκατόν ὥρας πτήσεως, ἐπομένως δι'ἕκαστον περί τάς εἴκοσι πολεμικάς ἀποστολάς.

δ'. Ἀτυχήματα: Οὐδέν.

ε'. Ἀναγκαστικαί προσθαλασσώσεις

1. Εἰς Λιμένα	ΣΥΡΟΥ	λόγω δυσμενεστάτων ἀτμοσφαιρικῶν συνθηκῶν μή ἐπιτρεπόντων τήν ἐπάνοδον εἰς τήν Βάσιν.
2. Εἰς Ὅρμον	ΚΑΡΥΣΤΟΥ	
3. -"- -"-	ΣΚΥΡΟΥ	
4. Βλ.νήσου	ΜΗΛΟΥ	λόγω βλάβης κινητῆρος(θραῦσις ὑπερ συμπιεστοῦ.

Κατά τάς ἀνωτέρω ἀναγκαστικάς προσθαλασσώσεις οὐδεμία ζημία τοῦ ὑλικοῦ ἐπροξενήθη.

στ.'Επιτυχίαι τῆς Μοίρας κατά τοῦ ἐχθροῦ

1. Ἅπασαι αἱ ὑπό τῶν Ἀεροσκαφῶν τῆς Ι2 Μ.Ν.Σ. συνοδευθεῖσαι νηοπομπαί κατέπλευσαν ἀνέπαφοι εἰς τούς Λιμένας προορισμοῦ των, ἐπιτυγχάνουσα οὕτω ἡ Μοῖρα τήν ἀσφαλῆ μεταφοράν προσωπικοῦ, ὑλικοῦ καί ἐφοδίων ἀναγκαιούντων διά τήν κατά ξηράν ἐπιτυχίαν τοῦ ἀγῶνος.

2. Ὁμοίως ἐκτελεσθεῖσαι ἐπιτυχῶς ἀνθυποβρυχιακαί ἔρευναι ἐξουδετέρωσαν πᾶσαν τυχόν προσχεδιασμένην ἐνέργειαν τοῦ ἐχθροῦ ἐπί τῆς περιοχῆς Κοτίου Αἰγαίου καί Κρητικοῦ Πελάγους.

3. Ἀνευρέθησαν καί καθορίσθησαν διά στίγματος θέσεις ναρκοπεδίων ἐν τῇ περιοχῇ δράσεως τῆς Ι2 Μ.Ν.Σ.

Σελὶς 5

ΠΡΑΞΙΣ 9 Ἱπτάμενον ὅλμον

I. α' Περιγραφὴ Σκάφους.

Τὸ ἱπτάμενον ὅλμον τῆς Μοῖρας ἀπετελεῖτο ἐκ 12 Ἀεροσκαφῶν τύπου DORNIER DO 22 Ὑδροπλάνων μονοκινητηρίων τριθεσίων μονοπλάνων ὑψηλοπτερύγων, μετὰ δύο πλωτήρων, τριφύλλου μεταλλικῆς ἕλικος σταθεροῦ βήματος.

β' Περιγραφὴ Κινητῆρος

Κινητῆρες ὑδρόψυκτοι HISPANO V 12 V 2I 9IO HP μέθ' ὑπέρ συμπιεστοῦ καὶ εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀποκαταστάσεως (3300 μ.) 980 HP.

Ταχύτης 200 χ.μ./ωρ. στροφαὶ 1800 κανονικὴ ταχύτης πτήσεως
-"- 240 -"- -"- 2200 μεγίστη ἄνευ ὑπερσυμπιεστοῦ.
-"- 260 -"- -"- 2400 μεγίστη μετὰ ὑπέρσυμπιεστοῦ.

γ' Ὀροφὴ Ἀεροσκάφους 7000 μ.

2. α' Ὁπλισμὸς ἓν πολυβόλον χειριστοῦ βάλον μέσω συγχρονιστικοῦ μηχανήματος KONSTANTINESKO.

2 πολυβόλα παρατηρητοῦ ἀνεξαρτήτου δράσεως ἕκαστον.

β' Βόμβαι ἐγγκαιροληγεῖς μετὰ πυροσωλῆνος οὐρᾶς.

Δυνατότης φόρτου βομβῶν.

α' Μία βόμβα 500 Lb. } δυνατὸς συνδυασμὸς φόρτου,
ἢ 2 βόμβαι 250 -"- } ἐπάρκεια φορέων.
ἢ 4 -"- 100-"-.

3. Ἀντίς δράσεως καὶ ἐνεργείας 500-600χμ. ἀναλόγως χρήσεως στροφῶν κινητῆρος

4. Ἐκ τῆς δυνάμεως τῶν Ἀεροσκαφῶν τῆς Μοῖρας διετάχθη ἡ μετατροπὴ εἰς ἀεροπλάνα 9 ὑδροπλάνων περὶ τὰ μέσα τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου τοῦ 1940.

Ἡ ἐργασία τῆς μετατροπῆς ἀνατεθεῖσα εἰς παράρτημα Κ.Ε.Α. Ἐλευσῖνος ἐπερατώθη περὶ τὰ τέλη Ἰανουαρίου 1941.

Ταῦτα ἀπεσπάσθησαν εἰς τὴν Κυνάδα 2002 πρὸς ἐνίσχυσιν

ταύτης ὑπ' ὄψιν τὴν ἀποστολὴν νυκτερινοῦ βομβαρδισμοῦ καὶ παρατηρήσεις

Τὸ ἐπιτευχθὲν ὑλικὸν ἀπέδωσε ἱκανοποιητικότατα λόγω ἀφ' ἑνὸς τῆς ἐξαιρετικῆς ἀποδόσεως τῶν κινητήρων καὶ τῆς καλῆς κατασκευῆς τῶν σκαφῶν ἀ'φ' ἑτέρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΟ Μεταφορικὰ μέσα.

α'. Διετέθησαν ἓν φορτηγὸν αὐτοκίνητον τριῶν τόννων καὶ
ἓν ἐπιβατικὸν -"- τεσσάρων θέσεων

β'. Πλωτὰ μέσα. Διετέθησαν δύο βενζινοκίνητοι ὄκατοι
δύο τετράκωπεοι μεθ' ἑξωλεμβίων κινητ.
μία λέμβος ὀκτάκωπος
δύο τετράκωπεοι
ἓν φαλαινέλιον-εἴς πάκτων

Τὰ μεταφορικὰ καὶ πλωτὰ μέσα ἦσαν ἐπαρκῆ λόγω τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν χρησιμοποιήσεως τῆς Μοίρας.

Οὐδεμία μεταβολὴ ἐγένετο ἐπὶ τῶν πλωτῶν καὶ μεταφορικῶν μέσων κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἡ ἀπόδοσις τῶν μέσων ἱκανοποιητικοτάτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ-Ι2-Ι3-Ι4 Κατάστασις, ἐπάρκεια ὑλικοῦ.

Υ Λ Ι Κ Ο Ν	ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ	ΕΠΑΡΚΕΙΑ
Ἐπιμελητείας-Στρατωνισμοῦ.	Καλή	Ἐπαρκές
Ἐπιστασίας Συνεννοήσεως	-"-	-"-
-"- Ὁπλισμοῦ	-"-	-"-
-"- Ἀεροναυτιλίας	-"-	-"-
-"- Φωτογραφίας	-"-	-"-
-"- Μετεωρολογίας	-"-	-"-
-"- Ἀλεξιπτώτων	-"-	-"-
Ὑγειονομικὸν	-"-	-"-
Χημικοῦ Πολέμου	-"-	-"-

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι5 Ἔκθεσις.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΣ. ἀπὸ Υ.Ν.-Α.Δ.Α.Ν. (Ἄνωτ.Δ/σις.Αερ/ίας Ναυτ.)

Σελίς 7

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ Ἀνεξάρτητος

ΤΑΚΤΙΚΩΣ Ἀπόλ.Σ. (Ἀρχηγός Στόλου)

Καθ'ὅλη τήν διάρκειαν τῶν ἐπιχειρήσεων ἡ κρυπτογραφική κλῆσις τῆς Μοίρας ἦτο Ν.Ε.852

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι6 Μετακινήσεις

Θαλασσοδρόμιον μόνιμον: Μυχός κολπίσκου Καματερού Σαλαμῖνος.

Θαλασσοδρόμια ἐργασίας χρησιμοποιηθέντα ὑπό Κλιμακίου τῆς Μοίρας.

1.Σούδα Κρήτης

2.Ὅρμου Μήλου

3.Μούδρου Λήμνου

4.Πέρας Μητιλήνης

Εἰς τά ἀνωτέρω θαλασσοδρόμια ἐργασίας εἶχεν ἀποσπασθεῖ τό ἀνάλογον τεχνικόν προσωπικόν καί ἀρμενισταί διά τόν ἀνεφοδιασμόν εἰς καύσιμα,βόμβας, διά τήν τεχνικήν ἐπέμβασιν μικροεπισκευῶν καί ἐπιθεωρήσεων καί διά τήν ἀσφαλῆ ἀγκυροβολίαν τῶν ὑδροπλάνων, τῶν κλιμακίων τῆς Μοίρας.

Τά χρονικά ὅρια παραμονῆς τῶν κλιμακίων εἰς τά θαλασσοδρόμια ἐργασίας ἐξηρτῶντο ἐκ τῶν ἀναγκῶν χρησιμοποιήσεως ὑπό τοῦ Α.Σ. πρός κάλυψιν συνοδείας προκεχωρημένων νηοπομπῶν.

Ἀπό τῆς πλευρᾶς τῆς χρησιμοποιήσεως τῶν διαφόρων θαλασσοδρομιῶν εἶναι γνωστόν ὅτι οἱοσδήποτε κολπίσκος προφυλασσόμενος ἀπό τούς ἰσχυρούς πνέοντας ἀνέμους δύναται νά χρησιμοποιηθῇ ὑπό ὑδροπλάνων ἀφοῦ ληφθοῦν τά ἀπαραίτητα μέτρα ἐφοδιασμοῦ,ἀγκυροβολίας καί τεχνικῆς ἐπιβλέψεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι7 Ἔργον τῆς Μοίρας.

Ἀνατεθεῖσαι Ἀποστολαί	Ἐκτελεσθεῖσαι Ἀποστολαί
Ἀνθυποβ/καί Συνδεῖαι Νηοπομπῶν.	Ἀνθυποβ/καί Συνοδ. Νηοπομπῶν

2. Ἀνεύρεσις/καί ἔρευναι - Ἀνεύρεσις/καί ἔρευναι

3. -"- περιπολίαι -"- περιπολίαι

4. Ἔρευναι δι' ἐχθρικά πλοῖα ἐπιφανείας Ἔρευναι δι' ἐχθρικά πλοῖα ἐπιφανείας

5. Ἔρευναι διά πεδία ναρκῶν Ἔρευναι διά πεδία ναρκῶν

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 18 Ἐχθρική Ἀντίδρασις.

α'. Ἀπό Ἀεροπορίαν διώξεως: Οὐδέν

β'. Ἀπό Ἀεροπορίαν βομβαρδισμοῦ: Κατά τάς πρώτας ἡμέρας τῆς κηρύξεως τοῦ Ἑλληνοϊταλικοῦ πολέμου ἡ Μοῖρα ὑπέστη βομβαρδισμόν ἡμέρας ἀπό σμῆνος Ἀεροπορίας βομβαρδισμοῦ (Σμῆνος 5 Ἀεροπλάνα τύπου SAVOIA MARQUETI) εἰς δύο ἀλλεπαλλήλα κύματα.

γ'. Ἀποτελέσματα βομβαρδισμοῦ: Οὐδεμία βλάβη ἐπί τῶν ἐγκαταστάσεων καί ὑλικοῦ.

γ'. Ἀπό Ἀντιαεροπορικόν πυροβολικόν: Οὐδέν

δ'. Ἀπό ἐπιγείων καί θαλασσίων δυνάμεων: Οὐδέν

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 19 Προξενηθεῖσαι ζημίαι εἰς τόν ἐχθρόν.

Ἐπετεύχθη ἡ ἐξουδετέρωσις τῶν Ναυτικῶν καί Ἀεροπορικῶν δυνάμεων τοῦ ἐχθροῦ, μή ἐπιφέροντος οὕτω οὐδεμίαν ὑλικήν ἤ ἠθικήν ζημίαν εἰς τάς ὑφ' ἡμῶν προστατευομένας Ναυτικάς Δυνάμεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 20 Ἠθικαί Ἀμοιβαί

Δέν διεβιβάσθη ἐγκαίρως εἰς Μοῖραν ἡ διαταγή ὑποβολῆς προτάσεων δι' ἠθικάς ἀμοιβάς καί ὡς ἐκ τούτου ἡ Μοῖρα κατά τό διάστημα τῆς Διοικησεώς μου μέχρι 12-I-41 δέν ὑπέβαλεν οὐδεμίαν πρότασιν.-

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 21 Ἀντίγραφα

Ἡ παροῦσα ἔκθεσις συνετάγη ὡς ἐπί τό πλεῖστον ἐκ μνήμης καί ἐξ ἀτομικῶν στοιχείων ἃ εἶχον ὑποβάλει τῷ Γενικῷ Διευθυντῇ Ἀεροπορίας, διά τῆς ὑπό στοιχεῖα Δ.Υ/ΙΟ-Ι-42.

ἀναφορᾶς μου. (Περίοδος Γερμανικῆς Κατοχῆς)

Ἀγνοῶ τὴν τύχην τοῦ ἀδικαιολογήτως ἀπολεσθέντος ἀρχείου τῆς Μοίρας,πιθανῶς ἐγκαταλειφθέντος,μετὰ τὴν Γερμανικὴν εἰσβολήν

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 22 ΓΕΝΙΚΟΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ἡ 12 Μ.Ν.Σ. ἠπαχθεῖσα ὑπὸ τὰς διαταγὰς τοῦ Α.Σ. ἅμα τῇ ἐνάρξει τοῦ Ἑλληνοϊταλικοῦ πολέμου ἔδρασεν ἐν συντονισμῷ μετὰ μονάδων τοῦ Β.Ν.

Μὴ φεισθεῖσα μόχθων καὶ ἀντιξόων ἀτμοσφαιρικῶν συνθηκῶν, ἀντεπεξῆλθε πλήρως εἰς ἁπάσας τὰς ὑπερβολικὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Α.Σ.-

Διὰ διαφόρων συνδυασμῶν δράσεως ἐκ προκεχωρημένων θαλασσοδρομίων ἐργασίας καὶ ἐπωφελεσθεῖσα τῆς ἐπὶ ἐξάωρον δυνατότητος παραμονῆς τῶν Ἀεροσκαφῶν της εἰς τὸν Ἀέρα,ἀπροσκόπτως ἔφερεν εἰς πέρας ἐπιτυχῶς ἁπάσας τὰς ἀναληφθεῖσας ἀποστολάς.

Εἰς μεμονωμένας ἐπιχειρήσεις, τὰ πληρώματά της,ἐπέδειξαν ἀξιέπαινον πρωτοβουλίαν,ἀποσπάσαντα κατ'ἐπανάληψιν τὴν εὐαρέσκειαν τῶν προϊσταμένων αὐτῶν.

Ἡ ἀπόδοσις τῆς 12 Μ.Ν.Σ. ὑπερέβη πᾶν ὅριον προσδοκίας.

Ἡ ἐπὶ Ἀεροσκαφῶν ἀπόδοσις ἐκυμαίνετο ἡμέραν καθ'ἡμέραν περὶ τὰ 80-90 %,ἡ δὲ ἀπόδοσις τῶν ἐν ἐνεργείᾳ Ἀεροσκαφῶν ἀνήρχετο περὶ τὰ 85-90 %.

Ἅπασαι αἱ ἐπιστασίαι καὶ τμήματα ἀπέδωσαν ἱκανοποιητικῶς καὶ γενικῶς ἡ ἀπόδοσις τῆς Μοίρας ὑπερέβη τὴν προβλεπομένην χάρις εἰς τὴν ἀδάμαστον προσπάθειαν, ἐν ὑγιεῖ πνεύματι,ὁλοκλήρου τοῦ προσωπικοῦ της.-

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 25 Αὐγούστου 1946

Ἀντισμήναρχος

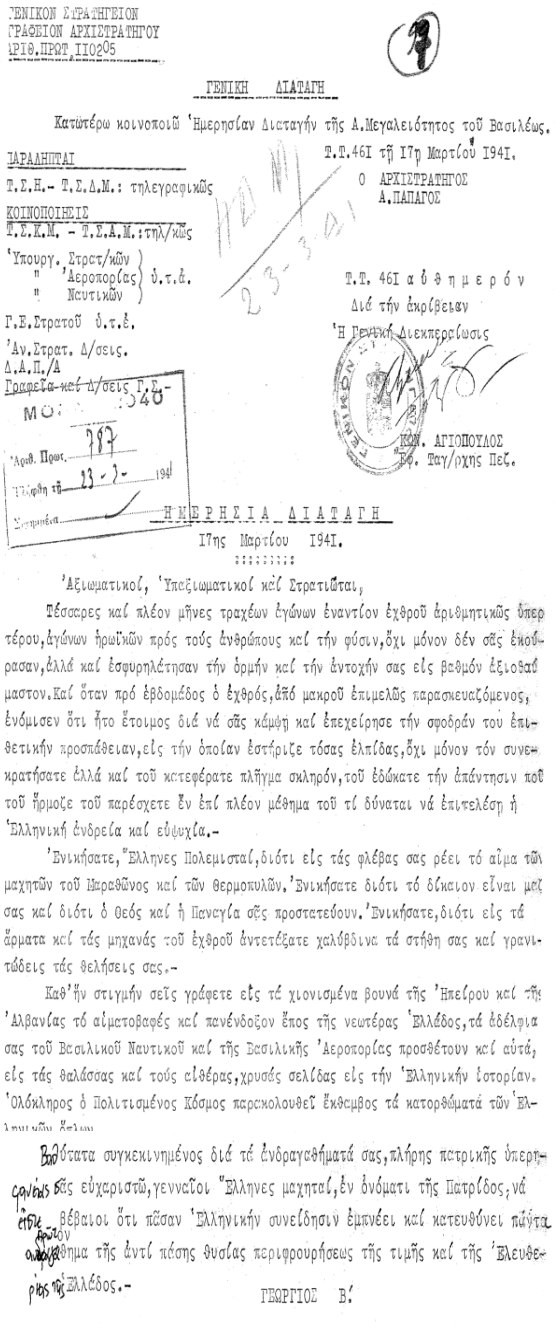
L'escadre accomplissait toujours toutes les missions grâce à l'aide des stations navales et de sa présence pendant 6 heures ininterrompues dans les airs...

L'efficacité de la 12ème Escadre de Collaboration Navale a dépassé toutes les attentes...

...efficacité qui a dépassé ce qui avait été prévu grâce à l'effort indomptable de tout le personnel.

Signature

Source 17



ΓΕΝΙΚΟΝ ΣΤΡΑΤΗΓΕΙΟΝ
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΑΡΧΙΣΤΡΑΤΗΓΟΥ
ΑΡΙΘ.ΠΡΩΤ. 110205

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΓΗ

Κατώτερω κοινοποιῶ Ἡμερησίαν Διαταγήν τῆς Α.Μεγαλειότητος τοῦ Βασιλέως.

ΔΙΑΔΗΜΑΙ

Τ.Τ.461 τῆ 17η Μαρτίου 1941.

Ο ΑΡΧΙΣΤΡΑΤΗΓΟΣ
Α.ΠΑΠΑΓΟΣ

Τ.Σ.Η.- Τ.Σ.Δ.Μ.: τηλεγραφικῶς

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΣ
Τ.Σ.Κ.Μ. - Τ.Σ.Α.Μ.: τηλ/κῶς

Ὑπουργ. Στρατ/κῶν
" Ἀεροπορίας
" Ναυτικῶν
ὑ.τ.ἀ.

Τ.Τ. 461 αὐθημερόν
Διά τήν ἀκρίβειαν
Ἡ Γενική Διεκπεραίωσις

Γ.Ε.Στρατοῦ ὑ.τ.ἐ.
Ἀν.Στρατ. Δ/σεις.
Δ.Α.Π./Α
Γραφεῖα ~~κατ' Δ/σεις Γ.Σ.~~

ΚΩΝ. ΑΓΙΟΠΟΥΛΟΣ
Ὑπ. Ταγ/χης Πεζ.

Ἀριθ. Πρωτ. 348
Ἐγγρ. τῆ 23-3-1941
Σημειώσεις

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΓΗ

17ης Μαρτίου 1941.

Ἀξιωματικοί, Ὑπαξιωματικοί καί Στρατιῶται,

Τέσσαρες καί πλέον μῆνες τραχέων ἀγώνων ἐναντίον ἐχθροῦ ἀριθμητικῶς ὑπερτέρου, ἀγώνων ἡρωϊκῶν πρός τούς ἀνθρώπους καί τήν φύσιν, ὄχι μόνον δέν σᾶς ἐκούρασαν, ἀλλά καί ἐσφυρηλάτησαν τήν ὁρμήν καί τήν ἀντοχήν σας εἰς βαθμόν ἐξιοθαύμαστον. Καί ὅταν πρό ἑβδομάδος ὁ ἐχθρός, ἀπό μακροῦ ἐπιμελῶς παρασκευαζόμενος, ἐνόμισεν ὅτι ἦτο ἕτοιμος διά νά σᾶς κάμψῃ καί ἐπεχείρησε τήν σφοδράν του ἐπιθετικήν προσπάθειαν, εἰς τήν ὁποίαν ἐστήριζε τόσας ἐλπίδας, ὄχι μόνον τόν συνεκρατήσατε ἀλλά καί τοῦ κατεφέρατε πλῆγμα σκληρόν, τοῦ ἐδώκατε τήν ἀπάντησιν ποῦ τοῦ ἤρμοζε τοῦ παρέσχετε ἕν ἐπί πλέον μάθημα τοῦ τί δύναται νά ἐπιτελέσῃ ἡ Ἑλληνική ἀνδρεία καί εὐψυχία.-

Ἐνικήσατε, Ἕλληνες Πολεμισταί, διότι εἰς τάς φλέβας σας ρέει τό αἷμα τῶν μαχητῶν τοῦ Μαραθῶνος καί τῶν Θερμοπυλῶν. Ἐνικήσατε διότι τό δίκαιον εἶναι μέ σας καί διότι ὁ Θεός καί ἡ Παναγία σᾶς προστατεύουν. Ἐνικήσατε, διότι εἰς τά ὅπλα καί τάς μηχανάς τοῦ ἐχθροῦ ἀντετέξατε χαλύβδινα τά στήθη σας καί γρανιτώδεις τάς θελήσεις σας.-

Καθ' ἥν στιγμήν σεῖς γράφετε εἰς τά χιονισμένα βουνά τῆς Ἠπείρου καί τῆς Ἀλβανίας τό αἱματοβαφές καί πανένδοξον ἔπος τῆς νεωτέρας Ἑλλάδος, τά ἀδέλφια σας τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ καί τῆς Βασιλικῆς Ἀεροπορίας προσθέτουν καί αὐτά, εἰς τάς θαλάσσας καί τούς εἰθέρας, χρυσάς σελίδας εἰς τήν Ἑλληνικήν ἱστορίαν. Ὁλόκληρος ὁ Πολιτισμένος Κόσμος παρακολουθεῖ ἔκθαμβος τά κατορθώματά τῶν Ἑλλήνων Ἡρώων.

Βαθύτατα συγκεκινημένος διά τά ἀνδραγαθήματά σας, πλήρης πατρικῆς ὑπερηφανείας σᾶς εὐχαριστῶ, γενναῖοι Ἕλληνες μαχηταί, ἐν ὀνόματι τῆς Πατρίδος, νά εἶστε βέβαιοι ὅτι πᾶσαν Ἑλληνικήν συνείδησιν ἐμπνέει καί κατευθύνει πάντα ἀνώτερον αἴσθημα τῆς ἀντί πάσης θυσίας περιφρουρήσεως τῆς τιμῆς καί τῆς Ἐλευθερίας τῆς Ἑλλάδος.-

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β'

17) Extrait de l'ordre du jour du Roi de la Grèce, George II rédigé le 17.03.41

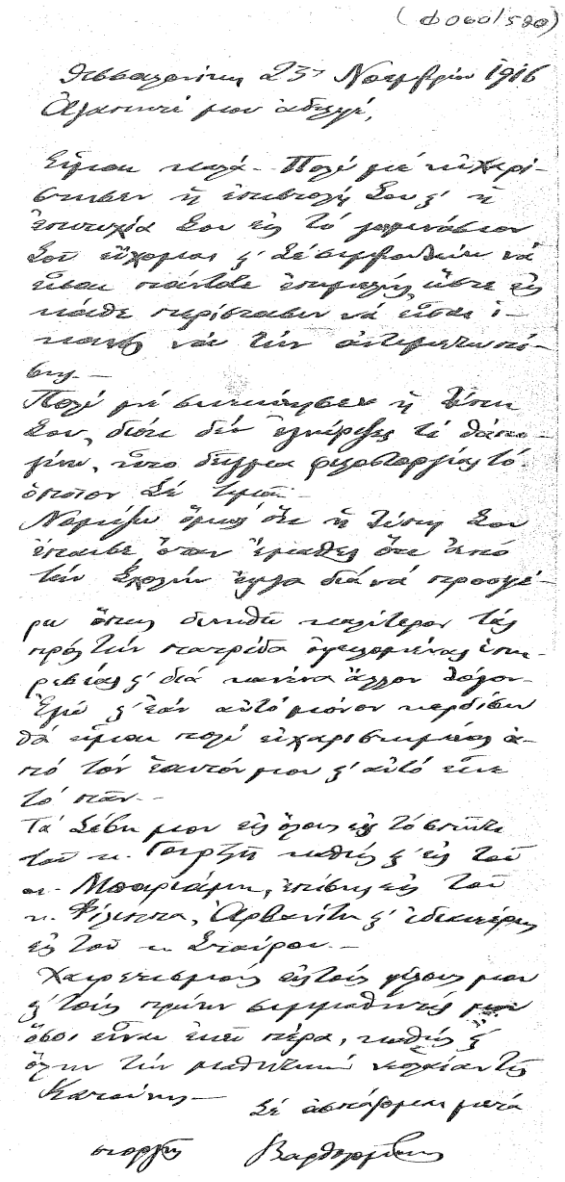
Plus de 4 mois de combats violents contre l'ennemi, plus nombreux, avec des combats héroïques pour les hommes et l'environnement, non seulement, ne vous ont pas fatigués, mais ont forgé votre élan et votre résistance à un niveau remarquable. Et quand l'ennemi, prêt depuis plusieurs semaines, pensait qu'il était disposé à vous affronter et à lancer sa violente attaque, dans laquelle il avait investi tous ses espoirs, non seulement vous l'avez empêché, mais vous lui avez causé de grands dégâts, vous lui avez répondu comme il le fallait, vous lui avez montré de quoi est capable la Vaillance et le Courage grec. Chers Combattants Grecs, vous avez gagné, car dans vos veines coule le sang des combattants de Marathon et des Thermopyles. Vous avez gagné, car la justice est de votre côté et car Dieu et la Vierge Marie vous protègent.

Vous avez gagné car, contre les chars d'assaut et les machines de l'ennemi, vous vous êtes opposés avec une volonté puissante. Chaque fois que vous écriviez sur les montagnes enneigées de l'Épire et de l'Albanie, l'épopée sanglante et glorieuse de la Grèce moderne, vos frères de la Marine Royale et l'Aviation Royale ajoutaient eux aussi, sur la mer et dans les airs, des pages en or, dans l'histoire de la Grèce. Tout le monde civilisé suit stupéfait les exploits des forces grecques.

Ému devant vos faits de guerre, avec une fierté paternelle je vous remercie, chers braves Grecs, au nom de la Patrie et soyez sûrs que toute conscience grecque s'inspire et s'oriente toujours par les faits de guerre de n'importe quel sacrifice réalisé pour la protection de l'honneur et de la Liberté de la Grèce.

Signature

Source 18



(φακ 1590)

Θεσσαλονίκη 23η Νοεμβρίου 1916

Αδελφέ μου ἀγαπητέ,

Εἶμαι καλά. Πολύ μέ πείκρι-
ναν ἡ ἀνησυχία σου γι' αὐ-
τό πού ἔκανα σου ἀλλά τό χαρακτήρα
σου ἄλλοτε καί γι' αὐτό ἤμουν σί-
γουρος πώς θά ἔπρεπε νά εἶσαι ἱ-
κανός νά λύσῃς αὐτό τό ζήτημα.

Πολύ μέ συγκίνησε ἡ ἀγάπη
σου, διότι δέν ἠμπόρεσε τό δάκρυ-
μα, πού ἔτρεξε ἀπό τά μάτια μου
ὅταν τό ἔγραφα.

Παρηγορῶ ὅμως τόν ἑαυτό μου
ἐπειδή ἔτσι ὅπως ἔγραψα ἐπρο-
φύλαξα τήν πατρίδα ἀπό μιᾶς ἐπι-
βλαβοῦς γι' αὐτήν ἄσχημης θέσε-
ως καί ταυτόχρονα ἔκανα τό
χρέος μου ἀπέναντί της.

Τά λόγια μου εἶχαν ἀπ' ὅλους τό σεβασμό
καί τήν ἐκτίμησι τοῦ κ. Γεωργίου πιλότου γ' αὐτό
τόν κ. Μουρικάκη, ἀνθυπ/κό τοῦ
κ. Φίλιππα, Ἀρβανίτη γ' ἐκεῖνον
τοῦ Ζαΐμη κ. Σταύρου.

Χαιρετισμούς ἀπό ὅλους μας
γ' αὐτούς πρώην συμμαθητάς μου
ὅσοι εἶναι ἐκεῖ πέρα, καθώς γ'
ἐμᾶς τούς μαθητευομένους ἀεροπόρους
Καλούτης — Σέ ἀσπάζομαι μέ

ἀγάπη Βαρθολομαῖος

Γράμμα μου εἰς τήν ἔρημον Θάσον

Sublieutenant
Barthelemew Lazaris
English Aerodrom.
Thasos

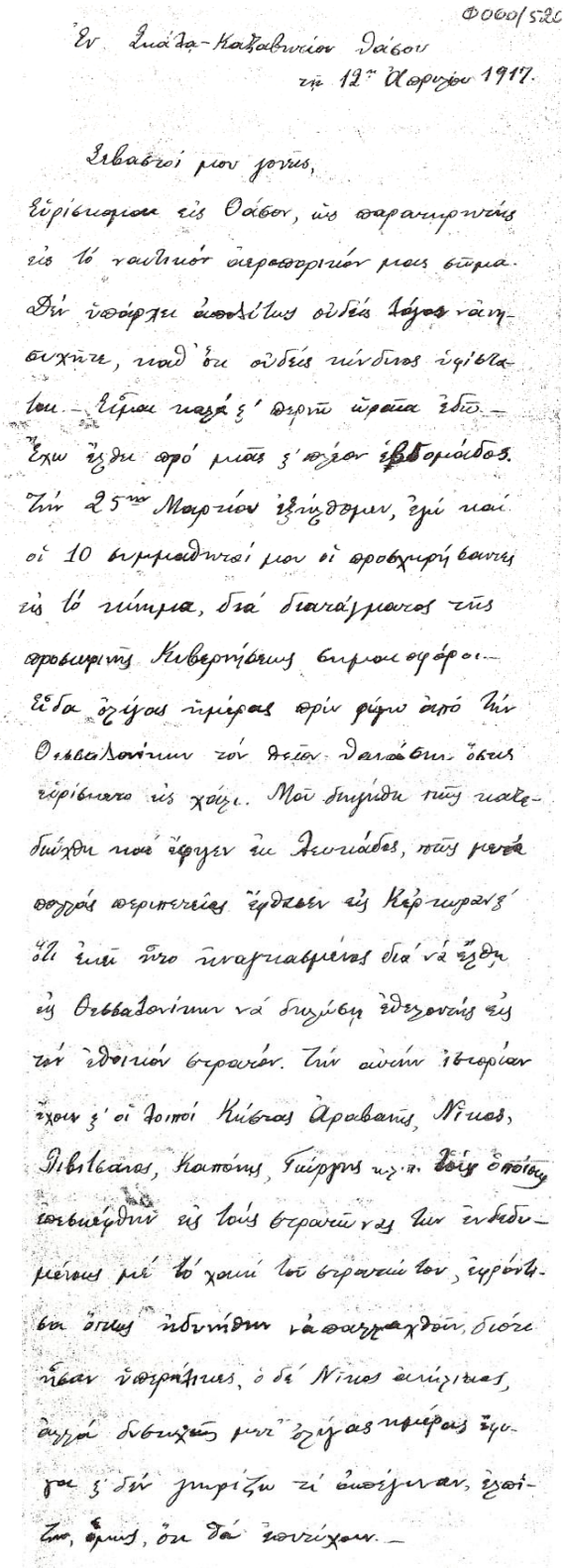
18) Lettre personnelle de l'officier porte-drapeau Lazaris Vartholomeos adressée à son frère le 23 novembre 1916 de Thessalonique.

…Je suis très bien…Comme frère, je te conseille d'être toujours à la hauteur des circonstances…

Ta détresse m'a beaucoup ému, car tu ne savais pas ce que je deviendrais, c'était une preuve d'affection qui t'honore.

Je sais pourtant que cette détresse a disparu quand tu as appris que j'ai quitté l'École pour avoir la possibilité d'offrir le mieux possible mes services dus à la Patrie et pour cette raison seule.
Moi, si je gagne cela, je serai très content et ça, c'est tout pour moi…

Source 19



Φ000/526

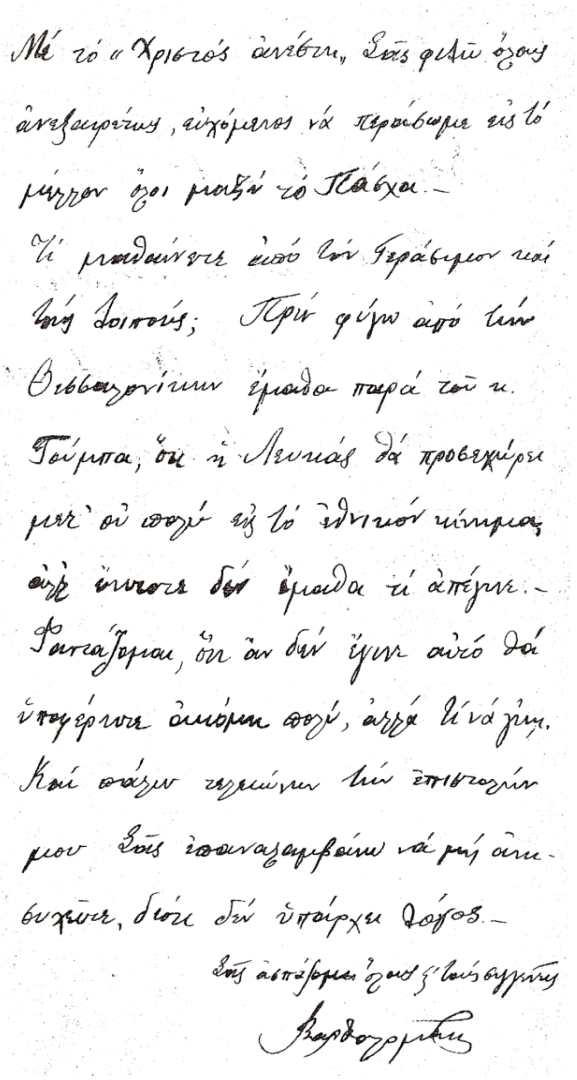
Ἐν Σιάδᾳ-Καζαβιτίου Θάσου
τῇ 12ῃ Ἀπριλίου 1917.

Ἀγαπητοί μου γονεῖς,

Εὑρίσκομαι εἰς Θάσον, ὡς παρατηρητὴς εἰς τὸ ναυτικὸν ἀεροπορικὸν μας σῶμα. Δὲν ὑπάρχει ἀπολύτως οὐδεὶς λόγος ἀνησυχίας, καθ' ὅτι οὐδεὶς κίνδυνος ὑφίσταται. – Εἶμαι καλὰ ἀπὸ ὑγείαν ἐδῶ. – Ἔχω ἤδη φορέσει μίαν ἐβδομάδα. Τὴν 25ην Μαρτίου ἐξήλθομεν, ἐγὼ καὶ οἱ 10 συμμαθηταί μου οἱ προβιβασθέντες εἰς τὸ πύρμα, διὰ διαπλόμενος τῆς προβιβαστικῆς Κυβερνήσεως ὑπολοχαγοί. – Ἐδῶ ὀλίγας ἡμέρας πρὶν φύγω ἀπὸ τὴν Θεσσαλονίκην τὸν θεῖον Δαυάκην ὅπως εἰρίσκεται εἰς χάος. Μοῦ ἔστειλαν τὴν κατεδικάσθη καὶ ἔφυγεν εἰς Ἀγγλίαν, τὸν μετὰ σοβαρὰς ὑπηρεσίας ἔβαλεν εἰς Κέρκυραν ὅτι ἦτο ὑπὸ ἐπαγρύπνησιν διὰ νὰ ἔλθῃ εἰς Θεσσαλονίκην νὰ διχάσῃ ἐθελοντὰς εἰς τὸν ἐθνικὸν στρατόν. Τὴν αὐτὴν ἐπιφύλαξιν ἔχουν καὶ οἱ λοιποὶ Κύριοι Ἀραβαντῆς, Νίκας, Βενιζέλαιος, Καπάκης, Γεώργιος κ.τ.λ. διὰ ὁποίους ἐπιστρέφουν εἰς τοὺς στρατιώτας των ἐπειδὴ μετὰ τὸ χαμὸ τοῦ στρατοῦ των, ἐφοβήθησαν ὅπως ἠδυνήθησαν νὰ ἀποφύγουν διότι ἦταν ἐπαναστάσεως, ὁ δὲ Νίκας ἀπὸ ἀγγλικὰ δυνάμεως μου ὀλίγας ἡμέρας ἔμεναν καὶ δὲν γνωρίζω τί ἀπέγιναν, ἐγκαταλείπω, ὅμως, ὅτι δὲν ἐπανέλθουν. –

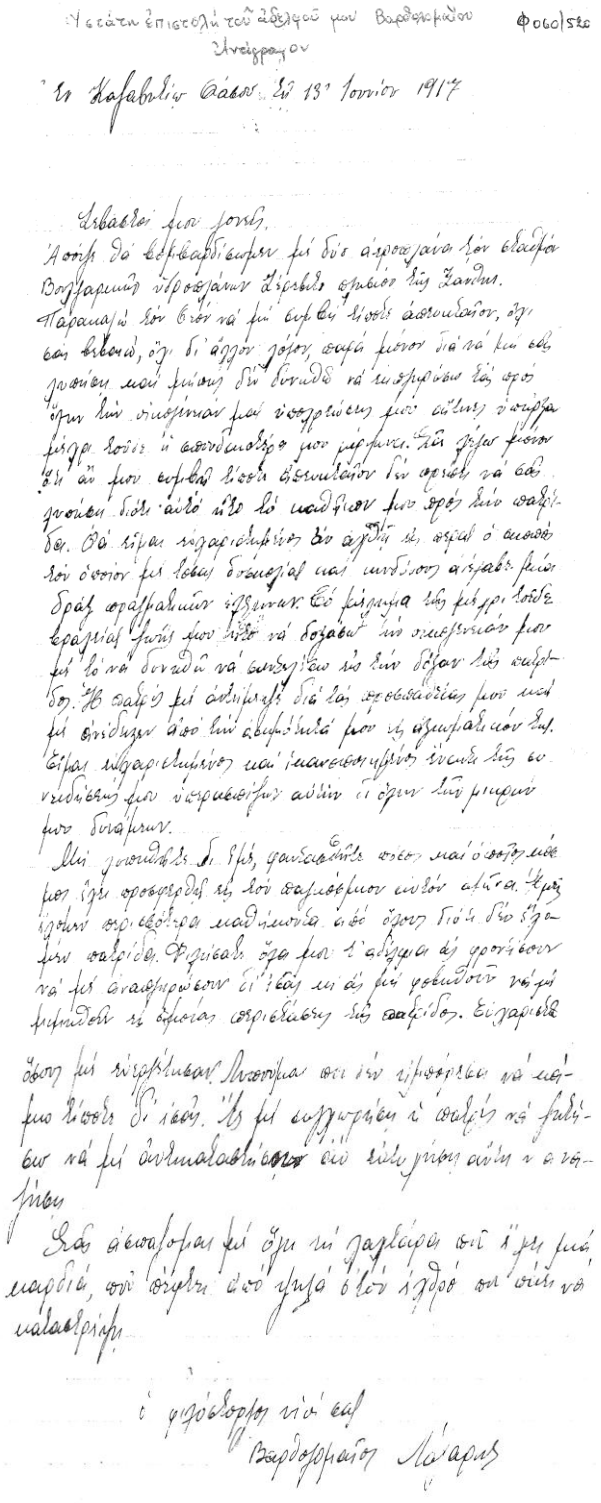
19) Lettre personnelle de l'officier porte-drapeau Lazaris Vartholomeos à ses parents le 12 avril de Kazaviti, Thassos.

…Je suis à Thassos, comme observateur de notre aéronavale. Il n'y a absolument aucune raison de vous inquiéter, car il n'y a aucun danger. Je suis bien, je passe bien ici…



Je vous quitte encore une fois. Je vous répète, ne vous inquiétez pas, il n'y a pas de quoi…

Source 20



Η τελευταία επιστολή του αδελφού μου Βαρθολομαίου Φ060|5ες
Ανέκδοτον

Εν Καζαβίτη Θάσου τη 13η Ιουνίου 1917

Γλυκύτατοι μου γονείς,

Σήμερα θα βομβαρδίσωμεν. Εύχομαι δι' ουδέν κακόν συμβή εις εμέ. Βεβαιούμαι ότι θα εκπληρώσω τα καθήκοντά μου προς την Πατρίδα. Παρακαλώ λοιπόν όπως μη λυπηθήτε υπερβολικώς, διότι εάν συμβή, θα αποθάνω μετά πολλής χαράς διότι θα εκπληρώσω τα καθήκοντά μου προς την Πατρίδα. Δεν έχω πλέον τίποτε άλλο να σας είπω παρά μόνον ότι εάν συμβή τίποτε ανεπιθύμητον δεν πρέπει να λυπηθήτε διότι αυτό είναι το μεγαλείτερον προς όφελος της Πατρίδος. Θα πολεμήσω δι' όλων των δυνάμεών μου, διότι έχω την συνείδησιν ήσυχον. Είμαι πλήρης υγείας και ικανοποιημένος έναντι της συνειδήσεώς μου διότι έπραξα το καθήκον μου προς την Πατρίδα.

Μη γοερίζεσθε δι' εμέ, φαντασθήτε ότι και άλλοι πολλοί μου έχουν προσφερθή εις τον καθαγιασμόν αυτού του ιερού καθήκοντος. Θα πρέπη λοιπόν και ημείς να δώσωμεν το παράδειγμα ότι δεν έχομεν πατρίδα. Θέλω όμως να είσθε βέβαιοι ότι εάν ήτο δυνατόν να αποφύγω τον κίνδυνον, θα το έκαμνα διότι δεν θέλω να λυπήσω κανένα. Αλλά δεν ημπορώ να κάμω τίποτε άλλο παρά μόνον το καθήκον μου.

Σας ευχαριστώ δια όλα τα καλά όσα μου κάμετε. Συγχωρήσατέ με εάν δεν ημπόρεσα να κάμω περισσότερα δι' εσάς. Σας φιλώ όλους εγκαρδίως.

Ο σφόδρα σας υιός και αδελφός
Βαρθολομαίος Λάζαρος

20) Lettre personnelle de l'officier porte-drapeau Lazaris Vartholomeos à ses parents le 13 juin 1917 de Kazaviti à Thassos.
Dernière lettre.

…Aujourd'hui nous allons bombarder…

Je prie Dieu que rien n'arrive de mauvais, je vous assure que c'est seulement pour une seule raison, je sais que ça va vous faire de la peine et que je ne serai pas, dans ce cas, en situation de remplir mes obligations envers ma famille, celles qui constituaient jusqu'à maintenant ma préoccupation prioritaire. Je vous dis seulement que si quelque chose arrive, ne soyez pas tristes car c'était mon devoir envers la Patrie que j'ai accompli.
Je serai satisfait si la mission qu'une poignée de vrais Grecs ont assumée avec tant de difficultés et de risques est menée à bien.
Le grand souci de ma courte vie jusqu'ici a toujours été de rendre ma famille fière de ma contribution à la liberté de la Patrie. Elle, a reconnu mes efforts et m'a nommé officier.

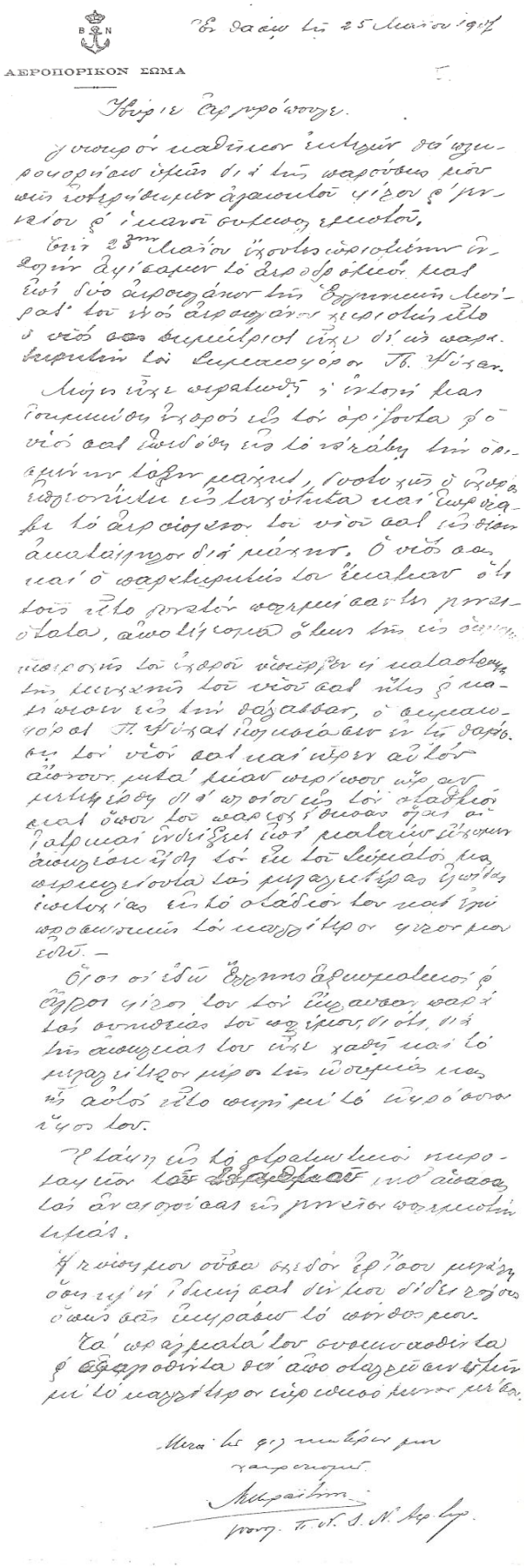
Moi, je la défendrai de toutes mes petites forces, ayant la conscience tranquille. Ne soyez pas tristes pour moi, rappelez-vous combien de monde s'est engagé dans cette lutte mondiale.
Nous, nous devons plus que d'autres lutter car nous n'avons pas de Patrie. Embrassez tous mes frères, qu'ils s'occupent de me remplacer dans la famille et de vous soutenir, qu'ils n'aient pas peur d'agir pareillement dans des circonstances similaires.

Je remercie tous ceux qui m'ont fait du bien. Je regrette si je n'ai rien pu faire de plus pour Vous.

Je vous embrasse de tout cœur, avec un cœur qui tombe sur l'ennemi prêt à l'anéantir.

Signature

Source 21



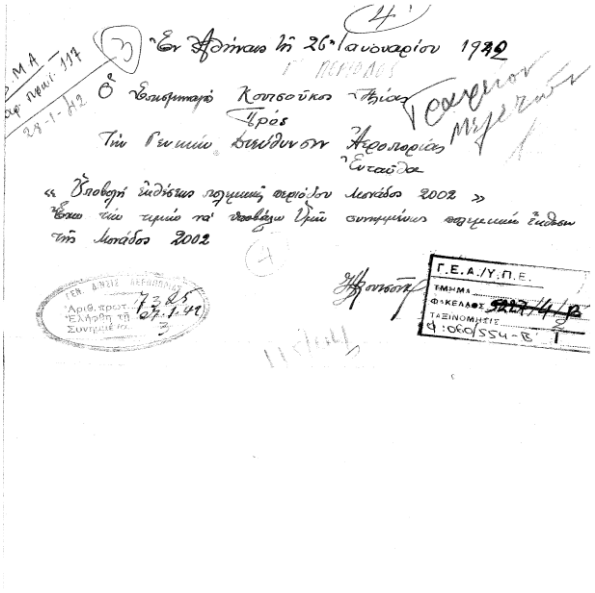
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΝ ΣΩΜΑ

21) Annonce de la mort de l'officier Arguyropoulos dans la lettre qu'Aristidis Moraïtinis a écrite à son père le 25 mai 1917.
« M. Arguyropoulos…

On venait d'arriver au terme de notre mission lorsque l'ennemi est arrivé. Votre fils s'est mis en ordre de bataille mais malheureusement l'ennemi, plus rapide, a réussi à atteindre son avion qui n'était pas en état de combat. Votre fils et son observateur ont fait de leur mieux, luttant contre l'ennemi avec bravoure. Vu que ce dernier a été supérieur au niveau de l'armement, l'avion de votre fils a été anéanti et est tombé dans la mer…

.....on a vu périr un officier qui faisait la gloire de notre service et moi, personnellement, j'ai perdu mon meilleur ami...

Source 22



22) Exposé du Commandant de l'armée de l'air, Koutsoukos Ilias, au Commandement Général de l'Aviation sur l'action de l'unité 20 02 (deuxième escadre d'observation), le 26/1/42.

ΜΟΝΑΣ 2002 (2η Μοίρα Παρατηρήσεως).— Συντάσσεται από μηνιαία δρομολόγια εγγράφων συνεπειών.—

Γ.Ε.Α./Υ.Π.Ε.
ΤΜΗΜΑ:
ΦΑΚΕΛΟΣ 145/11/Δ'
ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΙΣ 2

ΕΚΘΕΣΙΣ

Περιεχόμενα περιόδου διά την όλην Μονάδα.—

I.— Ταυτίων και Διοικητική Εξάρτησις:

—Πρό της έκκρήξεως του πολέμου υπήγετο διά την ΑΒΛ. Άμα τη έκκρήξει του πολέμου έγένετο αυτεξάρτητος μονάς 2002 υπαγομένη υπό το Β' Σ' Σ'!

Από της (αρχίσης της) 31-10-40 υπό τας διαταγάς του Διοικητού Αεροπορίας του Β' Σ.Σ. τηρουμένης τα κάτωθι.

II.— Μεταβάσεις:

Την 11.00 ώραν της 30-10-40 διετάχθη να μεταβή εις την ΑΒΛ. εις Αεροδρόμιον Πετρανά Κοζάνης.

α.— Επιτόπιον πυρομάχων: αναχωρήσαν την 13.30' ώραν της 30-10-40 εις Λαρίσσην αφικνούμενον την 14.30' ώραν εις Πετρανά παρέμειναν και ήρχισαν αμέσως πυρόβολον αναπτερωθέν από της 15.30' ώρας (1η άσκησις) τα' αεροπλάνα του Γ.Σ.Δ.Μ.

β'.— Τροχαίον πυρομάχων:

1.—Προπαρασκευαστικαί αποστάσεις: αναχωρήσαν την 12.00' ώραν της αυτής ήμέρας εν τάξει προφυλακής την πύλιν της αυτής.

2.— Κυρίαι φάλαγγες: ακολουθούσι το έπίπεδον της αυτής και έφθασαν την αυτήν ώραν εις Σιάτιστα.

3.— Βαρεία φάλαγξ: έφθασε την πύλιν της 31ης προς 1ην Νοεμβρίου

4.— Οπισθία αποσταγμα: έφθασε την πρωΐαν της 1ης Νοεμβρίου.

III.— Σύνδεσις της Μοίρας:

α.— Εις Υλικόν:

1.— Αεροσκάφη: Δύνα (10) εκτελεσθείσαι είσιν Μπαρμέ VII. Εξ ών τα 5 (τα δύο αρχικά Σ.426 όμοτε ΕΛΠΑΣ) δεν ηδύναντο να διευθύνουν ακολουθούν χρήσιν κάθετον διασπάσεως. Τα έχοντα υπόπτερα εν αεροσκά-

των ευκαιδιών A.V.R.O χρησιμοποιούμενων υπ' αεροσκαφών συνόλων.

2.- Μεταφορικά μέσα: οχημάτων (15) φορτηγά και δυσκολεία αυτοκίνητα άπαντα εξ επιταγής και επί φρεά

Εξ φωτογραφικών σκοπών, υπ' αυτού συνεργείων, υπ' ιδιωτικού δίκτυα και εξ φάρος τηλεφωνικού δικτύου.-

3.- Κτήνη μέσα μεταφοράς: Τρία (3) αυτόθι σφυρήλατα Μπράουνιγκ. Βραδύτερον τη αυτού τη Μοίρας δικτύου 2 αντιαεροπορικά πυροβόλα των 37.

β.- Εξ προσωπικού:

ΙΠΤΑΜΕΝΟΝ		ΤΕΧΝΙΚΟΝ		ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ		ΕΠΙΜΕΛΗΤΕΙΑΣ	
Σμηναρχοί: 1 επί Μοίρας	1	Αξιωμ.	2	Αξιωμ. μετοχοι	1	Αξιωμ. μόνιμοι	1
Υποσμηναρχοί: 0	0	Ανθυπ. εφ.		" εφεδροι	1	" εφεδροι	1
Αρχιλοχίαι: 6 μόνιμοι, 3 εφεδροι	9	σύνολον	25				
Λοχίαι: 8 εφεδροι	8						
Σκοπευταί: 1 εφεδρος	1						
Τηλεφωνίαι: 7 μόνιμοι	7						
Σύνολον	26		27		2		2

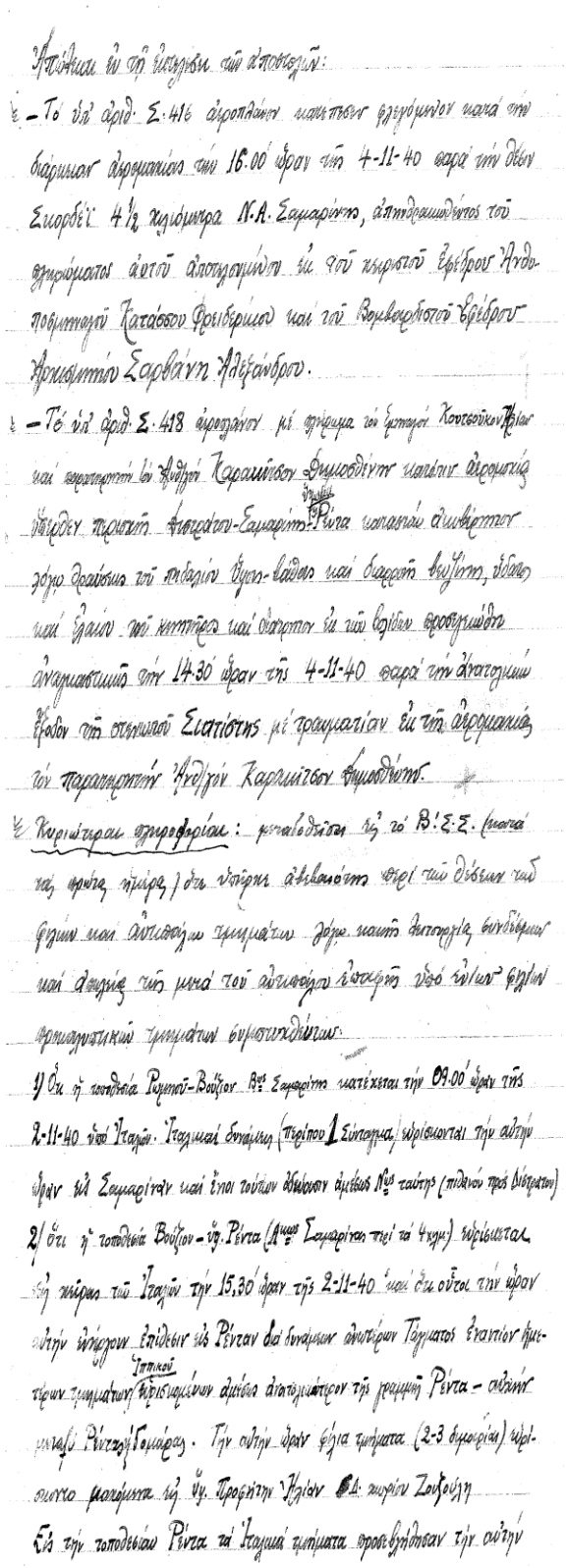
Βαρύτητος βάσεως της Μοίρας: επί δρόμου στρίψεως: 150

IV.- Συντεχθείσαι αλλοτριαί:

Έναρξις επιχειρήσεως αλλοτριών από της 1530 ώρας της 30-10-40.-

Εξοπλισθέντων: αναγνωρίσεις, σύνδεσμοι, συνεργασία μετά Ιππικού, συνεργασία μετά Πεζικού, εκπόμπαι επί της μάχης (βομβαρδισμοί, πολυβολισμοί) επί των όρεων της Κίνδου και προ του μετώπου του Β΄ Σ.Σ. Το στρατιωτικόν υλικόν αεροπλάνων εκτιμωμένον υπό του προσωπικού επί μάχη της υπεροχής αντιπάλου αεροπορίας ικανόν και άνευ της βοηθείας της δίμοιρου καταδιώκτου.

.....Malgré la connaissance de l'existence de poursuite par l'aviation rivale et sans la protection de l'aviation alliée, le personnel a utilisé les vieux avions.



Πτώσεις εν τη διεξαγωγη των αποστολων:

1 – Το υπ' αριθ. Σ-416 αεροπλανον καταπτον φεγγομενον κατα την διαρκειαν αερομαχιας την 16.00 ωραν της 4-11-40 εφερε την θεσιν Σκορδει 4 1/2 χιλιομετρα Ν.Α. Σαμαρινης, απωφραισθεντος του φεγγομενου αυτου αποτελεσματος εις τον κυριον εχθρον Ηγεμονα πρωτοπορου Κατασσον Φρειδερικον και τον βομβαρδιστην εχθρον Χρισμαντηρ Σαρβανη Αλεξανδρον.

2 – Το υπ' αριθ. Σ-418 αεροπλανον μι πτερυγα του ημετερου Κουτσουκον Ηλιαν και επιτελουντα την Ηγεμονα Καρακιτσον Δημοσθενην κατοπιν αερομαχιας νοτιως περιοχης Διακοφτου-Σαμαρινης-Ρεντα κατασχον διυδρωσιν χαρν θραυσιν του συστηματος ελαιου-καυσιμου και διαρροην υγρων, ελαιου και καυσιμου και κινητηρος και οπαιτον εις των βλημων εφοδιασθεν ανακυκλωσιν απ' 14.30 ωραν της 4-11-40 εφερε την αναγκαιαν εξοδον προς στεριανην Σιατιστης μι τραυματιαν εις των αεροπλανικων των πληρωματων Ηγεμονα Καρακιτσον Δημοσθενην.

3 Κυριωτεραι πληροφοριαι: μεταβασεις της τ' Β!Σ.Σ. (μεσαια και πρωια ημερα) δια νοτιαν ακτην προς των δυσεων των φρεων και αντιπαλων τμηματων χαρν καπου διατομης διυδρευσεως και φθορας των μερων του αεροπλανου υποκειται υπο ενιων φρεων αρνητικων τμηματων ευρωστιδιων.

4) Οτι η τοποθεσια Ρεντα-Βουζιον Αης Σαμαρινης κατεχεται την 09.00' ωραν της 2-11-40 υπο Ιταλων. Ιταλικαι δυναμεις (περιπου 1 Συνταγμα) ωριωνται την αυτην ωραν εις Σαμαρινην και επι τουτων αξιωσεων αμεσως Νοτ ταυτης (πεδινον προς Διακοφτον)

2) Οτι η τοποθεσια Βουζιον – υψ. Ρεντα (4 χλμ. Σαμαρινης προς τα 4 χλμ.) κυριευεται υπο πεζων των Ιταλων την 15.30 ωραν της 2-11-40 και οτι ουτος ειναι ωραν αυτην ικανον επιδειξιν εις Ρεντα δια δυναμεων αντιστοιχων Τακτικου Τμηματος εναντιον ημετερων τμηματων εξοπισμενων αμεσως ανατολικωτερον της γραμμης Ρεντα – αυλων μεταξυ Ρεντας/Σαμαρας. Την αυτην ωραν φιλια τμηματα (2-3 ομαδες) κυριευσαν μαιφυτα υπο Υφ. Προφητην Ηλιαν Φ.Α. νοτιως Ζουζουλη

3) Οτι την τοποθεσιαν Ρεντα τα Ιταλικα τμηματα προσβαλλοντα την αυτην

L'avion S416 durant le combat aérien à 16 h, le 4/11/40, près de la région Skordei, 4 km ½ au S.E. de Samarina, a couté la vie à l'équipage qui fut carbonisé. Le réserviste aviateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Katassos Frédérikos et le réserviste bombardier, adjudant de l'armée de l'air, Sarvanis Alexandre qui était dans l'avion n'ont pas réussi à s'en échapper.

L'avion S418, ayant pour équipage le capitaine Koutsoukos Ilias et l'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Karakitsos Dimosthenis, après un combat aérien au dessus de Distratos dans la région de Samarina, sur les collines de Renda, a eu de détruit le levier montée-descente et une fuite de carburant, d'eau et d'huile, perforé par des balles. Ainsi, il a dû atterrir à 14 h 30, le 4/11/40 près de la sortie à l'est du défilé Siatista avec un blessé, l'observateur, sous-lieutenant de l'armée de l'air, Karakitsos Dimosthenis.

ὥραν διά πυρῶν πυροβόλου καί βομβῶν ὑπό ἄγνων ἀεροπλάνων, ἄνευ ρυπάνσεως τῆς ὑπ' ὄψιν περιοχῆς καί τῆς τμήμα Ἰσταπῶν (ἐκτός τῶν 16.15 ὥραν) ἐπιφυλάσσων τήν ὁρμήν εἰς τό 1 τεμάχιον Δ^ον τοῦ τυφλοῦ Δουτσικοῦ καί ὀδεύων πρός δυσμάς (ἴδε πρόσκλισιν στρ/τοῦ τμήματος ἤτοι Ἰσταπῶν-κοιμητηρίου) παράλληλα τῇ ὁδῷ τῶν Σ.Β. τοῦ Ταξιαρχίας Ἰσταπῶν (ἀριστερόν πλευρόν τῆς προελάσεως Δουτσικοῦ) δίν ἦτο γνωστή μή τό πέρασμα τοῦ ἀεροπλάνου.

Τό ἀεροπλάνον τοῦτο ἐβλήθη συχνά ἐπιγείων τμημάτων ὑδροβόλου μέν τῆς τοποθεσίας Βούζιον ὑπό Ἰταλικῶν τμημάτων (συρίστου 2 λόχοι), ὑδροβόλου δέ τῆς τοποθεσίας Ράντα ὑπό ἄγνων τμημάτων (2 ὁμάδες).

3) Ὅτι τήν 09.00' ὥραν τῆς 3-11-40 ἤρξατο ἐπιτιθεμένη ἡ Σαμαρίνα ὑπό τῶν Ἰταλικῶν τμημάτων καί ὅτι ἄγνα τμήματα ὑφίστατο Δ^ον τῆς γραμμῆς Ράντας-Κύμουρη καί πρός Σαμαρίναν.

4) Ὅτι τήν 09.00' ὥραν τῆς 4-11-40 ἀρχήν διήρχετο τό τμῆμα Λιανόρα (Β^ον Δτσεράτου) καί ἐπίσης ὀλίγον βορειότερον τοῦ χωρίου Βυθούσα.

Ὅτι τήν αὐτήν ὥραν συγκεντρώσεις Ἰταλικῶν τμημάτων συρίστου 2 τάγματα νοτίως τῆς Νέας Σαρακήνης τοῦ χωρίου Δέσρατον, ἐγκαταστάσεις ἀμυντικάς ἐποίουν καί κατά τό ἀπόγευμα τῆς αὐτῆς 16.00' ὥραν ὅτι ταῦτα προεχώρησαν διά πυρῶν καί βομβῶν ὑπό ἄγνων ἀεροπλάνων.

— Κατά τάς μετέπειτα ἐπιτηρήσεις ἐγκαταστάσεις ἀναγνωρίσεις πρός:

- Πυροβόλων - Ἐρούσιον
- Κυράβλον - Λιθοβίτι
- Βάλτα Δημάρι-Κόντσαν-Μυλοκάστρον

δέν ἐνδιεφέρθημεν μᾶλλον διά παραπάνω πληροφορίας, ἐπειδήπερ καί ἐκτός τῶν ὁρίων.

V. — Δράσις ἀντιπάλου Ἀεροπορίας Βομβαρδισμοῦ κατά τοῦ Ἀεροδρομίου Μοίρας.

1) Τήν 10.40' ὥραν τῆς 15-11-40 Βομβαρδισμός τοῦ ἀεροδρομίου ὑπό 5 ἀεροπλάνων Caproni 310. Ἐρρίφθησαν 56 βόμβαι.

- Συνέχεια δίσκου Μοναδ 2002 -

Βομβ αρίστη κατά βόρειος ἠμαρτῶ ἀλεξιγένους κατά δύο θυνδν.

Ηλιάδικαι: Ὑπ προσωπικόν:

1 Στρατιώτης σημαίας: Γαμανός

1 σημαίτης: Διαμαντάκης (γραμματέας σκάφους αναβάτης της Πολεμικής Αεροπορίας)

Ὑπ ὕδωρ: Ἡσύχασεν κομίσω δόρυ διασπορᾶς ὑγιαῖ.

Κ2.- Τὴν 10.20' ὥραν τῆς 27-11-40, διαβιβάσαμος ὑπό ἐννέα (9) ἀεροπλάνων Savoia 81 συνοδευομένων ὑπό (10) ἀεροπλάνων δίωξεως. Ἐρρίφθησαν 80 βόμβαι βομβ αρίστη κατά βόρειος - ἀρίστη κατά δεύθυνσιν.

Ηλιάδικαι:

Ὑπ προσωπικόν: 1 Ἀνθυποσμηναγός: Μαρουγιάννης Παναγιώτης ἐρρίφθη

2 Σμηνίται: ἐρρίφθησαν

1 Σμηνίτης: τραυματίας

Ὑπ ὕδωρ: Κατεστράφησαν

- Ἡ ὑπ Σ.Δ. Μοῖρα χρησιμοποιήσει σωστὴ μεθόδου τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς Μοίρας

- Ἓν φορτηγὸν αὐτοκίνητον

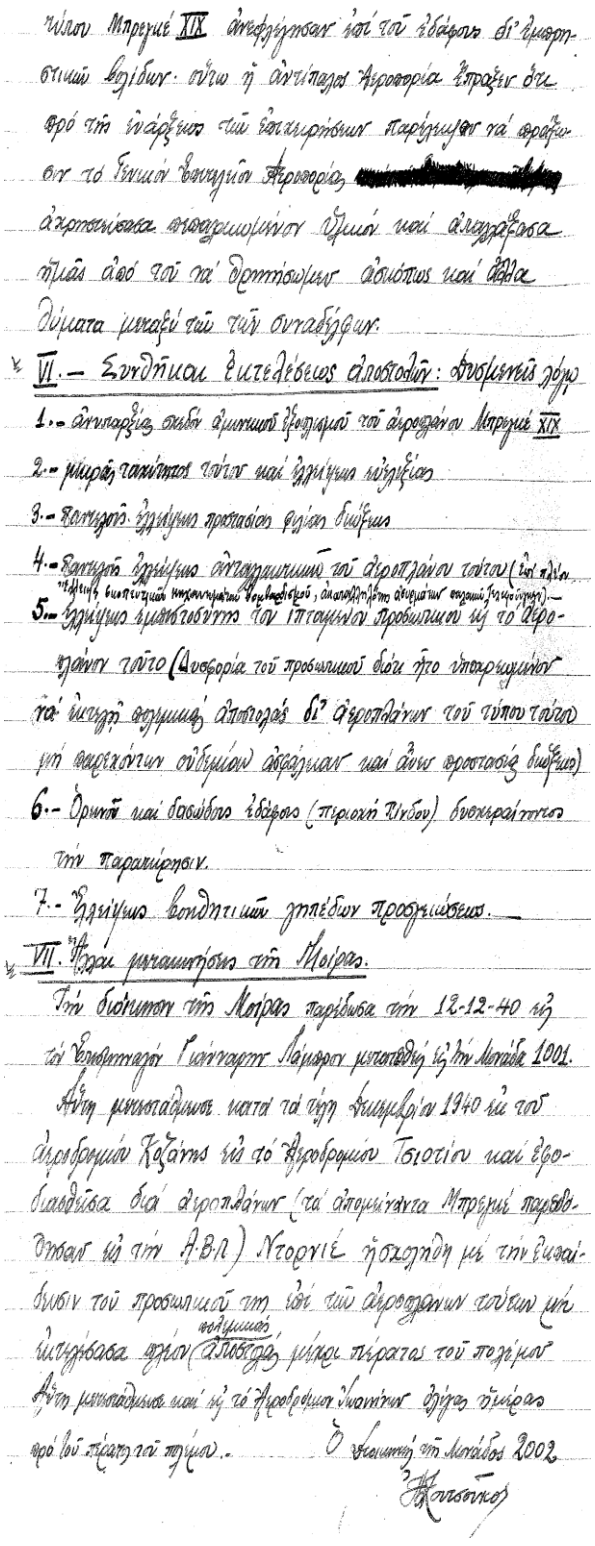
Ὑπέστησαν ἀμυνικὰς ζημίας 5 αὐτοκίνητα καὶ μερικαὶ βλαβαὶ σὲ ἕνα ἀεροπλάνον ἐβγῆκε.

3.- Τὴν 13.20' ὥραν τῆς αὐτῆς ἡμέρας (27-11-40) ἐγένετο προσβολὴ ἀπὸ καμπτοῦ ὕψος ἐναντίον τοῦ ἀεροδρομίου Ἀκαρά 27 ἀεροπλάνων δίωξεως καὶ διάφορα μέλλοντα διαφεύγασα ἐπὶ τὸν στόχον τῆς ὥρας περίπου, κατὰ τὸ ἀεροδρόμιον ἐβάλησαν ὑπό 100 βομβῶν (ἔκρηξις) ἀπὸ ἀεροπλάνων τούτων.

Ηλιάδικαι:

Ὑπ προσωπικόν: Οὐδεμία λόγω ἀπομακρύνσεως τοῦ μὴ ἀναμενόντος προσωπικοῦ (ἀπόστασις ἀεροδρομίου βάσεως), ἡ ὥρα ἐφ' ὅτε προσβολή, κατόπιν διαταγῶν τοῦ ἀεροδρόμου εὑρίσκοντο ὅλοι ἐκτὸς ἀπὸ τοῦ προσωπικοῦ τῶν βομβῶν μὲ ἀξιωματικόν.

Ὑπ ὕδωρ: Τέσσαρα (4) συναγωνιστικὰ ἀεροσκάφη



Conditions :

a) absence d'équipement de défense de l'avion Breguet XIX,

b) vitesse faible et manque de souplesse,

c) manque total de protection venant de la poursuite alliée,

d) manque total de pièces de réserve,

e) manque de confiance de l'équipage aérien dans cet avion (dysphorie de l'équipage car il n'était pas obligé de réaliser des missions de guerre avec des avions de ce type, qui n'avaient ni sécurité et protection de poursuite),

f) le territoire montagneux et boisé (région de Pinde) rendait difficile l'observation,

g) manque de terrains d'atterrissage.

ΕΚΘΕΣΙΣ ΜΟΝΑΔΟΣ 2002 (2η Μοίρα Πυροσβεστικών Μαρέτας ΧΙΧ)

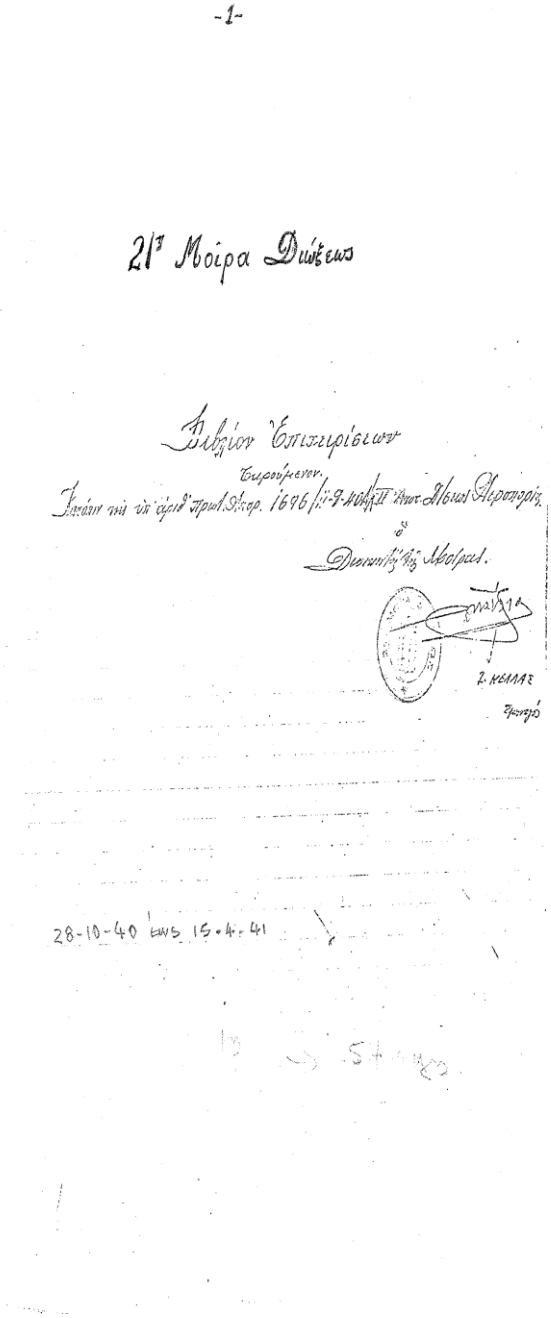
I. ΔΙΟΙΚΗΤΑΙ

α) Ερνταρή Κωνσταντία Ηλίας από 27.12.39 μέχρι 12.12.40
β) Σαλβάρα Γιαλαρά Λαμπρή από 12.12.40 » καταρτίσεως.

II. ΠΤΑΡΙΕΝΟΙ

Αγμοί Μόνιμοι (7)	Αγμοί Έφεδροι (3)
Ερνταρή Κωνσταντία Ηλίας	Χρ. Ανδρέας Νικολακόπουλος Εύρ.
Ανδρέ Μαρτζούκος Πάνος ⊕	» » Μιχαηλίδης Ανδρέ.
» Σκαραμπάλης Αγγ.	» » Κατάσσος Φρειδ. ⊕
» Κολιγιάς Λαμπ.	
» Καραολίδης Κυρ.	
» Πορίτης Κυριακ.	
» Καρούσος Γιώργ.	

Source 23


-1-

21η Μοίρα Διώξεως

Βιβλίον Ἐπιχειρήσεων

Σημείωμα.

Περιέχει τὰς ἐν ἀρχῇ ἀναφερομένας 1696/ii-9-μάϊου-41 ἐπιχειρήσεις

τῆς Μοίρας Διώξεως.

Ο Διοικητὴς τῆς Μοίρας.

Σ. ΚΕΛΛΑΣ

Ταγματάρχης

28-10-40 ἕως 15-4-41

23) Livre des opérations de la 21ème escadre de chasse rédigé par le Commandant de l'escadre, Capitaine d'aviation, Kellas.

28 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1940.

Η Μοίρα ἐστάθμευσεν εἰς τὸ ἐνταῦθα ἀεροδρόμιον Βοτσιούδα τὴν 27-8-1940.-
Ἡ μετακίνησις τοῦ τρακτέου πολεμικοῦ ὑλικοῦ ἐγένετο ὁδικῶς ἐκ Θεσσαλονίκης ἐνταῦθα.-
ἀπαρατηρήτως δυσχερείαι ἦσαν - Ἕλλειψις μεταφορικῶν μέσων - ἄνευ ἐμποδίων.-
Ἡ Μοῖρα ὑπάγεται ἀπὸ σήμερον εἰς τὴν Ἀνωτ. Διοίκησιν Ἀεροπορίας Στρατοῦ.-
Ἡ δύναμις τῆς Μοίρας κατὰ τὰς ἡμέρας ταύτας ἦτο ἡ κάτωθι.

Α. Ἀξιωματικοί. 1/ Σμηναρχ. ΚΕΛΛΑΣ Ἰωάν. χειριστὴς-Παρατηρητὴς. Διοικ. Μοίρας.
2/ Ὑποσμηναρχ. ΚΥΡΙΑΖΗΣ Ἰωαν. » »
3/ » ΣΤΥΛΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Μιχ. χειριστὴς.-
4/ » ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ Ἀντων. » »
5/ » ΚΑΛΑΜΠΑΛΙΚΗΣ Ἐμμ. Μηχανοσυνθέτης.
6/ » ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΣ Παν. Ἐπιμελητείας.
7/ Ἀνθ/γὸς ΚΑΤΣΑΡΟΣ Ἰωαν. Χειριστὴς-Παρατηρητὴς.
8/ » ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Γεωρ. Μάγειρος μὴ ὑπ/μενος.
9/ » ΣΑΞΟΠΟΥΛΟΣ Κων. Ἰατρὸς.-

Β. Ὑπαξιωματικοί. 1/ Ἐπιθεωρητὰς ΘΕΜΕΛΗΣ Χρηστ. Μηχανοσυνθέτης.
Μόνιμοι 2/ » ΚΑΦΗΛΟΥ Ἰωάν. »
3/ » ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Ἐλευθ. »
4/ » ΟΓΑΝΙΔΗΣ Ἀλεξ. »
5/ » ΗΛΙΑΔΗΣ Σεραφ. »
6/ Σμηνίας ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Ἡλ. Χειριστὴς.
7/ » ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Χρηστ. »
8/ » ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ Νικ. »
9/ » ΧΡΙΖΟΠΟΥΛΟΣ Κων. »
10/ » ΚΑΛΟΓΕΡΑΣ Δημ. Μηχανοσυνθέτης
11/ » ΓΙΑΛΙΤΑΚΗΣ Κων. »
12/ Ὑποσμηνίαι. ΖΟΥΡΑΡΗΣ Ἐμμ. »
13/ ΜΑΝΩΛΕΛΑΣ Παν. »
14/ ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ Σαβ. »
15/ ΜΠΟΥΡΔΑΚΟΣ Γρηγ. Ὁπλουργός.
16/ ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Κων. Μηχανοσυνθέτης
17/ ΚΟΥΡΗΣ Βασ. Ὁπλουργός
18/ ΣΙΔΗΣ Λεων. Μηχανοσυνθέτης.
19/ ΞΕΝΟΣ Ἰωάν. Ἠλεκτροτεχνίτης
20/ ΠΙΤΣΙΝΗΣ Γεωρ. Μηχανοσυνθέτης.

Γ. Ὑφιλαμτικοὶ Στρατεύσιμοι. 1/ Σμηνίαι 2 ἄνευ εἰδικότητος.
» 2/ Ὑποσμηνίαι 1 μηχανοσυνθέτης
» 3 ἄνευ εἰδικότητος

Δ. Σμηνίται. ί/ Εἴσοδοι (20) πανταχοῦθεν.
2/ ὡς (ii) Ἀεροπόλεμος.
3/ εἰς (i) Ἐπιδεικτικὴ πτῆσις.
4/ Πέντε (5) Ὁπλουργοί. καὶ εἷς κλών, μὲ φ.π. ὅπ. Β.Β.Σ. ὑπ' ἀναφ. ἀέρος
5/ Πέντε (5) Ὁδηγοὶ αὐτοκινήτων. καὶ εἷς " " " " " " "
6/ ὡς (ii) Ἐπιδεῖ ὅπλοι αὐτῶν.
7/ εἷς (i) Κουρεύς
8/ εἷς (i) Ῥάπτης.
9/ εἷς (i) Ὑποδηματοποιός
10/ δύο (2) Μάγειροι.
11/ εἷς (i) Νοσοκόμος καὶ εἷς κλών μὲ φ.π. ὅπ. Β.Β.Σ. ὑπ' ἀναφ. ἀέρος
12/ Τρεῖς (3) Ἀναπαυόμενοι.
13/ Ὀκτὼ (8) Γραφεῖς
14/ εἷς (1) Τυμπανιστής
15/ Δώδεκα (12) Ἄνευ εἰδικοῦ καὶ εἷς κλών εἰ νοσοκομείου.

Ε. Ἰδιωτικ. 1/ Εἷς (i) Ἰδιωτικὸν ἐπιβατηγὸν αὐτοκίνητον, Studebaker. ἀρ. 38.688.

Στ. Ἀεροσκάφη. Δύναμις. Δέκα (10). Νος Δ. 101-102-103-104-105-106-107-108-127-128.
Διαθέσιμα. " " " " " " " " " " " "

Ζ. Αὐτοκίνητα. Τέσσαρα (4). 1/ Νος 38679 (Ford) 1/ Νος 38668 (Ford)
3/ Νος 38681 (Fargo) 1/ " 38777 (Fargo)

Περὶ τὴν 12ην ὥραν, προσγειώθη ἀεροσκ. ΑΥΚΟ μὲ ὁδηγὸν τὸν ὑμνογρ. Σταυρίδη, καθ' ὃν χρόνον ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς τὸ Σ.Π.Σ. 220 διαταγὴν Λ.Β.Λ. περὶ ἐφοδιασμοῦ εἰς πετρέλαια.
Τὸν ἐρχόμενον τὴν σήμερον, ὡς γενικὴ συγκεντρώσεως ἐξωτερικοῦ, ἐπεφυλάχθη καὶ σημαιῶν, ἀνεκοινώθη Ἡμερησία Διαταγὴ ἐπικυρώσεως τῆς σήμερον καὶ συνεζητήθη προφορικῶς ἡ διαίρεσις ψυχαγωγίας καὶ πυθρχίαι.— Καθ' ὅλην τὴν ἡμέραν οἱ μὲν ἀεροπλανοφόροι ἐγυμνάζοντο εἰς ὅπλα ἐξασκήσεων τῶν μόνων συννοίας μεταξὺ των εἴτε ἐν τῷ ἀέρι εἴτε ἐπὶ τοῦ ἐδάφους.— Οἱ δὲ σμηνίται εἰς ὅπλα σκοπεύσεων καὶ συμπλήρωσιν τῶν χαρακωμάτων καταφυγῆς εἰς ὥρας ἐπιφυλακῆς ἀεροδρομίου.—
Ἐμπέλεσις ἀποδολῶν.
Ἀπουσίαι καὶ ἀπώλεια προσωπικοῦ καὶ ὑλικοῦ γενικῶς. Φ.
Βλάβη τῆς ἐναρξίου δοκιμαστικοῦ.— Δὲν ἐγένετο λειτουργία.—
Λήψεις ἐνισχύσεως : α/ εἰς ὑποκαταστάσεις ἱερατικῆς πυροσκόπου καὶ πληρωμὴν τῆς Ἀναλ. ἐχολ. ἐμ.· ἐπιδεικνῦ, ὅσῃ καλὰ ἡ ἀποστολή του, προύχει ἡ ἀνθυποσχολὴ καὶ ἀναμένομεν τὴν κοινοποίησιν τῆς προαγωγῆς του.—

Ce matin, durant la réunion des officiers, des sous-officiers et des aviateurs, l'Ordre du Jour des opérations a été annoncé ainsi que le maintien du sang froid et de la discipline. Durant la journée, les officiers s'entrainaient à connaître les moyens de communication entre eux, soit dans les airs, soit sur terre. Les aviateurs s'entrainaient à aménager et à remplir les tranchées de refuge dans le cas d'attaque aérienne.

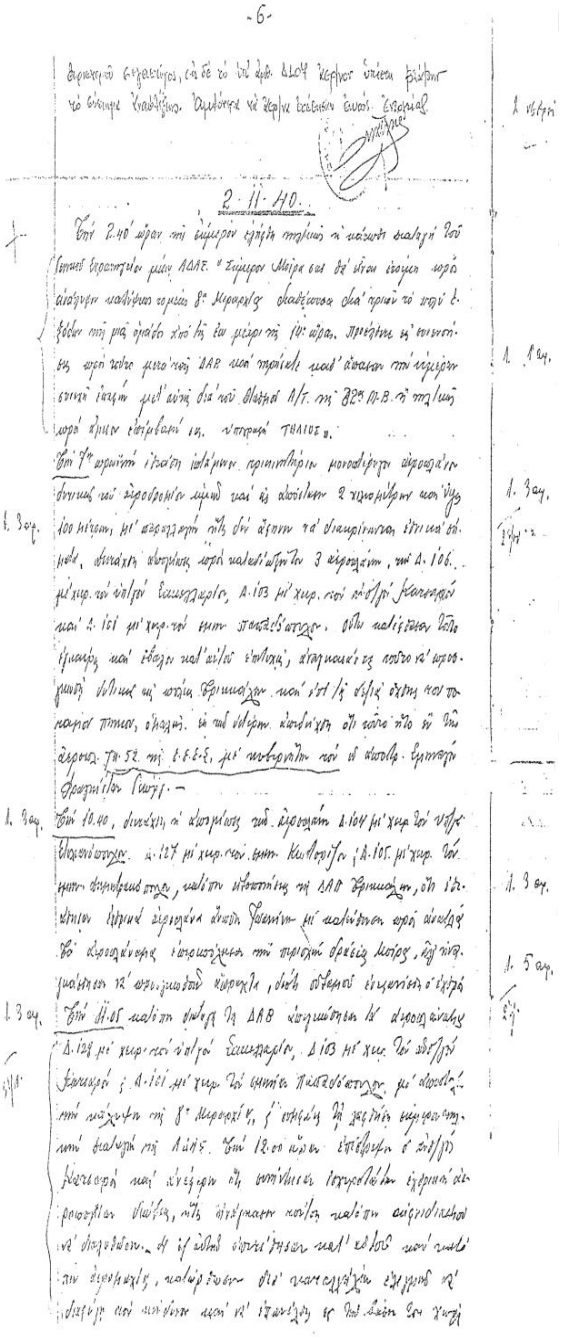
27-10-40

Κατὰ ὥραν 11ην ἐλήφθη τὸ κατωτέρω τηλεγράφημα τοῦ Α.Γ.Σ.Ο. ἀριθ. 5360/38 ἀφιχθὲν 27-10-40 ὥρα 13.40'

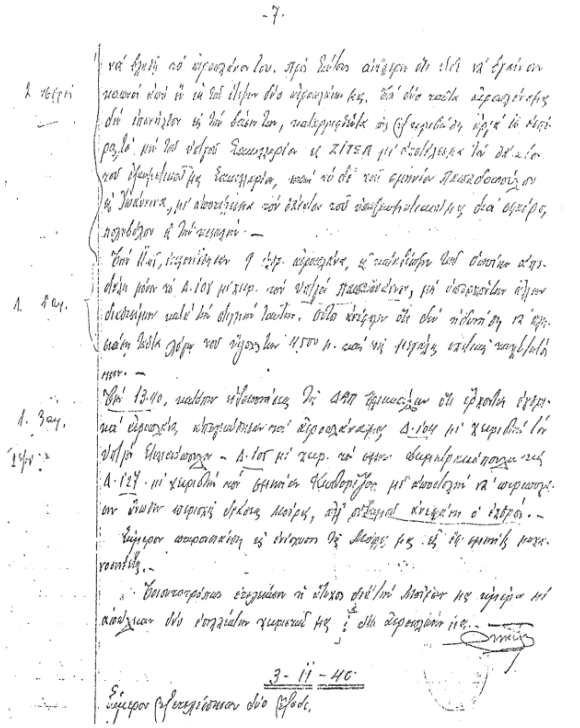
Α.Γ.Σ.Ο. πρὸς ΛΑΣΣΑΝ - Φρουραρχεῖον Βίλ.

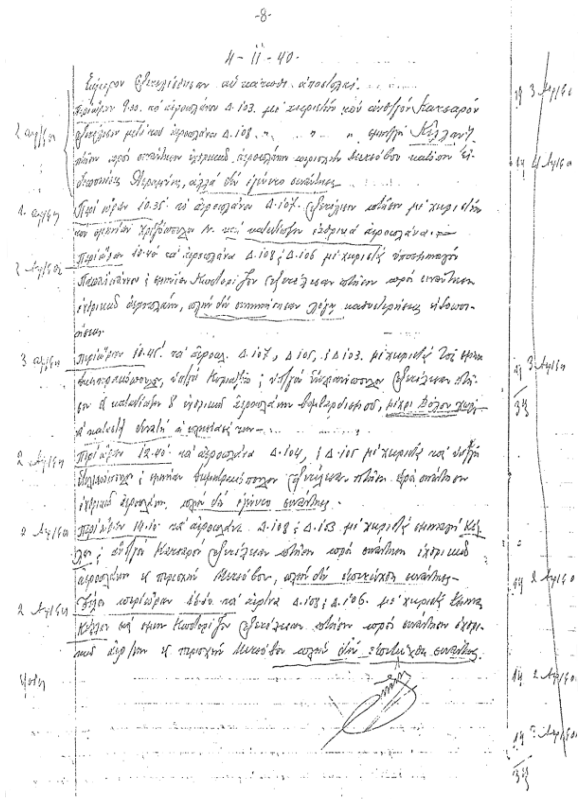
Διαταγὴ μοῦ Α.Ε. 58/5-9 ὑφιστῶσα κλίνης ἐν ὥρᾳ 6ην μεριμνᾶτε ὅπως ἐν ἴσχυι ἀπὸ σήμερον κλίνη ὥρας 30ης ; 31ης τῆ ἑκάστου

Περὶ ὥραν 17ην ἐλήφθη τὸ ἀκόλουθον μήνυμα τοῦ ἐν Ἰωαννίνοις Α.Γ.Σ.Ο. πρὸς Φρουραρχεῖον Βίλ. ἀριθ. τηλ. 5021/28-10-40 διαταγὴ Γεν. Ἐπιτ. Στρατοῦ, ἵνα πᾶν ἐμπόδιον καὶ μηχανῆμα ὑπὸ τὴν αὐτὴν ἔννοιαν ἀφαιθῇ συντόμως καὶ ἡ ὁδὸς ὥρας 1ης ἐσπερινῆς διαβιβασθῇ καὶ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ ταύτης ἀπὸ τῆς ὥρας ταύτης καὶ μετὰ ἀπὸ

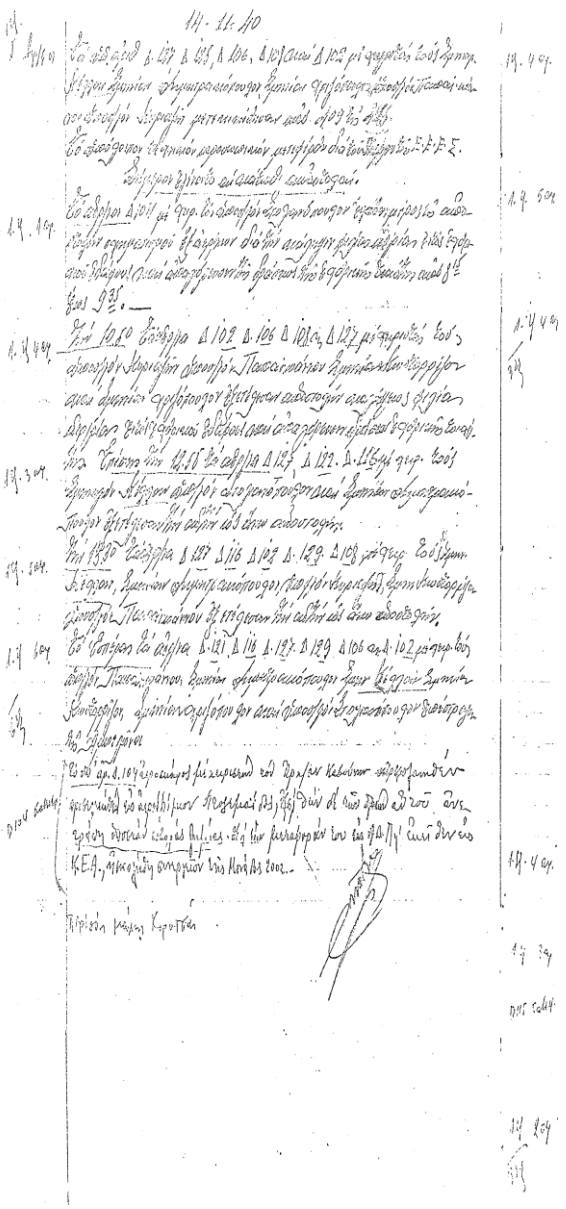


Le 2/11/40 à 11 h 05, suite à l'ordre du Commandement d'Aviation de Bombardement, des avions de chasse D128 ont décollé avec l'aviateur, lieutenant de l'armée de l'air, Sakellariou, des avions de chasse D103 avec l'aviateur, lieutenant de l'armée de l'air, Katsaros et des avions D101 avec l'aviateur, sergent de l'aviation, Papadopoulos ayant pour mission de couvrir la 8ème division. À midi, le lieutenant de l'armée de l'air, Katsaros est rentré en annonçant qu'il avait rencontré une aviation de poursuite très puissante, qui les avait obligés, après surprise, à se disperser. Après une attaque et le combat aérien, Katsaros a réussi, par des manœuvres, à échapper au danger et à reprendre sa place sans dégâts sur son avion.

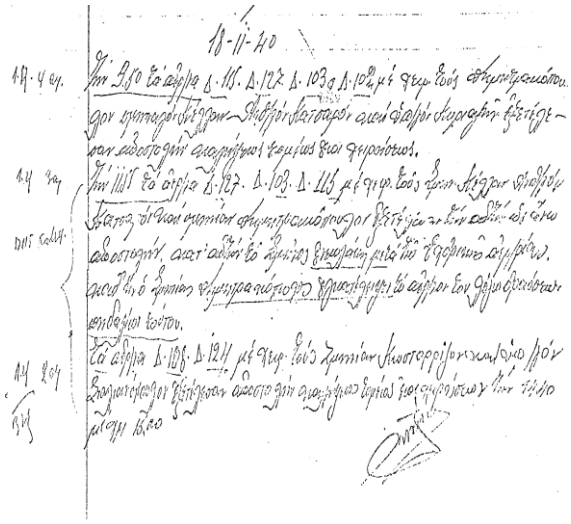


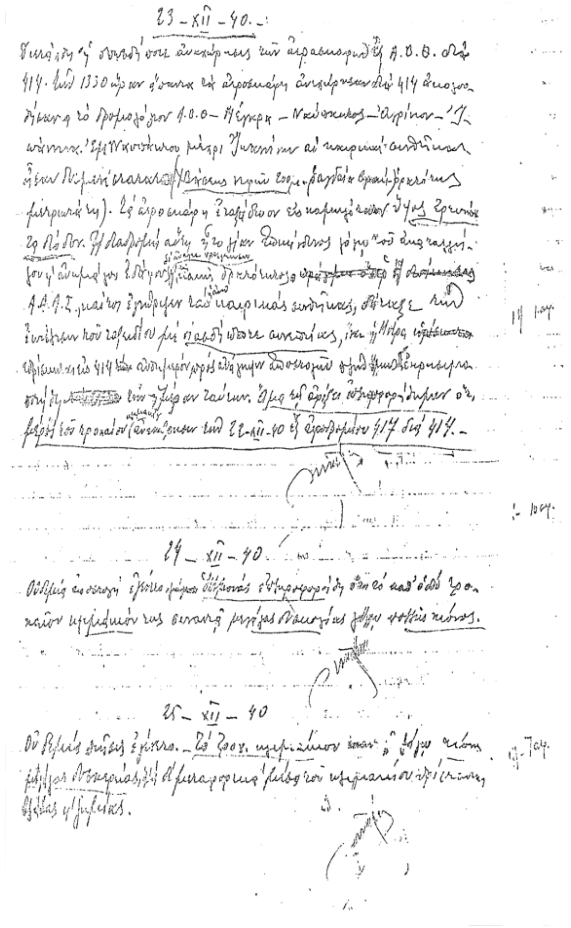


...Pour les autres, il a annoncé qu'il avait vu de la fumée provenant de l'un de nos deux avions. Ces deux avions ne sont pas rentrés, et ont été abattus comme il a été constaté plus tard cet après midi. L'avion du lieutenant de l'armée de l'air, Sakellariou, s'est écrasé à Zitsa en causant la mort de l'officier et l'avion du sergent de l'aviation, Papadopoulos s'est écrasé à Ioannina ayant pour conséquence la mort du sous-officier d'une balle dans la tête, par une mitrailleuse.

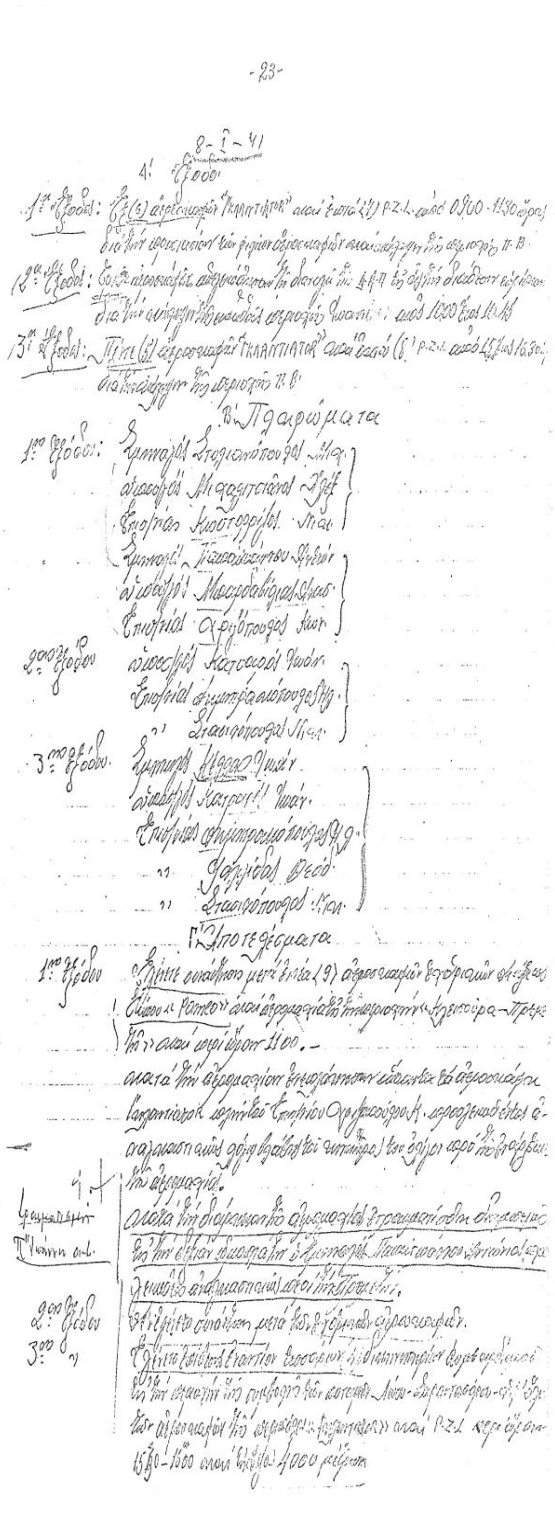


357





Le départ d'avions de la base de Thessalonique a été ordonné. Tous les avions ont suivi la direction de Thessalonique-Nafpaktos-Agrinio-Ioannina.
De Nafpaktos jusqu'à Ioannina, le temps était très mauvais (nuages, pluie battante-visibilité moyenne). Les avions volaient à basse altitude pour découvrir le territoire. Cet itinéraire était très dangereux à cause du territoire impropre et accidenté pour un atterrissage forcé mais aussi à cause de la mauvaise visibilité. Le Commandement Supérieur de l'Aviation Militaire, alors qu'il connaissait les conditions météorologiques, a ordonné l'exécution du voyage à n'importe quel prix, afin que l'Escadre puisse se trouver le jour même à l'endroit exact pour réaliser des missions.



RESULTATS

1re sortie : Rencontre avec neuf avions de chasse ennemis de type « Pomeo » et combat aérien sur la région de « Klisoura-Premeti » vers 11 h. Durant le combat aérien, tous les avions Gladiator y ont participé à l'exception de celui du sergent de section, Chrizopoulos K. qui fut obligé d'atterrir à cause d'un problème dans le moteur, avant le début du combat aérien. Durant le combat aérien, le capitaine d'aviation, Papaïonnou Antonios a été blessé à l'épaule droite et a été obligé d'atterrir à Premeti.

Εν τῇ περιοχῇ ἐκτὸς τοῦ ὁρίου τοῦ ὑφισταμένου ἀεροδρομίου.

Δ' Διαφόρου

"Ἀνδρίου"

Ε' Ὁδοὶ-ἐπαγγελματικαὶ ἀεροφωτισμοί. —

Εἰς ἀεροδρόμιον ὑπάρχει μία ἀφετηρία ἐπιπέδου Πεισιστατικοῦ Ἀνδρίου ἄνευ ἐμπορικῆς καὶ ἀφετηρία ἀεροδιηθοῦς ἀπόρριψις ποιοῦ μέρη ἐπὶ Προμηθέως.

Ἀλλὰ τὴν ἀεροπλοΐαν ἀφορᾷ βραδεῖα ἔφοδος ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου ἀφετηρίας ἀεροδρομίου τοῦ ἐμπορικοῦ του. Ἐπὶ τοῦ μέρους ἐμπορικὸν ἐδαφικὸν ἐπιπέδου καὶ ἐπὶ ἀεροδρομίου ἀεροδιηθοῦς ἀπόρριψις ἐπὶ τοῦ ἐμπορικοῦ.

Εἰς ἀεροδρόμιον 1911 ἀεροπλοΐαν μὲ ἀφετηρία ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου Μεσογειακοῦ ἐμπορικοῦ μέρη ἐπὶ ἐμπορικοῦ ἐδαφικοῦ ἐπιπέδου ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τοῦ ἐμπορικοῦ. Ἐν δέοντα ἐδῶ ἐμπορικὸν ἐπὶ ἀεροδρομίου ἀπόρριψις ἀεροδιηθοῦς ἐπὶ τοῦ ἐμπορικοῦ μέρη ἐπὶ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ μέρη ἀεροδρομίου.

Εἰς ἀεροδρόμιον 1911 ἀεροπλοΐαν μὲ ἀφετηρία ἐπὶ τοῦ Ἀεροδρομίου ἐμπορικοῦ Μεσογειακοῦ ἐμπορικοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου.

Εἰς ἀεροδρόμιον 1911 μὲ ἀφετηρία ἐπὶ τοῦ Ἀεροδρομίου ἀεροδιηθοῦς ἐμπορικοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου.

ΣΤ' Λοιπὰ Χαμαιτάκια.

Εἰς ἀεροδρόμιον 1999 ἀεροπλοΐαν μὲ ἀφετηρία ἐπὶ Ἀνδρίου ἀφετηρίαν ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου.

Εἰς ἀεροδρόμιον 1911 μὲ ἀφετηρία ἐπὶ τοῦ Ἀεροδρομίου ἐμπορικοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου.

Ζ' Μετεωρολογικαὶ Ἀνδρίου.

Μέρος διαμορφώσεως τοῦ ἐπιφανείας ἄγρι

τῆς Ἀρχαίας ἀεροδρομίου

Η' Καταστάσεις Μέρος

Ἀεροδρόμιον Μεσογειακοῦ ἐμπορικοῦ. Ἀφορᾷ εἰς τὸν ἀεροδρόμιον.

Ἀφετηρία Μεσογειακοῦ Ὄρους

" " Μεσογειακοῦ Δημ. } ἐφοδιασμὸς ἐπὶ τοῦ ἀεροδρομίου.

" " Ἀεροδρομίου Δημ.

ἀπὸ τὸν ἀεροδρόμιον ἔτους διὰ τοῦ ἀεροδρομίου Δ. Σ. Ἀεροδρομίου"

10-1-41

Α' Έξοδοι

1ης Εξόδου: Εκ των οικιών αγοράν "Καρπενησίου" δι' εσωτέρων μονοδρόμων οδών παρέλκων οδόν εφ' ης ευρίσκεται η είσοδος εις το Δημοτικόν Νηπιαγωγείον. ώρα 08.00 - 10.30

2ας Εξόδου: Εκ των δημοτ(3) αγοράν "ΚΑΡΠΑΤΣΙΟΥ" δι' αποφυγήν μεγάλου ΕΞ(4)/ρχ.Ι. δια της παραλλαγής βαίνων αγοράν Καρπενησίου διαπερών της αγοράς του Π.Θ. οικοδ. τετράγωνα μονοδρόμων οδών αγοράν συμπληρώσεως. ώρα 11.30' - 15.15'

Β' Πληρώματα

1ης Εξόδου: 1) Δημαρχ Κέφαλος Ιωάννης
2) αξιωματ Καπασαρέϊ "
3) Επιστάτ Δημητρακόπουλος Ηλ.

2ας Εξόδου: 1) Δημαρχ Κέφαλος Ιωάννης
2) αξιωματ Μπαρμπαγιάννι Αθ.
3) " Καπασαρέϊ Ιωάν.

Γ' Αποτελέσματα.

1ης Εξόδου: Κατεμετρήθησαν αυτοί διαφόρων αποστάσεων ευρισκόμενοι εγγύτατα της εξωτερικής οδού Νηπιαγωγείου - Δημαρχείου.

2ας Εξόδου: Η εκτέλεσις δηλώσεως ήρξατο ικανοποιητικώς

Δ' Συμπεράσματα περί προσφοράς:

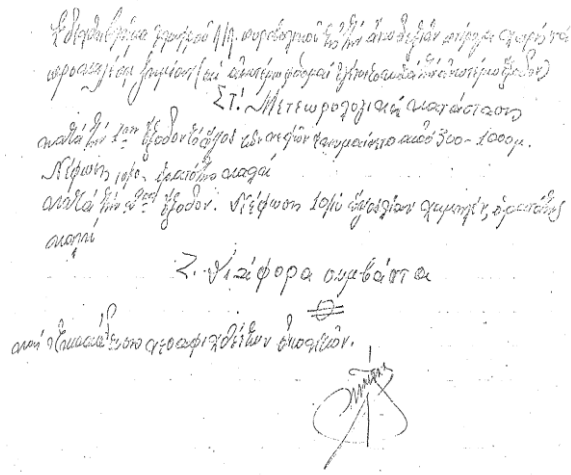
1ης Εξόδου: Εκτός της εμπορικής οδού Νηπιαγωγείου - άνω Μπαρμπαγιάννι καταλήγει δαιδαλώδης καταστροφή αδιοικήτου μεγέθους Μπροστά Μπαρμπαγιάννι μεγάλα σπίτια καταστρεπτόμενα αντίθετα διαφόρου δείγματος καρού Νηπιαγωγείου 2-3 σήματα μέχρι οικοδ Κουλούρι καρού της Μπαρμπαγιάννι Από Κουλούρι μέχρι άνω Μπαρμπαγιάννι καταστρεπτόμενος συμπληρούται καπνοδοχοδόμος δρόμος.

2ας Εξόδου: Εν τη πορεία της δι' Ηλεκτροσύρσεως καταστρεπτόμενοι δρόμοι (3) φάρια διαπερώσαι εύρος "Μπάγκαϊν" καρού Νηπ. συμβολή των οικιακών Δαρεντιανάκου - Ιωάννου Κέφαλος όμως απαιτούσι εξαίρεσιν στροφής ανάλ 180° και εξαφανίσθησαν

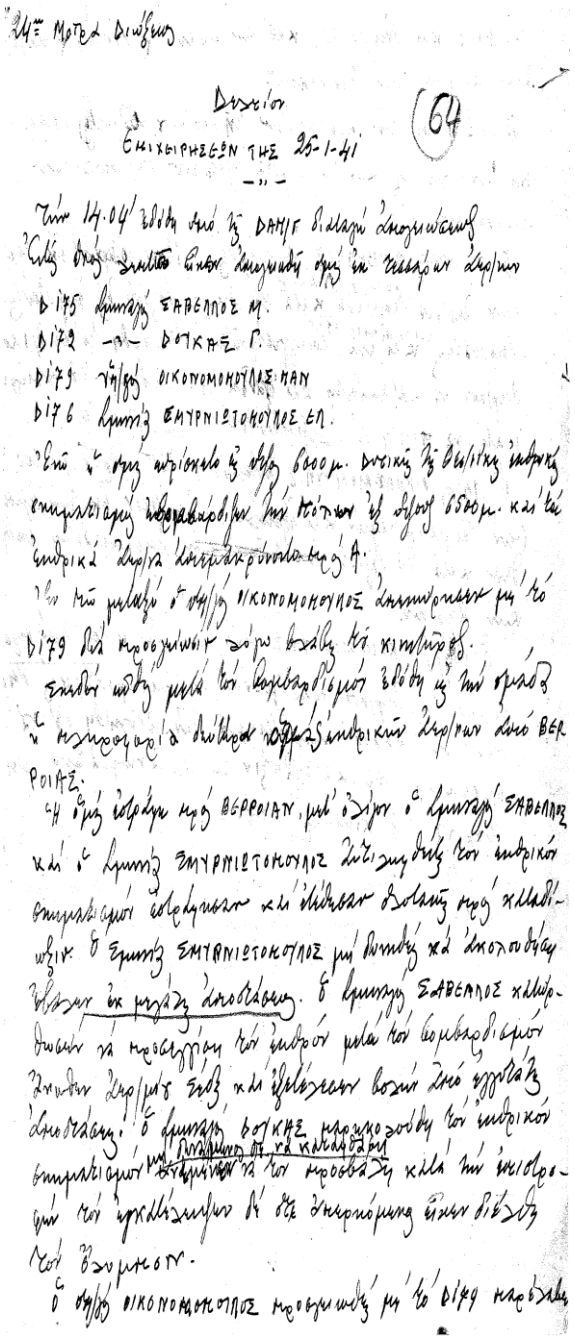
Ε' - Απώλειαι - Βλάβαι - Ληφθέντα στρατιωτικά προσωπικά σώματα:

Εν αδιάλειπτοι βολή υπ' αριθμόν Δημοτ Κέφαλος Σάββα βαρέως τραυματισθέντος εκ βλήματος εις την γαστέρα εξ αποστάσεως 80 μέτρων

Εν τη οδώ 1600 μ. περίπου απόστασιν Καπασαρέϊ Ιωάν



Source 24



24) Fiche des opérations de la 24ème escadre de chasse, le 25/1/41.

Alors que l'équipe se trouvait à une altitude de 6000 m à l'ouest de Thessalonique, une formation ennemie était en train de bombarder la ville à une altitude de 6500 m et les avions ennemis s'éloignaient vers l'est.

Entre temps, le lieutenant de l'armée de l'air Iconomopoulos s'est retiré avec l'avion de chasse D179 pour atterrir à cause d'un problème au moteur.

Juste après le bombardement, l'équipe a reçu l'information qu'une deuxième équipe d'avions ennemis se trouvait dans la région de Veria.

L'équipe s'est dirigée vers Veria.

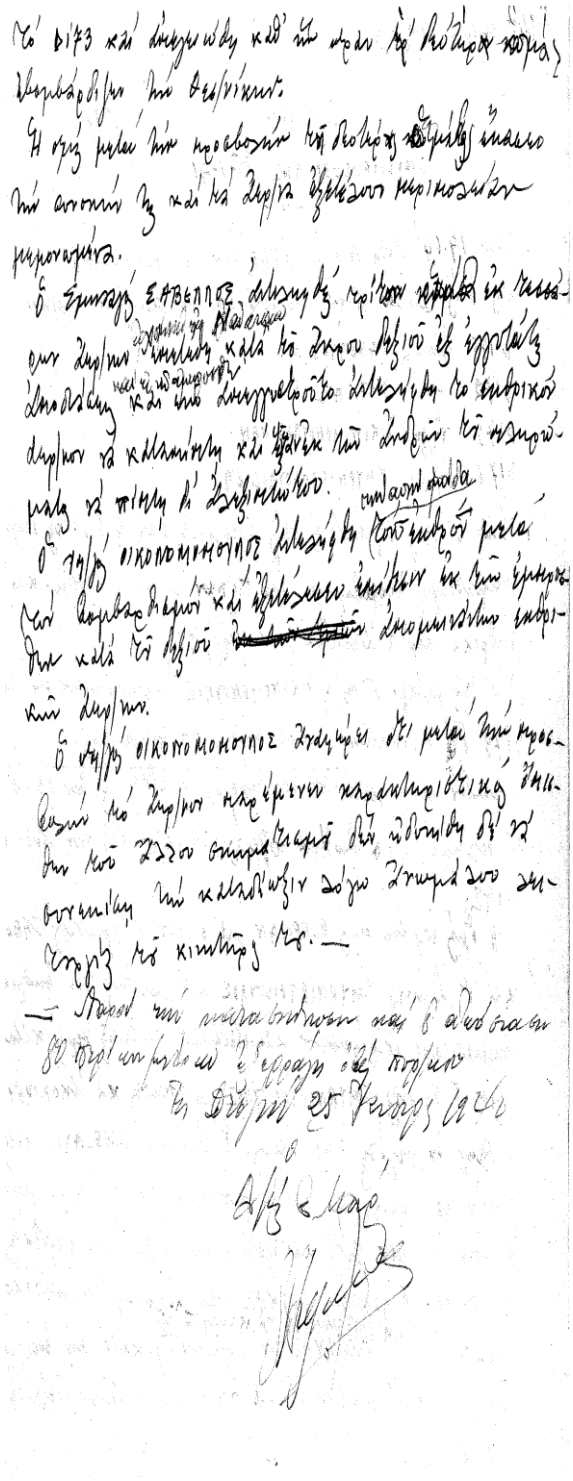
Peu après, le capitaine d'aviation, Savellos et le sergent d'aviation, Smyrniotopoulos ont aperçu une formation ennemie, se sont approchés et les ont poursuivis.

Le sergent d'aviation, Smyrniotopoulos, ne pouvant pas suivre, a tiré d'une distance assez éloignée.

Le capitaine d'aviation Savellos a réussi à atteindre l'ennemi après le bombardement, sur l'aéroport Sedes et a tiré de très près. Le capitaine d'aviation, Doukas a suivi la formation ennemie, sans pouvoir la rattraper, et l'a attendue pour l'attaquer au retour.

Mais il a abandonné car il est arrivé dans la région de Olympe.

Le lieutenant de l'armée de l'air, Iconomopoulos, une fois à terre avec l'avion de D. 179, a récupéré



le D173 et a décollé au même moment où la deuxième équipe ennemie était en train de bombarder Thessalonique.

L'équipe, après l'attaque de la deuxième équipe ennemie a perdu sa cohésion et les avions étaient de garde, séparément.

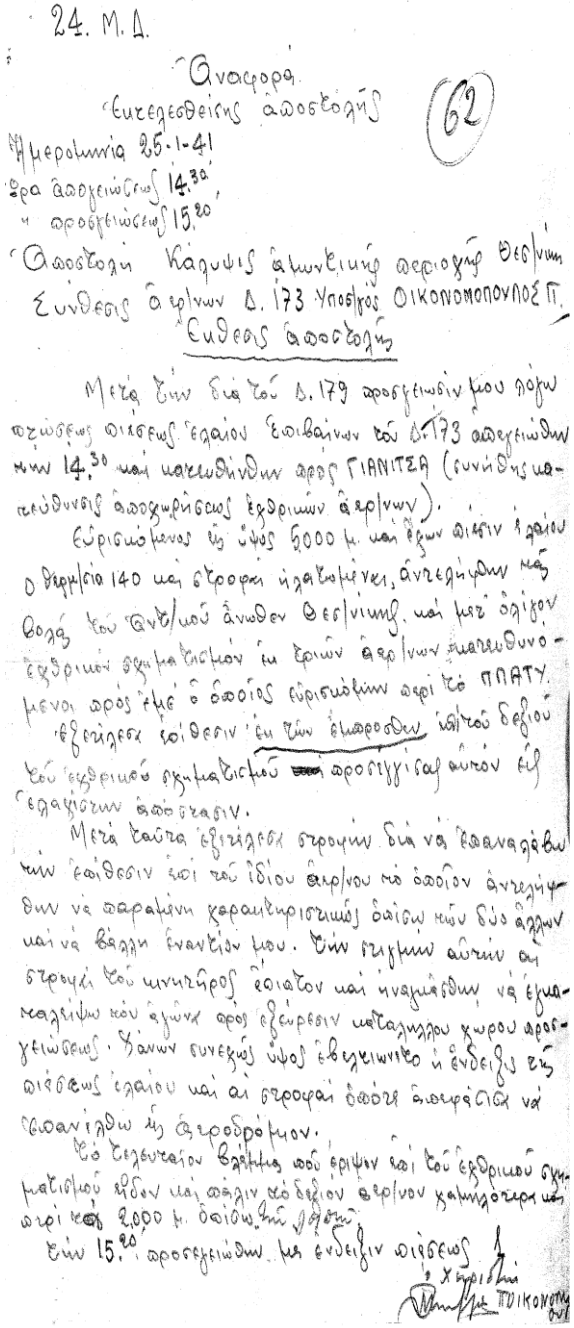
Le capitaine d'aviation, Savellos s'est aperçu d'une troisième équipe constituée de 4 avions et a tiré du côté droit de très près, constatant qu'un des avions ennemis avait été abattu et qu'un membre de l'équipage avait sauté en parachute.

Le lieutenant de l'armée de l'air Iconomopoulos s'est aperçu également que la même équipe ennemie après le bombardement était présente et a attaqué par l'avant les avions ennemis restants.

Le lieutenant de l'armée de l'air, Iconomopoulos raconte qu'après l'attaque, son avion se trouvait très loin derrière la formation ennemie, mais il n'a pas pu continuer la poursuite à cause d'un problème au moteur de son avion.

Signature

Source 25



24. Μ. Δ.

Αναφορά

Ενεργεσθείσης αποστολής (62)

Ημερομηνία 25.1.41

Ώρα απογειώσεως 14.30'

" προσγειώσεως 15.20'

Αποστολή Καμψις αλεξητικής αεροσχεδίου Θεσ/νίκη

Σύνθεσις αεροσκαφών Δ. 173 Υποσμ. Οικονομόπουλος Π.

Ενθεος αποστολής

Μετά την δια τού Δ.179 προσγείωσίν μου λόγω πτώσεως πίεσεως ελαίου επιβαίνων τού Δ.173 απογειώθην ώραν 14.30 και κατευθύνθην προς ΓΙΑΝΙΤΣΑ (συνήθης κατεύθυνσις αποχωρήσεως εχθρικών αεροσκαφών).

Ευρισκόμενος εις ύψος 6000 μ. και έχων πίεσιν ελαίου ο θερμόμετρο 140 και στροφαί ικανοποιητικαί, αντελήφθην κάτω βολής του Σ/Κού άνωθεν Θεσ/νίκης και μετ' ολίγον εχθρικόν σχηματισμόν εκ τριών αεροσκαφών κατευθυνόμενον προς τήν ο δποίος ευρισκόμην προ τό ΠΛΑΤΥ.

Εξεπλάγην τοιούτον εκ των άνωτέρω κάτω βεβίου τού εχθρικού σχηματισμού προσηγγισαν αυτόν εις εαυτούς άποστασιν.

Μετά ταύτα εξεπλάγην στροφήν δια να επαναλάβω την επίθεσιν επί τού ιδίου αεροσκάφους τό δποίον ανεχώρησεν να παραμείνη χαρακτηριστικώς ολίγα μέτρα δπίσω των δύο άλλων και να βάλλη εναντίον μου. Την στιγμήν αυτήν ο στροφαλος του κινητήρος εσταμάτησε και αναγκάσθην να εγκαταλείψω τον αγώνα προς εξεύρεσιν κατάλληλου χώρου προσγειώσεως. Όλων συνεχώς ύψος ελαττούμενο ή ένδειξις επί πίεσεως ελαίου και αι στροφαί δμως ικανοποιητικαί να επανέλθω εις αεροδρόμιον.

Εις τελευταίον βλέμμα προς εμέ αεροπλάνων και τού εχθρικού σχηματισμού είδον ότι εσώθην εις τό δεβίον αεροπλάνου χαμηλότερα των μέχρι τότε 6.000 μ. δπόθεν ήρχισα

Την 15.20' προσγειώθην με ένδειξιν πίεσεως 1

Χαρίδιμος

Δημήτριος Οικονόμου

25) Rapport de mission exécutée par le Lieutenant de l'armée de l'air, Iconomopoulos, de la 24ème escadre de chasse.

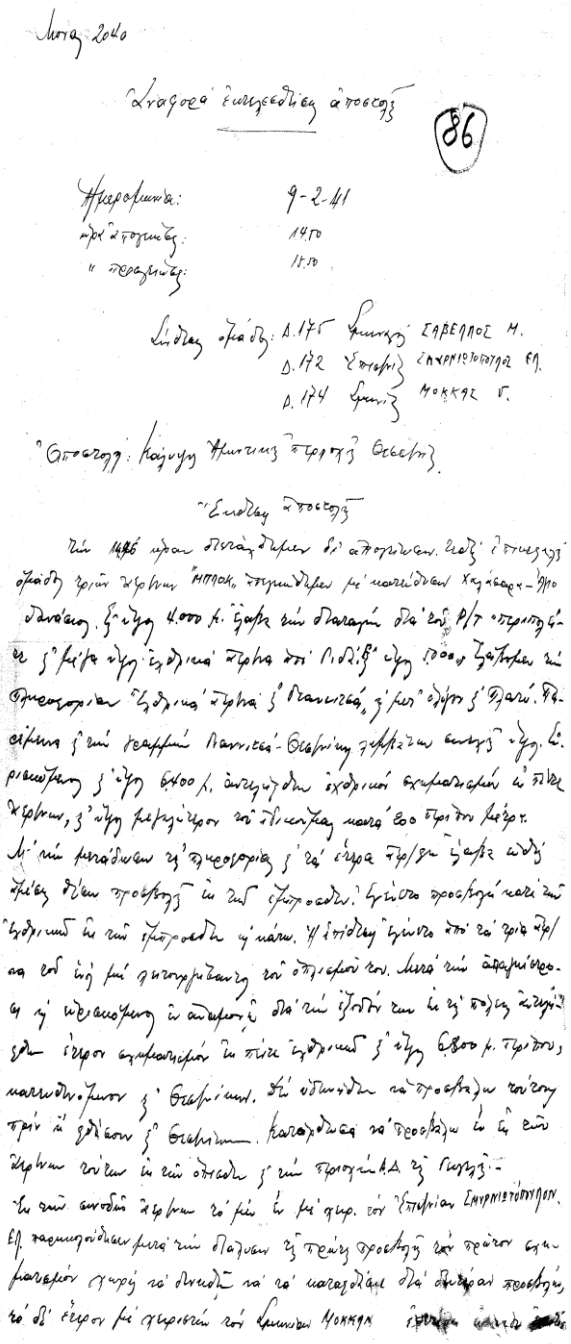
Après mon atterrissage avec le D179 à cause de la chute du niveau d'huile, je suis monté à bord du D173, et j'ai décollé à 14 h 30 et me suis dirigé vers Giannitsa.

J'ai effectué un virage afin de répéter mon attaque sur le même avion qui restait derrière les deux autres et qui m'attaquait. Au même moment, le moteur a ralenti et j'ai été obligé d'abandonner le combat afin de trouver un autre endroit pour atterrir. En perdant constamment de l'altitude, l'indication de la pression d'huile s'améliorant et le moteur aussi, j'ai donc décidé de revenir sur l'aéroport.

À 15 h 20, j'ai atterri et l'indication de la pression d'huile était sur le 1.

Signature

Source 26



26) Rapport de mission exécutée par le Capitaine d'aviation, Savellos M.

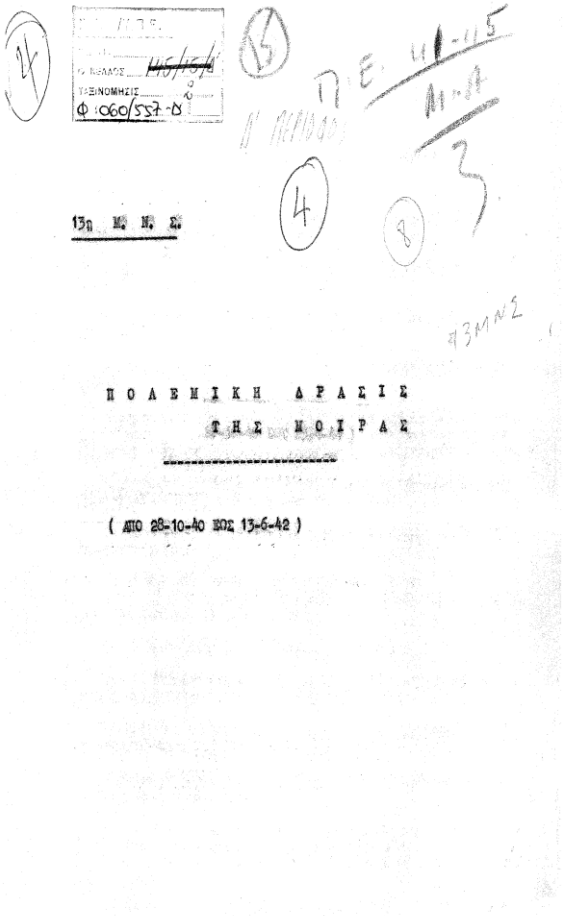
Mission: Couverture de la région défensive de Thessalonique.

Rapport de la mission

À 14 h 16, nous avons reçu l'ordre de décoller, équipe de tête constituée de trois avions « Block » et nous avons pris la direction de Chalassara dans la région d'Agios Athanasios. À l'altitude de 4000 m, j'ai reçu un ordre par radio RT disant : «sillonnez l'espace aérien pour détecter les avions ennemis à une altitude de 5000 m». Nous avons reçu l'information « avions ennemis à Giannitsa » et peu après à Platy. J'ai suivi la direction Giannitsa-Thessalonique en prenant toujours de l'altitude. À une altitude de 6400 m, j'ai aperçu une formation ennemie de cinq avions qui se trouvait 200 m plus haut que nous. Juste après avoir donné l'information aux autres avions, j'ai pris une position d'attaque par devant. Nous avons attaqué les avions qui se trouvaient à l'avant et en bas. L'attaque a été réalisée par les trois avions, mais l'un d'entre eux a eu un problème car son système d'armement ne fonctionnait pas. Après le décrochage de l'avion qui se trouvait en attente, durant la chasse hors de la ville, j'ai aperçu une autre formation constituée de cinq avions à l'altitude de 6800 m qui se dirigeaient vers Thessalonique. Je n'ai pas réussi à les attaquer avant qu'ils n'arrivent sur Thessalonique. J'ai réussi à attaquer l'un d'entre eux par l'arrière dans la région de Gevgeli...

Signature

Source 27



13η Μ. Ν. Σ.

ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΔΡΑΣΙΣ
ΤΗΣ ΜΟΙΡΑΣ

(ΑΠΟ 28-10-40 ΜΕΧΡΙ 13-6-42)

27) Exposé de la 13ème de l'Escadre de la Collaboration Navale rédigé le 28/5/47 par Dalianis Spiridonas, Officier de l'état-major.

Μ Ε Ρ Ο Σ Ιον

Α Ρ Α Σ Ι Σ Τ Η Σ Μ Ο Ι Ρ Α Σ

Ε Ν Ε Λ Λ Α Δ Ι

(ΑΠΟ 28-10-40 ΕΩΣ 23-4-41)

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δον.

ΑΦΟΡΑ: Τά τῆς ὀργανώσεως, προσωπικοῦ ὡς καί τῆς μεταστάθμευσεις.-

Συμφώνως τῷ σχεδίῳ ἐκστρατεύσεως ἡ 13η Μ.Μ.Σ. προεβλέπετο νά δράσῃ διηρημένη εἰς δύο (2) ἀνεξάρτητα Σμήνη.-

Τά Σμήνη ταῦτα ἐχαρακτηρίζοντο " 13/1 καί 13/2 ἀνεξάρτητα Σμήνη ".-

Τό 13/1 μέ Βάσιν τήν ΔΑΜΥΡΟΝ θ'ἀνελάμβανεν ἀποστολάς εἰς τό ΑΙΓΑΙΟΝ καί τό 13/2 ἀπό ΑΡΑΞΟΥ εἰς τό ΙΟΝΙΟΝ.-

Ἡ κήρυξις τοῦ Ἰταλοελληνικοῦ πολέμου εὗρε τά Σμήνη εἰς ΘΡΙΑΣΙΟΝ.-

Τό προσωπικόν τῶν Σμηνῶν ἦτο ἐλαττωμένον καί παρῆλθον ἀρκεταί ἡμέραι μετά τήν κήρυξιν τοῦ πολέμου ἵνα, προσερχομένων τῶν διά τῆς ἐκστρατεύσεως ὁρισμένων, συμπληρωθῇ ἡ προβλεπομένη σύνθεσις.-

Ἡ συνημμένη κατάστασις ὑπ'ἀριθ. 1 παρέχει τήν σύνθεσιν τοῦ Προσωπικοῦ μετά τάς πρώτας ἡμέρας τοῦ πολέμου.

Ὁ διαχωρισμός τῶν Σμηνῶν καί ἀνεξάρτητος δράσις αὐτῶν δέν ἐκραγματοποιήθη.-

Ὡς αἰτίαι τοῦ ἀνωτέρω δύνανται νά θεωρηθῶσιν:
1.- Ἡ μή αἴτησις πολλῶν ἀποστολῶν εἰς ΙΟΝΙΟΝ, τοῦ κέντρου βάρους μεταπεσόντος εἰς ΑΙΓΑΙΟΝ καί

2.- Ἡ ἀκαταλληλότης τοῦ ἐδάφους τοῦ ΑΡΑΞΟΥ.-

Ἅμα τῇ ἐνάρξει ἐκτελέσεως τό 13/2, διά διαταγῆς τῆς Δ.Δ.Α.Ν. ὑπήχθη ὑπό ἀπόψεως ἀποστολῶν μόνον, ὑπό τό 13/1.-

Τήν 4/11/40, κατόπιν διαταγῆς τῆς Δ.Δ.Α.Ν., ὀλιγώτερα τά Σμήνη μετεστάθμευσαν εἰς Ἀεροδρόμιον ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ.-

Ἡ μεταστάθμευσις παρουσίασε δυσχερείας συνεπείᾳ ἀπολύτου ἐλλείψεως μεταφορικῶν μέσων.-

Τό στρατόπεδον ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ ἐπεμβαῖνον καί εἰς ζητήματα ἐκτός τῆς ἀρμοδιότητός του ἐδημιούργησε πολλάκις οὐχί μόνον ζητήματα τύπων, ἀλλά καί οὐσίας διότι ἤρχετο εἰς ἀντίθεσιν μέ ὡρισμένας διαταγάς τῆς Δ.Δ.Α.Ν.-

Τήν 19-11-40 τό Μ.60 μετέχον σχηματισμοῦ ἐκστρεφοντος ἐξ ἀποστολῆς ἀπό τά ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ, ἀποσπασθέν μετά τήν ἄνοδόν του εἰς Ἀερ/μόν ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ διέλυσιν τοῦ σχηματισμοῦ διά προσγειώσιν, ἐπέλεσεν τόν προσγαιτολισμόν, λόγῳ τοῦ ἐξαιρετικοῦ σκότους τῆς νυκτός ἐκείνης καί προσεγειώθη ἀναγκαστικῶς εἰς ΑΓΙΟΥΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥΣ.-

../..

Ἐπί τοῦ προκειμένου ὁ Διοικητής τῆς Μοίρας, ἅμα τῇ προσγειώσει του, ἐζήτησε ὅπως, ἐκτός τῶν φώτων ὁρίων ἀναφῆ καί ὁ περιστρεφόμενος φάρος διά τήν καθοδήγησιν τοῦ παραπλανηθέντος ἀεροσκάφους. Τοῦτο δέν ἐγένετο εἰμή μετά εἰκοσιν (20) ὅλα λεπτά καί ἄνευ ἀποτελέσματος βεβαίως πλέον. Ἡ βραδύτης ὀφείλετο εἰς τό ὅτι διά τήν ἀφήν τοῦ φάρου ἐζητήθη ἡ ἄδεια τῆς ΔΑΠ/Α

Τήν 23/11/40 κατόπιν Διαταγῆς τῆς Δ.Δ.Α.Δ.Ν. ἀμφότερα τά σμήνη μετεστάθμευσαν εἰς ΤΑΝΑΓΡΑΝ.

Ἡ μεταστάθμευσις αὕτη ἐγένετο ὑπό συνεχῆ βαρβαίαν βροχήν ἀλλ'εἶχον ὅμως διατεθῆ ἤδη αὐτοκίνητα τινα μέσα τῇ Μοίρᾳ.

Περί τά μέσα Δεκεμβρίου, κατόπιν Δ/γῆς τῆς Δ.Δ.Α.Δ.Ν., τά δύο σμήνη συνεχωνεύθησαν εἰς Μοῖραν.

Ἡ συνημμένη κατάστασις 1 μᾶς παρέχει τήν εἰς προσωπικόν σύνθεσιν τῆς Μοίρας κατά τε τήν ἄφιξιν καί τήν ἐκ ΤΑΝΑΓΡΑΣ ἀναχώρησίν της.

Τήν 24/12/40 κλιμάκιον τῆς Μοίρας ἐκ τεσσάρων δερ/φῶν μετεστάθμησεν εἰς δερ/μιον ΘΡΙΑΣΙΟΥ

Τέλος τήν 1/1/41 ὁλοκληρώθη ἡ μετακίνησις καί τοῦ ὑπολοίπου καί οὕτω ὁλόκληρος ἡ Μοῖρα συνεκεντρώθη ἐκ νέου εἰς τό δερ/μιον ΘΡΙΑΣΙΟΥ

Δέον νά σημειωθῆ ἐπί τοῦ προκειμένου ὅτι τό στρατόπεδον ἐβοήθησε πολύ τήν Μοῖραν καί διά πρώτην φοράν αἱ συνέπειαι ἐνδιαιτήσεως τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ ἐβελτιώθησαν αἰσθητῶς.

Τό πρῶτον δεκαήμερον τοῦ Ἰανουαρίου ἡ Μοῖρα ἀπέστειλε μικρόν τεχνικόν συνεργεῖον εἰς ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ Κρήτης διά τόν ἀνεφοδιασμόν καί ἐπιθεώρησιν τῶν ἀεροσκαφῶν τῆς Μοίρας ἅτινα, λόγῳ τῆς φύσεως τῶν ἀποστολῶν, προσγειοῦντο συχνά πλέον εἰς ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Τήν 24/1/41 τό μέγιστον τμῆμα τῆς Μοίρας μετεστάθμευσεν εἰς δερ/μιον ΧΑΣΑΝΙΟΥ.

Κλιμάκιον ἐκ τριῶν (3) δερ/φῶν παρέμεινεν εἰς ΘΡΙΑΣΙΟΝ δι'ἀναλημβάνῃ τάς ἅμα τῇ ἐξ ἀποστολάς. Διά τήν ἐκτέλεσιν τῶν ὑπολοίπων ἀποστολῶν τά δερ/χη ἀπεγειοῦντο ἄφορτα ἀπό ΧΑΣΑΝΙΟΥ προσγειοῦντο εἰς ΘΡΙΑΣΙΟΝ δι'ἀνεφοδιασμόν καί φορτώσιν βομβῶν, ἐξετέλουν τάς ἀποστολάς των, προσγειοῦντο εἰς ΘΡΙΑΣΙΟΝ δι'ἐκφόρτωσιν καί τέλος ἐπέστρεφον εἰς ΧΑΣΑΝΙ.

Τό ἀνωτέρω ἐν συνδυασμῷ μέ τήν ὕπαρξιν καί τοῦ ἑτέρου κλιμακίου τῆς ΚΡΗΤΗΣ καθίστων τήν ὑπηρεσίαν τῆς Μοίρας περίπλοκον.

Ἐπεβλήθη ὅμως λύσις αὕτη διότι ἀφ'ἑνός μέν οἱ Ἄγγλοι ἐζήτουν τήν ἐκκένωσιν τοῦ δερ/μίου ΘΡΙΑΣΙΟΥ, ἀφ'ἑτέρου δέ, μή ὑπάρχοντος ἄλλου δερ/μίου, ἐχρησιμοποιήθη τό ΧΑΣΑΝΙ, ὅπερ, δικαίως λόγῳ τῶν μικρῶν του διαστάσεων, δέν ἐθεωρεῖτο ἀσφαλές ὑπό τῆς Δ.Δ.Α.Δ.Ν.

Μετά τήν ἐκτέλεσιν δοκιμῶν διεπιστώθη ὅτι ἦτο δυνατή ἡ ἀνάληψις ἀποστολῶν ὑπό ΧΑΣΑΝΙΟΥ μετά προσοχῆς βεβαίως μεγάλης.

Οὕτω τὴν 2/2/41 συνεκεντρώθη ὁλόκληρος ἡ Μοῖρα εἰς ΧΑΓΑΝΙ.

Τὴν 6-4-41 ἡ Ἑλλὰς προσεβλήθη καὶ ὑπὸ τὴν Γερμανίαν.

Τὴν 17/4/41 ἐλήφθησαν αἱ γνωσταὶ διαταγαὶ περὶ καταστροφῆς ὑλικοῦ, ἀναχωρήσεως ἑρ/φῶν διὰ Κρήτην, ἀποστολῆς προσωπικοῦ εἰς Β.Κ.Ι. (ΑΕΠΟΣ) καὶ χορηγήσεως τέλος διμήνων ἀδειῶν εἰς τοὺς Σμηνίτας καὶ τοὺς ἐφέδρους

Εἰς ἐκτέλεσιν τῶν ἀνωτέρω ἡ Μοῖρα προέβη εἰς τὰς ἀκολούθους ἐνεργείας.

1) Προητοίμασε πέντε (5) ἑρ/φη ὑπὸ τὸν Σμ/γὸν ΔΑΛΙΑΝΗΝ. Ταῦτα θ' ἀνεχώρουν τὸ ἀπόγευμα τῆς ἰδίας ἡμέρας διὰ ΚΡΗΤΗΝ.

2) Προητοίμασε τὰ ὑπόλοιπα τέσσαρα (4) ἑρ/φη ἓνα ὑπὸ τὸν Διοικητὴν τῆς Μοίρας ἀναχωρήσαντα τὴν αὐγὴν τῆς ἑπομένης. Σημειωθήτω ἐν προκειμένῳ ὅτι Μοῖρα πεσσα ἀπὸ ἡμερῶν τὸ Κ.Β.Α., κατόρθωσε τὴν προηγουμένην νὰ παραλάβῃ καὶ τὸ ἔνατον ἑρ/φος τῆς Μοίρας, ὅπερ ἐπισκευάζετο ἀπὸ μακροῦ.

3) Ἀπέστειλεν εἰς Β.Κ.Ι. διὰ μέσων τῆς Μοίρας ἅπαν τὸ ὑπὸ τῆς Διαταγῆς προβλεπόμενον προσωπικὸν ἐντὸς τῆς ἡμέρας.

4) Ἐχορήγησεν τὰς ἀδείας συμφώνως τῇ Διαταγῇ καὶ

5) Ἤρχισεν τὴν καταστροφὴν τοῦ ὑλικοῦ ἧς πρὸν ἡ ὁλοκληρωθῇ ἐσταμάτησε.

Τοῦτο ὀφείλετο εἰς τὸ ὅτι περὶ ὥραν 16.30 τῆς 17/4/41 ὁ ἀντ/ρχος ΨΑΛΙΔΑΚΗΣ εἰδοποίησεν ὅτι ἡ Διαταγὴ καταστροφῆς θ' ἀνεστάλη κ.τ.λ. Ὄντως ἀμέσως ἐπεκύρωσε καὶ ἡ Α.Δ.Α.Δ.Η. τὴν πληροφορίαν ταύτην. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἀνεστάλη καὶ ἡ ἀναχώρησις τῶν ἑρ/φῶν.

Ἐπειδὴ ἡ ἐνέργεια τῆς καταστροφῆς μέρους τοῦ ὑλικοῦ ἐνταλλακτικά τινα καὶ εἴδη στρατοπεδείας) καὶ τοῦτον οὐχὶ μεγάλου ἐσχολιάσθη τονίζεται ἐν προκειμένῳ ὅτι:

1) Ὁ Διοικητὴς τῆς Μοίρας κληθεὶς εἰς Δ.Δ.Α.Δ.Η. καὶ κανονίσας τὰ τῶν λεπτομερειῶν, ἐπέστρεψε πίσω εἰς τὴν Μοῖραν του καὶ προέβη, ὡς διετάχθη εἰς τὴν ἄμεσον ἐκτέλεσιν τῶν διατεταγμένων

2)-Δὲν ἠδύνατο νὰ γνωρίζῃ ποῦ εὑρίσκετο ὁ ἐχθρὸς τὴν στιγμὴν ἐκείνην ὥστε, ἔστω καὶ ἐξ ἰδίας πρωτοβουλίας, ν' ἀναβάλῃ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν Διαταγῶν καὶ

3) Μετὰ τὴν χορήγησιν τῶν ἀδειῶν εἰς τοὺς Σμηνίτας, ἥτις ἔδει νὰ ἐκτελεσθῇ ἐντὸς τῆς ἡμέρας ὡς καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν ἄλλων εἰς Β.Κ.Ι. δὲν εἶχε μείνει προσωπικὸν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου τῆς καταστροφῆς.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ ὅτι οἱ ἄλλοι διοικηταὶ δὲν ἐπέστρεψαν ἀμέσως εἰς τὰς Μοίρας των ἀλλ' ἐνέβαλον διὰ τὴν ἑπομένην τὸ ἔργον τῆς καταστροφῆς δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς καμὴ ἢ βεβιασμένη ἐνέργεια τῆς ἰδίας Μοίρας.

Μετὰ τὰ ἀνωτέρω γεγονότα ἡ Μοῖρα, λαμβάνουσα διαταγὰς ἀποστολῶν, ἤρχισε ἐνεργοῦσα ἀντιστοίχως ἤτοι συγκέντρωσεν τὸ ὑλικὸν ὡς καὶ τοὺς ἀδειούχους Σμηνίτας καὶ ἐπέτυχε πράγματι ὅπως ἐκτελῶν κανονικῶς αἱ διατασσόμεναι ἀποστολαί.

Ἡ προθυμία τοῦ προσωπικοῦ κατὰ τὰς στιγμὰς ταύτας ἦτο ὄντως συγκινητική. Τὸ ὑπάρχον προσωπικὸν εἰργάζετο χειρονακτικῶς ὅπως βοηθήσῃ τοὺς ἀνεπαρκεῖς ἐμηχανίτας οἵτινες μόλις ἐπέστρεφον καὶ παρεκάλουν νὰ ἐργασθῶσιν, ἀλλὰ ἐγνώριζον ὅτι τόσον ἡ διατροφὴ των ὅσον καὶ ἡ στέγασις ἦσαν προβληματικαὶ ἂν ὄχι ἀδύνατοι.

Τὴν 22/4/41 ἐδόθησαν διαταγαὶ διὰ τὴν ἀναχώρησιν τῶν ἀερ/φῶν δι'Αἴγυπτον.

Πράγματι ἡτοιμάσθησαν καὶ τὰ ἐννέα (9) Ἀερ/φη δι'ἀπογειώσιν τὴν αὐγὴν τῆς ἑπομένης.

Ἡ Δ.Α.Π./Α ἐγκρίναντα κατ'ἀρχὰς τὴν ὁμαδικὴν ἀπογείωσιν καὶ τῶν ἐννέα ἀερ/φῶν, ἐπηγόρευσεν ταύτην βραδύτερον, κατόπιν ἐπεμβάσεως τῶν Ἀγγλικῶν Ἀρχῶν, καὶ διέταξεν ὅπως τὰ ἀερ/φη ἀναχωρήσωσι κατ'ὁμάδας τῶν δύο ἀερ/φῶν μὲ διάλειμμα μιᾶς ὥρας ἀπὸ ἀπογειώσεως εἰς ἀπογείωσιν.

Ἐπειδὴ ἡ Μοῖρα ἐντελήφθη ὅτι ὁ λόγος τῆς ἀπαγορεύσεως ταύτης ἦτο ἡ ἀποφυγὴ συγκεντρώσεως πολλῶν ἀεροσκαφῶν εἰς ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ ἐπανῆλθεν ἐπὶ τῆς αἰτήσεως της διὰ τοὺς κάτωθι λόγους;

1) Διότι ἐδεδομένου ὅτι δὲν διετίθεντο εἰμὴ δύο γέφυραι διὰ τὸ πρὸς Αἴγυπτον ταξείδιον, καὶ ἐὰν ἐξετελεῖτο ἡ διαταγή, πάλιν τὰ εἰς ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ ἀερ/φη ἔπρεπε ν'ἀναμείνωσι νὰ συγκεντρωθῶσι εἰς ὁμάδας τῶν πέντε, ὅπότε καὶ θὰ ἀποφεύγετο ἡ συγκέντρωσις, ἣν ἤθελεν τὸ Ἀγγλικὸν στρατηγεῖον.

2) Διότι ὁδεμία προστασία ἐπίγειος ὑπῆρχεν καὶ τὰ ἀερ/φη χωρὶς πλέον νὰ συμβάλλωσιν εἰς τὸν ἀγῶνα παρέμενον ἐκτεθειμένα εἰς ἐχθρικὴν προσβολὴν καὶ καταστροφήν καὶ

3) Λόγῳ τῶν συνεχῶν συναγερμῶν, καθὼς καὶ δὲν ἐπιτρέπετο ἡ ἀπογείωσις, θὰ καθίστατο ἀδύνατος ἡ ἀναχώρησις τῶν ἀερ/φῶν μετὰ τὴν αὐγήν.

Ὡς μέσην λύσιν ἡ Μοῖρα προέτεινε τὴν ἀναχώρησιν τῶν ἀερ/φῶν εἰς δύο ὁμάδας τῶν πέντε.

Τοῦτο δὲν ἐγένετο δεκτὸν τῶν Ἀγγλων ἐπιμενόντων εἰς τὴν ἐντέλεσιν τῆς διαταγῆς των.

Οὕτως ἐχόντων τῶν πραγμάτων, ὀλίγον μετὰ τὴν ἀπογείωσιν τῆς πρώτης ὁμάδος, ἐπετέθη μέγας ἀριθμὸς Γερμανικῶν καταδιωκτικῶν κατὰ τοῦ ἀερ/μίου καὶ ἀντιστάσεως μὴ οὔσης, κατέστρεψε μεταξὺ ἄλλων ἀερ/φῶν (Ἀγγλικῶν) καὶ τέσσαρα (4) Ἄνσον.

Ἐπίσης ἐπέφερε ζημίας καὶ ἐπὶ ἑνὸς ἄλλου Ἄνσον.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐπιδρομῆς ὁ διοικητὴς τῆς Μοίρας διέταξεν ὅπως ὁ ἀρχιμηχανικὸς ἀναφέρῃ πόσα ἀερ/φη ἦτο δυνατὸν ν'ἀπογειωθοῦν καὶ συγχρόνως εἰδοποίησε τὴν ΔΑΠ/Α ὅτι, παρὰ τὴν διαταγήν της διὰ διατάξῃ τὴν ἀπογείωσιν τῶν διασωθέντων ἀερ/φῶν παρακαλέσας μόνον ὅπως εἰδοποιηθῶσι τὰ πυροβολεῖα ὅτι πρόκειται περὶ φιλίων ἀερ/φῶν.

Ἐκ τῶν ἑπτὰ (7) ἐπὶ τοῦ ἐδάφους ἀερ/φῶν δύο (2) ἠδύναντο ἀπογειωθοῦν ἀμέσως, τρίτον δὲ ἠδύνατο νὰ ἐπισκευασθῇ προχείρως.

Οὕτω τὰ μὲν δύο ἀερ/φη ἡτοιμάσθησαν δι'ἀπογείωσιν ὁ δὲ

La volonté du personnel durant ces moments-là était très émouvante. Le personnel aérien travaillait manuellement pour aider les aviateurs peu nombreux qui rentraient et demandaient encore à travailler, même s'ils savaient que leur alimentation et leur logement étaient très mauvais, et même parfois absent.

ΚΑΦΑΛΑΙΟΝ Β'.

'Αφορᾷ :- Τό ὑλικόν

α) 'ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

'Η ἀρχική δύναμις τῆς Μοίρας ἦτο ἔνδεκα (11) 'αερ/φη ΑΝΣΟΝ

Μέ τά ἀτυχήματα ἐπ/νιῶν ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ καί ΓΑΛΑΝΑΚΟΥ ὡς καί τό δυστύχημα τοῦ 'Υπ/γοῦ ΤΟΥΜΠΑΚΑΡΗ ἡ δύναμις κατῆλθεν εἰς ὀκτώ (8) ἀερ/φη.

Τήν παραμονήν τῆς ἀναχωρήσεως παρελήφθη ἐπισκευασθέν ὑπό τοῦ ΚΕΑ τό κατά τήν κακήν προσγείωσιν τοῦ ΓΑΛΑΝΑΚΟΥ ὑποστάν ζημίας ἀεροσκάφος, τοῦ ἀριθμοῦ ἤδη ἀνελθόντος εἰς ἐννέα (9) ἀερ/φη.

'Εκ τούτων τά τέσσαρα (4) κατεστράφησαν κατά τήν ἐναντίον τοῦ ἀερ/μίου ἐπιδρομήν τά δέ ὑπόλοιπα πέντε (5) μετεφέρθησαν εἰς Αἴγυπτον

β) ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

'Αρχικῶς ἡ Μοίρα δέν διέθετε ἴδια αὐτοκίνητα μέσα, πλήν δύο (2) μικρῶν ἐπιβατικῶν. Τοῦτο ἐδυσχέραινε τήν ὑπηρεσίαν τῆς Μοίρας ἥτις ἠναγκάζετο νά ἀπαιτῇ καί νά ἐξαρτᾷ ἀπό ἄλλους τήν ἐσωτερικήν της ὑπηρεσίαν.

Ἰδιαιτέρως μεγάλαι δυσχέρεια παρουσιάζοντο κατά τάς μετακινήσεις, λαμβανομένου ὑπ'ὄψιν ὅτι ἡ μή διαθεσή τῶν ἀποστολῶν, ἀπήτει ταχείαν διενέργειαν τῶν μεταφορῶν.

Εἰς ΠΑΝΑΓΡΑΝ πλέον διετέθησαν ἡμῖν τέσσαρα (4) φορτηγά ΦΟΡΝΤ, δύο (2) πετρελαιοκίνητα τοιαῦτα, δύο (2) βενζινοφόρα καί δύο (2) κινητά συνεργεῖα. Ταῦτα συνετέλεσαν πολύ εἰς τήν βελτίωσιν τῆς διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας.

'Η ὡς ἄνω κατάστασις ἀπό ἀπόψεως μεταφορικῶν μέσων παρέμεινεν μέχρι τῆς εἰς Αἴγυπτον μετακινήσεως, πλήν τοῦ ὅτι τόν 'Ιανουάριον ἐπεστράφησαν εἰς Υ.Α. τά δύο (2) πετρελαιοκίνητα ἅτινα ἦσαν ἀπ'ἀρχῆς σχεδόν ἄχρηστα.

γ) ΠΑΝΟΠΛΙΣΙΣ ΚΑΙΚΩΝ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ

Τό ὑλικόν στρατοπεδείας ἦτο ἀνεπαρκέστατον. 'Επίσης οἱ διαχειρισταί ἦσαν νέοι ἢ ἔφεδροι καί δέν ἠδύναντο ν'ἀνταποκριθοῦν εἰς τάς δυσκόλους συνθήκας τοῦ πολέμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'.

'Αφορᾷ : - 'Επιχειρήσεις, ἐκπαίδευσιν καί ἀτυχήματα.

α) ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ.

1) 'Από ἀερ/μιον ΘΡΙΑΣΙΟΥ (ἀπό 28/10/40 ἕως 4/11/40) ἀνελήφθησαν ὑπό τῆς Μοίρας δώδεκα (12) ἀποστολαί πολεμικαί ὡς καί ἐξετελέσθησαν καί ἓξ (6) διάφοροι πτήσεις (ἐκπαίδευσις, δοκιμαί μεταφοραί)

2) 'Από τοῦ 'Αερ/μίου ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ (ἀπό 5/11/40 ἕως 23/11/40) ἀνελήφθησαν τεσσαράκοντα τέσσαρες (44) πολεμικαί ἀποστολαί καί δεκαπέντε (15) διάφοροι πτήσεις

3)'Από ΡΑΝΑΓΡΑΣ (ἀπό 24/11/40 ἕως 24/12/40) ἀνελήφθησαν πέντε (5) πολεμικαί ἀποστολαί καί ἐξετελέσθησαν δέκα (10) διάφοροι πτήσεις.

4) 'Από ΘΡΙΑΣΙΟΥ (ἀπό 25/12/40 ἕως 24/1/41) ἀνελήφθησαν ἑξήκοντα πέντε (65) πολεμικαί ἀποστολαί καί τριάκοντα ὀκτώ (38) διάφοροι πτήσεις.

5) 'Από ΛΑΡΙΣΗΣ (ἀπό 25/1/41 ἕως 25/4/41) ἀνελήφθησαν ἑκατόν ἑβδομήκοντα πέντε (175) πολεμικαί ἀποστολαί καί ἑκατόν ἑπτά (107) διάφοροι.

"Ητοι ἐν συνόλῳ ἡ Μοῖρα ἐν 'Ελλάδι ἀνέλαβεν τριακοσία μία (301) πολεμικάς ἀποστολάς καί ἐξετέλεσεν μίαν ἑκατόν ἑπτά (107) πτήσεις ἐκπαιδεύσεως, δοκιμῆς καί μεταφορᾶς.

Εἰς τάς ἀποστολάς ταύτας διελαμβάνοντο ὅδο εἰς ΑΛΒΑΝΙΑΝ καί τέσσαρες (4) εἰς ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ.

"Οσον ἀφορᾷ ἐπιτυχίας καί χαρακτηριστικά συμβάντα κατά τήν ἐκτέλεσιν τῶν ἀποστολῶν τούτων δύνανται νά λεχθοῦν τά ἑπόμενα:-

1) Οἱ βομβαρδισμοί, λόγου τοῦ μικροῦ φόρτου βομβῶν, δέν ἦτο δυνατόν νά εἶναι ἀποτελεσματικοί. "Ελλειψις φωτογραφικῶν μηχανημάτων καθίστα ἀδύνατον τόν ἔλεγχον τῶν ἀποτελεσμάτων πάντως.

2) "Ερευναι τομέων δι'ὑποβρυχίων ὁδέμιαν ἔσχον ἀπόδοσιν, διότι διηυηργοῦντο τήν ἡμέραν ἀπότε τά Ἰταλικά 'Υποβρύχια κατεδύοντο ἀπό συστήματος εἰς μέγα βάθος. Νυκτερινα ἔρευναι, ὡς καί συνοδείαι ἐποπομπῶν κατά τήν νύκτα εἶχον συζητηθῆ μετά τοῦ συνδέσμου τοῦ στόλου 'Επισμ/γοῦ ΡΑΔΕΛΟΥ καί εἶχεν οὗτος ἀποδεχθῆ τάς ἀπόψεις τῆς Μοίρας, ἀλλά δέν 'το δυνατόν ν'ἀρχίσουν πρίν ἡ ἐγκριθῆ καί ἐκπαίδευσις τοῦ προσωπικοῦ τῆς Μοίρας εἰς τάς νυκτερινάς πτήσεις,ἥτις πάλιν προσέκρουε εἰς τό ζήτημα τῆς οἰκονομίας τῶν ὡρῶν πτήσεως τῶν ἀερ/φῶν.

Αἱ ὡς ἄνω ἀποστολαὶ ἀσφαλῶς δὲ ἀπέβιδον πολύ. Σημειωθήτω ἐν προκειμένῳ ὅτι ἡ νυκτερινὴ συνοδεία νηοπομπῶν εἰσήχθη συστηματικῶς ἀπό τινος χρόνου παρά τῇ Ἀγγλικῇ ναυτικῇ Ἀεροπορίᾳ.

3) Αἱ συνοδεῖαι νηοπομπῶν ἐπέδωσαν ὅριστα ἀποτελέσματα. Οὐδεμία νηοπομπὴ συνοδευομένη προσεβλήθη ὑπό ὑποβρυχίου ἔστω καὶ ἀνεπιτυχῶς. Τοὐναντίον ὑποβρύχια τινα ἐβλήθησαν πρὶν ἢ ἐκδηλώσουν ἐπίθεσιν.

Οὕτω τὴν 18/3/41 τὸ Ν51 μὲ πλήρωμα τοὺς Σημ/ρον ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥ-ΛΟΝ, Σμηνίαν ΣΠΕΝΤΖΟΝ καὶ Σμηνίαν ΜΑΚΡΗΝ ἐνετόπισαν καὶ ἐπετέθησαν ἐναντίον ἐχθρικοῦ ὑποβρυχίου πλησίον νησίδος ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ.

Τὸ ἀνωτέρω ἐνέφερεν ἀμέσως τῇ Μοίρᾳ καὶ οὕτω, πέντε (5) λεπτὰ μετὰ τὴν ἐμφάνισιν τοῦ ὑποβρυχίου, ἐπεγειρθησαν ὅλα τὰ διαθέσιμα δερ/φη τῆς Μοίρας, τῇ κρυπτοβουλῇ αὐτῆς καὶ ἐπετέθησαν ἐναντίον τοῦ ἐχθρικοῦ ὑποβρυχίου. Ἀποτέλεσμα, λόγῳ τοῦ προσκωμμένου τῆς ὥρας δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἔχωμεν διὰ συνεχίσεως τῆς ἐρεύνης. Ἀγγλικὰ πολεμικὰ μὲ ἀκουστικὰ μηχανήματα ἐπετέθησαν ἐπίσης ἐναντίον τοῦ ὑποβρυχίου. Ἡ προσγείωσις κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν ἦτο δύσκολος, διότι εἶχεν ἐπέλθει σκότος καὶ τὸ μικρὸν τοῦ ΧΑΣΑΝΙΟΥ δερ/μιον ἐστερεῖτο νυκτερινοῦ φωτισμοῦ. Πάντων τὰ δερ/φη προσεγειώθησαν ὁμαλῶς.

Διὰ τὰ ἀνωτέρω ὁ ἀρχηγὸς Στόλου διὰ διαταγῆς του ἀφ'ἑνὸς μὲν προέτεινε τὸ πλήρωμα τοῦ Ν.51 δι'ἠθικὴν ἀμοιβὴν ἀφ'ἑτέρου δὲ ἐποιήσατο εὐφήμου μνείαν, διὰ τὴν κρυπτοβουλίαν καὶ τὴν ἐξαιρετικὴν ταχύτητα ἐνεργείας τῆς Μοίρας.

Τὴν 19/3/41 τὸ Ν59 μὲ πλήρωμα τοὺς Σκ/γὸν ΛΑΚΟΠΟΥΛΟΝ, Σμηνίαν ΣΠΕΝΤΖΟΝ καὶ Σμηνίαν ΜΑΚΡΗΝ συνοδεῦον νηοπομπὴν ἔξωθι τῆς ΚΡΗΤΗΣ συνήντησε τρία (3) Ἰταλικὰ βομβαρδιστικὰ (μᾶλλον ΚΑΠΡ) ἐναντίον τῶν ὁποίων καὶ ἐπετέθη διότι ἦσαν πλησιέστατα καὶ κατηυθύνοντο πρὸς τὴν νηοπομπήν.

Τὰ δερ/φη ταῦτα ἀπεμακρύνθησαν ἐν τάχει τὸ δὲ Ν59 ἀφ'οὗ ἐξημολούθησεν ἐπί μακρὰν ἐπ'ὀλίγον τὴν δίωξιν, ἐπέστρεφεν εἰς τὴν νηοπομπήν.

Διὰ τὰ ἀνωτέρω ὁ Ἀρχηγὸς Στόλου προέτεινε τὸ πλήρωμα δι'ἠθικὴν ἀμοιβήν.

Τὴν 20/3/41 τὸ αὐτὸ δερ/φος μὲ τὸ αὐτὸ πλήρωμα, προσερχόμενον ν'ἀναλάβῃ τὴν συνοδείαν νηοπομπῆς, καὶτοι προσῆρχετο ἀπὸ τὴν κανονικὴν πλευρὰν κ.τ.λ. ὡς ἐπίσης ἔβαλεν ὀβὺς (2) ἀναγνωριστικὰς φυσαλίδας, ὑπέστη σφοδρὸν ἀντιαεροπορικὸν πῦρ ἐξ ἐλαχίστης ἀποστάσεως ἐκ μέρους τῆς νηοπομπῆς. Ἡ ἐνέργεια αὕτη τῆς νηοπομπῆς, ἧς ἡγεῖτο ὁ ἀντιπλοίαρχος ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, ὑπῆρξεν ἄν μή τι ἄλλο ἀποτέλεσμα κανικοῦ.-

Τὴν 1/4/41 τὸ Ν51 ἀνέφερεν ὅτι φίλια πολεμικὰ ἐπετέθησαν ἐναντίον στόχου, πιθανῶς ὑποβρυχίου, ἔξωθι τῶν ΔΑΝΕΩΝ. Ἀμέσως ἐπεγειρθησαν ὅλα τὰ δερ/να τῆς Μοίρας καὶ ἐπετέθησαν κατὰ τοῦ στόχου ὅστις κατὰ τὴν γνώμην τῆς Μοίρας, συνεπεία τῆς θέσεως του καίτοι ἐβάλλετο ὑπὸ πολλῶν ἀγγλικῶν πλοίων καὶ δερ/φῶν, ἦτο βραχὺς ὑποβρύχιος.

Ainsi, le 18/3/41, le N51 avec son équipage constitué par le porte-drapeau, Diamantopoulos, le sergent d'aviation, Spentzos et le sergent d'aviation, Makris ont détecté et ont attaqué un sous-marin ennemi près de l'île d'Agios Georgios.

Le N51 a annoncé directement l'information à l'escadre et 5 minutes après l'apparition du sous-marin, tous les avions de l'escadre disponibles ont décollé et à son ordre, ont attaqué le sous-marin ennemi...

L'atterrissage durant le retour fut très difficile car il faisait déjà nuit et le petit aéroport de Chassaniou ne disposait pas d'éclairage. Tous les avions ont atterri normalement.

Le commandant de la flotte a ordonné de recomposer l'équipage du N51 et d'attribuer une mention honorable à l'escadre pour son initiative et ses actions rapides.

Αἱ ἀπονεμηθεῖσαι ἡθικαὶ ἀμοιβαὶ δέν ἐστηρίχθησαν ἐπὶ τῶν σχετικῶν προτάσεων. Ὑπὸ τοῦ ἐν Ἑλλάδι εὑρισκομένου ἀρχαιοτέρου Ἀξ/κοῦ τῆς Μοίρας Ἀντισμηνάρχου ΔΑΛΙΑΝΗ Σπ. ἐπιτελοῦς τῆς Ι3 Μ.Ν.Σ. κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ὑπεβλήθησαν προτάσεις πρὸς κύρωσιν εἰς τὸν Ὑποπτέραρχον ἐ.α. ΜΟΣΧΟΒΙΤΗΝ ΧΡ. Ἀνώτερον Διοικητὴν Ναυτικῆς Συνεργασίας κατὰ τὸν πόλεμον, ὅστις καὶ ἐπέρριφεν πᾶσας ταύτας μὲ τὴν δικαιολογίας ὅτι οἱ ἐπτάμενοι ἁπλῶς ἐπετέλεσαν τὸ καθῆκον των ἐν καιρῷ πολέμου.

Ἐξαιρέσιν ἐποιήσατο μόνον διὰ τὰ πληρώματα τῶν πέντε (5) ἀεροσκαφῶν ἅτινα μετεκινήθησαν εἰς Αἴγυπτον τὴν 23.4.41 διὰ νὰ συνεχίσουν τὸν ἀγῶνα, προτείνας τὸν Πολεμικὸν Σταυρόν.

Ἡ ἐπιτροπὴ ἀπονομῆς ἡθικῶν ἀμοιβῶν εὗρε ἄδικον τὴν πρότασιν αὐτὴν καὶ ἀπένειμε τὰς ἀνωτέρω ἀναφερομένας ἡθικὰς ἀμοιβάς. Κρίνεται ἀπαραίτητον νὰ ἀναφερθῇ ὅτι κατὰ τὴν ἀπονομὴν τούτων δέν ἐγένετο καμμία διάκρισις καὶ διαβάθμισις. Οὕτω τινὲς τοῦ προσωπικοῦ τῆς Ι3 Μ.Ν.Σ. ἐτιμήθησαν ὑπερβολικῶς ἄλλοι ὀλιγώτερον καὶ ἄλλοι καθόλου.

Ὡς βάσις τῆς ἀπονομῆς τῶν ἡθικῶν ἀμοιβῶν προτείνονται αἱ ὑποβληθεῖσαι προτάσεις πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸν Ὑποπτέραρχον ΜΟΣΧΟΒΙΤΗΝ ΧΡ. ὑπὸ τοῦ Ἀντισμηνάρχου ΔΑΛΙΑΝΗ Σπ., εὑρισκόμεναι εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἀεροπορίας (Κλάδος Προσωπικοῦ).

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 21

ΓΕΝΙΚΟΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Εἰς τὰ ἀνωτέρω Κεφάλαια ἀναφέρεται λεπτομερῶς ἡ δρᾶσις τῆς Μοίρας εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς εἰδικοτήτων καθὼς καὶ ἡ ἀπόδοσις γενικῶς τοῦ ἐπταμένου προσωπικοῦ ἑκάστου.

Ἡ Μοῖρα ἀπέδωσε ὅτι ἦτο ἀνθρωπίνως δυνατὸν νὰ ἀποδώσῃ. Ἡ συνεργασία καὶ ἀλληλοβοήθεια τοῦ προσωπικοῦ ἔφθασε εἰς σημεῖα ἰδανικά. Ὁ κοινὸς καὶ ἱερὸς σκοπὸς συνήνωνε τὰς ἡθικὰς πνευματικὰς καὶ σωματικὰς δυνάμεις ὅλων μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ὁλοκλήρωσιν τούτου. Καὶ ὅταν ἡ Νικηφόρα Ἑλλὰς ἐδέχθη δευτέραν ἰσχυρὰν καὶ ἀράσσαγτον πλεσιν ἐκ Βορρᾶ καὶ ἐκάμπτετο οἱ ἐπτάμενοι τῆς Ἱ3ης Μοίρας Ν.Σ. δέν ἠδύναντο νὰ ὑποταχθοῦν.

Πῆρανε εἰς τὰ πέντε (5) ἐναπομένοντα ἀεροπλάνα τὴν Ἑλληνικὴν ψυχὴ τὴν ἀκατάβλητη καὶ αἰωνίαν γιὰ νὰ τὴν μεταφέρουν ὡστὴν Μ.Ἀ., σπίθα ποὺ σιγὰ σιγὰ θὰ φούντωνε σὲ πυρκαϊά, ποὺ οἱ φλόγες της θὰ φθάνανε - φτάσανε πάντως ἀρκετα - πολὺ ἐν καιροῖ Ἕλληνες δέν εἰργάζοντο γιὰ τὸ ἀτομικὸ καὶ πολιτικὸ συμφέρον τους ἀντὶ νὰ ἔχουν ὡς μοναδικὸ σκοπὸ τὴν πατρίδα τους.

Ἡ συμβολικὴ ἔννοια τῆς ἀναχωρήσεως τῶν ὑπολειμμάτων τῆς Ι3 Μ.Ν.Σ. διὰ τὴν συνέχισιν τοῦ ἀγῶνος ἐνέχει Ἐθνικὴν σημασίαν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 22

Διὰ τὴν σύνταξιν τῆς ἐκθέσεως ἐχρησιμοποιήθησαν

(α) Ἔκθεσις τοῦ Δ/τοῦ τῆς Ι3ης Μ.Ν.Σ. ὑποβληθεῖσα εἰς Αἴγυπτον
(β) Ἔκθεσις τοῦ Ἀνωτέρου Δ/τοῦ Ναυτικῆς Συνεργασίας.
(γ) Ἀρχεῖα τῆς Παθητικῆς Ἀεραμύνης
(δ) Πρόχειροι ἐκθέσεις τῶν ὑπηρετησάντων εἰς τὴν Μοῖραν κατὰ τὴν περίοδον 28.Ι0.40 ἕως 23.4.4Ι εἰς διαφόρους εἰδικότητας (Μηχανοσυνδέται, Ἰατρός, Διαχειριστὴς κ.λ.π.)
(ε) Σποραδικαὶ πληροφορίαι ἐλεγχθεῖσαι διὰ διασταυρώσεις ὡς ἐλήφθησαν.-

Ἐν Ἀθήναις τῇ 28 Μαΐου 1947

Ο

Συντάξας τὴν Ἔκθεσιν

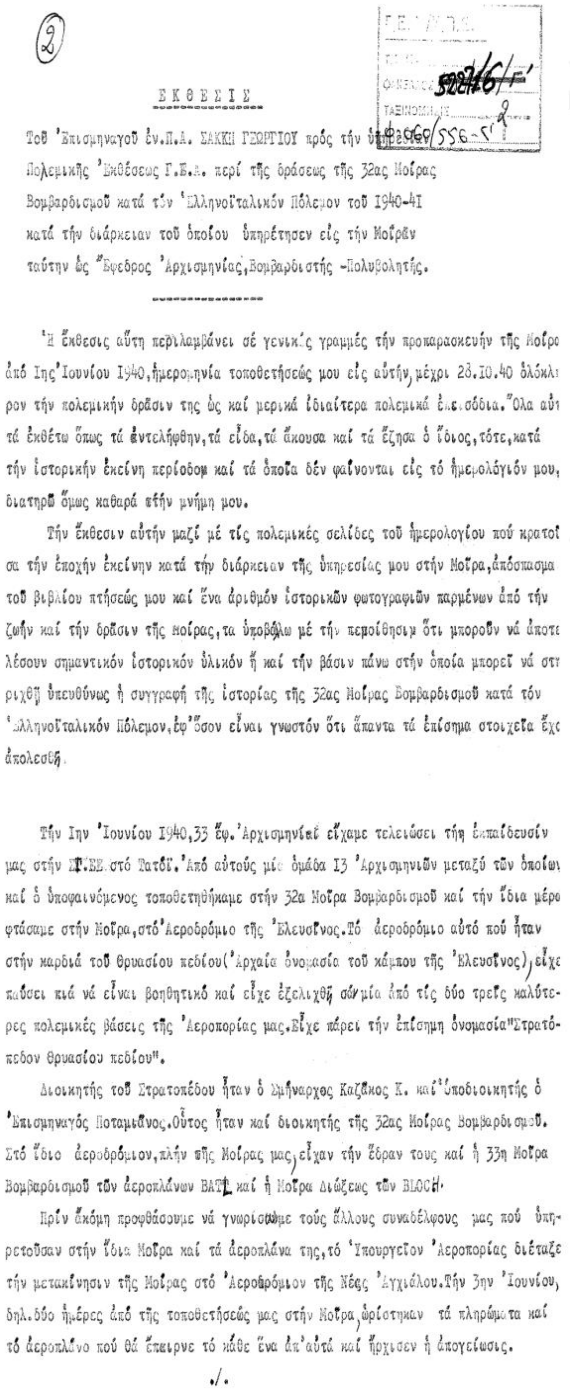
ΣΠΥΡΟΣ ΔΑΛΙΑΝΗΣ
Ἀντ/ρχος
Ἐπιτελὴς τῆς Ι3 Μ.Ν.Σ. κατὰ τὸν πόλεμον.

L'escadre a fait ce qu'elle a pu. La collaboration et l'entraide de l'équipage a touché à l'idéal. L'objectif commun et sacré réunissait le pouvoir moral, spirituel et physique pour l'accomplir. Et lorsque la Grèce Victorieuse, deuxième force puissante du nord a succombé, les aviateurs de la 13ème Escadre CN n'ont pas pu se soumettre.

Ils ont réuni leur courage grec, la flamme indomptable et immortelle qui brûlait en eux et ils sont montés à bord des 5 avions restants pour les conduire en Asie Mineure.

Signature

Source 28



Ε Κ Θ Ε Σ Ι Σ

Τοῦ Ἐπισμηναγοῦ ἐν.Π.Α. ΣΑΚΚΗ ΓΕΩΡΓΙΟΥ πρός τήν ὑπηρεσίαν Πολεμικῆς Ἱστορίας Γ.Ε.Α. περί τῆς δράσεως τῆς 32ας Μοίρας Βομβαρδισμοῦ κατά τόν Ἑλληνοϊταλικόν Πόλεμον τοῦ 1940-41 κατά τήν διάρκειαν τοῦ ὁποίου ὑπηρέτησεν εἰς τήν Μοῖραν ταύτην ὡς Ἔφεδρος Ἀρχισμηνίας,Βομβαρδιστής-Πολυβολητής.

Ἡ Ἔκθεσις αὕτη περιλαμβάνει σέ γενικάς γραμμές τήν προπαρασκευήν τῆς Μοίρας ἀπό 1ης Ἰουνίου 1940,ἡμερομηνία τοποθετήσεώς μου εἰς αὐτήν,μέχρι 28.10.40 ὁλόκληρον τήν πολεμικήν δρᾶσιν της ὡς καί μερικά ἰδιαίτερα πολεμικά ἐπεισόδια.Ὅλα αὐτά ἐκθέτω ὅπως τά ἀντελήφθην,τά εἶδα,τά ἄκουσα καί τά ἔζησα ὁ ἴδιος,τότε,κατά τήν ἱστορικήν ἐκείνη περίοδον καί τά ὁποῖα δέν φαίνονται εἰς τό ἡμερολόγιόν μου, διατηρῶ ὅμως καθαρά στήν μνήμη μου.

Τήν ἔκθεσιν αὐτήν μαζί μέ τίς πολεμικές σελίδες τοῦ ἡμερολογίου πού κρατοῦσα τήν ἐποχήν ἐκείνην κατά τήν διάρκειαν τῆς ὑπηρεσίας μου στήν Μοῖρα,ἀπόσπασμα τοῦ βιβλίου πτήσεώς μου καί ἕνα ἀριθμόν ἱστορικῶν φωτογραφιῶν παρμένων ἀπό τήν ζωήν καί τήν δρᾶσιν τῆς Μοίρας,τά ὑποβάλλω μέ τήν πεποίθησιν ὅτι μποροῦν νά ἀποτελέσουν σημαντικόν ἱστορικόν ὑλικόν ἤ καί τήν βάσιν πάνω στήν ὁποία μπορεῖ νά στηριχθῇ ὑπευθύνως ἡ συγγραφή τῆς ἱστορίας τῆς 32ας Μοίρας Βομβαρδισμοῦ κατά τόν Ἑλληνοϊταλικόν Πόλεμον,ἐφ'ὅσον εἶναι γνωστόν ὅτι ἅπαντα τά ἐπίσημα στοιχεῖα ἔχουν ἀπολεσθῇ.

Τήν 1ην Ἰουνίου 1940,33 ἔφ.Ἀρχισμηνίαι εἴχαμε τελειώσει τήν ἐκπαίδευσίν μας στήν Κ.Ε.Ε.στό Τατόϊ.Ἀπό αὐτούς μία ὁμάδα 13 Ἀρχισμηνιῶν μεταξύ τῶν ὁποίων καί ὁ ὑποφαινόμενος τοποθετηθήκαμε στήν 32α Μοῖρα Βομβαρδισμοῦ καί τήν ἴδια μέρα φτάσαμε στήν Μοῖρα,στό Ἀεροδρόμιο τῆς Ἐλευσῖνος.Τό ἀεροδρόμιο αὐτό πού ἦταν στήν καρδιά τοῦ θρυασίου πεδίου(Ἀρχαία ὀνομασία τοῦ κάμπου τῆς Ἐλευσῖνος),εἶχε παύσει καί νά εἶναι βοηθητικό καί εἶχε ἐξελιχθῇ σάν μία ἀπό τίς δύο τρεῖς καλύτερες πολεμικές βάσεις τῆς Ἀεροπορίας μας.Εἶχε πάρει τήν ἐπίσημη ὀνομασία"Στρατόπεδον θρυασίου πεδίου".

Διοικητής τοῦ Στρατοπέδου ἦταν ὁ Σμήναρχος Καζάκος Κ. καί Ὑποδιοικητής ὁ Ἐπισμηναγός Ποταμιάνος.Οὗτος ἦταν καί διοικητής τῆς 32ας Μοίρας Βομβαρδισμοῦ. Στό ἴδιο ἀεροδρόμιον,πλήν τῆς Μοίρας μας,εἶχαν τήν ἕδραν τους καί ἡ 33η Μοῖρα Βομβαρδισμοῦ τῶν ἀεροπλάνων BATTLE καί ἡ Μοῖρα Διώξεως τῶν BLOCH.

Πρίν ἀκόμη προφθάσουμε νά γνωρισθοῦμε τούς ἄλλους συναδέλφους μας πού ὑπηρετοῦσαν στήν ἴδια Μοῖρα καί τά ἀεροπλάνα της,τό Ὑπουργεῖον Ἀεροπορίας διέταξε τήν μετακίνησιν τῆς Μοίρας στό Ἀεροδρόμιον τῆς Νέας Ἀγχιάλου.Τήν 3ην Ἰουνίου, δηλ.δύο ἡμέρες ἀπό τῆς τοποθετήσεώς μας στήν Μοῖρα,ἀφίστηκαν τά πληρώματα καί τό ἀεροπλάνο πού θά ἔπαιρνε τό κάθε ἕνα ἀπ'αὐτά καί ἤρχισεν ἡ ἀπογείωσις.

./.

28) Exposé du commandant de l'armée de l'air, Sakkis George, au Service du Rapport de Guerre (État-major Général de l'Aviation) sur l'action de la 32ème escadre de bombardement.

Εἶχαν φύγει ἤδη 4 ἀεροπλάνα καί ἐπρόκειτο νά ἀπογειωθῆ τό 5ον ὁπότε ἐπέστρεφεν ἕνα ἀεροπλάνον μας μέ χειριστήν τόν Μοίραρχό μας φέρνοντας δυσάρεστα νέα. Τό ἀεροδρόμιον τῆς Ν.Ἀγχιάλου εἶχε πλημμυρίσει ἀπό τή βροχή καί ἦταν ἀκατάλληλο πεδίο προσγειώσεως. Φυσικά τά ὑπόλοιπα ἀεροπλάνα δέν ἀπογειώθηκαν καί ἐματαιώθη ἡ μετακίνησις τῆς Μοίρας. Ὕστερα ἀπό λίγες ὧρες, τά νέα ἦσαν θλιβερά. Ἐκ τῶν τριῶν ἄλλων ἀεροπλάνων ὅπου εἶχον ἀπογειωθῆ, τό μέν ἕνα προσεγειώθη μέσα στό τέλμα ἀπό λέσπη καί νερό τοῦ ἀεροδρομίου τῆς Ν.Ἀγχιάλου, τό δεύτερο στό ἀεροδρόμιον τῆς Λαρίσης καί τό τρίτον ἔγινε συντρίμμια στά κύματα τοῦ Παγασητικοῦ κόλπου. Οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος ,ὁ Ἀνθ/γός Δαβάκης ἀνεψιός τοῦ μετέπειτα θρυλικοῦ ἥρωος τῆς Πίνδου Συνταγματάρχου Δαβάκη, ὁ ἔφεδρος Ἀρχ/νίας Μιχάλης Γάκας καί ὁ Ὑπολοχαγός μηχανικός .....ἐφονεύθησαν. Οἱ καιρικές συνθῆκες τῆς περιοχῆς ἐκείνης ἦταν τόσον δυσμενεῖς ὥστε ἡ Ἀεροπορία μας ἔχασε στήν ἴδια περιοχή τήν ἰδίαν ἡμέραν κι' ἄλλο ἀεροπλάνο μιᾶς ἄλλης Μοίρας μέ τρεῖς ἀκόμη ἀεροπόρους.

Ἀναφέρω τήν ἀπώλεια τοῦ ἀεροπλάνου τῆς Μοίρας μας γιά νά δείξω τήν ἔλλειψιν πού ὑπῆρχε στά μέσα ἐπικοινωνίας μεταξύ τούτων τῶν ἀεροπλάνων καί μεταξύ ἀεροπλάνων τοῦ ἐδάφους, ἔλλειψι τήν ὁποίαν ἐπλήρωσαν συχνά οἱ ἀεροπόροι μας κυρίως κατά τήν διάρκειαν τοῦ πολέμου ὅπως θά ἀναφέρω παρακάτω.

Δέν γνωρίζω ἐάν ἐλειτούργησε καλά ἡ Μετεωρολογική Ὑπηρεσία καί ἐάν ἡ διαταγή μετακινήσεως τῆς Μοίρας εἰς τό ἀεροδρόμιον τῆς Ν.Ἀγχιάλου ἐκείνη τήν ἡμέρα. Ἐφ' ὅσον ὅμως διετάχθη καί ἤρχισεν ἡ μετακίνησις, ὁ Μοίραρχος κ.Μοταμιάνος, ὁ ὁποῖος πολύ ὀρθῶς ἀπεγειώθη πρῶτος, θά διέτασσε τά ἀεροσκάφη τῆς Μοίρας πού εἶχαν ἤδη ἀπογειωθῆ νά ἐπιστρέψουν στήν βάσι τους, ὅπως ἔπραξε καί ὁ ἴδιος ἐάν ὑπῆρχαν μέσα ἐπικοινωνίας μεταξύ τῶν ἀεροπλάνων, ἔτσι δέν θά θρηνούσαμε τήν ἀπώλεια τῶν συναδέλφων μας τούς ὁποίους θεωρῶ αὐτούς πρώτους ἡρωϊκούς νεκρούς τῆς Μοίρας μας διότι ἡ ἀποστολή τήν ὁποίαν ἐξετέλεσαν ἐγένετο κατά τήν διάρκειαν αὐστηρᾶς ἐπιφυλακῆς τῆς Μοίρας μας συνεπείᾳ τῶν συχνῶν τότε προσκλήσεων τῆς Ἰταλίας ἐναντίον τῆς πατρίδος μας, ἡ ὁποία τελικά μᾶς ἐπετέθη τόσον ὕπουλα.

Ἡ 32α Μοῖρα Βομβαρδισμοῦ ἦταν μία ἀπό τίς καλύτερες πού διέθετε τότε ἡ Ἀεροπορία μας διότι τά 12 ἀεροπλάνα της τύπου ΜΠΛΕΝΧΑΙΜ ἦταν νεωτάτου τύπου.

Ἐν τούτοις ἡ Μοῖρα δέν μποροῦσε νά συμμετάσχῃ εἰς ἕνα ἐνδεχόμενο πόλεμο καί νά ἐκπληρώσῃ τήν ἀποστολή της γιατί εἶχε πολλές ἐλλείψεις τόσον στό ὑπάρχον προσωπικό της, ὅσο στά ὄργανα ὁπλισμοῦ τῶν ἀεροπλάνων. Ἀπό τό ὑπάρχον προσωπικό ὑπῆρχαν μόνον οἱ χειρισταί Βομβαρδισταί, πολυβολητα[illegible]άσυρματισταί, ἀεροναυτίλοι δέν ὑπῆρχαν. Ἐπειδή τά ἀεροπλάνα ἦσαν ἐλαφροῦ βομβαρδισμοῦ ἐκ τό πλήρωμα ἦτο τριμελές ἔπρεπε ὁ βομβαρδιστής νά κάνῃ καί τή δουλειά τοῦ ἀεροναυτίλου ὁ δέ πολυβολητής τή δουλειά τοῦ ἀσυρματιστοῦ.

Ἀπό τά ὄργανα ὁπλισμοῦ ὑπῆρχαν μόνο τά πολυβόλα καί ὁ κίνακας λειτουργίας τοῦ συστήματος βομβαρδισμοῦ. Σκοπευτικά μηχανήματα βομβαρδισμοῦ φορεῖς βομβῶν, φωτογραφικά μηχανήματα, ὄργανα ἐνδοσυνεννοήσεως καί ἐπικοινωνίας μεταξύ ἀερ

./.

La 32ème escadre de bombardement était une des meilleures de l'Aviation car les 12 avions Blenheim étaient nouveaux.

Cependant, l'escadre ne pouvait pas participer à une guerre et accomplir sa mission car elle était en manque en ce qui concerne le personnel aérien mais aussi en ce qui concerne les systèmes d'armement des avions. En personnel aérien, elle disposait seulement des aviateurs. Puisque les avions étaient légers, ils ne pouvaient prendre que trois personnes, par conséquent, le bombardier devait faire le travail du navigateur aérien et l'artilleur du transmetteur.

Le système d'armement comportait seulement la mitrailleuse et le tableau de commande du système de bombardement. Des tirs machines de bombardement, des vecteurs de bombes, des machines photographiques, des instruments de communication interne ou de communication entre avions et entre avions et terre, nécessaires pour l'accomplissement d'une mission de

πλάνων ἢ ἀεροπλάνων καί ἐδάφους,ἀπολύτως ἀπαραίτητα γιά τήν ἐπιτυχῆ ἐκτέλεσ ν μιᾶς πολεμικῆς ἀποστολῆς ἢ δέν ὑπῆρχαν,ἢ δέν εἶχαν τοποθετηθῆ στό ἀεροπλάνοϋ. Ὑπῆρχαν ὅμως ἀσύρματοι,ἀλλά δέν ἐλειτούργησαν κατα τήν διάρκειαν τοῦ πολέμου διότι ὅπως προανέφερα δέν ὑπῆρχαν ἀσυρματιστα.Πρό Ὑπουργείου Ἀεροπορίας προφ ως δέν ἐπρόφθασε νά ἐκπαιδεύσῃ ἀσυρματιστάς,νά κάνῃ δηλ.τό ἴδιο πού ἔκανε μέ ἄλλες εἰδικότητες γιά νά ἐπανόρθώσῃ τήν Μοῖρα καί φυσικά καί τίς ἄλλες πολεμικέ Μοῖρες Βομβαρδισμοῦ.Πράγματι γιά νά ἐκπαιδεύσῃ βομβαρδιστάς καί πολυοληταῖς πού ἐστεροῦντο παντελῶς αἱ Μοῖρες καί μάλιστα σέ σύντομο χρονικό διάστημα λόγῳ τοῦ ὅτι ὁ Β'Παγκόσμιος Πόλεμος εἶχε ἀρχίσει καί ὅπως ἐφαίνοντο τά πράγματα ἡ Ἑλλάς θά ἔμπαινε σύντομα στόν ἀγῶνα,εἶχε τήν πρόνοια νά πάρῃ ἐφέδρους Ἀξιωμ τικούς τοῦ Στρατοῦ Ξηρᾶς πού εἶχαν ἤδη ὑποστῆ τήν γενική στρατιωτική ἐκπαίδευσ ι καί εἶχαν μόλις ἀποφοιτήσει ἀπό τίς Σχολές Πεζικοῦ Σίρου καί Πυροβολικοῦ Θεσσ/νης καί νέαν ἐμπειρίαν στή Σχολή Γεν. Ἐκπαιδ καί Ε/θ.(ΣΠΣΒ) στό Πα- τοΐ.” Ἐτσι τό μεγάλο κενό πού ὑπῆρχε στά πληρώματα τῆς Ξας Μοίρας συνεπληρώθη ὡς πρός τούς Βομβαρδ.Πολυβολητάς τήν Ιην Ἰουνίου Ι940,τήν ἡμέρα πού ἡ ὁμάς τῶν Ι3 Ἀρχισμηνιῶν φθάναμε στό ἀεροδρόμιον τῆς Ἐλευσῖνος.

Πρέπει νά σημειώσω,ὅτι ἡ Ἀεροπορία μας ἦτο ἀκόμη νεοσύστατος ὅπλο,καί ἦταν ἐν μέρει δικαιολογημένη ἡ ἔλλειψις αὐτῶν.Αὐτό ὅμως δέν εἶναι λόγος νά μήν τίς ἀναφέρω καί αὐτό θά κάνω καί γιά τίς ἐλλείψεις στήν ἐκπαίδευσι τοῦ Ἱπταμέ- νου προσωπικοῦ πού παρουσιάστηκαν ἀργότερα κατά τήν πολεμικήν περίοδον(ὄχι γιά νά καταλογισθῆ καμμία εὐθύνη εἰς οἱονδήποτε)ἀλλά γιά νά ἐννοηθῆ μέ τί ἐφόδια καί πῶς οἱ λίγοι ἐκεῖνοι σταυραετοί ὡδήγησαν στή δόξα τά φτερά τῆς Μοίρας μας.

Κατά τό χρονικόν διάστημα ἀπό 3'Ιουνίου Ι940,ἡμέρα πού συνέβη ἡ ἀπώλεια τοῦ ἀεροπλάνου τῆς Μοίρας μας μέχρι 28.δ.40,ὅτε μετεκινήθη ὁριστικά ἡ Μοῖρα σ Θεσσαλία συνεπείᾳ τῆς ἀναμενομένης ἐπιθέσεως τῆς Ἰταλίας ἐναντίον τῆς Πατρίδο μας,ὁ Μοίραρχός μας μέ κύριο βοηθό του τόν Ὑπ/γό Μαργαρίτη ἔκαμε ὅτι μποροῦσε μέ τά ὑπάρχοντα μέσα νά ἐκπαιδεύσῃ,τά πληρώματα καί ἑτοιμάσῃ τήν Μοῖρα,ὥστε νά κατασῆ ἱκανή νά συμμετάσχῃ εἰς ἕνα ἐνδεχόμενο πόλεμο.

Ἀπό τίς πρῶτες ἡμέρες τοῦ Ἰουνίου,ὅπως βλέπω καί στό Ἡμερολόγιο πού κρατοῦσα ἀκόμη καί πρό τοῦ πολέμου,καθ'ὅλη τήν διάρκεια τῆς ὑπηρεσίας μου στήν Ξα Μοῖρα Βομβαρδισμοῦ,ἤρχισαν τά μεγάλα ἀεροναυτιλιακά ταξίδια τῆς Μοίρας εἰς ὁλόκληρον σχεδόν τήν Ἑλλάδα ,διά ἐξάσκησιν τῶν πληρωμάτων μέ ἀναγνώρισι στόχων καί οἰκονομικούς βομβαρδισμούς τούτων,βομβαρδισμός διά βομβῶν γυμνασίων σχηματισμούς ἀεροπλάνων,ἔλεγχο πολυβόλων,σκοπευτικῶν καί διαφόρων ὀργάνων.Στό βιβλίο τῶν πτήσεών μου τῆς ἐποχῆς ἐκείνης,τό ὁποῖον διατηρῶ στό ἀρχεῖον μου, φαίνεται ὁ ἀριθμός τῶν πτήσεων πού ἔκαμα ὁ ἴδιος καί τό εἶδος τῆς ἐκπαιδεύ- σεως πού κάναμε -κατά τό τρίμηνο ἐκεῖνο χρονικό διάστημα τό ὁποῖον ὑπῆρξε πε- ρίοδος συχνῶν,ἄλλοτε μερικῶν καί ἄλλοτε αὐστηρῶν ἐπιφυλακῶν τῆς Μοίρας μας κα ὅλου τοῦ Στρατοπέδου ἐξ αἰτίας τῶν συχνῶν Ἰταλικῶν προκλήσεων εἰς διάφορα μέρη τῆς Ἑλλάδος.

./.

guerre, soit n'existaient pas soit n'étaient pas installés sur les avions.
Des radios existaient mais elles ne fonctionnaient pas durant la guerre comme je l'ai déjà mentionné, car l'aviation ne disposait pas de transmetteurs. Le Ministère de l'Aviation n'a pas eu le temps d'entrainer de transmetteurs, c'est-à-dire de faire exactement la même chose qu'il a fait avec d'autres spécialités afin de renforcer l'escadre mais aussi les autres escadres de bombardement...

Je dois souligner que notre Aviation était une force nouvelle et ceci justifie ces manques. Par contre, ceci ne constitue pas une raison pour m'empêcher de les mentionner et je vais faire la même chose pour les manques d'entrainement de l'équipage, apparus plus tard, durant la période de guerre (sans vouloir accuser personne en particulier) pour montrer dans quelles conditions ces « aigles royaux » ont conduit notre escadre à la gloire.

Η ἐκπαίδευσις αὐτή κατά τό ὡς ἄνω χρονικό διάστημα ὑπῆρξε φιλά τά πληρώματα κολύτιμος δοότι χάρις σ'αὐτή κυρίως μπόρεσε νά ἐκπληρώσῃ ἡ Μοῖρα τήν ἀποστολή της ἀργότερα στόν πόλεμοεστω καί μέ τά ὑπάρχοντα ἐλλειπῆ μέσα.

Στίς 23.8.40 ἦρθε διαταγή γιά μετακίνησι. Ἔγινε συγκέντρωσις τῶν Ἀξ/κῶν τῆς Μοίρας κάτω ἀπό τό ὑπόστεγο τῶν ἀεροπλάνων,μᾶς ὁμίλησεν ὁ διοικητής τοῦ στρατοπέδου Σμήναρχος Καζάκος,μᾶς ἔδωσαν ἄδεια νά πᾶμε στήν'Αθήνα νά τελειώσουμεν ὅτι δουλειές ἐκκρεμεῖς εἴχαμε,νά πάρωμε τά ἀτομικά μας εἴδη γιά μιᾶ μακρά ἀπουσία καί νά ἐπιστρέψωμε τό ἴδιο βράδυ,ὅπως καί ἔγινε.Ἀργά τήν νύκτα τῆς ἴδιας ἡμέρας οἱ ἄνδρες τῆς ἐπιστασίας ὁπλισμοῦ τῆς Μοίρας μέ ἐπικεφαλῆς τόν Ὑποσμηναγόν Καρταρίτη Κ.τοποθετοῦσαν στά ἀεροπλάνα τούς φορεῖς βομβῶν καί ὅτι ἄλλο ὁπλισμό διέθετεν ἡ ἐπιστασία χρησιμοποιῶντας γιά φωτισμό λάμπες κατασίδοσίεφ"οσον τό ἀεροδρόμιον παρουσίαζε ἐπίσης σημαντικάς ἐλλείψεις μία τῶν ὁποίων ἦτο καί ἡ ἄλλειψις ἠλεκτρικοῦφωτός) .Ταυτοχρόνως ἀπό τόν ἀρχιμηχανικό τῆς Μοίρας Ἀνθ/γό Χαρουκίδη(καί τούς ὑπολόγους μηχανικούς τῶν ἀεροπλάνων)ἐγένετο ἡ ἐπιθεώρησις τῶν ἀεροπλάνων,οὕτως ὥστε νά εἶναι ἕτοιμα τό πρωΐ πρός ἀπογείωσιν.

Πράγματι στίς 8 τό πρωΐ τῆς 24.8.40 ἤρχισε ἡ ἀπογείωσις τῶν ἀεροπλάνων μέ προορισμό τά Νιάματα,ἕνα βοηθητικό ἀεροδρόμιο στήν κορυφή τῆς λίμνης Κάρλας κοντά στό Βόλο,ὅπου φθάσαμε καί μείναμε σέ ἀντίσκηνα ,ἐκείνη τήν βραδυά μόνο,γιατί ὅταν ξυπνήσαμε τό πρωΐ,εἴμαστε ὅλοι προσμένοι ἀπό τά τσιμπήματα τῶν κουνουπιῶν.Γι'αὐτό δέν μοῦ φάνηκε παράξενο ὅταν στίς 8.30 τό πρωΐ τῆς ἐπομένης ἡμέρας ἔγινε νέα μετακίνησις τῆς Μοίρας στό βοηθητικό ἀεροδρόμιο τοῦ Βοεβόδα μεταξύ Περι κάλων-Καλαμπάκας.

Τά βοηθητικά αὐτά ἀεροδρόμια δέν ἦσαν τίποτε ἄλλο παρά μεγάλα γήπεδα ἤ χωράφια,χωρίς κανένα ἐξοπλισμό ἤ σημάδι πού νά φαίνωνται ὅτι ἦταν ἀεροδρόμια. Ἔτσι ὅταν τό πρωΐ τῆς 25.8.40 προσγειώθηκε τό πρῶτο ἀεροπλάνο τῆς Μοίρας μας τό Β.260 μέ πλήρωμα τό Μοίραρχο Ἐπ/γό Ποταμιάνο,τόν Ἀρχ/νία Ἐλλη καί τόν Ὑπόλογο μηχανικό'Επισμηνία Τριανταφύλλου,στό ἀεροδρόμιο τοῦ Βοεβόδα βάσκιζαι κοπάδια πρόβατα.(Εἶναι γνωστό,ὅταν μετακινεῖται μία Μοῖρα σέ κάμποιο ἀεροδρόμιο προπορεύεται τό κλιμάκιο ἐδάφους καί ἐπακολουθεῖ τό ἱπτάμενο κλιμάκιο.Ἐδῶ συνέβη τό ἀντίθετο γι'αὐτό ὅταν ἄρχισε νά φηλώνῃ ὁ ἥλιος ἐκείνη τήν ἡμέρα καί ἀ φτάνῃ ὅ πόρινο αὐγουστιάτικο θεσσαλικό μεσημέρι,τά πληρώματα τῶν ἀεροπλάνων περί τούς τριάντα(30)'Αξ/κούς,φθνώμαστε στό θεσσαλικό κάμπο χωρίς νερό,χωρίς τροφή,χωρίς στέγη.Φυσικά χρησιμοποιοῦσαμε σάς φτεροῦγες τῶν ἀεροπλάνων.Μία ὁμάς τριῶν'Αξιωματικῶν πήγαμε στό πλησιέστερο χωριό, τή Βασιλική καί ἐκεῖ ἑτοιμάσαμε τό φαγητό τῶν πληρωμάτων τῆς ἡμέρας ἐκείνης,καί προμηθευθήκαμε καί τό ἀπαραίτητο νερό .Τό βράδυ κοιμηθήκαμε κάτω ἀπό τόν ....οὐρανό.Τήν ἐπομένη ἔφτασε τό κλιμάκιο ἐδάφους καί ἔτσι τακτοποιήθηκαμε ὅλες).

Ἀπό τίς 25.8.40 μέχρι 28.10.40 τίς χαρακτηρίζω σάν περίοδο ἐκστρατείας γιατί κατά τό διμηνο χρονικό αὐτό διάστημα ζήσαμε ὑπό συνθῆκες τέτοιες πού μόνο σέ ἐκστρατεῖες παρουσιάζονται.Μένομε σέ ἀντίσκηνα,ὑπό συνεχῆ σχεδόν ἐπι-

./.

Les aéroports secondaires n'étaient rien de plus que de grands terrains ou champs, sans aucun équipement ou signe qui prouvait qu'il s'agissait d'un aéroport.

φυλακή μακρυά άπό τήν έδρα μας καί πλησιέστερα πρός τό μελλοντικό ύποτιθέμενο μ
τοπο καί μέ τήν άγωνία άναμονής τής έπιθέσεως άπό τόν άγνωστο γιά τήν πλειονό-
τ πα 'Ελληνικού λαού,γνωστό όμως γιά μας έχθρό.

Τίς ύπόλοιπες 5 ήμέρες τού Αύγούστου μέναμε ύπό γενική έπιφυλακή,άλλωστε
είχαμε καί πολλές δουλειές γιά νά κάνωμε τή ζωή όλων μας έκεί 'Αξ/κών ,'Υπαξ/κών
καί σμηνιτών "σον τό δυνατόν ύποφερτή σέ ένα αεροδρόμιο πού δέν είχε φωτισμό,νερ
ρό,οίκήματα μέ λίγα λίγια σ'ένα χωράφι όπως άνέφερα παραπάνω.Σύντομα όμως νοικο-
κυρέψαμε τόν καταυλισμό μας καί ή ζωή μας άπό σκληρή πού ήταν στήν άρχή,μέ τίς
ώραίτες μέρες τού Σεπτεμβρίου άρχισε νά γίνεται εύχάριστη.

Οί άξιωματικοί άρχίσαμε νά βγαίνουμε στήν πόλι τών Τρικάλων ή καί νά
φεύγουμε μέ λίγες μέρες άδεια 2 έως 3 άπό μας έκ περιτροπής.Κάπου-κάπου κάναμε
καμμιά πτήσι μέ μεμονωμένα αεροπλάνα στήν περιοχή τού αεροδρομίου πρός συμπλήρω-
σιν τής έκπαιδεύσεώς μας(άλλοτε βομβαρδισμό μέ βόμβες γυμνασίου καί άλλοτε έλεγ-
χο τών συσκευών όξυγόνου).Γιά τήν ψυχαγωγία τών 'Αξ/κών καί όπλιτών τής Κοίρας
μας κάναμε καί κοντινές έκδρομές.Μέ τίς έκδρομοβλες ,πάς έξόδους στήν πόλιν,
τίς μικροάδειες,τίς έκπαιδευτικές πτήσεις,καθώς μέ τήν καλή τροφή καί τήν καλή
παρέα(βλ. οί 'Αξ/κοί μέ έπικεφαλής τόν Κοίραρχο ζούσαμε σάν μιά οίκογένεια)πέ-
ρασε ό Σεπτέμβριος χωρίς νά τόν καταλάβουμε.Μόνο τά κουνούπια καί οί θέρμες ένώ-
χλησαν μερικούς άπό έμας τίς πρώτες ήμέρες τής άφίξεώς μας,μά ύστερα τά συνηθίσα
με κι'αύτά,άλλωστε μπαίναμε πιά στό θέρος.

"Ως τίς 15 'Οκτωβρίου όλα πήγαιναν καλά.'Υπήρχε ή ξενοιασιά.Μά σάν πιά-
σανε τά πρωτοβρόχια κι'άντικρύζαμε τό γύρω τοπίο πού βρισκόμαστε,άρχισε νά μάς
πιάνη ή μελαγχολία."Οταν μάλιστα σκεπτόμαστε τό σκοπό γιά τόν όποίο βρισκόμαστε
σέ κείνα έκεί τά μέρη ή μελαγχολία έβγαινε στό σημείον τής άφωνίας."Ολα μάς έπιτε-
θούν οί 'Ιταλοί ή "όχι".Μήνες τώρα βρισκόμαστε σέ άμφιβολία καί ή άμφιβολία πρός
τό τέλος τού 'Οκτωβρίου,όταν άρχισαν οί συναγερμοί,μάς είχε έκνευρίσει." Ας γίνε
'επιτέλους ό πόλεμος νά ήσυχάσουμε!" "λέγαμε όλοι τότε.

Στίς 27 τού 'Οκτωβρίου τό βράδυ έγινε ό πρώτος συναγερμός,ό Κοίραρχός μας
βρισκόταν στό τηλέφωνο καί μιλούσε συνεχώς μέ τήν ΔΕΒ."Ολοι οί 'Αξ/κοί άπό τίς
σκηνές πού μέναμε,μόλις είχαμε φάει,στήσαμε τό αύτί νά άκούσωμε καμμιά λέξι για-
τί ή σκηνή τού Κοιράρχου ήταν κοντά καί είχαμε άντιληφθή ότι κάτι τό έκπακτο
συνέβαινε.'Αργά κατά τά μεσάνυκτα είχαμε δεύτερο συναγερμό."Ολοι πεταχτήκαμε
άπό τά κρεββάτια.'Ο συναγερμός είχε δοθή κατά λάθος διότι ό σκοπός άκούοντας
τό θεσσαλικό τραίνο πού περνούσε κοντά στήν Καλαμπάκα,ένόμισε ότι ήτο μοτέρ άεροπλά
νου.'Ο συναγερμός είχε καταλάβει τούς πάντας,γιαυτό όταν τίς πρωϊνές ώρες τής
28ης 'Οκτωβρίου 1940 άκούσαμε άπό τίς σκηνές μας τόν Κοίραρχο νά μιλά πάλι στό
τηλέφωνο καί ένα δεύτερο συναγερμό νά σβήνεται,σβήκαμε ότι αύτό πού περιμέναμε είχε
συμβή.'Ο πόλεμος έκηρύχθη,"Εγινε άμέσως συγκέντρωσις 'Αξ/κών καί μάς άνήγγειλε
ό Κοίραρχός μας ότι"άπό σήμερα εύρισκόμεθα είς πόλεμον μέ τήν'Ιταλίαν".Τότε ήρέμ
σε ή ψυχή μας.Γιατί ξέραμε πιά τ' άπ κάνουμε." Η τήν άσπίδα ,ή στήν άσπίδα έπάνω
έν πρόκειται γιά τήν'Ελλάδα θεία ή Δάφνη,μία φορά κανείς πεθαίνει".Συμήθημα τό-
τε τόν"Ορκο" τού Παλαμά. ./.

....Une réunion des officiers a été ordonnée immédiatement et le divisionnaire nous a annoncé que « dès aujourd'hui, nous étions en guerre avec l'Italie ». Notre âme a été soulagée, car nous savions ce que nous devions faire. « Soit se battre et mourir quand il s'agit de la Grèce divine, soit en sortir vainqueur, personne ne meurt qu'une fois ». J'ai pensé au « serment » de Palamas.

Ἀπό τίς 28 τοῦ Ὀκτωβρίου καί πέρα οἱ σελίδες τοῦ ἡμερολογίου μου πού ἀφοροῦν τήν δρᾶσιν τῆς 32 Μοίρας Βομβαρδισμοῦ γίνονται ὅλο καί πιό πυκνότερες. Περιέγραφα μέ λεπτομέρειες 17 Πολεμικές ἀποστολές τίς ὁποῖες ἐξετέλεσεν ἡ Μοῖρα καί στίς ὁποῖες συμμετεῖχον ὁ ἴδιος. Ἦταν ἀπό τίς σημαντικώτερες ἀποστολές τῆς Μοίρας μας καί γενικά τῆς Βομβαρδιστικῆς Ἀεροπορίας μας σέ ὅλο τό μέτωπα τῆς Ἀλβανίας κυρίως τῆς Κορυτσᾶς, Πρεμετῆς καί Τεπελενίου. Σ' αὐτές περιγράφω τό σκοπό τῆς ἀποστολῆς, πόσα ἀεροπλάνα τήν εἶχαν ἐκτελέσει, τήν ὥρα ἀπογειώσεως τίς δυσμενεῖς καιρικές συνθῆκες, ὑπό τίς ὁποῖες πραγματοποιήθησαν, τόν ὀρυμώτατον ἐκεῖνο χειμῶνα τοῦ 1940-1941 καί τά διάφορα συμβάντα κατά τήν διάρκεια τῆς ἀποστολῆς.

Τήν Ιην.6.41 ἡμερομηνία τοποθετήσεώς μου στήν 32α Μοῖρα Βομβαρδισμοῦ ὑπηρετοῦσαν οἱ κάτωθι Ἀξ/κοί καί Ὑπαξ/κοί ὑπτάμενοι:

1/ Ἐπ/γός Ποταμιάνος Χ. Διοικητής
2/ Σμηναγός Ὀρφανίδης Π. Χειριστής
3/ Ὑπ/γός Βασάλος -"-
4/ -"- Καραθήμας Η. -"-
5/ -"- Μαραβέλιας -"-
6/ -"- Μαργαρίτης Χ. -"-
7/ -"- Παπαγεωργίου -"-
8/ -"- Παπαϊωάννου -"-
9/ -"- Παππᾶς -"-
10/ Ἀνθ/γός Δαβάκης Κ. -"-
11/ -"- Μαλάκης -"-
12/ Ἐπ/νίας Βογιατζάκης Πυροβολητής
13/ -"- Γκίκας -"-

Αὐθημερόν ἔφθασεν ἡ ὁμάς τῶν 13 ἐφέδρων Ἀρχισμηνιῶν Βομβαρδιστῶν- Πολυβολητῶν καί ἦσαν:

1/ Ἐφ. Ἀρχ/ας Ἀραμπατζῆς Β.Π.
2/ -"- -"- Ἀρβανίτης Ζ. -"-
3/ -"- -"- Γάκας Η. -"-
4/ -"- -"- Δεσποτίδης Δ. -"-
5/ -"- -"- Διάπης Α. -"-
6/ -"- -"- Οἰκονόμου Σ. -"-
7/ -"- -"- Πάτσης Ο. -"-
8/ -"- -"- Πολυχρονιάδης Χ. Β.Π.
9/ -"- -"- Σάκκης Γ. Β.Π.
10/ -"- -"- Σιβρόπουλος -"-
11/ -"- -"- Σωτηριάδης -"-
12/ -"- -"- Φιλιππίδης Χ. -"-
13/ -"- -"- Κούλης -"-

Ἐπίσης ὑπηρετοῦσαν οἱ κάτωθι Ἀξ/κοί μή ὑπτάμενοι :

./.

1/	Υπ/γός Ῥομποτῆς Π.	Διαχειριστής
2/	Ἀνθ/γός Σαβουλίδης	Μηχανικός
3/	-"- Φλιδόπουλος Λ.	Ἰατρός
4/	Ἀρχ/ας Ῥοσόδημος	Μηχανικός

Ὅλοι οἱ παραπάνω Ἀξ/κοί-Ἀρχ/νίαι-καί Ἐπαξ/κοί ἐξηκολούθησαν νά ὑπηρετοῦν εἰς τήν Μοῖραν μέχρι τίς 28.10.40 ὅτε ἤρχισεν ὁ πόλεμος, πλήν τῶν δύο φονευθέντων κατά τό δυστύχημα τῆς 3.6.40 Ἀνθ/γοῦ Σαβάκη καί Ἀρχ/νῶ Γάκη.

Τήν πρώτην ἡμέραν τοῦ πολέμου ἔφθασαν εἰς τήν Μοῖραν πρός τοποθετηθέντες οἱ κάτωθι Ἀξ/κοί ἐπτάμενοι:

1/	Υπ/γός Καφαμπέλης	Παρατηρητής (;)
2/	-"- Μάρκου	Χειριστής
3/	-"- Στρατῆς Κ.	-"-
4/	-"- Χαραλάμπους	Παρατηρητής(;)
5/	Ἀνθ/γός Χατζηϊωάννου	Χειριστής

καί κάτωθι Ἀξ/κοί μή ἐπτάμενοι:

1/	Υπ/γός Μακρῆς	Μηχανικός
2/	Σμηναγός Βασουλῆς	-"-
3/	Ἀνθ/γός Κυριακόπουλος	-"-
4/	Ἀν/τρος Μακρῆς (;)	Ἰατρός
5/	Ἀρχ/ας ;	;
6/	-"- ;	;
7/	-"- ;	;

Μετά τίς πρῶτες ἀπώλειες τῆς Μοίρας ἔφθασαν τοποθετηθέντες στήν Μοῖρα οἱ κάτωθι Ἀξ/κοί ἐπτάμενοι:

1/	Σμ/γός Ἀναστασάκης	Παρατηρητής
2/	Σμ/γός Βαρβάτσης	-"-
3/	-"- Παπαθέου Χ.	Χειριστής
4/	-"- Τσίλας	-"-
5/	Υπ/γός Βογιατζῆς	-"-
6/	-"- Τουλιάτος	-"-
7/	Ἀνθ/γός Μητσάκος	Παρατηρητής
8/	Υπ/γός Εὐαγγελίδης	Διαχειριστής (;)

Μετά τίς ἀπώλειες τῆς Μοίρας τῆς 31 Δεκεμβρίου 1940 εἶχον ἀπομείνει οἱ κάτωθι ἐπτάμενοι κατά σειράν :

Μαραβέλιας-Καφάμπελης-Σιμόπουλος,-Παπαγεωργίου-Χαραλάμπους-Κοβίλης-Μαλάκης - Διάπης -Φιλιππίδης -Χατζηϊωάννου-Ἀραμπατζῆς-Σωτηριάδης-Ὀρφανίδης-Ἀναστασάκης-Γκίνας.

Ἀπόντες εἶχαν μετατεθῆ ἐκ τῆς Μοίρας περί τά τέλη Δεκεμβρίου οἱ Υπ/γοί Μαργαρίτης καί Μάρκου.

./.

Όμως ἡ Μοῖρα εἶχε ἐκτελέσει πολλές ἄλλες πολεμικές ἀποστολές καί μάλιστα ἐξίσου σημαντικές στίς ὁποῖες ὅμως δέν συμμετεῖχον ὁ ἴδιος καί φυσικά δέν ἀναφέρονται στό ἡμερολόγιό μου,διότι τό ἡμερολόγιο πού κρατοῦσα τήν ἐποχή ἐκείνη δέν ἦτο πολεμικό ἀλλά ἀ τομικό μέσα εἰς τό ὁποῖον ἔγραφα τά σημαντικώτερα γεγονότα τῆς ζωῆς καί εἰς τά ὁποῖα φυσικά συμπεριέλαβα καί τάς 17 πολεμικάς ἀποστολάς τῆς Μοίρας,στίς ὁποῖες συμμετεῖχον χωρίς νά ὑποφιασθῶ τότε,ὅτι οἱ σελίδες ἐκεῖνες τίς ὁποῖες ἔγραφα ἦσαν μερικές ἀπό τίς ἐνδοξώτερες σελίδες τῆς Ἀεροπορίας μας ἀπό τῆς ἱδρύσεώς της μέχρι σήμερον.Διότι εἶναι γνωστόν πλέον ἀπό ἐπίσημα στοιχεῖα τοῦ ἐχθροῦ πού ἔφεραν στήν Ἑλληνική δημοσιότητα οἱ ἰδικοί μας συγγραφεῖς,ὅτι ἡ πολεμική δρᾶσις τῆς μικρᾶς βομβαρδιστικῆς Ἀεροπορίας μας κατά τό πρῶτο δίμηνο τοῦ πολέμου καί κυρίως κατά τό μέχρι τῆς καταλήψεως τῆς Κορυτσᾶς καί λίγες μέρες ἐκατόπιν χρονικόν διάστημα,ἔδωσε εἰς τόν ἐχθρόν τήν ἐντύπωσιν ἰσχυρᾶς Ἀεροπορίας καί ἔσπειρε τόν πανικόν εἰς τάς τάξεις τοῦ Ἰταλικοῦ Στρατοῦ καί τῆς Ἰταλικῆς Διοικήσεως.

Ἐπιστολαί καί ἀποσπάσματα ἡμερολογίων Ἰταλῶν αἰχμαλώτων ἀποσταλέντα εἰς τήν Μοῖραν τότε ὑπό τοῦ Ἐπιτ.Στρατοῦ(μέσῳ τῆς ΔΔΒ) καί ἀναγνωσθέντα εἰς συγκέντωσιν Ἀξ/κῶν ἔφερναν νά φανῇ ὅλος ὁ τρόμος πού εἶχεν σπείρει στίς ψυχές τους ἡ βομβαρδιστική Ἀεροπορία μας.

Ἂν ὅμως δέν φαίνονται εἰς τό ἡμερολόγιόν μου ὅλες οἱ ἀποστολές καί ὅλη ἡ ζωή τῆς Μοίρας μας κατά τήν ἐποχή ἐκείνη,διατηρῶ καθαρά στήν μνήμη μου μερικές,τίς πλέον σημαντικές ἀποστολές καί πρός τά ἀποτελέσματα τους τά ὁποῖα μᾶς ἔγιναν γνωστά ἀργότερα,ὅταν εἰσῆλθε ὁ Ἑλληνικός Στρατός νικητής στίς ἐχθρικές περιοχές καθώς καί ἀρισμένα ἄλλα πολεμικά ἐπεισόδια ἀπό τήν ζωή καί τήν δρᾶσιν τῆς Μοίρας μας.

Ἐπειδή οἱ πρῶτες τρεῖς μέρες τοῦ πολέμου ἦσαν βροχερές καί οἱ καιρικές συνθῆκες ἦσαν πολύ δυσμενεῖς γιά πτήσεις,ἡ Μοῖρα,ὅπως καί ὅλη σχεδόν ἡ Ἀεροπορία ἔμεινε ἀδρανής.Στίς 31.10.40 ἔγινε ἡ πρώτη ἀποστολή ἀπό ἕνα μεμονωμένο ἀεροπλάνο τό Β.260,μέ πλήρωμα τόν Υ/γό Παπαϊωάννου ,χειριστή,τόν Ἀνθ/γό Χατζηϊωάννου Παρατηρητήν καί τόν Ἀρχ/νίκ Σάκη,πολυβολητή.Ἀποβάνομαι ὑπερφαν,ὄχι γιατί συμμετεῖχον στήν πρώτη ἀποστολή τῆς Μοίρας μας,ἀλλά διότι βάσει τῶν πληροφοριῶν πού φέραμε,ἐφ'ὅσον ἡ ἀποστολή μας ἦτο ἀναγνωριστική,ἔγιναν στίς 2 ἑπόμενες ἡμέρες τήν 1η καί 2α Νοεμβρίου οἱ δύο ἐπιτυχεῖς βομβαρδισμοί τῆς Μοίρας μας ἐναντίον τοῦ ἀεροδρομίου τῆς Κορυτσᾶς οἱ ὁποῖοι ἤλλαξαν τήν ροήν τῶν γεγονότων στό μέτωπο τῆς Κορυτσᾶς καί τήν γενική ἐξέλιξιν τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τήν Ἀλβανίαν.

Τήν 1ην Νοεμβρίου μετά τήν ἐπιστροφήν τῶν ἀεροπλάνων τῆς Μοίρας μας ἤκουσα τά πληρώματα τῶν ἀεροπλάνων πού συμμετεῖχον εἰς αὐτό ὅτι ἕνα ἀεροπλάνο μας μέ χειριστή τόν Υ/γό Μαργαρίτη,βομβαρδιστή τόν [illegible] .καί πολυβολητήν εἶχαν μετατρέψει τό ἀεροπλάνο καθ'ὅτον ἐφορμήσεως,κατέβηκαν πολύ χαμηλά καί ἔριξαν τίς βόμβες τους κάτω ἀπό κτίρια τοῦ ἀεροδρομίου.Ὅταν ἀργότερα τήν 22αν Νοεμβρίου ὁ ἔνδοξος Ἑλληνικός Στρατός εἰσῆρχετο νικητής στήν

./.

Le premier novembre, après le retour des avions de l'escadre, j'ai entendu les équipages ayant participé au combat dire que l'avion de l'aviateur, lieutenant de l'armée de l'air, Margaritis, du bombardier et artilleur Despotidis avait commencé une descente en piqué, s'était approché du sol et avait bombardé les bâtiments de l'aéroport. Quand, plus tard, le 22 novembre, l'Armée grecque glorieuse a gagné le combat dans la région de Koritsa, tout le peuple grec est informé que, durant l'attaque aérienne de

Κορυτσᾶ ἐπληροφορεῖτο διαδήλως ὁ Ἑλληνικὸς λαὸς ὅτι κατὰ τὴν ἀεροπορικὴ ἔξοδο μή σῆς βομβαρδιστικῆς Ἑλληνικῆς Ἀεροπορίας(τῆς Ιηῆς Νοεμβρίου 1940) ἐφονεύθησαν 42 Ἰταλοί ἀεροπόροι καθ'ἣν στιγμὴν ἦσαν συγκεντρωμένοι καί ἔπαιρναν τίς τελευταῖες ὁδηγίες γιά νά φύγουν γιά ἀποστολή.Φυσικά ἡ Διοίκ.τῆς Ἀεροπορίας ἐ ἐγνώριζε ὅτε μιά ἀεροπλάνα ἔκαμαν τήν ἐπιδρομήν ἐκείνη.Ὅλοι οἱ Ἀξ/κοί τότε θεωροῦσαμε,ἀλλά καί οἱ ἐπιζῶντες σήμερον ὅτι αὐτός ἦταν ἕνα ἐκ τῶν δύο ἄθλων τῆ Μοίρας μας καί γενικῶς τῆς Ἀεροπορίας μας κατά τήν διάρκειαν τοῦ Ἑλληνοϊταλικ Πολέμου.

Je décris en détail sur mon journal la mission du 2 novembre car j'y ai participé. C'était la mission de 7 avions de notre escadre qui ont pulvérisé littéralement les deux aéroports de Koritsa pour ne plus être utilisés par l'ennemi. Notre avion a reçu un fragment de projectile antiaérien et nous avons été obligés d'atterrir peu avant d'arriver à la base...

Γιά τήν ἀποστολή τῆς 2ας Νοεμβρίου γράφω μέ λεπτομέρειες στό ἡμερολόγιό μου διότι συμμετεῖχον καί ὁ ἴδιος.Ἦταν ἡ ἀποστολή 7 ἀεροπλάνων τῆς Μοίρας μας πού κονιορτοποίησε κυριολεκτικῶς καί τά 2 ἀεροδρόμια τῆς Κορυτσᾶς ὥστε νά μή δυνηθῆ πλέον νά χρησιμοποιηθῆ πλήρως ἀπό τόν ἐχθρό.Τό ἀεροπλάνο μας ὅμως δέχθηκ ἕνα θραῦσμα ἀντιαεροπορικοῦ βλήματος καί κάναμε ἀναγκαστική προσγείωσι κίνο πρί φθάσουμε στήν βάσι μας.Ἦταν τό ἴδιο ἀεροπλάνο τῆς πρώτης μας ἀποστολῆς,τό Β.26(τό ὁποῖο εἶχε συνδεθῆ μέ τήν ζωή μου ἀπό τῆς τοποθετήσεώς μου στήν Μοῖρα.

Une fois que l'équipage a été choisi pour le vol mentionné ci-dessus et que nous étions prêts à décoller, avant que nous ne montions à bord, tous les officiers de l'escadre avec notre divisionnaire sont venus nous souhaiter bonne chance. Peu de temps avant, le dirigeant de l'escadre, le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Kyriakopoulos N., qui fut tué plus tard par les Allemands dans la région de Vermio, nous a offert à chacun une fourrure d'aviateur épaisse, qui m'a énormément servie durant les derniers jours de la guerre. Pendant la retraite, je l'ai utilisé plusieurs fois comme vêtement, matelas et lit...

Πρίν ἐκθέσω τόν δεύτερο ἄθλο τῆς Μοίρας μας,πού ἦταν καί ἄθλος τῆς Ἀερ πορίας μας γενικώς γράφω λίγα λόγια γιά τήν πρώτη ἀναγνωριστική ἀποστολή μας μ τό Β.260.Μόλις ὁρίστηκε τό πλήρωμα πού ἀνέφερα παραπάνω καί εἴμαστε ἕτοιμοι γιά ἀπογείωσι πρό τοῦ ἀεροπλάνου,ἦλθαν ὅλοι οἱ Ἀξ/κοί τῆς Μοίρας μας,ἐπικεφαλῆς τό Μοίραρχό μας καί μᾶς προέπεμψαν μέ τήν εὐχή "Διόσκουροκέφαλοι".Προηγουμένως ὁ Διαχειριστής τῆς Μοίρας μας Ἀνθ/γός Κυριακόπουλος Ν.τουφεκισθείς ἀργότερον ὑπό τῶν Γερμανῶν στήν περιοχή Βερμίου,μᾶς παρέδωσε ἀπό μιά βαρειά ἀεροπορι ή γοῦνα ποῦ στίς τελευταῖες ἡμέρες τοῦ πολέμουστήν ὑπεσθοχώρησι τήν χρησιμοποίησα πολλέ φορές γιά ἔνδυμα,στρῶμα καί κρεββάτι.

Στίς 3 Νοεμβρίου ἡ Μοῖρα μετεκινήθη στό ἀεροδρόμιο Ἀμπελόνος(Καζακλάρ) κοντά στή Λάρισα,ἐκεῖ αὐτό βοηθητικό ἀεροδρόμιο.Κυνηγούσαμε πάντα τά βοηθητικά ἀεροδρόμια διότι οἱ κύριες βάσεις τῆς Ἀεροπορίας μας Τατοῦ,Ἐλευσίς,Λάρισα,Σέδες ἦσαν γνωστές στόν ἐχθρό καί ἐβομβαρδίζοντο ὑπ'αὐτοῦ κατά τακτικά χρονικά διαστήματα.Ἐνῶ ἐπί 4 μῆνες παραμονῆς τῆς Μοίρας μας στό Καζακλάρ δέν εἴχαμε δεχθῆ οὔτε μία ἐχθρική ἐπιδρομή.

Διά τήν Ἀπόφασιν τῆς Διοικήσεως τῆς Μοίρας μας,ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων ἐκλέχθησαν τό πλήρωμα τοῦ ἀεροπλάνου Β.260 καί ἐτέθη εἰς ἐτοιμότητα ἀπό τῆς 10ης Νοεμβρίου.Ἀπό 2 Νοεμβρίου ἕως 13 Νοεμβρίου,ἐνῶ εἶχα ὁρισθῆ δύο φορές ὡς πλήρωμα ἀποστολῆς τῆς Μοίρας μας,τήν 10ΙΙ.40 καί τήν 14.ΙΙ.40,τό ὑπό μας ἀεροπλάνο δέν μπόρεσε νά πραγματοποιήσῃ τήν ἀποστολή του ἐξ'αἰτίας τῆς βλάβης τοῦ χειριστοῦ. Διά τήν βλάβη του ὁ Ἀξ/κός αὐτός κέρασε ἀπό τό Στρατοδεικτεῖον καί ἠθώωθη.Ἡ συνείδησί μου ὅμως τό ἔχει καταδικάσει γιά πάντα.

Durant la mission du 10/11/40, notre premier avion de l'escadre ayant pour équipage les lieutenants de l'armée de l'air, Maravellias et Kapsabelis et l'adjudant de l'armée de l'air, Sivropoulos a été abattu. Durant la mission du 14/11/40, notre deuxième avion de l'escadre ayant pour équipage les lieutenants de l'armée de l'air, Papageorgiou et Charalambous et l'adjudant de l'armée de l'air, Koulis a été abattu, alors que l'avion de l'aviateur, lieutenant de l'armée de l'air, Margaritis est rentré perforé de balles.

Στήν ἀποστολή τῆς 10.ΙΙ.40 χάθηκε τό πρῶτο ἀεροπλάνο τῆς Μοίρας μας μέ πλήρωμα τόν Ὑπ/γό Μαραβέλια,Ὑπ/γό Καψαμπέλη καί Ἀρχ/νία Σιβρόπουλο.Στήν ἀποστολή τῆς 14ης Ιο.40 χάθηκε τό δεύτερο ἀεροπλάνο μέ πλήρωμα τόν Ὑπ/γό Παπαγεωργίου, Ὑπ/γό Χαραλάμπους καί Ἀρχ/νία Κούλη,ἐνῶ τό ἀεροπλάνο μέ χειριστή τόν Ὑπ/γό Μαργαρίτη Κ.ἐπέστρεφε διάτρητο ἀπό τίς σφαῖρες.

./.

l'Aviation grecque (du 1 novembre 1940) 42 aviateurs italiens ont été tués, au moment où ils étaient réunis et recevaient les dernières informations pour partir en mission. Nous, les officiers, pensons, même pour les survivants aujourd'hui, que ceci a constitué un des deux exploits de l'escadre et de l'Aviation en général durant la guerre gréco-italienne.

'Ο δεύτερος ἄθλος τῆς Μοίρας μας καί τῆς 'Αεροπορίας μας γενικά ἔγινε ἰσ (μτίς Ιδ Νοεμβρίου;) σέ μιά ἀποστολή βομβαρδισμοῦ τοῦ 'Αργυροκάστρου.Συμμετεῖχα στήν ἀποστολή αὐτή καί φαίνεται καί στό ἡμερολόγιό μου.'Εκεῖνο πού δέν φαίνεται ὅμως καί ἐγνώσθη πολύ ἀργότερα εἶναι ὅτι ἕνα ἀεροπλάνο τῆς ἀποστολῆς μας μέ πλήρωμα τόν Μαλάκη,ὡς χειριστήν,τόν'Αρχισμηνίαν Πολυχρονιάδην ὡς βομβαρδιστή, καί τόν . . . . . .λόγῳ τῶν πυκνῶν νεφῶν τῆς περιοχῆς τοῦ στόχου,καί ἐπειδή συμβαίνει νά εἶναι κοντά καί νά μοιάζῃ καταπληκτικά ἀφ'ὑψηλοῦ ἡ περιοχή καί ἡ πόλις τοῦ 'Αργυροκάστρου μέ τήν περιοχή καί τήν πόλιν τῆς Πρεμετῆς,παραπλανηθέν τό ἀεροπλάνο τῆς Μοίρας μας ἔρριψε τίς βόμβες του ἀντί τοῦ 'Αργυροκάστρου ἐναντίον τῆς Πρεμετῆς.Ὅταν ἀργότερον εἰσήρχοντο νικηφόρα τά'Ελληνικά Στρατεύματα στήν πόλιν τῆς Πρεμετῆς ἐπληροφοροῦντο τά ἐξ ἧς:Ὅτι στήν Ιδην .II.40 ἕνα μεμονωμένο δικινητήριο ἀεροπλάνο κ.λ.π.ἐβομβάρδισε στρατιωτικούς στόχους στήν πόλι καί ἐπροξένησε τέτοια καταστροφή πού ἐπί 3 ἡμερόνυκτα ἐκαίοντο καί ἀμετιμάσσοντο πυρομαχικά,αὐτοκίνητα κ.λ.π.'Η Δ.Α.Β. ἐγνώριζε ὅτι ἐκείνη τήν ἡμέρα ἐβομβάρδισε ἡ Μοῖρα μας στόχους στό'Αργυρόκαστρον,ἐπειδή δέ σέ κάθε ἀποστολή εἴχαμε καί δευτερεύοντες στόχους στήν περίπτωσι πού θά ἦτο ἀδύνατος ὁ βομβαρδισμός του κυρίως στόχου καί ἐπειδή τά χαρακτηριστικά τοῦ ἀεροπλάνου ἔμοιζαν μέ τά δικά μας κανένα δέ ἄλλο ἀεροπλάνο τῆς 'Αεροπορίας μας δέν εἶχε κάνει ἀποστολή πρός τό μέτωπο ἐκεῖνο,ἀπεδόθη ἡ πραγματοποίησις τοῦ ἄθλου ἐκείνου στό ἀναφερθέν ἤδη πλήρωμα εἰς τό ὁποῖον καί ἀμενεμήθη τότε τό ἀριστεῖον 'Ανδρείας.'Ο βομβαρδισμός ὅμως ἀπεδείχθη τότε ὅτι ἐγένετο ἐκ λάθους.Αὐτό ὅμως δέν ἔχει οὐδεμία σημασία στό ἀποτέλεσμα.

Λίγες μέρες πρό,κατά καί μετά τήν κατάληψι τῆς Κορυτσᾶς ὑπό τοῦ'Ελληνικοῦ Στρατοῦ,ἡ 32α Μοῖρα Βομβαρδισμοῦ μέ τούς βομβαρδισμούς της ἐναντίον τοῦ ὀχυροῦ τοῦ 'Ιβάν πρό τῆς Κορυτσᾶς καί κυρίως ἐναντίον τῶν ὑποχωρούντων ἐξ αὐτῆς πρός Βορρᾶν'Ιταλικῶν στρατευμάτων,συνετέλεσε τά μέγιστα στήν ὁλοσχερῆ κατάρρευσι τοῦ 'Ιταλικοῦ μετώπου τῆς Κορυτσᾶς καί εἰς μέγα βάθος ὑποχώρησι τοῦ ἐχθροῦ.Εἴχαμε ὅμως καί σημαντικές ἀπώλειες.Μέχρι τέλος Νοεμβρίου ὅτε ἐσταμάτησε ἡ'Ιταλική ὀπισθοχώρησι στό μέτωπο τοῦ Πόγραδετς καί σταθεροποιήθηκε ἡ κατάστασι,ἡ Μοῖρα μας εἶχε χάσει τρία ἀεροπλάνα μέ 9 ἀεροπόρους καί μερικά ἄλλα ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας μας εἶχαν πάθει ζημιές ἀπό ἀντιαεροπορικά βλήματα ἤ ἀπό ἠθική ἐχθρική δίωξι καί εἶχαν τεθῆ ἐκτός ἐνεργείας.'Αλλά αἱ ἀπώλειες αὐτές ἐν συγκρίσει μέ τό ἀποτέλεσμα πού εἶχεν ἐπιτευχθῆ,ἦσαν μηδαμινές.

Μετά τήν λῆξιν τοῦ πολέμου ἀνεγνωρίσθη ἀπό εὑρισκομένους καί εἰς τήν 'Ιταλική καί τήν'Ελληνικήν διοίκησι τότε ὅτι ἂν διαθέταμε ΙΟΟ μόνο βομβαρδιστικά ἀεροπλάνα πού νά πλήξουν τόν ἐχθρό στά λιμάνια ἐπιβιβάσεως καί ἀποβιβάσεως,ὁ'Ιταλικός Στρατός τῆς 'Αλβανίας δέν θά μποροῦσε νά λάβῃ ἐνισχύσεις καί θά τόν πετοῦσε ὁ'Ελληνικός Στρατός σύντομα στή θάλασσα.Ἔτσι ἀνεγνωρίσθη ἐπισήμως πλέον ὅτι ἡ μικρή 'Αεροπορία μας ἔπαιξε οὐσιαστικό ρόλο στόν νικηφόρο ἀγῶνα τοῦ'Ελληνικοῦ Στρατοῦ τοῦ Ι940-Ι94Ι.

Στήν ἐπικίνδυνη,ὅπως τήν χαρακτηρίζω στό ἡμερολόγιόν μου,ἀποστολή τῆς 28.II.40 τῆς Μοίρας μας σέ βομβαρδισμό ἐναντίον τῶν ὑποχωρούντων 'Ιταλῶν στό

./.

Le deuxième exploit de notre escadre et de notre Aviation en général a été réalisé le 18 novembre durant la mission du bombardement de la ville Arguyrokastro.
J'ai participé à cette mission et ceci est également marqué sur mon journal. Ce qui n'a pas été clair et qui a été constaté plus tard, est qu'un de nos avions, celui de l'aviateur Malakis et de l'adjudant de l'armée de l'air, bombardier, à cause des nuages qui couvraient la région de l'objectif mais aussi parce que la région d'Arguyrokastro se trouve être très près et ressemble énormément à la région et la ville de Premeti, a bombardé Premeti au lieu de bombarder Arguyrokastro. Quand, plus tard les forces de l'armée entraient vainqueurs dans la ville de Premeti, ils ont été informés du fait suivant : le 18/11/40, un avion bimoteur a bombardé des objectifs militaires dans la ville et a causé d'énormes dégâts (pendant 3 jours et 3 nuits des munitions et des voitures brûlaient et explosaient). Le Commandement du Bombardement Aérien était au courant que notre escadre était en train de bombarder des objectifs qui se trouvaient à Arguyrokastro, car, à chaque mission, nous avions aussi des objectifs secondaires, au cas où le bombardement de l'objectif principal était impossible et, puisque les caractéristiques de l'avion correspondaient aux nôtres, et qu'aucun avion de l'Aviation n'avait réalisé de missions sur ce front, l'équipage a reçu l'ordre de réaliser la mission et a reçu en suite la décoration du mérite. Comme il a été prouvé plus tard, le bombardement avait été fait par hasard. Mais ceci n'avait aucune importance...

...Jusqu'à la fin du mois de novembre, quand la retraite italienne s'est arrêtée au front du Pogradec et que la situation s'est stabilisée, notre escadre avait perdu trois avions, neuf aviateurs et certains avions avaient subi des dégâts par des projectiles antiaériens ou par les poursuivants ennemis causant leurs mises en hors fonctionnement. Ces pertes, en comparaison du résultat, étaient peu importantes...

...Mais pendant la mission dangereuse de l'escadre le 28/11/40, que je décris dans mon journal, sur le bombardement contre les Italiens qui se retiraient à

Πόγραδετς ,χάσαμε τό τρίτο ἀεροπλάνο τῆς Μοίρας μας μέ πλήρωμα τόν Ἀνθ/γό Μαλάκη καί τούς Ἀρχ/ας Λιάπη καί Φιλιππίδη Χ.

Οἱ ἀπώλειες τῶν τριῶν ἀεροπλάνων μας μέ τούς 9 ἐξαφανισθέντας συναδέλφους μας μέσα στόν πρῶτο μ' ὅλας μῆνα τοῦ πολέμου(συνδυασθεῖσα μέ τήν ἀτυχῆ κατ'ἐμέ ἐ τολή νά καταφράξω ἐπιστροφή ὑπταμένων Ἀξ/κῶν τά ἀτομικά εἴδη τῶν ἀπολεσθέντων συναδέλφων μας) εἶχε κάποιο ἀντίκτυπο στό ἠθικό μας τίς ὧρες πού δέν πετούσαμε γιατί ἀπό τήν στιγμή πού μπαίναμε στά ἀεροπλάνα γιά ἀποστολή μέχρι τῆς ἐπιστροφῆς μας ὁ ἐνθουσιασμός μας ἦτο ἀπερίγραπτος καί κυρίως τίς στιγμές πού βρισκόμαστε πάνω ἀπό τούς στόχους.(Ἀργότερα τήν δουλειά τῆς καταγραφῆς τήν ἀναλάβαμε μόνοι μας.Τόσες φανέλλες. . . . .Τόσα χιτώνια. . . . .τόσες φωτογραφίες. . . . κ.λ.π.Μέχρι πρό ὀλίγων ἐτῶν φάλαγα καί τό χαρτί πού εἶχα γράψει τήν διαθήκη μου).

Καί ἦδη εἰσήλθαμε αἰσίως στό Δεκέμβριο.Ἀπό τίς πρῶτες ἡμέρες τοῦ μηνός αὐτοῦ οἱ ἀποστολές τῆς Μοίρας μας ἐστράφησαν πρός τό ΝΔ μέτωπο καί ἐμφανίς στήν περιοχή τοῦ Τεπελενίου.Τά Ἑλληνικά στρατεύματα ,ἀφοῦ κατέλαβαν τό Ἀργυρόκαστρο καί τήν Πρεμετή,κυνηγοῦσαν τόν ἐχθρό ὁ ὁποῖος ὑποχωροῦσε πρός τό Τεπελένι καί τήν Κλεισσοῦρα.Ἐμεῖς βομβαρδίζαμε τούς ὑποχωροῦντας Ἰταλούς ὅπου τούς βρίσκαμε. Οἱ καιρικές συνθῆκες ὅμως ἐγίνοντο ὅλο καί πιό δύσκολες.Τά χιόνια καί τά σύννεφα μᾶς δυσκόλευαν πολύ στήν ἀναγνώρισι τῶν στόχων,τά δέ σύννεφα ἦταν ὁ μεγαλύτερος ἐχθρός μας.Πολλές φορές μᾶς κλείνανε ἀπό παντοῦ καί διατρέχαμε τόν κίνδυνον συντριβῆς ἄν δέν εἴχαμε τήν ἱκανότητα χωρίς ὄργανα μόνο μέ τό ταχύμετρο,ὑψόμετρο καί ὡρολόγιο νά κάνωμε ἀπόμη καί τυφλή πτῆσι ἐπί πολλά λεπτά μέσα στά σύννεφα μέ μηδέν ὁρατότητα.Ἀλλά καί τό κρύο ἦταν φοβερό.Ἀμαγκασμένοι νά πετᾶμε συχνά στήν πορεία μας πρός τόν στόχο πάνω ἀπό ἀπέραντες θάλασσες,ἀπό νέφη πού εἶχαν ὑψηλή ὁ ροφή,πάνω ἀπό 3.000 μέτρα,γυρίζαμε κυριολεκτικῶς παγωμένοι.

Πέρασαν τά Χριστούγεννα καί μιά καί στίς 31.12.40 ,τήν τελευταία μέρα τοῦ χρόνου χάσαμε ἕνα ἀεροπλάνο μας.Τό ἕνα μόλις εἶχε ἀπογειωθῆ,εἰς ἀπόστασιν 2 χιλ. ἀπό τοῦ ἀεροδρομίου κ,ί πρίν ἀπόμη προφθάσει νά πάρῃ ὕψος ἀνετινάχθη στόν ἀέρα ἀπό πτῶσι μιᾶς βόμβας ὅπως ἠκούσθη στήν Μοίρα μας τότε.Εἶχε πλήρωμα τό Σμηναγό Ὀρφανίδη,τόν Ὑποσμηναγό Ἀναστασάκη καί τόν Ἐπ/νία Γκίκα.Μετά τό δυστύχημα ἤκουσα Ἀξ/κό τῆς Μοίρας μας νά λέγῃ ὅτι ὁ βομβαρδιστής τοῦ ἀεροπλάνου τόν ρωτοῦσε τήν τελευταία στιγμή πῶς λειτουργοῦσε ὁ πίναξ βομβαρδισμοῦ.Ὁ βομβαρδιστής ἦτο νεοτοποθετηθείς στή Μοίρα.

Τό ἄλλο ἀπωλέσθη μέ πλήρωματόν Χ"Ἰωάννου καί τούς Ἀρχ/νίας Σωτηριάδη κα Ἀραμπατζῆ πάνω ἀπό τό στόχο.

Οἱ ἀπώλειες αὐτές ἔδωσαν χαριστική βολή στήν Μοίρα μας γιατί μείναμε μέ τά μισά μόνο ἀεροπλάνα,μερικά τῶν ὁποίων ἦσαν ἐκτός ἐνεργείας.

Κατά τό χρονικό αὐτό δίμηνο διάστημα Νοεμβρίου-Δεκεμβρίου τοῦ 1940 οἱ ἀποστολές τῆς Μοίρας μας ἐγένοντο ἄνευ συνοδείας τῆς φιλίας διώξεως καί τοῦτο διότι τά βομβαρδιστικά ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας μας εἶχαν μεγαλύτερη ταχύτητα ἀπό τό ἀεροπλάνα διώξεως τοῦ ἐχθροῦ καί τῶν ἰδικῶν μας.Ἡ ταχύτης αὐτη ἦτο τό καλύτερο ἀμυντικό ὅπλο τῆς Μοίρας μας καί ἔπαιξε σημαντικόν ρόλο πολλάκις στή διάσωσι

./.

Pogradec, nous avons perdu le troisième avion de l'escadre et le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Malakis et les adjudants de l'armée de l'air, Liapis et Filippidis C.

La perte des trois avions et des neufs collègues, durant le premier mois de la guerre (j'ai participé à cet ordre malchanceux de la commission des officiers qui enregistre les objets personnels de nos collègues décédés) a influencé notre moral les heures où nous n'étions pas à bord, mais à partir du moment où nous montions à bord pour une mission jusqu'à notre retour, l'enthousiasme était indescriptible et particulièrement durant les moments où nous nous retrouvions au-dessus de nos objectifs. Il y a quelques années, j'avais encore le papier de mon testament.

Nous sommes déjà au mois de décembre. Dès les premiers jours de ce mois, les missions de l'escadre se sont dirigées vers le front sud-ouest et particulièrement dans la région de Tepelenë. Une fois que les troupes grecques ont envahi les villes d'Arguyrokastro et de Premeti, elles chassaient l'ennemi qui se retirait vers les villes de Tepelenë et de Klissoura. Nous bombardions les Italiens en retraite là où nous les trouvions. Les conditions météorologiques, en revanche, devenaient de plus en plus difficiles. La neige et les nuages étaient notre pire ennemi. La plupart du temps, nous étions bloqués et le fait de voler sans visibilité, en utilisant seulement le tachymètre, l'altimètre et le compteur augmentait les possibilités de nous écraser. Le froid était aussi une des plus grandes difficultés. Obligés de voler vers l'objectif, sur de vastes mers, au travers d'énormes nuages, à une altitude de 3000 m, nous étions gelés.

Après Noël, le 31/12/40, le dernier jour de l'an nous avons encore perdu deux de nos avions. L'un des deux venait juste de décoller, à 2 km de l'aéroport et avant qu'il ne puisse prendre de l'altitude, il reçut une bombe et explosa, comme ils l'ont dit plus tard à l'escadre. Son équipage se constituait du capitaine d'aviation, Orfanidis P, du lieutenant de l'armée de l'air, Anastassakis Michail, et du sergent de section, Gikas D.

L'autre avion, ayant pour équipage le sous-lieutenant Hatziioannou et les adjudants Sotiriadis et Arapantzis, s'est perdu sur la cible.

Ces pertes ont énormément coûté à l'escadre car nous nous sommes retrouvés avec la moitié des avions, et certains d'entre eux ne fonctionnaient pas.

Durant ces deux mois, novembre-décembre 1940, les missions de l'escadre se faisaient sans l'accompagnement de la poursuite alliée et ceci car les avions de bombardement de l'escadre étaient plus rapides que les avions de chasse de l'ennemi et des nôtres également. Cette vitesse était la meilleure arme de défense de l'escadre et a joué un rôle important durant le sauvetage de nos avions mais aussi lors de l'accomplissement des missions,

ἀεροπλάνων μας,ἀλλά καί στήν καλή ἐκτέλεσι τῶν ἀποστολῶν μας,στίς ἐλάχιστες περιπτώσεις πού συναντήσαμε σήν ἐχθρική δίωξι.Χάρις δέ στήν ταχύτητα δέν ὑπολογίζαμε διόλου τήν ἐχθρική δίωξι.Ὁ μεγαλύτερος ἐχθρός τῶν ἀεροπλάνων μας ἦσαν οἱ καιρικές συνθῆκες καί ἰδίως τά σύννεφα,ὅπως προανέφερα,καί τό ἀντιαεροπορικό πυροβολικό.Ἰδίως ἀπό τό τελευταῖο εἴχαμε καί τίς περισσότερες ἀπώλειες.Ὑπῆρχαν)περιοχές τοῦ μετώπου πού ἦσαν σφηκοφωλιές ἀντιαεροπορικοῦ πυροβολικοῦ.Τρεῖς τέτοιες ἦσαν οἱ περιοχές Λίν-Ἐλβασάν-Τεπελενίου-Κλεισούρας καί Ντεγκάϊ -Μπούζι

Κάθε φορά πού βομβαρδίζαμε τίς περιοχές αὐτές δεκάδες βλήματα ἔσκαγαν γύρω μας κατά τίς ὧρες τοῦ βομβαρδισμοῦ.Μέ τήν διάλυσι τοῦ σχηματισμοῦ πάνω ἀπό τό στόχο ἀποφεύγαμε τόν εὔκολο στόχο.Ἡ διάλυσι ὅμως αὐτή κυρίως ὅταν εἶχε πυκνώσει,μᾶς ἔκανε νά χάνουμε τήν ἐπαφή μεταξύ μας τά ἀεροπλάνα,ἐφ'ὅσον δέν εἴχαμε μέσα ἐπικοινωνίας καί νά ἐπιστρέφαμε μεμονωμένα,ἤ δύο-δύο στή βάσι μας.Αὐτό ὅμως ἦτο ἐπικίνδυνο,διότι τά μεμονωμένα ἀεροπλάνα εἶναι εὔκολος λεία γιά τήν ἐχθρική δίωξι.Τόν κίνδυνο ὅμως αὐτόν τόν περιορίζαμε.Ἡ πορεία σχηματισμοῦ μας ἀπό τήν βάσι μας πρός τόν στόχο ,ἡ μεγαλυτέρα ταχύτης μας καί ἀντιστρόφως γινόταν ὡς ἐπί τό πλεῖστον στά 3 - 4 χιλ.ὕψος ὅπου συνήθως δέν ὑπῆρχε νέφωσις στό ὕψος αὐτό καί ἀντιλαμβανόμαστε ἐγκαίρως τήν ἐχθρική δίωξιν γιά νά τήν ἀποφύγωμε.Ὅταν πλησιάζαμε στούς στόχους κατεβαίναμε χαμηλά καί κάναμε τήν ἀποστολή μας ἀπό μικρότερο ὕψος.Στίς ἀεροπορικές ἐπιδρομές μας χρησιμοποιοῦσαμε μία νέα τακτική,τήν τακτικήν τοῦ φλεγτοπολέμου τῶν ἀιθέρων.Ἐπειδή εἶχε λίγα ἀεροπλάνα ἡ Ἀεροπορία μας καί γνωρίζαμε ὅτι ἦταν ἀναντικατάστατη κάθε ἀπώλειά μας,κάναμε τίς ἀποστολές μας σ ἐ ὧρες πού δέν μᾶς ἐπερίμενε ὁ ἐχθρός,ἄλλοτε τίς πρῶτες μεταμεσημβρινές ὧρες,ἄλλοτε εἰς πολύ πρωϊνές καί ἄλλοτε τίς πρῶτες ἑσπερινές καί συνήθως ἀπό μικρό ὕψος ἐμφανιζόμενοι αἰφνιδιαστικά πάνω ἀπό κοντινά στούς στόχους βουνά. Ἔτσι στήν ἐπιδρομή τῆς 1ης Νοεμβρίου ἐναντίον τῶν ἀεροδρομίων τῆς Κορυτσᾶς,πού ἔγινε σέ πολύ προχωρημένες ὧρες τῆς ἡμέρας,γιά νά ἐπιτύχῃ ἡ τακτική τοῦ αἰφνιδιασμοῦ,ἕνα ἀεροπλάνο τῆς Μοίρας μας μέ πλήρωμα τόν Ὑπ/γό Μαραβέλια, τόν Ἀρχ/νία Πάσση καί τόν . . . . . καθυστέρησε λίγο καί ἐπειδή εἶχε νυκτώσει ἐν τῷ μεταξύ δέν μπόρεσε νά ἀναγνωρίσῃ τό ἀεροδρόμιο τῆς βάσεώς του καί προσγειώθηκε κατά λάθος εἰς ἕνα πλησίον εὑρισκόμενο χωράφι καί διέτρεξε κίνδυνο νά συντριβῇ.Ἀλλά καί τό ἀεροδρόμιό μας ,ὅπως ἀνέφερα στήν ἀρχή τῆς ἐκθέσεώς μου,ἦτο ἕνα μεγάλο χωράφι καί ἐστερεῖτο φυσικά καί τοῦ φάρου προσγειώσεως ἀεροπλάνων τήν νύκτα.Γιά νά διευκολύνωμε ὅμως τήν προσγείωσιν τοῦ καθυστερήσαντος ἀεροπλάνου μας εἴχαμε σημειώσει τά ὅρια τοῦ ἀεροδρομίου μέ λάμπες καταιγίδος τίς ὁποῖες ὡστόσο δέν ἀντελήφθη τό πλήρωμα.

Καί ἐδῶ φαίνεται πόσο κόστισε ἡ ἔλλειψι μέσων ἐπικοινωνίας μεταξύ τῶν ἀεροπλάνων καί τῆς βάσεώς μας.Ἀλλά καί ἡ ἐνδοσυνεννόησι στό ἀεροπλάνο ἐγίνετο μέ ἕνα σπάγγο.Πρό τῆς ἀναχωρήσεώς μας γιά ἀποστολή,μέ ἕνα σπάγγο δεμένον ἀπό τή μία ἄκρη ὁ βομβαρδιστής ἐκάστου ἀεροπλάνου πού καθόταν στήν ἄτρακτον πλάϊ στόν πιλότο καί μέ τήν ἄλλη ἄκρη ὁ πολυβολητής ὁ ὁποῖος καθόταν στήν τουρέλλα τοῦ πολυβόλου στό πίσω μέρος τῆς ἀτράκτου.Κατόπιν λέγαμε τόν αὐτοσχέδιό "Κῶδικα "

./.

dans le cas où nous aurions rencontré une poursuite ennemie. Grâce à la vitesse, nous ne tenions pas compte de la poursuite ennemie. Le plus grand ennemi de nos avions était les conditions météorologiques et surtout les nuages, comme je l'ai déjà mentionné, et l'artillerie antiaérienne. C'est surtout cette dernière qui nous a causé les plus grandes pertes. Il y avait des régions au front qui étaient le nid de l'artillerie antiaérienne. Trois de ces régions étaient le Lin-Elvassan, le Tepelenë-Klissoura et le Dafkai-Bouzi.

Chaque fois que nous bombardions ces régions, des dizaines de projectiles éclataient autour de nous durant le bombardement. Par la dispersion de la formation sur l'objectif, nous évitions d'être une cible facile. La dispersion, par contre, quand il y avait beaucoup de nuages, diminuait le contact entre nos avions, puisque nous n'avions pas d'instruments de communication, et cela nous obligeait à rentrer un par un ou deux par deux à la base. Ceci était dangereux car les avions isolés restent une proie facile pour la poursuite ennemie. Mais nous étions capables de minimiser ce danger. Notre direction de formation de la base à la cible, la grande vitesse et la moins élevée, se faisait à une altitude de 3 à 4 km où il n'y avait pas de nuages et où nous pouvions plus facilement apercevoir la poursuite ennemie et l'éviter.

Quand nous nous rapprochions de la cible, nous descendions et nous exécutions nos missions au plus près. Durant les attaques aériennes, nous utilisions une nouvelle tactique, celle de la guérilla des airs. Puisque l'Aviation disposait de peu d'avions et que nous savions chaque perte irremplaçable, nous réalisions nos missions à des heures où l'ennemi ne s'y attendait pas, soit aux premières heures de l'après-midi, soit à des heures très tôt le matin et tard l'après midi où d'habitude nous apparaissions soudainement à basse altitude, sur les montagnes près des cibles. Ainsi, l'attaque du 1er novembre contre les aéroports de Koritsa, qui fut réalisé tard dans la journée, pour appliquer une tactique de surprise, un avion de l'escadre du lieutenant de l'armée de l'air, Maravelias et de l'adjudant de l'armée de l'air, Passis, a été retardé et comme la nuit était tombée, il ne pu reconnaître l'aéroport de la base et atterrit dans un champ près de l'aéroport, mettant en danger les vies de l'équipage. Mais notre aéroport, comme je l'ai déjà dit au début du rapport, était un grand champ qui ne disposait pas de phare d'atterrissage pendant la nuit. Pour faciliter l'atterrissage de notre avion en retard, nous avions marqué les limites de l'aéroport avec des lampes utilisées pour les tempêtes qui n'ont pas été aperçues par l'équipage.

Et ici, nous voyons combien a coûté le manque de moyens de communication entre les avions et la base. Pourtant, la communication interne dans l'avion était réalisée par un fil. Avant de partir en mission, nous attachions avec le côté d'un fil, le poseur de bombe de chaque avion qui se positionnait sur le fuselage près du pilote et l'autre côté du même fil, l'artilleur qui se positionnait sur la tourelle de la mitrailleuse derrière le fuselage. Ensuite, nous avions un « Code » désinvolte :

-"Αν σέ τραβήξω μιά φορά,σημαίνει ἐχθρική ὁλωσιε ,δύο φορές,ἀντιαεροπορικά, τρεῖς φορές ἐγκατάλειψις ἀεροπλάνου.Δέν προσθέταμε τίποτε ἄλλο στό ναδικά μας γιατί ὑπῆρχε πιθανότης νά κάνωμε λάθος στήν ἑρμηνεία του καί ἐφαρμογή του καί φυσικά ἦταν κίνδυνος θάνατος.Ἡ ἐπινόησις τοῦ σκοπευτικοῦ μάτου μη ανήματος βομβαρδισμοῦ ἦταν τῆς 32ας Μοίρας.

Ἐκτός ἀπό τούς βομβαρδισμούς ,ἡ Μοῖρα μας ἔκανε συγχρόνως καί ἄλλου εἴδους ἀποστολές.Τέτοιες ἦσαν :ἀναγνώρισις ἐχθρικῶν στόχων,ἐναντίον τῶν ὁ ποίων ἐπερχόμεθα μέ ἄλλην ἀποστολήν,λῆψις φωτογραφιῶν ἐχθρικῶν περιοχῶν μέ τίς αὐτόματες μηχανές πού εἶχαν ἐν τῷ μεταξύ τοποθετηθῆ στά ἀεροπλάνα μας,τίς βίβεις χιλιάδων προκηρύξεων σ'ὁλόκληρο τό μέτωπο τῆς Ἀλβανίας γραφόμενες στίς τρεῖς γλῶσσες,Ἑλληνική,Ἰταλική καί Ἀλβανική.

Καθ'ὅλο τό δίμηνο χρονικό διάστημα τά πληρώματα τῆς Μοίρας μας ἔδειξαν ἕνα ἀξιοθαύμαστο ἐνθουσιασμό,κύριος συντελεστής τοῦ ὁποίου ἦτο ὁ Μοίραρχός μας Ἐπ/γός κ.Ποταμιάνος.Τόν ἐνθουσιασμό αὐτό,ἀλλά καί ἐκεῖνον πού τόν ἐνέπνευσε τά μετέφρασαν οἱ ὁπλῖτες τῆς Μοίρας μας σέ τραγούδι καί τό τραγουδοῦσαν συχνά. Εἶναι τό γνωστό πιά τραγούδι τῆς Ἀεροπορίας μας:

"Τόν Μοίραρχό μας βρέ παιδιά τόν ἔχουμε πατέρα"
νά τόν ἰδοῦμε στρατηγό στή Ρώμη μιά ἡμέρα.
Ἀεροπλάνα Μπλένεϊμ,Μπλόκ,Ποτέζ,Πεζεντέλ
καί στην δόξα αὐτά μᾶς δδηγοῦν,μᾶς δδηγοῦν
Μ'ἀνδρειωμένη καρδιά ζηλεμένα παιδιά
θά βαδίσωμε μπρός,πάντα μπρός,πάντα μπρός"

Τό τραγούδι αὐτό ἔγινε καί θαπαραμείνη ἕνα ἀπό τά καλύτερα τραγούδια στ στήν ἱστορία τῆς Ἀεροπορία μας.

Σέ μιά ἄλλη ἀποστολή τῆς Μοίρας μας πρός τήν περιοχήν τοῦ Πόγραδετς , τό ἀρχηγό ἀεροπλάνο,συνεπείᾳ τῆς νεφώσεως δέν ἠδυνήθη νά ἀνεύρῃ τούς στόχους καί ἐπέστρεψε χωρίς νά πραγματοποιήσῃ τήν ἀποστολή του παρασύραν καί τά ἄλλα ἀεροπλάνα τῆς ἀποστολῆς πλήν ἑνός μέ πλήρωμα τούς Ἐπ/γό Στρατῆ,Ἀρχ/νία Οἰκονόμου καί Ἐπ/γία Γκατζιό,οἱ ὁποῖοι ὅταν εἶδαν τά ἄλλα ἀεροπλάνα νά ἐπιστρέφουν ἀπεσπάσθησαν τοῦ σχηματισμοῦ,μετέβησαν στήν περιοχή τοῦ στοχου καί ἐπραγματοποίησαν τήν ἀποστολή τους καί μάλιστα μέ μεγάλη ἐπιτυχία.Ἡ ἀπόσπασίς τους ἀπό τό σχηματισμό περιέκλεισε σοβαρούς κινδύνους διότι μόνο ἀναφέραμε ἕνα μεμονωμένο βομβαρδιστικό ἀεροπλάνο ἦταν πάντα εὔκολος λεία γιά τήν ἐχθρική ὁλωσι.Τόν κίνδυνον τοῦτον ἐγνώριζε τό πλήρωμα τοῦ ἐν λόγῳ ἀεροπλάνου.Παρά ταῦτα ἀνέλαβε τήν πραγματοποίησι τῆς ἀποστολῆς.Διά τήν τόλμη του αὐτή,ἀλλά καί γιά τήν ἐπιτυχία τῆς ἀποστολῆς τούς ἀπενεμήθη τότε τό Ἀριστεῖον Ἀνδρείας,Ἐάν ὑπῆρχε μέσον ἐπικοινωνίας μεταξύ τῶν ἀεροπλάνων ,τα ἀεροπλάνα θά ἐκτελοῦσαν τήν ἀποστολή τους διότι θά καθοδηγοῦντο ἀπό ἐκεῖνα τά πληρώματα πού ἐγνώριζαν νά βροῦν τούς στόχους.Καί πράγματι ὅλα τά πληρώματα τῶν ἀεροπλάνων μελῶν τοῦ ἀρχηγεῖου τῆς ἀποστολῆς ἐγνώριζαν ποῦ ἦτο ὁ στόχος,γι'αὐτό καί ἐρώτησαν νά πληροφορηθοῦν ἀπό τόν ἀρχηγόν τήν αἰτία τῆς ματαιώσεως τῆς ἀποστολῆς,ἅμα τῇ ἐπιστροφῇ των εἰς τήν βάσιν των.

./.

- si je tire une fois, cela signifie poursuite ennemie, deux fois signifie que nous recevions des projectiles antiaériens et trois fois abandon de l'avion. Nous n'avions pas ajouté autre chose à notre code car il y avait la possibilité de nous trompé sur sa signification et son application et ceci constituait un risque. L'invention de cet appareil de tir de bombardement était une idée de la 32ème escadre.

Durant ces deux mois, les équipages de l'escadre ont montré un enthousiasme remarquable, qui avait comme facteur principal le divisionnaire, le commandant de l'armée de l'air, Potamianos. Cet enthousiasme et la personne qui l'a inspiré a été traduit en chanson par les troupes de notre escadre.
Cette chanson de notre Aviation est maintenant connue :

« Notre divisionnaire est comme un père pour nous,
nous souhaitons le voir commandant à Rome.
Les avions Blenheim, Block, Potez, P.Z.L.
nous conduisent à la gloire.
Avec un cœur vaillant, chers soldats enviés,
nous allons continuer d'avancer ».

Cette chanson a été réalisée et restera une des meilleures chansons dans l'histoire de notre aviation.

Durant une autre mission de l'escadre vers la région de Pogradec, l'avion en tête de la mission, n'a pas pu trouver les cibles à cause des nuages et est rentré sans avoir accompli la mission, en entrainant avec lui les autres avions à l'exception d'un seul, celui ayant pour équipage le lieutenant de l'armée de l'air, Stratis, l'adjudant de l'armée de l'air, Iconomou et le sergent de section, Gatzios, qui, lorsqu'ils ont vu les autres avions rentrer, se sont dispersés, se sont approchés de la région de la cible et ont réalisé leur mission avec succès. Leur dispersion pouvait s'avérer très dangereuse car, comme nous l'avons déjà mentionné, un avion isolé constitue une proie facile pour la poursuite ennemie. Ce danger était clair pour l'équipage de l'avion. Malgré cela, il a décidé d'exécuter la mission. Pour cette intrépidité mais aussi pour son succès, l'équipage de cet avion a reçu la décoration du mérite.

Ὁ Μοίραρχός μας ὅμως ἐφρόντισε ἐκτός τῶν ἄλλων καί γιά τήν ψυχαγωγία τοῦ προσωπικοῦ τῆς Μοίρας μας.

Ἐκτός τῶν ἐκ περιτροπῆς ἐξόδων στήν πόλι τῆς Λαρίσης τίς ἑσπερινές ὥρες,ὠργάνωσε καί μία ἑορτή μέ φιάφορα σκέτς καί τραγούδια στήν ὁποία ἐπρόκειτο νά συμμετάσχῃ καί μία χορωδία ἀπό νέους καί νέες τοῦ Ἀμπελῶνος,(χορωδία τήν ὁποίαν μοῦ ἀνετέθη νά ἑτοιμάσω τίς ἡμέρες πού δέν εἶχα σειρά γιά ἀποστολή).Ἡ γιορτή αὐτή στάθηκε ἀδύνατο νά γίνῃ.Ἅπ μία φορά ἀνεβλήθη λόγῳ πένθους τῆς περιοχῆς ἀπό βομβαρδισμό τῆς Λαρίσης μέ πολλά θύματα καί τήν δεύτερη φορά ἐματαιώθη λόγῳ τοῦ ἐπισυμβάντος σεισμοῦ τῆς Λαρίσης καί τῆς ἀμέσου μετακινήσεως τῆς Μοίρας Ὁλόκληρο τόν Νοέμβριο στεγαζόμαστε σέ σκηνές στήν Παρυφή τοῦ ἀεροδρομίου,ὅταν ὅμως ἔπιασε τό δριμύτατο ψῦχος μέσα στό Δεκέμβρη,ὅλοι.οἱ Ἀξιωματικοί στεγαστήκαμε στό σχολεῖο τοῦ Ἀμπελῶνος πού ἦταν 2 χιλ.ἀπό τό ἀεροδρόμιο.Λίγες μέρες ὅμως μετά μοιραστήκαμε σάν φιλοξενούμενοι στά σπίτια τοῦ Ἀμπελῶνος στά ὁποῖα μᾶς δέχτηκαν οἱ κάτοικοι μέ μεγάλη προθυμία καί μᾶς ἔκαναν νά μή νοιώθουμε τήν ἔλλειψι τῆς οἰκογενειακῆς ἑστίας σ'ὅλο τό χρονικό διάστημα μέχρι τῆς Ι.3.Α/Β ἡμερομηνίαςτοῦ σεισμοῦ.Μᾶς φέρθηκαν σάν ἀδέλφια,σάν παιδιά τους γι'αὐτό ἡ εὐγνωμοσύνη μας εἶναι ἀκόμη καί σήμερα μεγάλη.Ὅλη τήν ἡμέρα μέναμε στό ἀεροδρόμιο καί μόνον ὅταν νύκτωνε πιά φεύγαμε γιά τό χωριό.Οἱ ὁπλῖτες πού ἔμειναν στό ἀεροδρόμιο εἶχαν ἀφθονη τήν καύσιμο ὕλη.

Πρίν τελειώσω τήν περιγραφή μου γιά τήν ζωή καί δράσι τῆς Μοίρας κατά τό πρῶτο δίμηνο τοῦ πολέμου πρέπει νά σημειώσω ὅτι παράλληλα μέ τούς ἐπιτεμένους Ἀξ/κούς τῆς Μοίρας μας,ὅλοι οἱ ἄλλοι μή ἐπιτέμενοι Ἀξ/κοί ὡς καί οἱ Ὑπαξ/κοί καί σμηνῖτες ἔδειξαν ἀπερίγραπτο ἐνθουσιασμό καί κατέβαλαν μεγάλας προσπαθείας ὥστε τά ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας νά εἶναι πάντοτε ἕτοιμα πρός ἀπογείωσι καί νά μήν λείπῃ τίποτα ἀπό τά πληρώματα τῶν ἀεροπλάνων.Πολλές φορές ὅταν ἐπέστρεφαν τά ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας μέ βλάβες,εἴτε σπίς μηχανές,εἴτε στά σῶμα ἀπό θραύσματα ὀβίδων ἤ διάτρητα ἀπό τίς σφαῖρες ,καθῶταν στό χιονισμένο ὕπαιθρο τίς παγωμένες μέρες καί νύκτες ἀνάμη μέ λάμπες ματαιγίδος γιά νά ἐπισκευάσῃ τίς βλάβες καί νά εἶναι ὅλα ἕτοιμα τά περισσότερα ἀεροπλάνα τό πρωΐ ἕτοιμα γιά ἀποστολές.Ὁ μεγαλύτερος ἐνθουσιασμός ἔπιανε τούς σμηνῖτες ὅταν φόρτωναν τίς βόμβες πάνω στά ἀεροπλάνα.Πάνω στίς μεγαλύτερες ἔγραφαν μέ κιμωλία"Τιά τόν Μουσσολίνι","Τιά τόν Τσιάνο,"Τιά τήν Ἔντα","Τιά τόν Πράσκα" καί ὕστερα ἄρχιζαν τό τραγούδι"Τό Μοίραρχό μας βρέ παιδιά κ.λ.π."

Ἀλλά ὅπως ἀνέφερα μέ τίς ἀπώλειες τίς τελευταίες μέρες τοῦ Ι940,ἡ Μοῖρα μας ἔμεινε σχεδόν χωρίς ἀεροπλάνα καί γι'αὐτό ὁλόκληρος σχεδόν ὁ Ἰανουάριος τοῦ Ι94Ι ὑπῆρξε περίοδος στασιμότητος.Ἐν τῷ μεταξύ τοποθετήθηκαν νέοι ἐπιτάμενοι στή Μοῖρα μας γιά ν'ἀναπληρώσουν τούς Ι5 φονευθέντας καί τούς δύο Ἀξ/κούς τούς Ὑπ/γούς Μαργαρίτη καί Μάρκου οἱ ὁποῖοι μετετέθησαν ἐκ τῆς Μοίρας περί τά τέλη Δεκεμβρίου.

Μεταξύ τῶν τοποθετηθέντων ἐπταμένων στήν Μοῖρα μας τήν ἐποχή αὐτή ἦσαν τρεῖς Ὑπ/κοί,οἱ ὁποῖοι ἦσαν ἄριστοι πιλότοι,δύο δέ ἐξ αὐτῶν ἔμελλον νά ἐξελιχ

./.

Notre divisionnaire s'est occupé, entre autres, de notre divertissement.

À part les sorties à tour de rôle dans la ville de Larissa l'après-midi, il a organisé une fête avec plusieurs sketchs et chansons à laquelle devaient participer une chorale composée de jeunes hommes et filles de la ville d'Abelona. Cette fête n'a pas pu être réalisée. Une fois elle a été annulée à cause du deuil pour bombardement de Larissa, de la région où il y eut plusieurs victimes et la deuxième fois, elle fut annulée à cause du violent tremblement de terre qui toucha la ville de Larissa et obligea le déplacement de l'escadre.

Avant de conclure sur la description de la vie et de l'action de l'escadre durant les deux premiers mois de la guerre, je dois ajouter aussi que, parallèlement aux officiers du personnel navigant de l'escadre, les officiers, les sous-officiers et les aviateurs du personnel non navigant ont montré un enthousiasme indescriptible et ont fait de grands efforts afin que les avions de l'escadre soient toujours prêts à décoller, pour que rien ne manque aux équipages des avions. Très souvent, quand les avions de l'escadre rentraient, ayant subi des dégâts, soit au moteur, soit aux appareils par des fragments d'obus ou perforés par des balles, ils sortaient dans le froid, jour et nuit, avec des lampes utilisées durant la tempête, afin de réparer les dégâts, pour que tous les avions soient prêts le lendemain pour les missions. Le plus grand enthousiasme des aviateurs était quand ils chargeaient les bombes sur les avions. Sur les plus grandes bombes, ils écrivaient à la craie : « Pour Mussolini », « Pour Tsiano », « Pour Enta », « Pour Praska » et ensuite, ils chantaient la chanson du divisionnaire.

χθοῦν μεταπολεμικῶς εἰς ἄσσους τῆς Ἀεροπορίας μας.Οἱ Ὑπαξ/κοί αὐτοί ἦσαν:

I/Σμηνίας Σουφρίλλας Χειριστής

2/ -"- Τζοβλᾶς -"-

3/ -"- Καραλῆς -"-

Οἱ νεοτοποθετηθέντες χρησιμοποίησαν τό χρονικό διάστημα τῆς στασιμότητος καί τά δύο τρία ἐν ἐνεργείᾳ ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας μας πρός ἐξάσκησιν.

Μέχρι 3I.I2.40 ὁ Μοίραρχός μας Ἐπ/γός Ποταμιάνος ἦτο στή Μοῖρα. Ἐντός τοῦ Ἰανουαρίου ὅμως μετετέθη ἀφήνοντας ἔγκλειστο στήν ψυχή μας. Ἀντικαταστάτης του ἦλθεν ὁ Ἀντισμήναρχος κ. Ἀβέρωφ Ν.

Ἐνῶ ὁ πρώην Μοίραρχός μας, μᾶς ἐνέπνευσε τόν ἐνθουσιασμόν, ὁ ἀντικαταστάτης του, κατά τό δίμηνο περίπου χρονικό διάστημα Ἰανουαρίου- Φεβρουαρίου τῆς διοικήσεώς τῆς Μοίρας μας ὑπ' αὐτοῦ, μᾶς ἔδωσε σειρά μαθημάτων τακτικῆς βομβαρδισμοῦ πού εἶχαν τέτοια ἐπίδρασι στήν συμπλήρωσι τῆς ἐκπαιδεύσεώς μας ὥστε ἐγώ προσωπικά θεωροῦσα τόν ἑαυτό μου ἱκανό, μέ ἀναλάβω καί νά ἐκτελέσω οἱασδήποτε φύσεως ἀποστολή τῆς Μοίρας μέ ὅλα τά ἀεροπλάνα της ἐναντίον τοῦ ἐχθροῦ, ἄν καί τά καθήκοντα τοῦ βαθμοῦ μου περιωρίζοντο στήν ἐκτέλεσι ἀποστολῆς μόνο ὑπό ἑνός ἀεροπλάνου.

Ἔτσι ὁ Ἰανουάριος τοῦ I94I πού ἦταν μῆνας ἀδρανείας γιά τήν Μοῖρα μας, λόγῳ ἐλλείψεως ἱκανοῦ ἀριθμοῦ ἀεροπλάνων, δέν ἦταν χρόνος χαμένος, ἀλλά ὠφέλιμος γιά τά πληρώματα καί τήν Μοῖρα.

Τό πόσον ὠφέλιμα ὑπῆρξαν τά μαθήματα αὐτά ἐξηγεῖται ἀπό τό γεγονός ὅτι ἡ Μοῖρα μας κατά τό ὑπόλοιπο χρονικό διάστημα μέχρι τῆς λήξεως τῶν ἐπιχειρήσεων στήν Ἑλλάδα, ἐνῶ εἶχε ἐκτελέσει ἴσον περίπου ἀριθμόν ἀποστολῶν μέ τό πρῶτον δίμηνον τοῦ πολέμου καί ἀντιμετώπισε ηὐξημένη πίεσι ἀπό τό ἀντιαεροπορικόν πυροβολικό καί τήν ἐχθρική δίωξι, ἐν τούτοις, οἱ ἀπώλειες περιωρίσθησαν εἰς τό ἐλάχιστον.

Στίς ἀρχές Φεβρουαρίου τά ἐκτός ἐνεργείας ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας μας εἶχαν πιά ἐπισκευασθῆ. Ἐν τῷ μεταξύ περί τά μέσα Φεβρουαρίου ἡ Μοῖρα μας εἶχε ἐφοδιασθῆ μέ ἕνα μικρό ἀριθμό ἀεροπλάνων, περίπου ἓξ ; ἰδίας κατασκευῆς δηλ. Ἁπλενέϊμ, ἀλλά παλαιοῦ τύπου. Τά ἀεροπλάνα αὐτά δέν εἶχαν μακρυά μούρη ὅπως τά πρῶτα, γι' αὐτό καί τά λέγαμε "κουτσομούρικα" καί περιώριζαν πολύ τίς κινήσεις τοῦ βομβαρδισμοῦ κατά τήν ἐκτέλεσι τῶν ἀποστολῶν. Ἐκτός αὐτοῦ καί γιά τόν βομβαρδιστή καί γιά τόν πολυβολητή δέν ὑπῆρχε ἔξοδος κινδύνου ἀπό τήν κάτω πλευρά τῆς ἀτράκτου τοῦ ἀεροπλάνου. Ἔτσι εἰς περίπτωσιν ἐγκαταλείψεως τοῦ ἀεροπλάνου ἔπρεπε ὁ πιλότος νά ἀναστρέψῃ αὐτό γιά νά πέσουν ὅλα τά μέλη τοῦ πληρώματος. Αὐτό ὅμως ἀπεδείχθη ἀνεφάρμοστο ὅταν στίς II.3.4I βρέθηκε στήν ἀνάγκη νά ἐγκαταλείψῃ τό σκάφος τό πλήρωμα ἑνός τέτοιου ἀεροπλάνου. Ἀπό τούς τρεῖς ἄνδρες τοῦ πληρώματος ἐσώθη μόνο ὁ ἕνας, ὁ πιλότος. Γι' αὐτό ὅταν μπαίναμε γιά ἀποστολή σέ τέτοια ἀεροπλάνα, συχνάζαμε στόν ὕφιστο νά μήν βρισκόμαστε στήν ἀνάγκη νά ἐγκαταλείψωμε τό σκάφος. Ἰσοδυναμοῦσε μέ θάνατο. Καί ἐπειδή παθαίνουν συχνά βλάβες οἱ μηχανές τους τά λέγαμε καί "νεκροφόρες".

Ἐν πάσῃ περιπτώσει μέ τά ἀεροπλάνα αὐτά καί τά ὑπόλοιπα διασωθέντα

./.

Notre divisionnaire, commandant de l'armée de l'air, Potamianos était à l'escadre jusqu'au 31.12.40. Début janvier, il a été transféré en laissant un vide dans nos cœurs. Son remplaçant était le lieutenant-colonel de l'armée de l'air, Averof N.

Alors que notre ex-divisionnaire nous inspirait l'enthousiasme, son remplaçant, durant les deux mois, janvier-février nous apprit des tactiques de bombardement qui eurent une telle influence sur le renforcement de notre entrainement, que personnellement, je me considérais capable de réaliser toute mission de l'escadre contre tous les avions de l'ennemi, même si les devoirs de mon grade se limitaient à l'exécution de la mission avec un seul avion.

L'importance de ces leçons se justifie par le fait que l'escadre, durant la période restante, jusqu'à la fin des opérations en Grèce, alors que nous avions exécuté le même nombre de missions que les deux premiers mois de la guerre et que nous avions reçu de la pression par l'artillerie antiaérienne et la poursuite ennemie, avait limité les pertes.

Début février, les avions qui ne fonctionnaient pas avaient été réparés. Nous avions aussi récupéré un certain nombre d'avions, six environ, ayant la même construction que les anciens, c'est-à-dire de type Blenheim mais plus anciens. La partie avant de ces avions n'était pas aussi longue comme celles des premiers, et c'est pour cette raison que nous les appelions « bec-court » et ils limitaient énormément les mouvements de bombardement durant l'exécution des missions. À part cela, ils ne disposaient pas d'issue de secours pour le bombardier et l'artilleur en dessous du fuselage de l'avion. Ainsi, en cas d'abandon de l'avion, le pilote devait le tourner afin que tous les membres de l'équipage puissent abandonner l'avion. Mais ceci s'est trouvé inapplicable lorsque, le 11.3.41, l'équipage dut abandonner l'avion. Des trois hommes, le seul survivant fut le pilote. C'est pour cela que lorsque nous devions partir en mission sur un de ces avions, nous priions de ne pas être obligés d'abandonner l'avion. Ceci équivalait à une mort certaine. Et comme les moteurs de ces avions avaient très souvent des problèmes, nous les appelions « corbillards »…

τῆς Μοίρας μας, ἀπό τίς πρῶτες μέρες τοῦ Φεβρουαρίου, ἐπανήρχισαν οἱ ἀποστολές κυρίως πρός τό μέτωπο τοῦ Τεπελενίου, Πρεμετσίνας καί Σεντέλης.

Περί τά τέλη Φεβρουαρίου ἦλθε νέος διοικητής τῆς Μοίρας μας Δ'Αντ/ρχος Καραμπίνης Γρηγ. Ὑπό τήν διοίκησίν του ἡ Μοῖρα μας ἐξετέλεσε τίς πλέον ἐπικίνδυνες ἀποστολές της μέ 2 ἕως 3 ἀεροπλάνα στίς περιοχές Λιουζότι καί Γλάβα βορείως τοῦ Τεπελενίου κατά τήν ἀποτυχοῦσα καί πολύ διαφημισθεῖσα προηγουμένως ὑπό τῶν Ἰταλῶν ἐπίθεσι τοῦ Μουσολίνι τόν Μάρτιο τοῦ 1941. Ἀντιμετωπίσαμε τότε σφοδρότατο ἀντιαεροπορικό πυροβολικό καί ταχύτατα ἐχθρικά ἀεροπλάνα ὀπάξεως τά περίφημα Μάκι, ταχύτερα καί τῶν ἀεροπλάνων τῆς Μοίρας μας.

Τήν 11ην Μαρτίου τοῦ 1941 ὁ τρομακτικός σεισμός τῆς περιοχῆς τῆς Δαρίσης δημιούργησε ὀρύγματα σέ διάφορα μέρη τοῦ ἀεροδρομίου Ἀμπελῶνος καί τό ἔκανε ἀκατάλληλο γιά νά χρησιμοποιηθῇ ὑπό τῶν ἀεροπλάνων τῆς Μοίρας μας. Γι' αὐτό τήν ἴδια μέρα μετεκινήθη ἡ Μοῖρα μας στό ἀεροδρόμιο τοῦ Σάλμυρου. Στό Ἀεροδρόμιο Ἀμπελῶνος εἶχαν τήν βάσιν τους καί ὀκτώ Μοῖρες Μιράζς Πεζεντέλ. Στό ἀεροδρόμιο τοῦ Σάλμυρου εἶχαν τήν βάσιν τους μία Ἀγγλική Μοῖρα Βομβαρδισμοῦ μέ ἀεροπλάνα Μπλενέϊμ καί ἡ δική μας Μοῖρα Βομβαρδισμοῦ μέ ἀεροπλάνα Μπλενέϊμ.

Ἐδῶ ἔφθασαν τοποθετηθέντες στή Μοῖρα μας οἱ κάτωθι Ἀξ/κοί καί Ἀρχ/νιαι:

1/ Σμ/ρχος Θεοφανίδης — Χειριστής
2/ Ἀρχ/ας Ἀτματσιάδης — Βομβ. Πολυβολητής
3/ -"- Γεωργιάδης — -"- -"-
4/ -"- Μαυροματίδης — -"- -"-
5/ Σμ/ρχος Κουρόπουλος — χειριστής φωτογράφος
6/ Σμ/ρχος Νέζης — -"- -"-
7/ Ἀρχ/ας Χρυσάς — Βομβ-Πολυβολ.
8/ -"- Τσολακίδης — -"- -"-
9/ ; Ἐμπόπουλας — -"- -"-
10/ Σμ/ρχος Σπασινόπουλος — χειριστής.

Οἱ Ἀξ/κοί αὐτοί ὡς ἐπί τό πλεῖστον Βομβ. Πολυβολητοί ἐπρόκειτο νά ἀντικαταστήσουν ἐκείνους οἱ ὁποῖοι ὑπηρετοῦσαν στή Μοῖρα ἀπό τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου καί εἶχον συμμετάσχει σέ πολλές πολεμικές ἀποστολές. Ἕνας ἀπ' αὐτούς ἦτων καί ὁ ὑποφαινόμενος. Ἡ ἐχθρική ὅμως ἐπίθεσις τοῦ Μαρτίου στήν περιοχή τοῦ Τεπελενίου καί ἡ ἀνάγκη καταστροφῆς καί διαλύσεως ἐχθρικῶν συγκεντρώσεων στήν περιοχή τῆς ἐχθρικῆς ἐπιθέσεως ὑπό ἀεροπλάνων μέ πληρώματα μακρᾶς πολεμικῆς πείρας καί ἐξασκημένα στό χειρισμό τῶν ἀεροπλάνων αὐτῶν ἀνέβαλε τήν μετάθεσί μας καί τελικά τήν ἐματαίωσε ἡ Γερμανική ἐπίθεσις τῆς 6ης Ἀπριλίου.

Ὡστόσο μερικοί ἀπό τούς νεοτοποθετηθέντας Ἀξ/κούς ἔλαβαν μέρος σέ ἀποστολές, δύο δέ ἐξ' αὐτῶν οἱ Ἀρχ/νιαι Τσολακίδης καί Μαυροματίδης ἐφονεύθησαν στήν ἐπικίνδυνη ὅπως τήν ἐχαρακτήρισε τότε ἡ δευτέρα ἀποστολή τῆς 11.3.41 στήν ὁποίαν συμμετεῖχον καί ὁ ἴδιος καί εἶδον τό ἀεροπλάνο τους νά πίπτῃ φλεγόμενο ἄνωθεν τοῦ στόχου.

./..

Vers la fin février, un nouveau commandant d'escadre est arrivé, le lieutenant-colonel de l'armée de l'air, Karabinis Grigoris. Sous son commandement, nous avons exécuté les missions les plus dangereuses avec deux ou trois avions sur les régions Liougati et Glava, au nord de Tepelenë...

...Nous avons affronté une féroce artillerie antiaérienne et des avions de chasse ennemis très rapides, les fameux Maki, plus rapides que les avions de notre escadre.

Cependant, certains de nos nouveaux officiers ont participé à des missions, dans lesquelles deux d'entre eux, les adjudants de l'armée de l'air, Tsolakidis et Mavromatidis ont été tués durant la deuxième mission du 11.3.41 à laquelle j'ai également participé et où j'ai vu l'avion prendre feu et s'abattre sur la cible.

Κατά τούς τελευταίους δύο μῆνες τοῦ πολέμου τά πληρώματα τῶν ἀεροπλάνων εἶχαν ἐφοδιασθῆ μέ λαρυγγόφωνα καί ἔτσι καταργήσαμε τούς σπάγγους,τό παλαιό καί δικῆς μας ἐπινοήσεως,μέσον ἐνδοσυνεννοήσεως .Καιρός ἦταν. Ὁ ἐφοδιασμός αὐτός συνετέλεσε στόν περιορισμό τῶν ἀπωλειῶν τῆς Μοίρας μας. Συγκεκριμένως στήν ἀποστολή τῆς 6.3.4Ι τῆς Μοίρας μας,τό ἀεροπλάνο μέ πλήρωμα τόν Σμηναγό Παπαθέου ὡς χειριστή,τόν Ἀντ/ρχο Καραμπίνη διοικητή τῆς Μοίρας μας,ὡς Παρατηρητήν καί τόν Ἀρχ/νία Σάκκη ὡς Πολυβολητή,ἐπιστρέφων ἀπό τήν ἀποστολή βομβαρδισμοῦ τῆς περιοχῆς τοῦ Τεπελενίου ὀλίγον βορείως τῶν Ἰωαννίνων,ἐβλήθη κατά λάθος ἀπό δύο Ἀγγλικά διώξεως ὡς ἐχθρικό. Ἡ ἔγκαιρος καί ἀκριβής συνεννόησις μεταξύ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος εἶχε ὡς ἀποτέλεσμα νά σωθῆ τό ἀεροπλάνο καί τό πλήρωμά του μέ λίγας μόνον βλάβας,διότι εἶχε ἐν τῷ μεταξύ δεχθῆ τό ἀεροπλάνο μας Ι2 σφαῖρες μερικές τῶν ὁποίων μάλιστα ἐτρύπησαν τήν ἀποθήκη βενζίνης.

Ἀνέφερα ἤδη ὅτι τά τελευταῖα παραληφθέντα καυτοσμούρικα ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας μας πάθαιναν συχνά βλάβες στόν ἀέρα καί τούς κινδύνους τούς ὁποίους διατρέχαμε τά πληρώματα τῶν ἀεροπλάνων. Ἕνα τέτοιο κίνδυνο διέτρεξαν οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος ἑνός τέτοιου ἀεροπλάνου στήν ἀποστολή τῆς 9.3.4Ι μέ πλήρωμα τό Σμηνία Σουφρίλα ὡς χειριστή,τόν Ἀρχ/νίαν Σάκκη ὡς Βομβαρδιστή καί τόν Ἀρχ/νία Νέζη ὡς Πολυβολητή.Μετά τήν ἀπογείωσί μας καί πρίν φθάσωμε στό Βελεστίνο ὁ ἕνας κινητήρας ἄρχισε νά μή δουλεύῃ καλά. Ἀποφασίσαμε καί ἐπιστρέψαμε.Μόλις ὅμως ὁ χειριστής πίεσε τό μοχλό τοῦ συστήματος προσγειώσεως γιά νά κατεβοῦν οἱ τροχοί,τό ἀεροπλάνο ἔχασε ἀπότομα ὕψος μέ κίνδυνο νά συντριβοῦμε ἔξω ἀπό τό ἀεροδρόμιο. Ὁ χειριστής τότε ἐπανέφερε τό μοχλό στήν προηγουμένη θέσι του καί τό ἀεροπλάνο ξαναπῆρε ὕψος..Δύο φορές ἐπανελήφθησαν τά ἴδια. Ἐπρότεινα νά ρίξουμε τίς βόμβες μας στή θάλασσα καί νά κάνωμε προσγείωσι μέ τό σύστημα τῶν τροχῶν μέσα. Ὁ πιλότος ὅμως εἶχε τήν πεποίθησιν ὅτι θά πετύχαινε τήν προσγείωσι τοῦ ἀεροπλάνου κανονικά καί δέν ἐδέχθη.Πράγματι ἀφοῦ ἔκανε μία τελευταία στροφή ἦλθε πῆρε γραμμή προσγειώσεως κατέβηκε χαμηλά,μόλις ἔφθασε λίγο πρίν ἀπό τήν κορυφή τοῦ ἀεροδρομίου κατέβασε τό σύστημα. Ὅταν ἔφθασαν οἱ τροχοί στό ἔδαφος,κάτω ἦταν τό ἀεροδρόμιο,ἀλλά ὑπῆρχε ἐλάχιστος χῶρος γιά τροχοδρόμησι. Ἡ ἱκανότης ὅμως τοῦ χειριστοῦ ἔσωσε τό ἀεροπλάνο καί τό πλήρωμά του. Ὅταν σέ λίγο ἦρθε ὁ διοικητής καί μερικοί Ἀξ/κοί τῆς Μοίρας στό ἀεροπλάνο,ἦσαν ὠχροί. Ἐρώτησα τότε τό Σμηναγό Τσόλα. "Τό χρῶμα εἶναι αὐτό πού ἔχετε;"μοῦ ἀπήντησε." Ἐμεῖς τό ζέρωμε πού σᾶς βλέπαμε ἀπό κάτω". Ἡ ἀποστολή ἐματαιώθη τό πρωῒ ,ἔγινε ὅμως τό ἀπόγευμα.

Στήν ἐπιστροφή μας ἀπό μίαν ἄλλην ἀποστολή ἐναντίον τῆς περιοχῆς τοῦ Τεπελενίου καί ἐνῷ πετούσαμε δύο ἀεροπλάνα εἰς ὕψος 3.000 μ.ἀνατολικῶς τῶν Ἰωαννίνων πάνω ἀπό τό ὄρος Μιτσικέλλι,εἶδα ζαφνικά νά ἀποσπᾶται καί νά ἐκσφενδονίζεται ὁλόκληρη ἡ μία ἔλιξ τοῦ ἄλλου ἀριστεροῦ μας εὑρισκομένου ἀεροπλάνου, τό ὁποῖο εὐθύς ἀμέσως ἄρχισε νά στρέφῃ καί νά κλίνῃ ἀπό τή μία πλευρά και νά χάνῃ ὕψος. Ἀπεφασίσαμε νά τό ἀκολουθήσουμε γιά νά ἀναφέρουμε σχετικῶς στή βάσι μας. Ἡ νέφωσις ὅμως γινόταν πυκνότερη ὅσο χάναμε ὕψος καί τελικά τό χάσαμε ἀπό τά μάτια μας. Ὅταν ὅμως φθάσαμε στά 500 μ.ὕψος τό εἴδαμε προσγειωμένο ὀλίγω δυ-

./.

Durant les deux derniers mois de la guerre, les équipages des avions ont été équipés de *laryngophones*, nous permettant d'abandonner les fils. Il était temps. Ceci a contribué au fait de limiter les pertes de l'escadre, particulièrement durant la mission du 6/3/41, où l'un de nos avions, celui du capitaine d'aviation Papatheou comme pilote, du lieutenant-colonel de l'armée de l'air Karabinis, commandant de notre escadre comme observateur et de l'adjudant de l'armée de l'air, Sakkis comme artilleur, au retour d'une mission de bombardement de la région de Tepelenë, au nord de Ioannina, a été attaqué par hasard par deux avions de chasse anglais, pris par eux pour un avion ennemi. La rapide et précise communication entre les membres de l'équipage a eu pour résultat de sauver l'avion et son équipage, ayant seulement quelques dégâts, ayant reçu 12 balles, certaines d'entres elles logées dans la réserve de carburant.

J'ai déjà mentionné que les derniers avions « beccourt » de l'escadre avaient beaucoup de problèmes et que les risques étaient énormes pour l'équipage. Un risque similaire fut affronté par les hommes de l'équipage d'un tel avion durant la mission du 9/3/41 ayant à son bord le sergent d'aviation, Soufrilas, comme pilote, l'adjudant de l'armée de l'air, Sakkis comme bombardier et l'adjudant de l'armée de l'air, Nezis comme artilleur. Après notre décollage et avant d'arriver à Velestino, un de nos moteurs a commencé à avoir des difficultés à fonctionner. Nous avions décidé de rentrer et nous l'avions fait. Par contre, quand le pilote a appuyé sur le levier du système d'atterrissage pour faire sortir les roues, l'avion a soudainement perdu de l'altitude et a failli s'écraser mais le pilote a réagi à temps en ramenant le levier à sa place permettant à l'avion de reprendre de l'altitude. Ceci est arrivé par deux fois. J'ai proposé de lancer les bombes dans la mer et d'atterrir sans les roues. Mais le pilote pensait que nous allions normalement réussir à atterrir et a refusé. Il a eu raison, car en réalisant un dernier tournant, il s'est préparé pour atterrir, s'est approché du sol et peu de temps avant l'atterrissage, a fait descendre les roues de l'avion. Il restait peu de piste pour rouler. L'aptitude du pilote à sauver l'avion et son équipage fut exemplaire. Quand le commandant et les officiers de l'escadre se sont approchés de l'avion, leurs visages étaient pâles. J'ai donc interrogé le capitaine d'aviation sur la raison de sa défaillance. Il m'a répondu : «Nous le savions car nous avions vu la situation d'en bas».

τικά της λίμνης τῶν Ἰωαννίνων.Κατεβήκαμε στά 50 μ.καί εἴδαμε τό πλήρωμα τοῦ ἀεροπλάνου ἔξω ἀπό αὐτό νά μᾶς χαιρετᾶῃ.Ὁ Ὑπ/γός Στρατῆς,ὁ Ἀρχ/νίας Πολυχρονιάδης καί ὁ Ἀρχ/νίας Βογιατζάκης.Ὕστερα πήραμε ὕψος καί ἐπιστρέψαμε στή βάσι μας καί ἀναφέραμε σχετικῶς μέ τήν ἀναγναστική προσγείωσι τοῦ ἀεροπλάνου τῆς Μοίρας μας καί τήν διάσωσι τῶν συναδέλφων μας.

Πολλές τέτοιες δυσκολες καί ἐπικίνδυνες στιγμές συμπολεμιστῶν μου ἀντίκρυσαν τά μάτια μου καί ἄλλες πάλι ἔνοιωσα ὁ ἴδιος.Ὅπως ὑπάρχουν ἡρωϊσμοί καί ὁλοκαυτώματα πού δέν θά βρεθῆ κανείς ποτέ νά περιγράψῃ γιατί ἐκεῖνοι πού δημιούργησαν τίς ἐξαίρετες πράξεις τίς πῆραν μαζῆ τους.Εἶναι οἱ I7 τιμημένοι νεκροί τῆς Μοίρας μας πού δέν ἐπέστρεψαν ποτέ πιά στή βάσι τους.Ἡ προσφορά τῆς 32ας Μοίρας Βομβαρδισμοῦ,τῆς Μοίρας τῶν Μπλενέϊμ μέ τούς I7 νεκρούς της σέ σύνολο 50 φονευθέντων ἀεροπόρων μας κατά τήν ἔνδοξο ἐκείνη περίοδο τοῦ I940-4I εἶναι σημαντική,ἡ σημαντικώτερη τῆς Ἀεροπορίας μας.

Ἀλλ'ἡ Μοῖρα μας δέν εἶχε μόνο τούς νεκρούς της,εἶχε καί τόν ἀντιπρόσωπόν της ἀνάμεσα στήν τάξι τῶν πολεμικῶν ἀνεπήρων μας.Οἱ κακουχίες τοῦ πολέμου ἔπληξαν τήν ὑγεία μου τίς τελευταῖες ἡμέρες τοῦ πολέμου καί μοῦ ἔδωσαν ἕνα ἐχθρό μέ τόν ὁποῖον ἀγωνίζομαι ἔκτοτε ἐπί μία διόκληρη 20ετία,ἄλλοτε νικῶν καί ἄλλοτε νικημένος.

Μετά τήν ἐπίθεσιν τῶν Γερμανῶν ἐναντίον τῆς πατρίδος μας τήν 6ην Ἀπριλίου ἡ Μοῖρα ἐξετέλεσε μόνο μία ἀποστολή βομβαρδισμοῦ στήν περιοχή τοῦ Λίν βορείως τοῦ Πόγραδετς γιά νά βοηθήσῃ τά Σερβικά στρατεύματα τά ὁποῖα,μετά τήν ἔξοδο τῆς Σερβίας στόν πόλεμο,κατήρχοντο πρός Νότον στήν περιοχή αὐτή νά ἑνωθοῦν μέ τά νοτίως εὑρισκόμενα Ἑλληνικά στρατεύματα.

Ἡ προέλασις τῶν Γερμανικῶν στρατευμάτων ἐντός τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐδάφους Νοτίως τῆς Θεσ/νίκης ὑπεχρέωσε τήν Μοῖρα μας νά μετακινηθῆ νοτιώτερον στό βοηθ. ἀεροδρόμιο Τανάγρας.Ἡ μετακίνησις ἔγινε τήν . . . . . Ἀπριλίου.Ὅπως μεθαίνεμε ἀπό τίς ἐφημερίδες καί ἀκούαμε ἀπό τό ραδιόφωνο,ἡ κατάστασις στά διάφορα μέτωπα τοῦ πολέμου πήγαινε ἀπό τοῦ κακοῦ πρός τό χειρότερον.Οἱ Γερμανοί μέ τήν τεραστία πολεμική μηχανή τους καί μέ τό σημαντικό ἀεροπορικό στόλο τους κατήρχοντο στήν Ἑλλάδα ταχύτατα.Τά ἐναπομείναντα ἐλάχιστα ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας μας καί γενικώτερα τῆς Ἀεροπορίας μας δέν μποροῦσαν ,ἦταν ἀδύνατο νά σταματήσουν τ γερμανικό χείμαρρο ἀφοῦ ὡς τότε καμμιά δύναμις στόν κόσμο δέν μπόρεσε νά σταματήσῃ.Ἔτσι δέν ξέραμε πιά τί νά κάνωμε ὅταν μάθαμε ὅτι τό Ἑλληνικό μέτωπο τῆς Ἀλβανίας κατέρρευσε.Τήν βραδυά ἐκείνη τῆς μετακινήσεώς μας φάγαμε ὅτι βρήκαμε στό κοντινό χωριό,στό Σχηματάρι καί τήν νύχτα κοιμηθήκαμε κοντά στά ἀεροπλάνα κάτω ἀπό τόν ἔναστρο οὐρανό χρησιμοποιοῦντας γιά κρεββάτια,στρῶμα καί σκέπασμα τίς γοῦνες μας,ὅπως εἴμαστε μέ τά ροῦχα γιατί δέν γνωρίζαμε τί μᾶς ἐπεφύλασσε κ αὐτή ἀκόμη ἡ νύχτα.(τήν ἑπομένη τό πρωῒ μία ἐπιδρομή ἀπό I0 περίπου Γερμανικά Μέρσεσμίθ I09 ἐναντίον τοῦ ἀεροδρομίου μας ἀχρήστευσε μερικά ἀεροπλάνα μιᾶς ἄλλης Μοίρας πού ἔμειναν προσωρινά,ὅπως καί ἡ δική μας,ἐκεῖ) ,Τήν ἴδια μέρα ἔφθασε καί τό πλοιάριο ἐδάφους τῆς Μοίρας μας στήν Τανάγρα.Ἐπειδή εἶχε ἀρχίσει τό τραγικό φαινόμενο τῆς διαλύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Στρατοῦ μερικοί ἀπό τούς

./.

Moi et mes collègues avons vécu plusieurs moments difficiles et dangereux comme celui-ci. Mais il existe des exploits et de totales destructions que personne ne pourra décrire car ceux qui les ont accomplis les ont emportés avec eux pour toujours. Il s'agit des 17 décès honorés de l'escadre, ceux qui ne sont jamais rentrés à la base. La contribution de la 32ème escadre de bombardement, de l'escadre des Blenheim et les 17 morts, les 50 aviateurs tués durant cette période entre 1940-41, est très importante, la plus importante de notre Aviation.

όπλίτες εἶχαν ἐγκαταλείψῃ τή Μοῖρα ἀπό τόν Ἁλμυρό,καί κατευθύνοντο πρός τόν τόπον τῆς καταγωγῆς των.Ἀλλά καί ἐκεῖνοι πού ἔφθασαν ὡς τήν Ταγάρα ἔλαβον τήν ἐντολήν μετά τήν ἔφιξιν στό ἀεροδρόμιο τοῦ Δ/το Β τῆς ΔΑΒ Ἀντ/ρχου Ἀβέρωφ νά ἀναχωρήσουν ἕκαστος στή πατρίδα του ἤ ὅπου ἤθελε.Τότε ἀκριβῶς συνέβη ἡ πρώτη μερική διάλυσις τῆς Μοίρας.Ἔτσι μείναμε μόνο οἱ ἱπτάμενοι καί μή Ἀξ/κοί μέ τά ἀεροπλάνα μας.Στήν συγκέντρωσιν Ἀξ/κῶν τῆς Μοίρας τήν ἡμέρα ἐκείνη μᾶς μίλησε μέ συγκίνησι ὁ κ.Ἀβέρωφ γιά τήν πολεμική κατάστασι τῆς στιγμῆς ἐκείνης,συγκίνησι πού μετεδόθη καί σέ μᾶς ἄν καί γνωρίζαμε πλέον ὅτι τό πᾶν θά ἐξελίσσοντο τά πράγματα τῆς Ἑλλάδος ἀπό ἐκείνη τή στιγμή.Ἐφ'ὅσον δέν ὑπῆρχε πλέον ὁ ἔνδοξος Ἑλληνικός Στρατός τοῦ μετώπου τῆς Ἀλβανίας κάθε ἀγῶνας τῆς Μοίρας μας καί μάλιστα μέ τσακισμένα τά φτερά,ἦταν ἄπελπις.Κατόπιν τούτου μᾶς παρεχωρήθη ἕνα λεωφορεῖο τῆς Μοίρας σέ μᾶς τούς ἐφέδρους ἐκπαμένους Ἀξιωματικούς νά φύγωμε στή Ἀθήνα καί νά παρουσιασθοῦμε στό Ἑλληνικό Στρατηγεῖο,προφανῶς γιά ἀπόλυσι.Καί τότε μέ σπαραγμό στήν καρδιά μας,ἀφοῦ φέραμε στή μνήμη μας τούς 17 νεκρούς μας, φιλήσαμε τούς μονίμους συναδέλφους καί συμπολεμιστάς μας καί τά ἀεροπλάνα μας πού ἀνταμ ὅλοι μαζί ἐπί 6 μῆνες πλέξαμε τό ἀφγνινο στεφάνι τῆς Ἀεροπορίας μας καί τῆς Πατρίδος μας,μπήκαμε στό λεωφορεῖο καί ξεκινήσαμε.

Ἐν φθάσαμε στήν Ἀθήνα,ἕνας ἄνεμος αἰσιοδοξίας ἔπνεε.Τό μέτωπο στίς Θερμοπύλες σταθεροποιήθηκε.Οἱ Γερμανοί δέν μποροῦν νά προχωρήσουν.Ὅλοι οἱ Ἄγγλοι καί οἱ δικοί μας,πίσω στό μέτωπο.

Τήν ἴδια μέρα παρουσιασθήκαμε ὅλοι μαζί στό στρατηγεῖο στό ξενοδοχεῖο τῆς Μεγ.Βρεττανίας,νά μᾶς παραχωρήσουν τό αὐτοκίνητο νά ἐπιστρέψουμε στή Μοῖρα μας,στούς συναδέλφους μας,στά ἀεροπλάνα μας.Τήν ἑπομένη τό πρωΐ ξεκινήσαμε γιά τό ἀεροδρόμιο Ταγάρας,γιά τή Μοῖρα.

Ὅταν φθάσαμε,μάθαμε ὅτι τά ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας μας εἶχαν κάνει μία ἀκόμη ἀποστολή βίψεως ἐφοδίων σέ περικυκλωμένα καί ἀμυνόμενα στρατεύματά μας στήν Ἤπειρο.Ἦταν ἡ τελευταία ἀποστολή τῆς Μοίρας μας γιατί οἱ Θερμοπύλες ἔπεσαν καί οἱ Γερμανοί κατήρχοντο πλέον ὁλοταχῶς καί χωρίς ἀντίσταση πρός τήν Ἀττική καί τήν Ἀθήνα.

Στίς 20 Ἀπριλίου,ἡμέρα τοῦ Πάσχα διετάχθη ἡ μετακίνησις τῆς Μοίρας μας στό Ἀεροδρόμιο Ἐλευσῖνος.Ἡ Μοῖρα ἔφτασε ἐκεῖ ὅπου ξεκίνησε ἀκριβῶς πρίν ἀπό 8 μῆνες.Τό ἀεροδρόμιο ἦτο γεμάτο Ἀγγλικά καί λίγα Ἑλληνικά ἀεροπλάνα.Μόλις προσγειωθήκαμε καί πρίν προφθάσουμε ν'ἀπομακρυνθοῦμε ἀπό τά ἀεροπλάνα,μία ἐπιδρομή ἀπό 18 Γερμανικά Μέρσεσμιθ 109 ἔκαψε μέ τά πολυβόλα του τά μισά ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας μας καί κάμποσα Ἀγγλικά.Μόλις πρόφθασα καί ἔπεσα πρηνής κάτω στό ἔδαφος Ἄν στεκόμουν ὄρθιος,ἤ ἄν βρισκόμουν ἀκόμη μέσα στό ἀεροπλάνο θά γινόμουν παρανάλωμα τοῦ πυρός μαζί μ'αὐτό.Διατί τό ἀεροπλάνο μας ἐνεφλέγη ἀπό τούς πυροβολισμούς."Ἔσωσα ἀπό τά ἀτομικά μου εἴδη ἕνα μικρό βαλιτσάκι μέ τό ἡμερολόγιό μου, τό βιβλίον πτήσεώς μου,τίς φωτογραφίες μου καί τήν ἀλληλογραφία μου πού δέν ἀποχωριζόμουν ποτέ στίς μετακινήσεις μου.

./.

…Comme l'armée grecque du front d'Albanie n'existait plus, chaque combat de l'escadre, avec les ailes brisées, était un désespoir. Ensuite, un car de l'escadre nous a conduit (tous les officiers réservistes de l'armée de l'air) à Athènes pour nous présenter au Poste de Commandement grec, afin de nous libérer. Et ainsi, ayant le cœur brisé en pensant à nos 17 morts avec lesquels nous avions passé les six derniers mois et tressé ensemble la couronne de laurier de notre Aviation et de notre Patrie, nous sommes montés dans le bus et nous sommes partis.

Τήν ἴδια μέρα σέ ἄλλη ἐχθρική ἐπιδρομή κατεστράφησαν καί τά ὑπόλοιπα ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας, ἤτις καί διελύθη πλέον καί ὁ κάθε 'ΑΞ/κός ἐτράβηξε τό δρόμο του μόνος.

Διαβάζοντας σήμερα τό ἡμερολόγιόν μου καί τό βιβλίον πτήσεών μου καί βλέποντας τίς φωτογραφίες τῆς ἀλησμόνητης ἐκείνης περιόδου, ζανάφερα στήν μνήμη μου λεπτομέρειες πού εἶχα ἐπί 20 ὁλόκληρα χρόνια λησμονήσει καί ζανάζησα γιά ἄλλη μιά φορά τήν ζωή καί τήν δράσι τῆς Μοίρας μας, τῆς Ζας Μοίρας Βομβαρδισμοῦ.

Τελειώνοντας στέκομαι διά λίγο προσοχή γιατί νοιώθω νά φτερουγίζουν πάνω μου οἱ ἡρωϊκές ψυχές τῶν 17 Νεκρῶν συναδέλφων τῆς Μοίρας μας.



Source 29

Μετὰ τὴν μάχην τοῦ Ραβινὲ ἐξετέλεσα, μαζὶ μὲ ἄλλους τρεῖς, βομβαρδισμοὺς ἐναντίον τοῦ ἀεροδρομίου Οὔντοβο. Τὰ ἀεροπλάνα Farman, ποὺ εἴχαμε ἐκείνη τὴν ἐποχή, ἦταν τελείως ἀκατάλληλα γιὰ βομβαρδισμούς. Δὲν εἶχαν τὶς ἀπαιτούμενες ἐγκαταστάσεις γιὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν βομβῶν καὶ συνήθως ρίχναμε τὶς βόμβες καὶ τῶν 50 κιλῶν ἀκόμη μὲ τὰ χέρια. Οἱ μηχανικοὶ μας εἶχαν ἀνακαλύψει ἕνα δικό τους σύστημα νὰ κρεμοῦν τὶς βόμβες ἔξω ἀπὸ τὸ σκάφος τοῦ ἀεροπλάνου μὲ σύρματα καὶ ὁ παρατηρητὴς μποροῦσε ἀπὸ μέσα μὲ κατάλληλο χειρισμὸ ν' ἀφήση τὶς βόμβες νὰ πέσουν. Σὲ μιὰ τέτοια ἀποστολή, ποὺ εἶχε πιλότο τὸν Γάλλον Πελλερέν, ὅταν θέλησα νὰ ρίξω τὶς βόμβες, ἕνα σύρμα σκάλωσε στὰ πλάγια τοῦ σκάφους καὶ οἱ βόμβες μολονότι εἶχαν φύγει ἀπὸ τὴν θέσιν τους δὲν ἔπεφταν. Ἂν τὶς ἄφινε ἐκεῖ ποὺ ἦταν, ἡ καταστροφή μας κατὰ τὴν προσγείωσιν θὰ ἦταν βεβαία. Ὁ μόνος τρόπος σωτηρίας, ἦταν νὰ κρεμαστῶ ἔξω ἀπὸ τὸ σκάφος καὶ νὰ προσπαθήσω μὲ τὸ πόδι μου νὰ ξεμπλέξω τὸ σύρμα. Ὁ καϋμένος ὁ Πελλερὲν ἦταν πολὺ ἀνήσυχος. Σημειωτέον ὅτι ἀλεξίπτωτα ἐκείνη τὴν ἐποχὴ δὲν ὑπῆρχον. Ἂν καὶ δὲν ἤμουν καθόλου κατάλληλος γιὰ ἀκροβασίες, ἐν τούτοις ἡ ἀνάγκη μ' ἔκανε νὰ μεταβληθῶ σὲ ἀκροβάτη. Δὲν ὑπῆρχε ἄλλη διέξοδος. Ἡ πρώτη ἀπόπειρα ἀπέτυχε. Ἡ δευτέρα ὅμως μὲ κατάλληλη στροφὴ τοῦ ἀεροπλάνου ἐπέτυχε. Τὸ σύρμα κόπηκε καὶ οἱ βόμβες ἔπεσαν. Ἕνα μεγάλο «οὔφ» βγῆκε ἀπὸ μέσα μας. Γιὰ νὰ ξαναγυρίσω ὅμως στὴ θέση μου, ἐχρειάσθηκε ἀρκετὴ προσπάθεια. Ὁ ἐνθουσιασμὸς μας ποὺ σωθήκαμε ἦταν ἀπερίγραπτος.

29) Rapport du commandant de l'escadre de chasse 531, lieutenant de cavalerie Alexandros Zannas, décrivant les bombardements contre l'aéroport Hudovo, le 18-9-1918.

Après le combat de Ravinez, j'ai exécuté avec trois autres officiers des bombardements contre l'aéroport Hudovo. Les avions Farman dont on disposait à l'époque, étaient totalement inadéquats aux bombardements. À l'intérieur, on n'avait pas d'emplacement précis où poser les bombes par faute d'installations appropriées ; on était obligé de les larguer avec les mains, même s'il s'agissait de bombes de 50 kilos. Nos ingénieurs avaient inventé un système à eux, les accrochant au fil à l'extérieur de l'avion. L'observateur pouvait les manipuler de l'intérieur. Dans une mission semblable, dont le pilote était un officier français, Pèlerin, au moment venu de larguer les bombes, un fil s'est rattrapé au côté gauche de l'avion et les bombes, bien qu'elles aient été lâchées, ne pouvaient pas tomber. Si je les laissais accrochées, notre mort durant l'atterrissage serait certaine. La seule façon d'être sauvés, était de m'accrocher moi-même à l'extérieur de l'avion afin de dégager le fil avec le pied. Le pauvre Pèlerin était fort inquiet. Alors que je n'étais pas du tout en situation de faire des acrobaties, il fallut que je l'entreprenne. Il n'y avait pas d'autre issue. La première tentative a échoué. La deuxième pourtant a été réussie. Le fil s'est libéré, les bombes aussi. On a éprouvé un profond soulagement. Pour rentrer à ma place, il a fallu que je fasse un grand effort, mais notre salut nous a emplis d'un enthousiasme indescriptible.

Source 30

30) Récit du sous-lieutenant de l'armée de guerre Karakitsos sur la mission du 2 novembre 1940, à Samarina de Pinde.

"Το πρωί εκείνης της ημέρας συνέβη το εξής περιστατικό. Ήρθε στην μονάδα μας από το Β' Σ.Σ. ένας ταγματάρχης και μας είπε:

- Τι γίνεται βρε παιδιά εδώ; Κάνετε αναγνωρίσεις και δεν μπορείτε να βρείτε από πού έρχονται οι Ιταλοί;'

Αυτό μας έδωσε μία ώθηση, μας κέντρισε τον εγωισμό. Εγώ προσωπικά σκεπτόμουνα, θα πάω και ή θα τους βρω ή δεν θα γυρίσω καθόλου. Τέτοιος ήταν ο ενθουσιασμός μας. Βέβαια και η επίθεση των Ιταλών μας είχε προξενήσει και μία επιθυμία αντεκδίκησης. Είχαμε υπέροχο ηθικό και λέγαμε ότι δεν θ' αφήσουμε τους Ιταλούς να μας καταλάβουν.

Πετούσαμε με τον Κατσούλα πάνω στο Σμόλικα σε ύψος μικρότερο από 700 μέτρα όταν διακρίναμε στο χωριό Σαμαρίνα συγκέντρωση στρατεύματος. Ήταν όπως μάθαμε αργότερα η επίλεκτη Ιταλική Μεραρχία Αλπινιστών γνωστότερη ως 'Τζούλια'. Οι Ιταλοί μόλις είδαν το αεροσκάφος μας το θεώρησαν ως φίλιο και γι αυτό άπλωσαν το κόκκινο ημικυκλικό πλαίσιο για να μην τους βομβαρδίσουμε.

Κάναμε μία στροφή δεξιά, κατεβήκαμε σε χαμηλότερο ύψος και διακρίναμε καθαρά πια τους Ιταλούς από το χρώμα της στολής τους σε θέση πρηνηδόν απέναντι από τα ελληνικά στρατεύματα που βρίσκονταν στη θέση Προφήτης Ηλίας.

Είχαμε στη διάθεσή μας δύο πολυβόλα, ένα μπροστά στο χειριστή και ένα πίσω στον παρατηρητή. Κάναμε αμέσως εφόρμηση και τους χτύπησε ο Κατσούλας κατά την κάθοδο και εγώ κατά την άνοδο. Δεν είχαμε στη διάθεσή μας όμως βόμβες για να πραγματοποιήσουμε βομβαρδισμό και επειδή πίστεψα ότι προέχει να δώσουμε την πληροφορία, γυρίσαμε πίσω στην Κοζάνη.

Ο Επιπελάρχης μου είπε να φορτώσουμε βόμβες σε 3 αεροπλάνα και να πάμε να πλήξουμε τους Ιταλούς που είχαμε δει το πρωί.

Με ρώταγε δε τι χρώμα στολές φορούσαν οι Ιταλοί γιατί η πληροφορία που φέραμε φαινόταν απίστευτη."

«Ce matin, l'événement suivant a eu lieu. Un commandant du 2ème C.A. (2ème Corps de l'Armée) est venu nous dire :

- Que ce passe-t-il ici ? Vous faites des reconnaissances et vous ne pouvez pas trouver d'où viennent les Italiens?

Ceci nous a touché, a piqué notre égoïsme. Moi, personnellement, je me suis dit, soit je vais les trouver soit je ne rentre plus à la base. Voilà à quoi ressemble notre enthousiasme. Mais l'attaque des Italiens avait crée en nous un sentiment de vengeance. Notre moral était élevé et nous n'allions pas laisser les Italiens nous envahir. Nous étions en train de survoler la montagne de Smólikas à une altitude qui ne dépassait pas les 700 m avec mon collègue Katsoulas, quand nous avions repéré des troupes dans le village de Samarina. Il s'agissait, comme nous l'avions appris plus tard, de la fameuse division des alpinistes italiens « *Julia* ». Les Italiens, une fois qu'ils ont aperçu notre avion, l'ont pris pour un avion allié et ont établi un cadre demi – circulaire rouge afin de ne pas le bombarder. Nous avions effectué un tournant à droite, nous avions baissé l'altitude et avions clairement aperçu les Italiens à la couleur de leurs uniformes. Ils étaient positionnés à plat ventre en face des troupes grecques qui se trouvaient à la position de Profitis Ilias.

Nous disposions de deux mitrailleuses, une devant à la place du pilote et une à l'arrière à la place de l'observateur. Nous avons immédiatement attaqué, mon collègue Katsoulas a tiré durant la descente et moi durant la montée. En revanche, nous ne disposions pas de bombes afin de les bombarder, et j'ai considéré que la priorité au cas présent était de transmettre l'information. Ainsi, nous sommes rentrés à Kozani.

Mon chef d'état-major m'a ordonné de charger des bombes sur trois avions et de retourner attaquer les Italiens que nous avions aperçus ce matin. Il m'a demandé de quelle couleur était l'uniforme des Italiens car l'information que nous avions transmise était incroyable».

Source 31

31) Récit du sous-lieutenant de l'armée de l'air Katsaros pour la mission du 2 novembre 1940.

"Δύο Νοεμβρίου 1940 ώρα 11.05'. Τρία (3) αεροπλάνα P.Z.L. της 21ης Μ.Δ. απογειώθηκαν από το αεροδρόμιο των Τρικάλων προς εκτέλεση αποστολής στον τομέα της VIII Μεραρχίας. Αρχηγός του σχηματισμού ήταν ο Υποσμηναγός Ιωάννης Σακελλαρίου, στα δεξιά του ο Σμηνίας Χρήστος Παπαδόπουλος και στ' αριστερά ο Ανθυποσμηναγός Ιωάννης Κατσαρός. Στα αεροσκάφη μας ασύρματη επικοινωνία υπήρχε μόνο σ' εκείνο του Υποσμηναγού Σακελλαρίου και του Ανθυποσμηναγού Κατσαρού. Το R/T του Σμηνία Παπαδόπουλου ήταν εκτός ενεργείας, συνηθισμένο φαινόμενο εκείνη την εποχή.

Μόλις λοιπόν φτάσαμε στην περιοχή περιπολίας στα βόρεια των Ιωαννίνων, κοντά στην κωμόπολη της Ζίτσας και σε ύψος 3.000 μ. είδα κάτω και αριστερά μας ένα σχηματισμό από πέντε βομβαρδιστικά με πορεία προς Βορράν. Ήταν, βέβαια, ένας θαυμάσιος στόχος για αεροσκάφη διώξεως, εφόσον όμως δεν υπήρχαν εχθρικά καταδιωκτικά στην περιοχή. Πρέπει να σας αναφέρω ότι ήταν ουσιαστικά η πρώτη συνάντησή μας με εχθρικό σχηματισμό. Έλειπε συνεπώς η πείρα της τακτικής των αεροπορικών επιχειρήσεων ως προς τον έλεγχο του χώρου, αλλά υπήρχε μεγάλος ενθουσιασμός. Ειδοποίησα με τον ασύρματο τον αρχηγό του σχηματισμού και ρίχτηκα πρώτος κατά των εχθρικών βομβαρδιστικών.

Ο Σακελλαρίου με ακολούθησε στην επίθεση, ενώ ο Παπαδόπουλος χωρίς να μπορέσει να μας ειδοποιήσει, λόγω βλάβης του R/T, μπλέχτηκε σε αερομαχία με εχθρικά αεροσκάφη διώξεως που πετούσαν σε ύψος μεγαλύτερο από το δικό μας, τα οποία, λόγω απειρίας, δεν είδαμε, τουλάχιστον ο Σακελλαρίου και εγώ.

Τρία ιταλικά καταδιωκτικά τύπου FIAT CR 42 επιτέθηκαν εναντίον μας, όταν εμείς, ήδη, είχαμε αρχίσει την επίθεση εναντίον του σχηματισμού των βομβαρδιστικών.

Στον Υποσμηναγό Σακελλαρίου, που ήταν πίσω από μένα, συγκεντρώθηκε η επίθεσή τους. Χτυπήθηκε χωρίς να μπορεί να αντιδράσει και σκοτώθηκε. Το αεροσκάφος με νεκρό το χειριστή συνέχισε τη βύθισή του μέχρις ότου συνετρίβη στο έδαφος λίγο έξω από τη Ζίτσα.

Το ότι έτσι έγιναν τα πράγματα εξηγείται από το σημείο πτώσης του αεροσκάφους και τις μαρτυρίες των κατοίκων της Ζίτσας, όταν μία ομάδα από τη Μοίρα πήγε στη Ζίτσα αναζητώντας το πτώμα του άτυχου Υποσμηναγού.

Μετά την επίθεσή μου στο σμήνος των βομβαρδιστικών και χωρίς να έχω ακόμα ιδέα για τα εχθρικά αεροσκάφη διώξεως, έκανα στροφή αριστερά και με την ταχύτητα που είχα αναπτύξει κέρδισα ύψος. Ανεβαίνοντας είδα πιο ψηλά από μένα ένα σχηματισμό, τον οποίο φαντάστηκα σαν φίλιο διώξεως. Όταν πλησίασα, είδα τα εχθρικά FIAT να έχουν εξαπολύσει επίθεση εναντίον ενός δικού μας P.Z.L.

Στη συνέχεια, κατάλαβα ότι ήταν ο Σμηνίας Παπαδόπουλος. Το P.Z.L. βρισκόταν σε ανοικτή στροφή προς τ' αριστερά, όταν μία εχθρική ριπή πολυβόλου πέτυχε την αποθήκη βενζίνης και το αεροπλάνο του Παπαδόπουλου ανεφλέγη.

Ο νεαρός Υπαξιωματικός έπεσε φλεγόμενος με το αεροπλάνο του στα υψώματα των Ιωαννίνων.

« Deux novembre 1940 à 11 h 05. Trois avions P.Z.L. ont décollé de l'aéroport de Trikala pour exécuter une mission dans le domaine de la VIII Division. Le commandant de la formation était le lieutenant de l'armée de l'air, Ioannis Sakellariou, à sa droite se trouvait le sergent d'aviation, Christos Papadopoulos et à sa gauche le sous-lieutenant de l'armée de l'air, Ioannis Katsaros. La seule communication sans fil dans l'avion était celle qui se trouvait à la place du lieutenant de l'armée de l'air, Sakellariou et celle qui se trouvait à la place du sous-lieutenant de l'armée de l'air, Katsaros. Le R/T du sergent d'aviation, Papadopoulos, ne fonctionnait pas, phénomène très fréquent durant cette époque. Quand nous sommes arrivés à la région où nous devions patrouiller au nord de Ioannina, près de la ville Zitsa et à une altitude de 3000 m, j'ai aperçu en bas à gauche une formation de cinq bombardiers se dirigeant vers le nord. Il s'agissait d'une cible remarquable pour des avions de chasse, s'il n'y avait pas évidemment d'avions de chasse ennemis dans la région. Je dois vous informer qu'il s'agissait de la première fois que nous rencontrions une formation ennemie. L'enthousiasme était grand, mais l'expérience tactique d'opérations aériennes en ce qui concerne le contrôle de l'espace n'était pas au point. J'ai informé par radio le commandant de la formation et j'ai tiré le premier contre les bombardiers ennemis. Sakellariou a fait pareil que moi, alors que Papadopoulos sans pouvoir nous avertir à cause d'un problème au R/T, s'est retrouvé dans un combat aérien avec des avions de chasse ennemis qui volaient à une altitude plus élevée que la nôtre, que, nous n'avions pas vu à cause du manque d'expérience. Trois avions de chasse Fiat CR 42 nous ont attaqués, quand nous venions juste de commencer à attaquer la formation des bombardiers. Leur attaque a été focalisée sur l'avion du lieutenant de l'armée de l'air, Sakellariou, qui se trouvait derrière moi. Il a été attaqué et sans pouvoir réagir, il a été tué. L'avion s'est écrasé près du village Zitsa avec l'aviateur dedans...

Après mon attaque contre les troupes de bombardiers et sans avoir aucune connaissance des avions de chasse ennemis, j'ai effectué un tournant à gauche et j'ai gagné de l'altitude grâce à la vitesse que j'avais atteinte. En montant, j'ai aperçu une formation et je l'ai considérée comme allié. Quand je me suis approché, j'ai vu les Fiat ennemis en train d'attaquer un de nos avions P.Z.L. Ensuite, j'ai compris que c'était l'avion du sergent d'aviation, Papadopoulos. Le P.Z.L. était en train d'effectuer un tournant ouvert vers la gauche quand une mitrailleuse a touché la réserve de carburant et l'avion a pris feu.

Le jeune sous-officier s'est écrasé en feu sur les montagnes de Ioannina.

'Εως ότου συνειδητοποιήσω ότι πρόκειται περί εχθρικών αεροπλάνων δέχτηκα και εγώ την επίθεσή τους.
'Εβαλα το P.Z.L. σε κλειστή αριστερή στροφή, την οποία προσπαθούσα να κλείσω κάθε φορά που κάποιος Ιταλός ήταν μπροστά μου. Τα FIAT, όμως, ήταν στη στροφή πιο ευέλικτα από τα P.Z.L. Δεν μπορούσαν, όμως, να με χτυπήσουν λόγω του συνεχούς κλεισίματος της στροφής.
Βέβαια, χτυπούσα και εγώ χωρίς όμως να καταφέρω να πετύχω τίποτα με τις βολές μου.
Κλείνοντας, όμως, τη στροφή περισσότερο απ' ότι έπρεπε έπεσα σε περιδίνηση. Κατάφερα, αμέσως, να βγω απ' αυτήν την κατάσταση για να υποστώ, όμως, και πάλι την επίθεση των Ιταλών. 'Ερριξα το αεροπλάνο μου πάλι σε περιδίνηση αλλά αυτή τη φορά όμως χωρίς να αντιδράσω για αρκετή ώρα.
'Οταν το έβγαλα πάνω από τη λίμνη των Ιωαννίνων και σε χαμηλό ύψος, δεν υπήρχαν πλέον εχθρικά αεροσκάφη διώξεως. 'Ενας εχθρικός σχηματισμός βομβαρδιστικών, βομβάρδισε τα Ιωάννινα ενώ ένα από τα αεροσκάφη έπεφτε φλεγόμενο χτυπημένο από τα αντιεροπορικά πολυβόλα.
Μην έχοντας πια άλλα πυρομαχικά για να συνεχίσω την επίθεσή μου κατά των εχθρικών βομβαρδιστικών, επέστρεψα στη βάση μου".

Le temps de réaliser qu'il s'agissait d'avions ennemis j'étais aussi attaqué.
J'ai effectué un tournant fermé à gauche et essayais de bloquer chaque fois qu'un avion italien était devant moi. Les Fiat, par contre, étaient beaucoup plus souples que les P.Z.L. dans les tournants. Mais ils ne pouvaient pas me toucher à cause du fait que je leurs bloquais le tournant.

Je tirais aussi mais sans atteindre de cible.

Et en bloquant de plus en plus le tournant, je suis tombé en vrille. Je m'en suis vite sorti mais j'étais à nouveau en train d'être attaqué par les Italiens. Je suis de nouveau parti en vrille mais cette fois je n'ai pas réagi assez rapidement.
Quand je me suis rétabli de cette situation sur le lac de Ioannina et à basse altitude, les avions de chasse ennemis n'étaient plus là. Une formation ennemie de bombardiers a attaqué la ville de Ioannina et un avion a été touché par les mitrailleuses antiaériennes.

J'ai été obligé de rentrer à la base car je n'avais plus de munitions».

Source 32

32) Récit du sous-lieutenant de l'armée de l'air et commandant de la 22ème E.P., Kougioufas sur la mission du lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis, le 2 novembre 1940 sur la ville de Lagada à Thessalonique.

"Ξαφνικά, βλέπω ένα να έχει χωθεί ο αθεόφοβος ανάμεσα στον εχθρικό σχηματισμό και να βάλλει - να βάλλει απανωτά εναντίον ενός ιταλικού βομβαρδιστικού που τόχει απομονώσει. Παρόλα αυτά όμως αυτό δεν πέφτει. Με τα πολυβόλα της ουράς το εχθρικό ανταποκρίνεται με χαλάζι από βλήματα ενώ το δικό μας βάλλει συνεχώς ώσπου σώνονται τα πυρομαχικά του. Ένα σφίξιμο ένοιωσα τη στιγμή εκείνη στην καρδιά. Και τώρα τι θα γίνει; Θα κατορθώσει άραγε να διαφύγει; Εκείνο που έγινε, ήταν το μόνο που δεν περίμενα να γίνει. Με κατάπληκτα μάτια τον βλέπω ξαφνικά ν' αυξάνει τις στροφές του κινητήρα του, να κάνει μία υπέροχη εφόρμηση και - ω ένδοξη κι αιώνια Ελλάδα - να πέφτει με την έλικα στην ουρά του ιταλικού και να του ξεοχίζει τα πηδάλια. Εκείνο κλονίζεται και πέφτει σε περιδίνηση ενώ τέσσερα αλεξίπτωτα ανοήγουν ... αυτός τα παρακολουθεί από κοντά και με στρεβλωμένη την έλικα του αεροπλάνου προσγειώνεται πλάι τους κοντά στο Λαγκαδά, όπου είχαν πέσει και οι Ιταλοί αεροπόροι, όχι βεβαίως για να καμαρώσει τη νίκη του, αλλά, όπως μάθαμε αργότερα, για να τους προστατεύσει από τους εξαγριωμένους χωρικούς που τους είχαν περικυκλώσει.
Κι αφού βγήκε από τ' αεροπλάνο του πλησίασε τους Ιταλούς συναδέλφους του, τους χαιρέτησε και συνεστήθη. Εν συνεχεία τους επιβίβασε σε αυτοκίνητο της Χωροφυλακής και, τεθείς ο ίδιος επικεφαλής, τους οδήγησε στη Στρατιωτική Διοίκηση Θεσσαλονίκης, όπου και τους παρέδωσε.
Αργά το βράδυ βλέπουμε το φίλο να έρχεται στο αεροδρόμιο σαν να μην είχε συμβεί τίποτα. Με πλησιάζει χωρίς να πει λέξη και μου προτείνει το πακέτο του. Με δάκτυλα που τρέμανε από τη συγκίνηση τράβηξα ένα τσιγάρο και το 'φερα στα χείλη. Ανάπνευσα όσο βαθύτερα μπορούσα μία ρουφηξιά, ίσως για να λυθεί κάποιος κόμπος που ένοιωθα να δένεται στο λαιμό μου, και του είπα:
- Ευχαριστώ παιδί μου, Μαρίνο. Και μαζί με τα λόγια αυτά ήθελα να του πω ό,τι μεγάλο και ωραίο υπήρχε μέσα μου τη στιγμή εκείνη".

« Soudainement, j'ai aperçu un avion qui s'était introduit dans la formation ennemie et était en train de tirer- il tirait sans arrêt contre un bombardier italien qu'il avait isolé. Mais il n'a pas réussi à l'abattre. Par les mitrailleuses arrières, l'avion ennemi a répondu à notre avion qui tirait et s'est retrouvé sans munition. J'ai ressenti un pincement au cœur. Et maintenant ? Allait-il s'échapper ? Mais ce qui a suivi était la seule chose à laquelle je ne m'attendais pas. Avec surprise, je vis soudainement que la vitesse du moteur de notre avion augmentait, a fait une attaque formidable et – chère Grèce glorieuse et immortelle – a touché avec son hélice l'arrière de l'avion italien et lui a arraché les pédales. L'avion ennemi a été secoué et est tombé de nouveau en vrille alors que quatre parachutes ont été activés... le pilote avec l'hélice déformée atterrit près de la ville de Lagkada, au même endroit où les pilotes italiens ont également atterri, non pas pour étaler sa victoire mais, comme nous l'avions appris plus tard, pour les protéger des villageois qui les avaient encerclés. Une fois hors de l'avion, il s'est approché de ses collègues italiens, les a salués et s'est présenté. Ensuite, il les a conduits dans la voiture de la gendarmerie et, une fois qu'il s'est déclaré responsable, les a emmenés au Commandement Militaire de Thessalonique. Plus tard, dans la soirée, nous avions vu notre collègue arriver à l'aéroport sans que rien ne se fût passé. Il s'approche de moi sans dire un mot et m'a offert une cigarette. Ému, j'ai accepté. J'ai avalé la fumée afin de me sentir mieux et je lui ai dis :
- Merci Marinos. Avec ces mots j'ai voulu aussi lui dire tout ce que je ressentais à ce moment précis ».

Source 33

33) Récit du capitaine d'aviation Kouzigiannis, responsable de l'escadre aérienne de 3 bombardiers de la 31ème E.B. pour l'exécution de la mission du bombardement de nuit au Metsovo le 2/11/1940.

Ο Κουζίγιαννης, ο οποίος κατάγεται εκ Μάνης και ευρίσκεται τώρα εις εν νοσοκομείον των Αθηνών, απογειούμενος εξ ενός ελληνικού αεροδρομίου από της πρώτης ημέρας του πολέμου ενήργει δις της ημέρας επιδρομάς εναντίον στρατιωτικών στόχων της Αλβανίας και εβομβάρδισε κατά σειράν τους λιμένας της Αυλώνος και των Αγίων Σαράντα, στρατιωτικάς συγκεντρώσεις εις την Πρεμετήν, εις την Κορυτσάν και εις όλην την μεθόριον. Μίαν των ημέρων τούτων επέστρεψε τραυματισμένος. Μία οβίς αντιαεροπορικού τηλεβόλου εξερράγη εντός του αεροπλάνου του και τον ετραυμάτισεν εις την κεφαλήν και εις τον πόδα. Την επομένην το βράδυ ελήφθη εις το αεροδρόμιόν του διαταγή του στρατηγείου, διά της οποίας εζητούντο βομβαρδιστικά διά να πλήξουν μίαν εχθρικήν μηχανοκίνητον φάλαγγα, η οποία εκινείτο εναντίον των ελληνικών θέσεων. "Θα πάω εγώ", είπεν ο Κουζίγιαννης. Την συνέχειαν μας την αφηγήθη ο ίδιος εις το κρεββάτι του νοσοκομείου όπου ευρίσκεται: "Εφόρτωσα δύο μεγάλες βόμβες των 500 κιλών και ξεκίνησα. Οταν έφτασα στα σύνορα είχε νυκτώσει. Προχώρησα προς το σημείον όπου είχε παρατηρηθή η συγκέντρωσις των μηχανοκίνητων δυνάμεων του εχθρού και είδα μέσα στη νύκτα μία ψωτισμένη πομπή που έμοιαζε με εκφορά επιταφίου, όταν ο κόσμος προχωρεί με τα αναμμένα κεριά. Τα ιταλικά μηχανοκίνητα προχωρούσαν με αναμμένα τα φώτα σαν να μην επίστευαν ότι τα ελληνικά αεροπλάνα θα τολμούσαν να τους επιτεθούν τη νύκτα. Ζυγίσθηκα καλά επάνω από την παράταξί τους και άφησα τις δύο βόμβες, τη μία μετά την άλλη. Η επιτυχία ήταν καταπληκτική. Και οι δύο έπεσαν επάνω στην εχθρική φάλαγγα. Πανύψηλες φλόγες υψώθησαν αμέσως. Η βενζίνη των ιταλικών τανκς είχε πιάσει φωτιά. Δεν πιστεύω να έμειναν πολλά άθικτα. Εν τω μεταξύ όμως είχε νυκτώσει για καλά και όταν επέστρεφα για τη βάσι μου δεν μπορούσα να προσανατολισθώ. Ολη η Ελλάς ήταν βουτηγμένη στο σκοτάδι και η νύκτα ήταν σκοτεινή. Προχώρησα προς νότον για να φθάσω στη θάλασσα και να οδηγηθώ από την αντιφεγγιά της. Ετσι βρέθηκα πάνω από το Σαρωνικό. Τότε με ανακάλυψαν οι προβολείς των αντιαεροπορικών πυροβολείων μας. Υπήρχε κίνδυνος να με κτυπήσουν τα κανόνια μας γιατί δεν περίμεναν δικό μας αεροπλάνο τέτοια ώρα. Τους έκαμα όμως αμέσως σήματα και συνεννοηθήκαμε. Μου έδειξαν την κατεύθυνσι του αεροδρομίου του Τατοΐου και τράβηξα προς τα εκεί". Είχεν επιτύχει τον σκοπόν του. Και τώρα θα προσγειούτο σε ελληνικό αεροδρόμιο. Αλλά την στιγμήν της προσγειώσεως μέσα στο σκοτάδι, το αεροπλάνο έπεσε βαρύ στο έδαφος και ο Κουζίγιαννης, που είναι και αρκετά σωματώδης, έπαθε μία μικρήν εξάρθρωσι. Πάντως επανέφερε το αεροπλάνον του σώον. Τώρα ευρίσκεται στο νοσοκομείον όπου τον επεσκέφθη ο Βασιλεύς και τον προήγαγεν αυτοπροσώπως διά τα κατορθώματά του".

Monsieur Kouzigiannis, qui est d'origine de Mani et qui se trouve à présent à l'hôpital à Athènes, dés le premier jour de la guerre, une fois qu'il eut décollé de l'aéroport grec, a effectué deux attaques dans le même jour, contre des cibles militaires ennemies en Albanie et a bombardé l'un après l'autre les ports d'Avlona et de Sarandë, les troupes militaires à Premeti, à Koritsa et dans toute la région. Une de ces fois, il est rentré blessé. Il avait reçu un obus d'une pièce d'artillerie antiaérienne qui l'avait touché à la tête et à la jambe. Le soir d'après, son aéroport a reçu un ordre venant du commandement qui demandait des bombardiers afin d'attaquer un convoi motorisé qui se dirigeait vers les positions grecques. « Je désire y aller » a annoncé Kouzigiannis. Il nous a décrit la suite quand il se trouvait à l'hôpital : « J'ai chargé deux grandes bombes de 500 kilos et j'ai décollé. Quand je suis arrivé aux frontières, il faisait déjà nuit. Je me suis dirigé vers l'endroit où la formation des forces motorisées avait été repéré et je me suis aperçu dans la nuit d'un convoi éclairé qui semblait à une levée d'épitaphe, des gens marchant une bougie dans la main. Les forces motorisées italiennes avançaient avec les lumières allumées comme s'ils ne croyaient pas que les avions grecs allaient les attaquer durant la nuit. Je me suis bien positionné sur leur camp et j'ai lancé deux bombes, l'une après l'autre. Le succès était formidable. Les deux bombes se sont écrasées sur la phalange ennemie. Elle a pris feu immédiatement. L'essence des tanks italiens était en feu. Je ne pense pas qu'il y eut des tanks qui n'ont pas été touchés. La nuit était tombée et je ne pouvais pas m'orienter pour rentrer à la base. Toute la Grèce était dans le noir et la nuit était très profonde. Je me suis dirigé vers le sud pour arriver à la mer afin que son reflet m'aide à m'orienter. Je me suis retrouvé ainsi survolant la mer Saronique. Mais à ce moment, j'ai aperçu par nos projecteurs des artilleries antiaériennes, nos canons pouvaient très facilement m'attaquer car ils n'attendaient pas un de nos avions à cette heure-ci. J'ai immédiatement fait des signes et nous avons réussi à communiquer. Ils m'ont conduit vers la piste de l'aéroport de Tatoï et je me suis dirigé vers lui ». Il avait atteint son but. Il allait atterrir sur un aéroport grec mais durant l'atterrissage dans la nuit, l'avion a atterri violement sur la piste et l'officier Kouzigiannis, qui est assez corpulent, a eu une dislocation. Par contre, il a réussi à ne pas provoquer de dégâts à l'avion. Il se trouve à l'hôpital où le roi lui a rendu visite et l'a promu en personne pour ses exploits.

Source 34

34) Récit du lieutenant de l'armée de l'air Karakitsos, Observateur de l'escadre d'observation 2/3 sur la mission de bombardement - détonation de la Division « *Julia* » dans la région Distratos en Épire le 4/11/1940.

"Πετούσαμε λίγα μέτρα μόλις πάνω από τα δέντρα όταν διέκρινα 4 ιταλικά καταδιωκτικά σε μεγαλύτερο από μας ύψος με κατεύθυνση από το χωριό Ελεύθερον στο ύψωμα Τραπεζίτσα και το χωριό Παλιοσέλι. Τα ιταλικά αεροσκάφη πλησίασαν και δύο απ' αυτά μας "πήραν την ουρά", ενώ τα άλλα δύο εκδήλωσαν εκ των έμπροσθεν την επίθεσή τους.
Άρχισα να ρίχνω με το πολυβόλο μου όταν ξαφνικά φράκαρε η τουρέλλα του αεροσκάφους (βάση του πολυβόλου) με αποτέλεσμα να βγάζω το σώμα μου έξω από το αεροσκάφος για να ρίχνω. Οι τροχιοδεικτικές μου ίσως να χτύπησαν το εχθρικό αεροσκάφος, όμως η αποθήκη των φυσιγγίων τελείωσε. Λίγα δευτερόλεπτα με το χέρι στην σκανδάλη του πολυβόλου ήταν αρκετά να αδειάσουν την αποθήκη. Προσπάθησα να αλλάξω αποθήκη, όμως η ρεζέρβα ήταν σφηνωμένη μέσα στα ξύλινα πλαίσια που τις φυλάγαμε και δεν έβγαινε. Ίσως από την υγρασία να είχαν φουσκώσει τα ξύλινα τοιχώματα. Τράβηξα δυνατά τότε και έσπασα το μοχλό με τον οποίο θα όπλιζα το πολυβόλο. Χωρίς σφαίρες στο πολυβόλο τράβηξα το πιστόλι μου. Ήταν το μοναδικό μέσο άμυνας που μου απέμενε.
Την ίδια στιγμή ένοιωσα κάτι σαν τσίμπημα καρφίτσας στο πόδι μου. Ήταν μία από τις 52 σφαίρες του εχθρού εναντίον του αεροπλάνου μας που βρήκαν τον στόχο τους. Η σφαίρα ήταν εκρηκτική και μου προκάλεσε μεγάλο τραύμα. Είμασταν όμως τυχεροί αφού μόνο ένα βλήμα χτύπησε εμένα, ενώ ο χειριστής δεν είχε τραυματισθεί".

Nous étions en train de voler très près des arbres quand j'ai aperçu 4 avions de chasse italiens à une altitude plus haute que la nôtre qui se dirigeaient vers le village Elefthero sur l'élévation de Trapezitsa et le village Paliosseli. Les avions italiens se sont approchés et deux d'entre eux nous ont attaqués par l'arrière, alors que les deux autres nous attaquèrent par l'avant.
J'ai commencé à tirer avec ma mitrailleuse quand, soudainement, la tourelle de mon avion s'est bloquée et j'ai dû sortir mon corps de l'avion pour tirer. Mes balles traçantes ont peut-être touché l'avion ennemi, mais mes munitions arrivaient à leur fin. Quelques secondes avec la main sur la mitrailleuse étaient suffisantes pour vider la réserve. J'ai essayé de la changer mais la réserve était coincée entre les boites en bois où nous les gardions. Peut-être ont-elles absorbé de l'humidité. J'ai donc tiré fort et j'ai cassé le levier de la mitrailleuse. J'ai du tirer avec mon arme, étant le seul moyen de défense qui me restait. Au même moment, j'ai senti un pincement sur ma jambe. J'avais reçu une des 52 balles qui avaient touché notre avion. La balle était explosive et m'a causé une blessure assez grave. Nous avions eu de la chance car, j'ai été le seul qui reçut une balle, le pilote n'ayant pas été blessé.

Source 35

35) Récit du lieutenant de l'armée de l'air Skatzika sur l'attaque de l'aéroport d'Arguyrokastro le 14/11/1940.

" Όταν επρόκειτο να πλήξουμε στόχους στην περιοχή του Αργυροκάστρου, προσεγγίζαμε πάντοτε πετώντας πολύ χαμηλά πάνω από την Κέρκυρα και τους Αγ. Σαράντα. Με αυτό τον τρόπο ήταν αδύνατο να μας αντιληφθούν τα εχθρικά παρατηρητήρια του Αργυροκάστρου. Έτσι πλησιάζαμε πολύ κοντά στον ορεινό όγκο που καλύπτει από τα δυτικά το Αργυρόκαστρο, κερδίζαμε απότομα ύψος και εμφανιζόμασταν την τελευταία στιγμή πάνω από τον στόχο, εκτελώντας ταχύτατο βομβαρδισμό με κάθετη εφόρμηση, όταν ήταν πλέον πολύ αργά για να αντιδράσει ο εχθρός. Αυτός ήταν ο λόγος που αιφνιδιάστηκαν τόσο πολύ οι Ιταλοί και έχασαν τόσα αεροπλάνα στο έδαφος".

Quand nous devions attaquer des cibles dans la région d'Arguyrokastro, nous nous approchions toujours en volant à basse altitude sur l'île de Corfou et la ville de Sarandë. De cette façon, les observatoires ennemis d'Arguyrokastro ne pouvaient pas nous voir. Ainsi, nous nous approchions de la masse montagneuse qui couvre à l'ouest de la ville d'Arguyrokastro, nous prenions de l'altitude et nous apparaissions au dernier moment au dessus de la cible, en le bombardant rapidement en position verticale, quand il était déjà trop tard pour que l'ennemi réagisse. Ceci était la raison qui a tellement surpris les Italiens et ils ont, de ce fait, perdu plusieurs avions qui étaient à terre.

Source 36



36) La médaille britannique Distinguished Service Order conférée au capitaine de corvette A.Moraïtinis pour son exceptionnelle action durant la première Guerre Mondiale.
(Collection du Musée de la guerre d'Athènes)

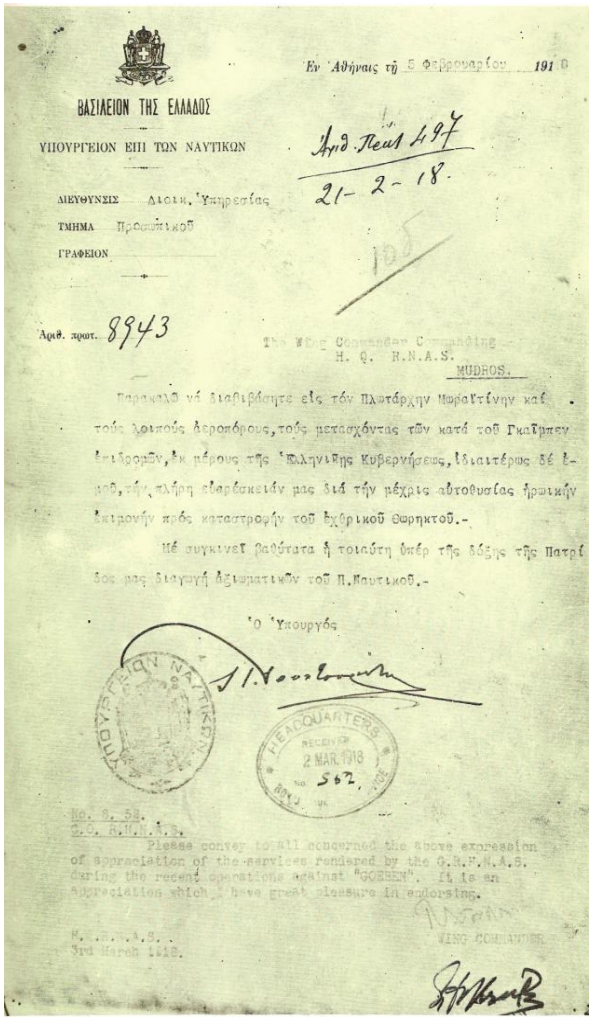
Source 37



37) La médaille britannique Distinguished Service Cross conférée au sous-lieutenant P.Psychas.
(Collection du Musée de la guerre d'Athènes)

Source 38

38) Lettre de félicitations du Ministre de la marine Kountouriotis concernant l'action héroïque du capitaine de corvette Moraïtinis pendant l'attaque contre le cuirassé Geben.



ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ Διοικ. Υπηρεσίας

ΤΜΗΜΑ Προσωπικού

ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Αριθ. πρωτ. 8943

Εν Αθήναις τῇ 5 Φεβρουαρίου 1918

Δηδ. Πεπ. 497

21-2-18.

H. Q. R.N.A.S.

MUDROS.

Παρακαλῶ νὰ διαβιβάσητε εἰς τὸν Πλωτάρχην Μωραϊτίνην καὶ τοὺς λοιποὺς Ἀεροπόρους, τοὺς μετασχόντας τῶν κατὰ τοῦ Γκαίμπεν ἐπιδρομῶν, ἐκ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἰδιαιτέρως δὲ ἐμοῦ, τὴν πλήρη εὐαρέσκειάν μας διὰ τὴν μέχρις αὐτοθυσίας ἡρωϊκὴν ἐπιμονὴν πρὸς καταστροφὴν τοῦ ἐχθρικοῦ θωρηκτοῦ.-

Μὲ συγκινεῖ βαθύτατα ἡ τοιαύτη ὑπὲρ τῆς δόξης τῆς Πατρίδος μας διαγωγὴ ἀξιωματικῶν τοῦ Π.Ναυτικοῦ.-

Ὁ Ὑπουργός

Vous êtes priés de transmettre de la part du gouvernement grec et de moi-même au capitaine de corvette Moraïtinis ainsi qu'aux autres pilotes ayant participé aux raids contre Geben, notre complète satisfaction pour la persévérance héroïque dont ils ont fait preuve afin de détruire le navire cuirassé hostile jusqu'au sacrifice d'eux-mêmes.

Je suis particulièrement touché par la conduite exceptionnelle de la marine de guerre qui fait la gloire de notre Patrie.

Signature

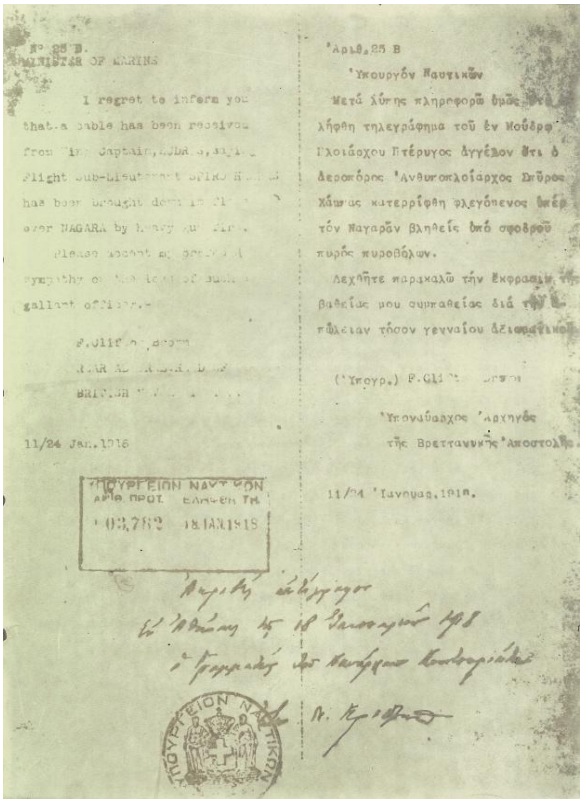
Source 39



39) L'avion dont le Gouvernement anglais a fait cadeau à A.Moraïtinis, d'un bombardier Airco De Havilland D. H.9 (no d'immatriculation E8991), sur lequel on a mis une plaque portant l'inscription "To Commander A. Moraïtinis D.S.O".

Source 40

40) Télégramme de condoléances du vice-amiral chef de la mission anglaise au Ministre de la Marine, le 24 janvier 1918.



No 85 B.
MINISTER OF MARINE

I regret to inform you that a cable has been received from the Captain, [illegible] Flight Sub-Lieutenant [illegible] has been brought down in flames over NAGARA by heavy gun fire. Please accept my sympathy on the loss of such a gallant officer.

F. Clifton Brown
[illegible]
BRITISH [illegible]

11/24 Jan. 1918

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΡΙΘ ΠΡΩΤ. ΕΛΑΒΕΝ ΤΗ
03,782 18 ΙΑΝ 1918

'Αριθ. 85 Β

'Υπουργὸν Ναυτικῶν

Μετὰ λύπης πληροφορῶ ὑμᾶς ὅτι ἐλήφθη τηλεγράφημα τοῦ ἐν Μοὺδρῳ Πλοιάρχου Πτέρυγος ἀγγέλλον ὅτι ὁ Ἀεροσδρος 'Ανθυποπλοίαρχος Σπῦρος Χάμπας κατερρίφθη φλεγόμενος ὑπὲρ τὸν Ναγαρὰν βληθεὶς ὑπὸ σφοδροῦ πυρὸς πυροβόλων.

Λεχθῆτε παρακαλῶ τὴν ἔκφρασιν τῆς βαθείας μου συμπαθείας διὰ τὴν ἀπώλειαν τόσον γενναίου ἀξιωματικοῦ.

(Ὑπογρ.) F. Cli[illegible]

'Υποναύαρχος 'Αρχηγὸς
τῆς Βρεττανικῆς 'Αποστολῆς.

11/24 'Ιανουαρ. 1918.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

À mon grand regret, je vous informe que nous avons reçu un télégramme du Capitaine de brevet à Moudre qui annonce la mort de Spyros Hambas, enseigne de vaisseau 1ère classe, qui a été abattu en flammes, frappé au dessus de Nagaras par un tir de canons.

Veuillez accepter l'expression de toute ma sympathie pour le décès de ce vaillant officier.

F. Clifton Brown

Source 41

41) Télégramme de condoléances du vice-amiral et chef de mission de la Marine Britannique F. Clifton au Service de l'Armée d'air grec.

Ἡ Βρεττανικὴ Βασιλικὴ Ἀεροπορικὴ Δύναμις Μέσης Ἀνατολῆς μετὰ βαθυτάτης θλίψεως ἐπληροφορήθη τὴν ἀπώλειαν ἣν ὑπέστη τὸ Ἑλληνικὸν Ἔθνος καὶ ἡ Ἑλληνικὴ Ἀεροπορικὴ Ὑπηρεσία ἐπὶ τῷ θανάτῳ τοῦ Ἀριστείδου Μωραϊτίνη. Τὸ θάρρος, ἡ δεξιότης καὶ ἡ δρᾶσις αὐτοῦ ὡς χειριστοῦ, προεκάλουν τὸν θαυμασμὸν πάντων τῶν ἀξιωματικῶν τῆς Βρεττανικῆς Βασιλικῆς Ἀεροπορικῆς Δυνάμεως, οἵτινες εἶχαν τὴν τιμὴν νὰ τὸν γνωρίσωσι.

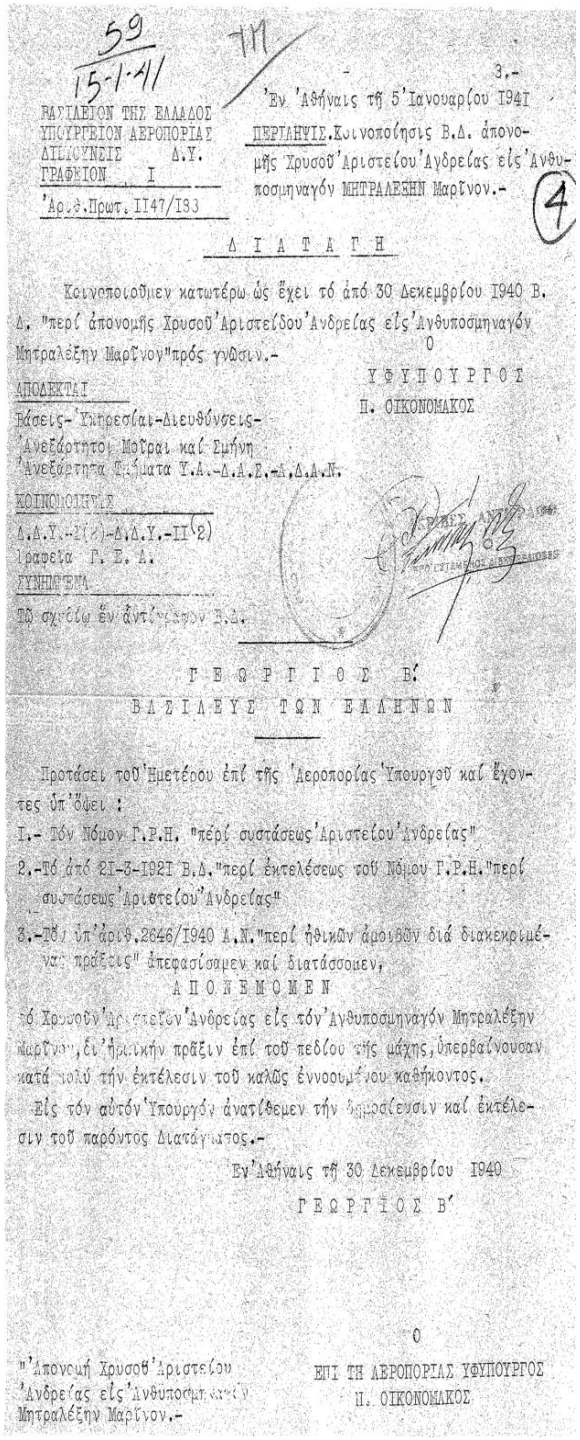
Φ. Κλίφτον Μπράουν
Ὑποναύαρχος
Ἀρχηγὸς τῆς Βρεττανικῆς Ἀποστολῆς.

La Force Royale de l'Aviation Britannique du Moyen-Orient, a été à son grand regret informée de la perte du capitaine de corvette A.Moraïtinis que la nation grecque entière et le Service de l'Armée d'air Grec se voient obligés de subir. Le courage, la dextérité et l'action de ce pilote engendrent l'admiration de l'ensemble des officiers de la Force Royale de l'Aviation Britannique qui ont eu l'honneur de le connaître.

Signature

Source 42

42) Notification par le secrétaire d'état de l'aviation, P. Ikonomakos, de l'ordre du Roi de la Grèce, George II sur la remise de la décoration en or du mérite au lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos.



59
15-1-41

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ Δ.Υ.
ΓΡΑΦΕΙΟΝ Ι
Ἀριθ.Πρωτ. Π147/183

- 3.-

Ἐν Ἀθήναις τῇ 5 Ἰανουαρίου 1941

ΠΕΡΙΛΗΨΙΣ.Κοινοποίησις Β.Δ. ἀπονομῆς Χρυσοῦ Ἀριστείου Ἀνδρείας εἰς Ἀνθυποσμηναγόν ΜΗΤΡΑΛΕΞΗΝ Μαρῖνον.-

(4)

Δ Ι Α Τ Α Γ Η

Κοινοποιοῦμεν κατωτέρω ὡς ἔχει τό ἀπό 30 Δεκεμβρίου 1940 Β. Δ. "περί ἀπονομῆς Χρυσοῦ Ἀριστείου Ἀνδρείας εἰς Ἀνθυποσμηναγόν Μητραλέξην Μαρῖνον" πρός γνῶσιν.-

Ο
Υ Φ Υ Π Ο Υ Ρ Γ Ο Σ
Π. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΟΣ

ΑΠΟΔΕΚΤΑΙ
Βάσεις-Ὑπηρεσίαι-Διευθύνσεις-
Ἀνεξάρτητοι Μοῖραι καί Ἐμήνη
Ἀνεξάρτητα Τμήματα Υ.Α.-Δ.Α.Ε.-Μ.Δ.Α.Ν.
ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΣ
Δ.Α.Υ.-Β(γ)-Δ.Δ.Υ.-ΙΙ(2)
Ἰραφεῖα Γ. Σ. Α.
ΓΥΜΗΦΘΗ
Τῷ σχεδίῳ ἐν ἀντίγραφον Β.Δ.

Γ Ε Ω Ρ Γ Ι Ο Σ Β΄
Β Α Σ Ι Λ Ε Υ Σ Τ Ω Ν Ε Λ Λ Η Ν Ω Ν

Προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπί τῆς Ἀεροπορίας Ὑπουργοῦ καί Ἔχοντες ὑπ'ὄψει :

1.- Τόν Νόμον Γ.Ρ.Η. "περί συστάσεως Ἀριστείου Ἀνδρείας"

2.-Τό ἀπό 21-3-1921 Β.Δ."περί ἐκτελέσεως τοῦ Νόμου Γ.Ρ.Η."περί συστάσεως Ἀριστείου Ἀνδρείας"

3.-Τό ὑπ'ἀριθ.2646/1940 Α.Ν."περί ἠθικῶν ἀμοιβῶν διά διακεκριμένας πράξεις" ἀπεφασίσαμεν καί διατάσσομεν,

Α Π Ο Ν Ε Μ Ο Μ Ε Ν

τό Χρυσοῦν Ἀριστεῖον Ἀνδρείας εἰς τόν Ἀνθυποσμηναγόν Μητραλέξην Μαρῖνον, δι'ἡρωϊκήν πρᾶξιν ἐπί τοῦ πεδίου τῆς μάχης, ὑπερβαίνουαν κατά πολύ τήν ἐκτέλεσιν τοῦ καλῶς ἐννοουμένου καθήκοντος.

Εἰς τόν αὐτόν Ὑπουργόν ἀνατίθεμεν τήν δημοσίευσιν καί ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.-

Ἐν Ἀθήναις τῇ 30 Δεκεμβρίου 1940

Γ Ε Ω Ρ Γ Ι Ο Σ Β΄

Ο
Ἐπί τῇ Ἀεροπορίας Ὑφυπουργός
Π. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΟΣ

Ἀπονομή Χρυσοῦ Ἀριστείου Ἀνδρείας εἰς Ἀνθυποσμηναγόν Μητραλέξην Μαρῖνον.-

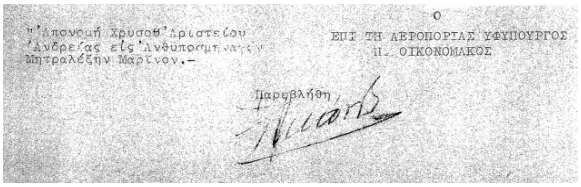
Nous annonçons ci-dessous l'événement du 30 décembre 1940 pour la remise de la décoration en or du Mérite au sous-lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos.

GEORGE II
ROI DE LA GRECE

NOUS REMETTONS

la décoration en or du mérite au sous-lieutenant de l'armée de l'air Mitralexis Marinos, pour son exploit héroïque dans le champ de bataille, en dépassant énormément l'exécution du devoir.

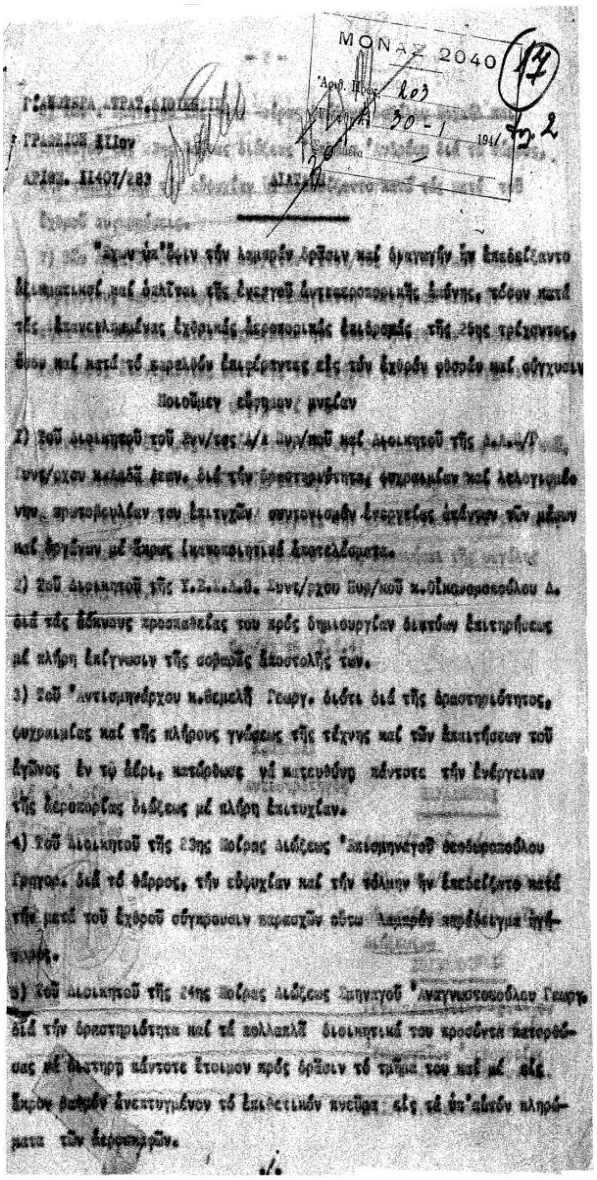
Signature



Ο
ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
Η. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΟΣ

Παρεβλήθη

Source 43



43) Ordre - mention honorable du général de corps d'armée, Petsas K. aux équipages de la 23ème et la 24ème escadre de chasse, le 27/1/41.

ORDRE

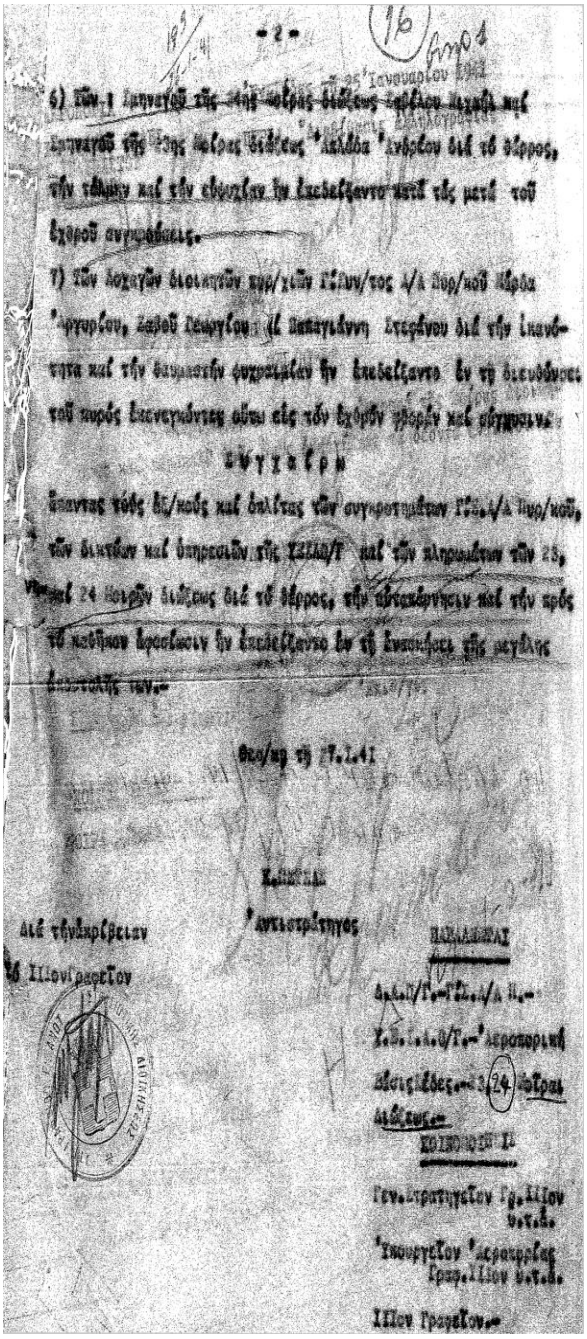
En ayant en tète cette action glorieuse, vous deviez montrer cet ordre aux officiers et aux soldats de la défense antiaérienne active, durant les attaques aériennes hostiles fréquentes au 25 de ce mois, mais aussi dans le passé, en provoquant à l'ennemi des dégâts et de la confusion.

Nous déclarons une mention honorable

3) au lieutenant-colonel de l'armée de l'air, Themelis Georgios car, par ses actions, son sang froid et sa connaissance profonde sur l'art et sur les demandes du combat aérien, il a réussi à toujours diriger l'énergie de l'aviation de chasse avec grand succès.

4) au Commandant de la 23ème escadre de chasse du Commandant de l'armée de l'air, Theodoropoulos Grigorios pour son courage, sa hardiesse et son audace qu'il a prouvé durant le combat avec l'ennemi, faisant un exemple formidable en tant que chef.

5) Au Commandant de la 24ème escadre de chasse du capitaine d'aviation, Anagnostopoulos Georgios pour ses actions et ses nombreuses capacités de commandant, car il a réussi à tenir son département toujours prêt à agir et l'esprit combattif de ses troupes toujours élevé.



6) Aux capitaines d'aviation de la 24ème escadre de chasse, Savellos Michail et de la 23ème escadre de chasse, Apladas Andréas pour leur courage, leur hardiesse et leur audace dont ils ont fait preuve durant les combats avec l'ennemi.

Je félicite

tous les officiers et les soldats des complexes de l'artillerie, des réseaux et des services mais aussi des équipages de la 23ème et de la 24ème escadre de chasse pour leur courage, leur abnégation et leur dévouement dont ils ont fait preuve en exécutant leur devoir dés le début de leur grande mission.

Thessaloniki 25/1/41.

K. PETSAS

Général du corps de l'armée.

Source 44

44) Extrait de l'exposé officiel du Chef de l'Aviation Navale Anglaise, Capitaine F. R.Scarlett, où l'action de A. Moraïtinis est honorifiée.

Τὸ Γκαῖμπεν καὶ Μπρεσλάου, ἀφοῦ κατεβύθισαν τὸ Ράνυλαν καὶ τὸν Μονίτορα 28, ἔπλευσαν πρὸς νότον, μέχρις ὅτου τὸ Μπρεσλάου παρενοχλούμενον ὑπὸ τῶν ἀεροσκαφῶν προσέκρουσεν εἰς νάρκην καὶ ἐβυθίσθη. Ἐπὶ ἡμίσειαν ὥραν τὸ Γκαῖμπεν ἐξηκολούθησε πλέον πρὸς νότον, εἶτα ὅμως προσβληθὲν παρ' ἀεροπλάνων ἔστρεψε πρὸς Δαρδανέλλια. Δὲν εἶχεν εἰσπλεύσει περὶ τὸ ἥμισυ μίλιον ἐντὸς τοῦ πορθμοῦ τῶν Στενῶν, ὅτε τὸ κατέφθασεν ἕτερον σμῆνος ἀγγλικῶν ἀεροπλάνων συνοδευομένων ὑπὸ τοῦ Πλωτάρχου Ἀ. Μωραϊτίνη. Συνήφθη ἀερομαχία μετὰ δέκα ἐχθρικῶν ἀεροπλάνων, κατὰ τὴν ὁποίαν δύο ἢ τρία κατέρριψεν ὁ Πλωτάρχης Μωραϊτίνης. Ἀμφότερα τὰ πολυβόλα του ἔπαθαν σύσφιξιν, ἀλλ' ἀφοῦ ἠλευθέρωσε τὸ ἕν τούτων, ἐξηκολούθησε τὴν μάχην μέχρις ὅτου ἠναγκάσθη νὰ ἀποχωρήση ἔχων τὴν δεξαμενὴν τῆς βενζίνης τοῦ ἀεροπλάνου του διάτρητον, τὰ κύρια δοράτια τούτου ἐπίσης διάτρητα καὶ εἴκοσι ὀπὰς ἐπὶ τοῦ ἀεροπλάνου του.

Geben et Breslau, après avoir coulé Ranylan et Monitor 28, ont navigué vers le sud, jusqu'au moment où Breslau, harcelé par les forces aériennes, a heurté une mine et a été englouti. Geben a continué vers le sud pendant une demi-heure, pourtant attaqué par des avions, se tournant vers le détroit des Dardanelles. Il n'avait pas encore parcouru un demi-mile lorsqu'une autre escadrille d'avions anglais a accouru, accompagné par le capitaine de corvette A.Moraïtinis.
Un combat aérien de dix avions ennemis a été livré, pendant lequel le capitaine de corvette A.Moraïtinis en a abattus deux ou trois. Les deux mitrailleuses de son avion se sont rétrécies, mais le combat se poursuivit avec l'une des deux qui tenait encore. Il a pourtant été obligé de se retirer, ayant son réservoir criblé de balles et le corps de son avion même percé par 20 fois.

Source 45

45) Journal de l'escadrille 532.
Le 28 mai 1918.

Ἀναγνώρισις ἐξ ὄψεως τῶν ἐκ τῶν βολῶν καταστροφῶν καὶ ἐπιτήρησις τῶν πυροβολαρχιῶν. 14 θραύσματα εὗρον τὴν μηχανὴν. Μεγάλη διαρροὴ θερμοκρασίας. Μερικὰ βλήματα μυδραλλίου ἔθραυσαν τὸ ἱστίον. Πιλότος Ὑπολοχαγὸς Ἀργυρόπουλος, παρατηρητὴς De Boysson ἐπὶ ἀεροπλάνου A.R., ὕψος 3000 μέτρα, ὥρα 09.45′—11.15′.

Reconnaissance en vue des ravages provoqués par les coups et surveillance des batteries. 14 éclats d'obus ont frappé la machine. Grande fuite de température. Des projectiles de mitraille ont frappé la voilure**.** Pilote sous-lieutenant Arguyropoulos, Observateur De Boysson.A.R Hauteur : 3000 m. Heure : 09.45´- 11.15´.

Source 46

46) Journal de l'escadrille 532.

Ὥρα 04.30′ πρωϊνὴ. Χειριστὴς Ἀνθυπολοχαγὸς Ψαλλίδας, παρατηρητὴς ὁ Γάλλος Λοχαγὸς Michaud, ἀεροπλάνον Breguet 14, ὕψος πτήσεως 2000 μέτρα. Ἀποστολὴ: Γενικὴ ἐπιθεώρησις τῶν ἐφ' ὁλοκλήρου τοῦ μετώπου ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων. Ἡ ἀποστολὴ ἐξετελέσθη ἐπιτυχῶς καὶ τὸ πλήρωμα διεβίβασε τὰς παρατηρήσεις του δι' ἐρματισμένου φακέλλου εἰς τὴν Ἀνωτάτην Διοίκησιν. Ἀκολούθως τὸ ἀεροσκάφος ἱπτάμενον ὑπεράνω τοῦ πεδίου τῆς μάχης εἰς χαμηλὸν ὕψος ἐδέχθη θραῦσμα ὀβίδος, συνεπεία τοῦ ὁποίου προσεγειώθη ἀναγκαστικῶς εἰς φίλιον ἔδαφος πλησίον τῶν ἐχθρικῶν γραμμῶν, βαλλόμενον συνεχῶς ὑπὸ τοῦ ἐχθρικοῦ πυροβολικοῦ. Τελικῶς τὸ ἀεροσκάφος κατεστράφη ἐπὶ τοῦ ἐδάφους ὁλοσχερῶς ὑπὸ τοῦ ἐχθρικοῦ πυρὸς, τὸ δὲ πλήρωμα διεσώθη ὡς ἐκ θαύματος χάρις εἰς τὴν τόλμη τοῦ Ἀνθυπολοχαγοῦ Ψαλλίδα.

Le 30 mai 1918. Heure : 04.30′. Pilote sous-lieutenant Psalidas, Observateur lieutenant Michaud, avion Breguet 14, hauteur de vol : 2000 m. Mission : inspection générale des entreprises aériennes sur l'ensemble du front. La mission a été accomplie avec succès et l'équipage a transmis les remarques par enveloppe scellée à l'État-major. Ensuite, l'avion, volant au dessus du champ de bataille à une hauteur moyenne, a reçu un éclat d'obus après quoi, il a effectué un atterrissage forcé, en territoire ami, proche des lignes ennemies, l'artillerie lui donnant continuellement l'assaut. L'avion a été totalement ravagé à terre par le feu ennemi alors que son équipage fut sauvé comme par miracle, grâce à la témérité du sous-lieutenant Psalidas.

b) Traduction des extraits bibliographiques cités

1) *C'est là où mes années d'enfance ont poussé.*

2) *…sont tués et que personne ne meurt*[527].

3) **huitième ode**
Sur la victoire
Strophe XXI

Si tu veux honorer un héros[528]
avec ces fleurs, la tombe attend son
corps mortel, les cieux attendent
sa couronne et sa renommée.

4) **TROYENS**

Malheureux que nous sommes! Nos tentatives
ressemblent aux vaines sorties des Troyens. Nous
faisons quelques gains; nous reprenons un peu
confiance. Le courage et les belles espérances nous
reviennent.
Mais chaque fois un fait imprévu se produit et
nous arrête : Achille paraît au bord des fossés et
nous terrorise avec ses grands cris.
Nos tentatives ressemblent à celles des Troyens :
nous croyons détourner les coups du sort à force
de résolution et de courage[529]*. Et nous nous tenons*
hors des murs, prêts au combat.

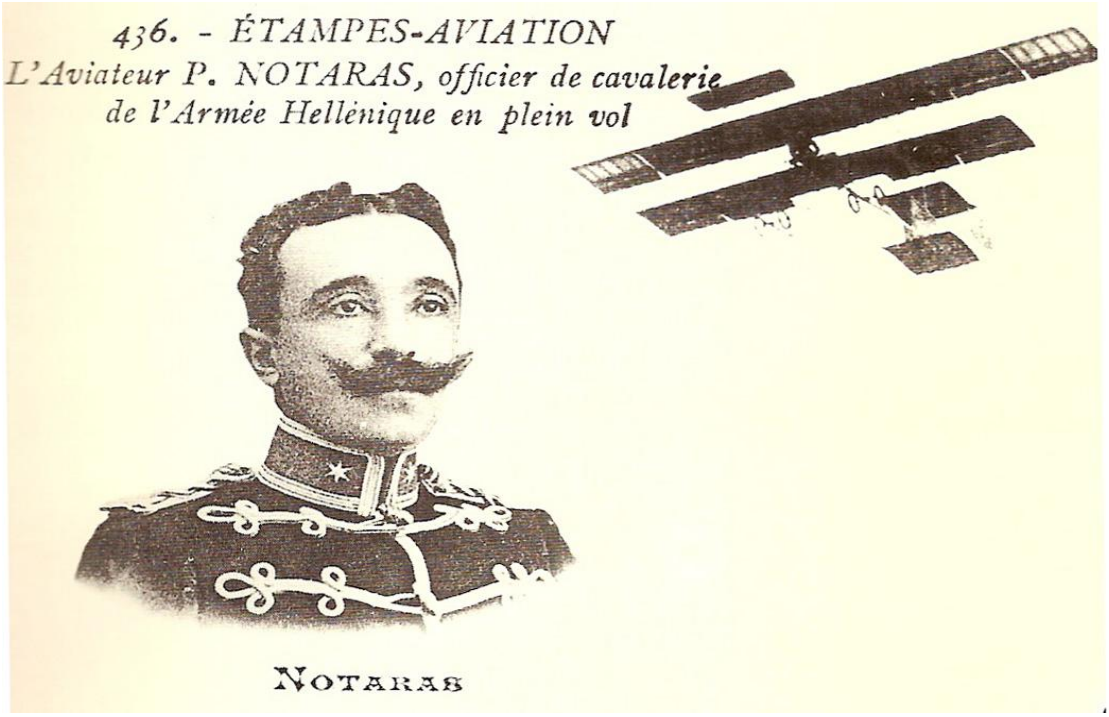
5) « Les Athéniens, premiers parmi les Hellènes combattant[530] *à Marathon,*
ont anéanti la force des Mèdes aux habits d'or ».

6) *Le pain fini, les balles épuisées, ils nourrissent leurs canons avec leur âme*[531].

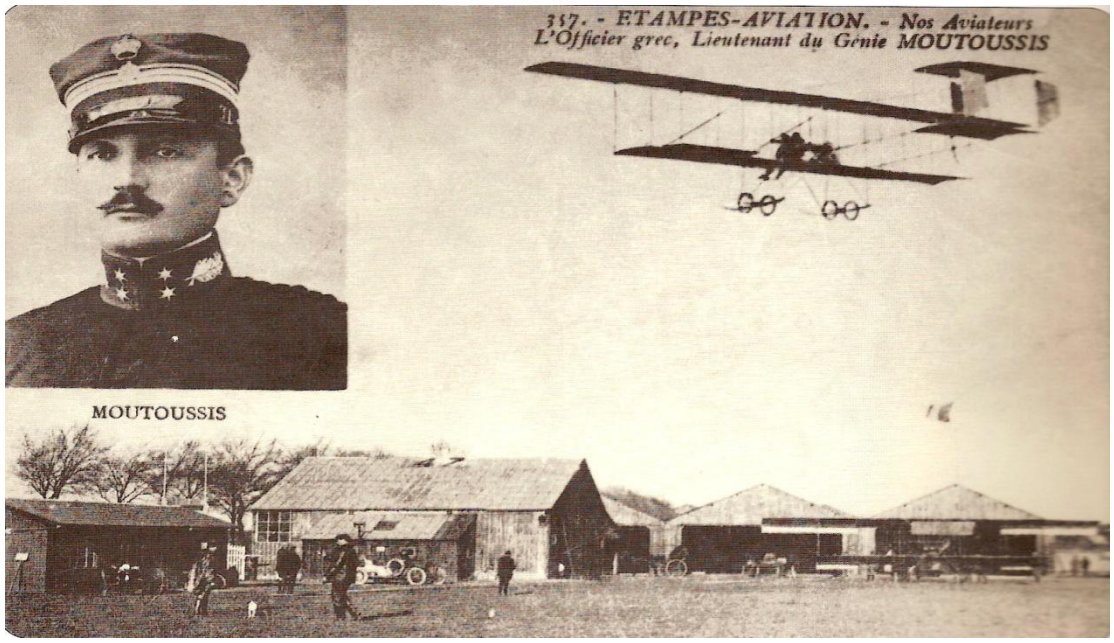
7) Notre capitaine[532]*, les enfants, c'est comme un père pour nous*
Qu'il soit général un jour à Rome, c'est notre désir absolu.
Des avions Blenheim, Block, Potez, P.Z.L. nous mènent à la gloire.
La joie au cœur, marchons en avant, les enfants admirables.

[527] Traduction par l'auteur de la présente étude.
[528] Ζώρας Γεώργιος, *Κάλβου: ωδαί μετά της πρώτης γαλλικής μεταφράσεως υπό St.Julien και Pauthier de Censay*, σπουδαστήριον Βυζαντινής και Νεοελληνικής Φιλολογίας του Πανεπιστημίου Αθηνών, Αθήναι 1962, σελίδα 126.
[529] Yourcenar Marguerite et Dimaras Constantin, *Présentation Critique de Constantin Cavafy (1863 – 1933)*, Éditions Gallimard, Paris : 1958, 78 – 79 p.
[530] Traduction par l'auteur de la présente étude.
[531] Traduction par l'auteur de la présente étude.
[532] Traduction par l'auteur de la présente étude.

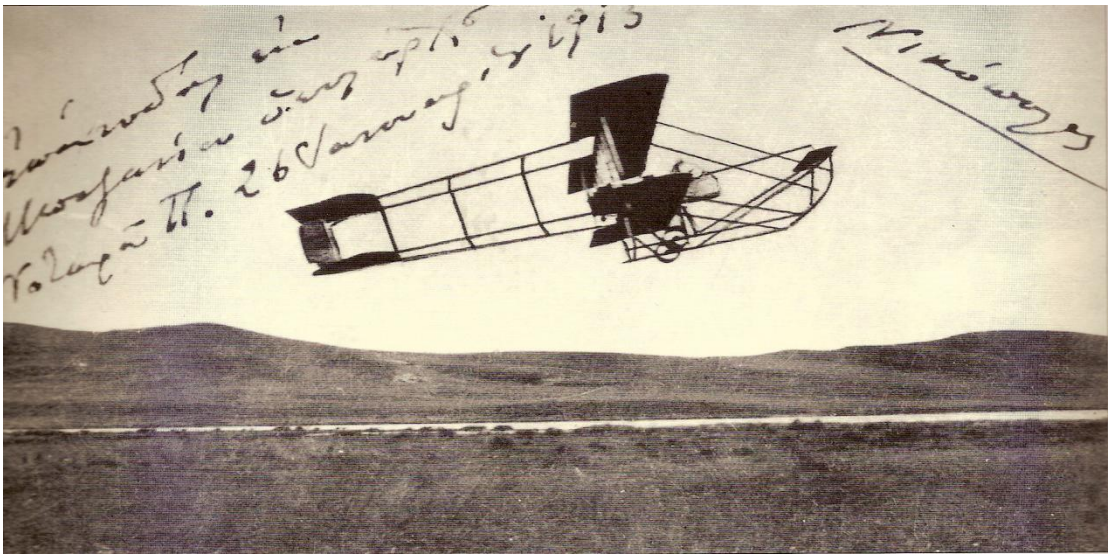
c) PHOTOS



1.Photo du sous-lieutenant de cavalerie P.Notaras à l'aéroport d'Étampes, en France, en 1912, parue sur un bulletin épistolaire de l'époque.



2.Le sous-lieutenant M.Moutoussis volant au dessus de l'aéroport d'Étampes durant sa formation en France, en 1912.



3.Le lieutenant de cavalerie P.Notaras rentrant de Bizzani avec un avion Maurice Farman MF7, le 26 janvier 1913.



4. Atelier d'assemblage d'avions à Paléo Faliro pendant la 1ère Guerre mondiale



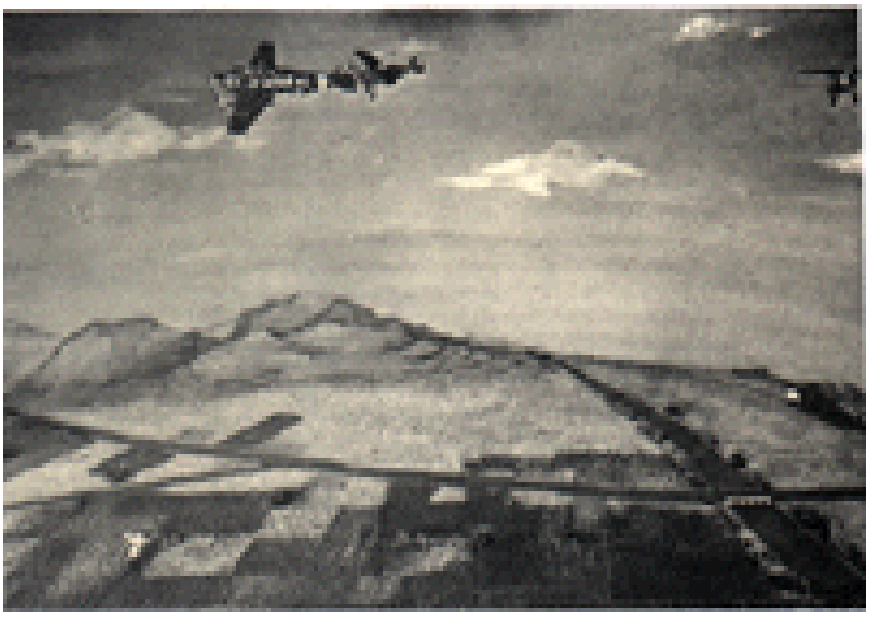
5. Insignes d’avions grecs pendant la 1ère Guerre Mondiale.



6. L’escadron H2 du S.A.N. prête pour une mission de reconnaissance à la base aérienne de Moudre.



7. L’enseigne de vaisseau 2^{e} classe A.Moraïtinis



8. L’éperonnement de Mitralexis contre le bombardier italien

d.1) Index des tableaux

	Pages
Abnégation	**158, 159, 160, 171, 172**
Compétence	**215, 216, 217, 218, 230**
Courage	**98, 99, 100, 101, 120, 128**
Diagramme	**274**
Esprit scrupuleux	**189, 196**
Fierté nationale	**202, 207**
Héroïsme	**46, 47, 62, 63, 64, 65, 84**
Ingéniosité	**267, 271**
Sacrifice de soi	**131, 132, 145, 146**
Sang-froid	**238, 239, 240, 241, 259, 260**
Solidarité	**179, 183**

d.2) Index des lieux

	Pages
Abelonas	**39**
Acropole	**127, 262**
Adriatique	**24, 154**
Aérodrome	**12, 16**
Afrique	**127**
Agios Georgios	**(anx 375)**
Agrinio	**50, 68, 104, 105, 136, 163, 175, 184, 197, 258, 259, 261, (anx 299, 358)**
Albanie	**19, 27, 28, 52, 59, 60, 61, 74, 75, 79, 114, 115, 118, 119, 124, 125, 127, 141, 143, 145, 149, 152, 154, 164, 166, 170, 189, 193, 253, (anx 337, 395, 401)**
Allemagne	**23, 24, 25, 26, 27, 90, 116, 124, 265**
Alsace	**24, 245**
Amigdaleona	**39**
Angleterre	**9, 24, 26, 50, 167, 197**
Archipel	**53**
Argolide	**105, 263**
Argos	**32, 33, 50, 51, 68, 104, 136, 163, 184, 197, 261, 262, (anx 299)**
Arguyrokastro	**19, 64, 79, 94, 148, 160, 164, 169, 170, 218, 228, 241, 257, 271, 272, (anx 386, 387, 402)**
Arkadia	**78, 262**
Arta	**28**
Asie Mineure	**86, 134, 179, 214, 280, (anx 376)**
Astros	**263**
Athènes	**4, 8, 18, 19, 20, 26, 30, 32, 33, 71, 82, 85, 96, 122, 167, 174, 185, 213, 232, 249, 257, 273, (anx 288, 395, 401, 403)**
Attique	**34, 36, 127, 192**
Autriche	**23, 24, 26**
Avlona	**59, 118, 154, 167, 256, (anx 401)**
Axios	**33, 74**

Balkans 28, 74, 96
Belgique 27, 113, 226
Berlin 95
Bizzani (anx 415)
Bohème 26, 27
Bosnie-Herzégovine 24
Boukia 121, (anx 287)
Bouzi 61, 114, 155, 158, 164, 166, 253, (anx 388)
Bucarest 24
Britanniques 27
Bulgarie 24, 25, 26, 27, 250
Byzance 208, 211
Caire 10
Chalkidiki 36
Chine 27
Chios 201, 203
Chryssoupoli 45, 66, 83, 85, 144, 205
Constantinople 9
Corfou 160, 170, 218, 228, 241, 257, 271, 272, (anx 402)
Crète 28, 71, 109, 119, 176, 200, 201, 213, 250
Cyclades 28
Dafkai 114, 155, 158, 164, (anx 388)
Danemark 27
Dantzig 27
Dardanelles 8, 25, 31, 49, 66, 67, 103, 134, 190, 191, 203, 244, (anx 410)
Dimitritsi 34
Distratos 19, 51, 63, 70, 72, 99, 106, 108, 109, 125, 140, 143, 168, 220, 238, (anx 311, 312, 313, 314, 346, 402)
Doutsiko 89
Drama 61, 83, 121, 133, 205, 262, (anx 287)
École de l'Aviation 29, 35, 38
École de Blériot 30
Écoles militaires 21, 33
École de Moudre 29, 35

École de Sedes 33
École de Thassos 182, 229
École de Tir 38
Echinos 93
Égée 28, 31, 67, 190, 203
Égypte 15, 35
Elbasan 114
Elefsina 33, 34, 175
Elefthero (anx 402)
Épire 19, 28, 52, 70, 72, 75, 90, 106, 145, 149, 150, 164, 170, 189, 193, 220, 222, 246, 247, 251, 264, 269, (anx 337, 402)
Eptachoriou 71, (anx 311, 312)
Étampes 29, 148, (anx photo 414)
États-Unis 26, 119, 267
Etoloakarnania 105
Eubée 201
Europe 23, 25, 26, 27, 53, 90, 92, 167, 203, 226
Evros 74, 93
Florina 32
Fourka 70
France 11, 24, 26, 27, 29, 33, 50, 90, 148, 211, 272, (anx 414)
Frontières 24, 25, 28, 65, 74, 75, 101, 103, 114, 219, 241, 243, 245, 246, 252, 256, (anx 401)
Galatas 214, 215, 238, 242, (anx 289)
Gaza 9, (anx 291, 308)
Genikioï 205
Gevgeli 99, 239, 252, (anx 366)
Giannitsa 113, 239, 251, (anx 365, 366)
Glava 61, 166, 253, (anx 392)
Gorgopi 32, 33
Goudi 33
Grammos (anx 312)
Grande Bretagne 27, 81, 89, 250
Grand Park d'Aviation 33, 34

Grèce 12, 13, 18, 20, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 39, 49, 50, 51, 65, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 80, 81, 83, 88, 89, 90, 91, 92, 101, 104, 105, 106, 109, 112, 114, 116, 119, 121, 124, 126, 127, 131, 137, 138, 145, 149, 150, 159, 161, 167, 168, 175, 179, 180, 183, 185, 189, 191, 192, 193, 197, 199, 203, 205, 211, 212, 218, 223, 227, 229, 230, 232, 233, 241, 243, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 256, 257, 258, 261, 263, 264, 269, 271, 273, 279, 280, (anx 317, 337, 376, 381, 391, 400, 401, 407)

Grevena 89, 124

Hélioupolis 35

Hellespont 48, 50, 134, 147, 148, 208

Hongrie 23, 24

Hudovo 16, 135, 161, 192, 243, 270, (anx 397)

Hydra 263

Imathias 39, 112

Imvros 67, 103, 134, 135, 162, 190, 191, 219, 244

Ioannina 17, 28, 46, 50, 54, 55, 56, 70, 71, 76, 78, 106, 107, 145, 146, 152, 163, 171, 175, 218, 225, 226, 249, 258, 266, 269, (anx 356, 358, 393, 399, 400)

Iolkos 39

Ionienne 127, 154, 170

Italie 23, 24, 26, 27, 28, 116, 185, 249, (anx 381)

Japon 26, 27

Kakavia 75, (anx 324)

Kalambaka 17, 151, 249

Kalloni 86, 201

Katsika 258

Kavala 39, 45, 144

Kazamir 203

Kazaviti 36, (anx 339, 341)

Kelsire 57, 75, 127, 152

Képhalovrysi 264

Keramoti 45, 66, 83, 85, 130, 157, 205, 229, 237, 242

Kerassovo 70, 71

Keratsini 35

Kilkis 103, 219, 245

Klissoura 59, 74, 114, 155, 158, 164, (anx 387, 388)
Koritsa 53, 58, 69, 78, 83, 94, 118, 125, 126, 153, 154, 167, 210, 256, 272, (anx 312, 384, 385, 388, 401)
Koulouri 40
Kozani 17, 39, 70, 71, 72, 89, 107, 111, 169, 248, (anx 398)
Lagada 18, 81, 87, 92, 117, 166, 167, 189, 194, 241, 254, 272, (anx 400)
Lamia 262
Larissa 30, 32, 39, 95, 174, (anx 390)
Lausanne 31, 134
Lebet 32, 39
Libochovouton (anx 324)
Legraina 36
Lesvos 8, 85, 201
Libye 28
Libyenne (mer) 109
Lin 158, 164, (anx 388)
Liougati 166, 253, (anx 392)
Londres 24, 155, 197
Lorraine 24, 245
Loutraki 264
Macédoine 25, 32, 36, 39, 66, 74, 83, 95, 107, 112, 121, 124, 133, 161, 174, 219, 245, 246, 252
Machala 264
Magnissia 40, 203
Malème 110
Manchourie 26
Mani 191, (anx 401)
Mantinia 78
Marathon 12, 54, 76, 90, 125, 141, 147, (anx 337, 412)
Marne 245
Mars 35
Marseille 213
Mavrovounio 24
Méditerranée 8, 28, 29, 35, 84, 85, 86, 103, 109, 122, 127, 144, 145, 201, 202,

205, 219, (anx 284, 288)
Messini 59
Messologi 92
Météores 106
Metsovo 18, 68, 106, 125, 168, 227, (anx 310, 401)
Mikra 39, 81, 117, 138
Mikro Kara-Bournou 34
Moldavie 49
Monastiri 33
Morava 46, 53, 145, (anx 324)
Moravie 26
Morée 78, 211, 262
Moschopolis 154
Moudre 19, 29, 31, 35, 36, 67, 145, 162, 189, (anx 406, 416)
Moyen-Orient 22, 119, 230, (anx 406)
Munich 27
Mytilène 86, 201
N.Amyndeo 32
Nafpaktos 50, 171, 175, (anx 358)
Nagaras 46, 50, 67, 145, 148, 189, 191, (anx 406)
Nantes 197
Nea Agchialos 39
Nea Kouklena 39
Nestos 83, 93, 119, 121, 133, 144, 205
Niamaton 39
Nymphéa 93
Norvège 27
Nouvelle Zélande 109
Olympe 71, 112, (anx 363)
Pagassetique 39
Païko 245
Paléo Faliro 29, 32, 34, 35, 36, 122, 268, (anx 415)
Paliosseli 109, 143, (anx 402)
Paloukia 40

Paramithia **75, (anx 324)**
Paris **29**
Pays Bas **27**
Pellas **103**
Péloponnèse **32, 78, 105, 223, 235, 250, 257, 261, 262**
Péninsule balkanique **27**
Péninsule Ibérique **27**
Petrana **39**
Pilio **39**
Pinde **11, 17, 70, 106, 111, 124, 140, 145, 150, 215, 246, (anx 325, 349, 398)**
Pirée **167**
Pogradec **47, 59, 115, 141, 154, 159, 165, (anx 386, 387, 389)**
Poligrade **57, 152**
Pologne **27**
Porto-Lagos **83, 205**
Prévéza **28**
Profitis Ilias **71, 89, (anx 398)**
Raffina **127**
Raviné **103**
Renta **63, 72, 99**
Romanos **36**
Rome **179, 185, 207, 210, 211, 235, (anx 389)**
Romios **70**
Roumanie **27**
Rupel **25, 93**
Russie **24, 50, 66, 228**
Salamine **40, 147, 256**
Samarina **11, 17, 46, 51, 52, 63, 70, 71, 89, 99, 106, 110, 124, 139, 140, 145, 150, 163, 222, 238, 246, (anx 311, 313, 325, 346, 398)**
Samos **201**
Sarajevo **24**
Sarandë **69, 118, 160, 170, 218, 228, 241, 256, 257, 271, 272, (anx 401, 402)**

Sarisamban 61, 121, 144, (anx 287)
Saronique 40, 118, 218, 228, 241, 256, (anx 401)
Satzak-Kalé 203
Sedes 29, 32, 33, 74, 95, 99, 174, 239, 250, (anx 324, 363)
Serbie 24, 25
Serres 34, 103
Siatista 111, 132, 140, (anx 346)
Skadros (Sar) 74
Skaramangas 34
Skopje 74, 103, 114
Skordei 46, 52, 145, (anx 346)
Skra 16, 104, 219, 245
Slovaquie 27
Smólikas 51, 70, 71, 89, 107, 124, (anx 313)
Smyrne 202, 203, (anx 288)
Sounion 36
Sourtza 89
Sparte 191, 221, 257
Sporades 135
Stavros 36
Strymonas 25, 34
Suède 27
Suez 25
Suisse 27
Tanagra 39
Tatoï 38, 82, 118, 168, 218, 228, 256, (anx 401)
Tchécoslovaquie 27
Tepelenë 49, 75, 114, 127, 155, 158, 164, 253, 266, 269, (anx 387, 388, 392, 393
Ténédos 31, 135
Thassos 8, 36, 45, 61, 83, 97, 98, 119, 127, 130, 133, 144, 145, 147, 158, 179, 182, 183, 189, 190, 229, 231, 242, (anx 286, 287, 339, 341)
Thermaïque 74
Thermopyles 12, 90, 125, 255, (anx 337)

Thesprotia 28, 75
Thessalie 30, 39, 40, 78, 112, 268
Thessalonique 10, 18, 25, 26, 29, 32, 33, 34, 39, 74, 81, 82, 87, 92, 95, 112, 113, 114, 121, 122, 126, 138, 160, 166, 171, 175, 185, 194, 195, 227, 232, 235, 239, 250, 251, 252, 254, 255, 263, 272, (anx 284, 316, 324, 338, 358, 363, 364, 366, 400)
Thrace 86
Thriassio 39, 174
Tinos 28
Trapezitsa (anx 402)
Trieste 24
Trikala 39, 78, 151, 197, 225, 248, 268, (anx 399)
Trikeri 40
Tripolitsa 79, 263
Turquie 8, 24, 25, 27, 31, 134, 135, 203
Union Soviétique 27
Usine Maltsinioti 30
Valachie 49
Valtetsi 78
Valtoudio 40
Vardaris 74
Vassiliki 17, 39, 78, 151, 249
Velestino 116, 217, 224, 240, 253, (anx 393)
Verdun 246
Véria 39, 95, 112, 194, 250
Vienne 31, 154
Voïvode 258
Volos 39, 40, 116, 253
Vonitza 264
Vrachori 264
Washington 81
Xanthie 121, (anx 287)
Yougoslavie 27, 53, 57
Zalongos 150

Zerevitz **12, 133, 205**

Zitsa **17, 46, 54, 55, 56, 76, 145, 146, 152, 225, 249, (anx 356, 399)**

d.3) Index des noms propres

Pages

Accord humiliant de Munich 27

Adamidis Christos 29, 30

Aiantas 40

Allemands 24, 27, 28, 49, 66, 73, 75, 91, 104, 110, 116, 136, 144, 163, 175, 185, 199, 229, 245, (anx 385)

Ali pacha 49

Aliprantis Dimitrios 135, 184

Anagnostopoulos Georgios 14, 120, 126, (anx 408)

Anagnostou 182

Anastassakis Michail 47, 60, (anx 387)

Anglais 20, 21, 24, 26, 31, 35, 36, 43, 50, 84, 86, 122, 145, 155, 183, 184, 201, 202, 231, (anx 286, 288, 290)

Antiquité 40, 54, 76, 83, 204, 206, 208, 223, 229, 256, 273

Antonakeas Nikos 104

Apladas Andréas 84, 94, 127, (anx 409)

Arapantzis Ioannis 9, 11, 50, 68, 163, 221, (annexes 291, 327)

Arapantzis Nikolaos 47, 59, 146, 154, (anx 387)

Arguyropoulos Dimitrios 13, 34, 45, 46, 48, 49, 61, 66, 85, 97, 103, 119, 121, 130, 131, 144, 145, 147, 157, 158, 161, 178, 179, 182, 183, 184, 188, 189, 204, 205, 229, 237, 238, 239, 242, 245, (anx 284, 285, 286, 287, 342, 410)

Astra Hydroplane 30

Athéniens 54, 56, 76, 141

Atti E. 94

Axe 26, 27, 119, 232

Bizaki Vassiliki 78, 80

Blenheim 78, 80, 115, 125, 132, 142, 146, 152, 153, 154, 165, 174, 179, 181, 207, 210, 216, 223, 224, 234, 252, 253, 268, 269, (anx 378, 389, 391, 394, 412)

Blériot 29, 30

Block 113, 179, 181, 207, 210, 251, (anx 366, 389, 412)
Bréguet 14 33, 122, 215
Bréguet 19 46, 51, 52, 70, 72, 106, 108, 109, 111, 124, 125, 131, 140, 143, 145, 150, 151, 164, 168, 169, 173, 193, 215, 220, 222, 246, 247
Breslau 66, 67, 134, 190, (anx 410)
Britanniques 26, 34, 35, 89, 114, 122
Bulgares 28, 73, 91, 144
Byzance 208, 211
C.A.N. (Corps d'Aviation Navale) 34, 35, 182
Camel 45, 48
CANT Z 1007 87, 112, 126, 250, 252
Casked 35
Chalkias Ioannis 8, 34, 46, 48, 145, 147, 148, 208, 230, 231, (anx 287, 290)
Chancelier 26
Charalambous Stamatis 46, 146, 153, (anx 385)
Chrizopoulos Kostas 359
Chryssoulis 182
Churchill Winston 83, 119
Clifton Brown 8, 20, 50, 122, 133, 148, 161, 191, 231, (anx 406)
Compagnie des aviateurs 29, 30, 31, 34
Constantin (le roi) 25, 26, 208
Constitution 154
Crétois 71
Croix de Pilote 52, 53, 55, 58, 59, 60, 94, 151, 152
D. S. C. (Distinguished Service Cross) 85, (anx 403)
D. S. O. (Distinguished Service Order) 83, 204, (anx 403)
Daglis Panagiotis 26
Dalianis Spiridonas 15, 180, 199, (anx 367)
Dassios Spyros 8, 85, 201, 203, (anx 288)
De Boysson René 22, 103, 239, 245, (anx 410)
De Havilland 20, 21, 85, 162, 204, (anx 405)
Décoration en Argent du Mérite 57, 141, 153

Décoration en Or du Mérite 18, 20, 57, 84, 92, 94, 153, 202, (anx 407)
Défense Nationale 26, 32, 34, 35, 121
Denain 16, 32, 33, 122
Despotas 182
Despotidis 64, 78, (anx 384)
Diamantopoulos (anx 375)
Dorand 33
Dornier 40, 50, 105, 163, 259, (anx 299, 300)
Doukas Georgios 112, (anx 363)
Drakos Markos 29
Dugué – Duchesne F. 53, 203
Empires Centraux 25
Empire Ottoman 25, 90, 205
Entente 20, 24, 25, 26, 36, 208
Escadre Z 83, 122
Étampes 29, 148, (anx 414)
Euripide 40
Farman Henry et Maurice 16, 29, 30, 34, 48, 130, 133, 135, 144, 147, 157, 237, 267, (anx 397, 415)
Fayel 93
Ferdinand François 24
Fiat CR42 18, 52, 55, 56, 63, 74, 76, 77, 109, 125, 146, 151, 152, 169, 217, 225, 226, 233, 238, 249, (anx 399, 400)
Filippidis Christodoulos 47, (anx 387)
Filis Dimitrios (anx 324)
Fokias Aggelos 122
Fokker 48, 49, 61, 85, 130, 144, 147, 157, 161, 182, 237, 242
Force Royale Britannique 122, 230, (anx 406)
Galiléa 127
Garibaldo Brussolo 18
Gatzios 100, 141, 159, (anx 389)
Gerontas 182
Gikas Dimitrios 47, 60, (anx 387)
Gœben 19, 21, 50, 66, 67, 85, 103, 134, 148, 162, 189, 190,

219, 238, 244

Giannaris Labros 13

Giannikostas Konstantinos 46, 53, 87, 145, 148, 149, (anx 324)

Gladiator 50, 74, 105, 158, 183, 196, 259, 261, (anx 300, 359)

Gletzos Manolis 74, 127

Glinos Dimitrios 85, 147, 194, 206, 278

Georgakopoulos 182

Georgalis 182

Georges II (le roi) 12, 18, 20, 21, 83, 89, 90, 92, 125, 149, 192, 205, (anx 337, 407)

Georges VI (le roi) 89

Goudis 230, 231, (anx 287)

Granville 7, 45, 119, 144, (anx 284)

Grecs 7, 9, 20, 28, 32, 33, 34, 40, 43, 45, 49, 51, 53, 54, 68, 75, 76, 77, 78, 83, 86, 90, 91, 92, 93, 97, 103, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 119, 123, 124, 127, 134, 135, 138, 141, 144, 147, 154, 164, 183, 184, 186, 191, 192, 195, 196, 197, 201, 203, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 223, 233, 235, 250, 251, 254, 255, 256, 264, 273, 279, (anx 286, 337, 341)

Hambas Spyros 20, 46, 50, 145, 148, 189, 191, (anx 406)

Hatziioannou Kleanthis 47, 59, 146, 154, (anx 387)

Hatziiossif Christos 75

Henschel H^{s} 126 50, 105, 136, 163, 184, 259, 261, (anx 299, 300)

Hitler 26, 27, 60, 89, 90, 95, 119

Iconomakos Petros 20

Iconomopoulos Panagiotis 14, 95, 112, 113, 250, 251, (anx 363, 364, 365)

Iconomou S. 100, 115, 132, 141, 159, 165, (anx 389)

Intzos Démètre 93

Ismailakos Charalambos 11, 17, 90, 124, 139, (anx 325)

Italiens 17, 27, 28, 47, 57, 59, 62, 64, 70, 71, 73, 75, 77, 78, 79, 82, 87, 88, 91, 98, 106, 107, 118, 124, 125, 127, 132, 138, 142, 143, 144, 151, 152, 164, 166, 167, 169, 176, 193, 194, 205, 212, 217, 218, 222, 226, 238, 249, 252, 268, 271, 272, 273, (anx 311, 386, 387, 398, 400, 402)

Julia 17, 19, 51, 70, 71, 72, 106, 107, 108, 109, 111, 1124, 125, 139, 140, 142, 143, 150, 163, 168, 222, 246, 247,

(anx 398, 402)

Junkers 22 109

Kakouriotis 182

Kallikratis 39

Kalvos Andréas 49

Kambéros Dimitrios 29, 30, 31

Kapsabelis Ioannis 46, 57, 146, 152, 153, (anx 385)

Karakitsos Dimosthenis 9, 11, 17, 19, 51, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 89, 106, 107, 108, 109, 111, 123, 124, 140, 142, 143, 151, 164, 168, 169, 220, 221, 222, 238, 246, 248, (anx 308, 314, 326, 346, 398, 402)

Katassos Frédérikos 52, 72, 108, 109, 145, 151, 169, (anx 314, 346)

Katsaros Christos 17, 54, 55, 56, 63, 76, 77, 145, 152, 225, 226, 238, 249, (anx 355, 399)

Katsoulas Ioannis 70, 98, 106, 107, 108, (anx 398)

Kavafis Constantin 117

Kellas Ioannis 14, (anx 351)

Kerr Mark 121

Kessarou – Pantazopoulou Triantafyllia 20

Kolokotronis Giannis 59

Kolokotronis Theodoros 59, 78, 79, 80, 111, 263

Konstantinou 34, 147, 230, 231, (anx 287)

Kontolefas Michail 68, 106

Koryzis Alexandre 116

Kostakis 182

Kotronis Kornilios 63, 74, 75, (anx 324)

Kougioufas Anargyros 18, 81, 117, 138, 194, 227, (anx 400)

Koulis Konstantinos 46, 58, 146, 153, (anx 385)

Kountouriotis Pavlos 8, 19, 26, 36, 48, 50, 66, 85, 121, 133, 147, 148, 162, 184, 190, 191, 204, 244, (anx 290, 404)

Koutsoukos Ilias 11, 13, 19, 51, 52, 72, 73, 84, 89, 108, 109, 111, 124, 131, 139, 140, 143, 151, 158, 163, 164, 168, 169, 193, 220, 222, 238, 246, (anx 325, 326, 343, 346)

Kouzigiannis Lambros 18, 82, 118, 160, 167, 168, 218, 227, 228, 256, (anx 401)

Krokidis Emilios 52, 72, 108, 169

Kytariolos Georgios 46, 51, 98, 105, 131, 136, 158, 163, 183, 184, 196, 198, 259, 261, (anx 300)

Lambropoulos Konstantinos 63, 74, 87, (anx 324)

Lazaris Vartholomeos 8, 12, 46, 48, 127, 129, 145, 147, 148, 170, 182, 195, 197, 206, 208, 230, 231, (anx 287, 290, 338, 339, 341)

Liapis Astérios 47, 59, (anx 387)

Lormier Dominique 88, 93, 125, 176, 225

M.D.N.
(Mouvement de la Défense Nationale) 26, 32, 34, 121

Makris (anx 375)

Malakis Alexandros 47, 59, 64, 79, (anx 387)

Maltsinioti 30

Mandifront 103

Marathoniens 54

Maravellias Fotis 46, 146, (anx 385)

Margaritis Kostantinos 64, 78, (anx 384, 385)

Marine Royale 31, 34, 145, 189, (anx 337)

Maroulakos Panagiotis 222

Mars 35

Maurice Farman 29, 30, (anx 415)

Mavromatidis Stefanos 60, 166, 253, (anx 392)

Médaille du Pilote 52, 55, 59, 60, 61, 94, 151, 152

Megalidis Michail 34

Meletopoulos Nikolaos 8, 34, 147, 182, 205, 214, 230, 231, 242, (anx 287, 289)

Metaxás Ioannis 10, 28, 83, 88, 116, 185, 232, 249, 250, (anx 317)

Michalopoulos Andréas 50, 61

Michaud 22, 104, 215, 219, 246, (anx 411)

Michopoulos Ioannis 63, 74, 75, (anx 324)

Milios Ioannis 42

Miltiade 209

Mitralexis Marinos 10, 18, 20, 21, 53, 74, 81, 82, 84, 86, 87, 88, 92, 117, 124, 131, 137, 138, 166, 194, 195, 202, 205, 227, 254, 255, 270, 272, (anx 316, 319, 400, 407, 417)

Moraïtinis Aristidis 8, 9, 13, 19, 20, 21, 30, 34, 35, 36, 48, 49, 61, 62, 66,

67, 83, 84, 85, 86, 98, 102, 103, 120, 121, 122, 127, 131, 133, 134, 147, 158, 161, 162, 182, 184, 189, 190, 191, 201, 202, 203, 204, 205, 214, 215, 219, 230, 231, 238, 239, 244, (anx 287, 288, 290, 342, 403, 404, 405, 406, 410, 417)

Moraïtinis Georgios 214, 242

Moulopoulos Dionissios 52, 72, 108, 169

Mussolini 27, 82, 88, 89, 116, 119, 125, 251, 262, (anx 390)

Moutoussis Michail 29, 30, 31, (anx 414)

Nautile 30

Nezis 116, 217, 224, 240, 253, (anx 393)

Nieuport Ni 24bis 33, 34

Nikolakopoulos Dimitrios 222

Notaras Panoutsos 29, 30, (anx 414, 415)

Odes 49

Omer – Brionès Pacha 264

Orfanidis Panagiotis 47, 60, (anx 387)

P.Z.L 17, 18, 53, 54, 55, 56, 74, 76, 81, 87, 94, 146, 149, 151, 152, 166, 179, 181, 194, 207, 210, 217, 225, 226, 227, 233, 238, 248, 249, 250, 254, 270, (anx 389, 399, 400, 412)

Pacte Molotov-Ribbentrop 27

Panayiotou Nikolaos 34

Papadopoulos Christos 18, 46, 54, 55, 56, 77, 145, 146, 152, 249, (anx 355, 356, 399)

Papageorgiou Dimitrios 46, 58, 146, 153, (anx 385)

Papaïonnou Antonios (anx 359)

Papaloukas Loukas 29

Paparrigopoulos Constantin 51, 150

Papastratis Prokopis 75, 89

Pasqualotto B. 81

Perses 40, 54, 125, 141, 254, 255, 256

Petsas Konstantinos 21, 93, 94, 126, 127, 176, 235, 263, (anx 408, 409)

Platéens 54, 76, 141

Politis Dimitrios 87, 222

Politis Ilias 10, 86, 123, 124, 137, (anx 316)

Polychroniadis Ilias 79
Potez 173, 179, 181, 207, 210, (anx 389, 412)
Principe G. 24
Proïa 18
Psallidas Konstantinos 33, 104, 219, 246
Psychas Panagiotis 19, 45, 48, 61, 62, 66, 84, 85, 97, 98, 119, 120, 121, 130, 131, 133, 144, 157, 158, 161, 178, 179, 182, 188, 189, 201, 237, 238, 242, (anx 284, 285, 286, 287, 403)
Regia Aeronautica 40
Reuters 18
Ritsos Ioannis 48, 110
Rombert 33
Romiosyni 48, 110
Sakellariou Ioannis 18, 46, 54, 55, 56, 77, 145, 146, 151, 152, 249, (anx 355, 356, 399)
Sakkis Georgios 15, 57, 58, 59, 60, 78, 79, 80, 91, 114, 115, 116, 141, 153, 154, 180, 209, 211, 217, 223, 224, 225, 234, 240, 253, 254, 266, 269, (anx 377, 393)
Santas Apostolos 74, 127
Sarvanis Alexandros 52, 72, 108, 145, 151, 169, (anx 314, 346)
Savellos Michail 14, 84, 95, 99, 112, 113, 114, 126, 239, 250, 251, 252, (anx 363, 364, 366, 409)
Scarlett F.R. 7, 8, 21, 35, 48, 61, 97, 102, 119, 121, 133, 134, 144, 157, 161, 178, 190, 219, 229, 231, 237, 242, 244, (anx 284, 285, 287, 410)
Séféris Georges 42
Simonide Keos 54
Simopoulos Kyriakos 92
Sivropoulos Athanassios 46, 57, 146, 152, 153, (anx 385)
Skatzikas Sarantis 19
Skliris Marinos 68, 105, 222
Skoufopoulos 182, 230, (anx 287)
Smyrniotopoulos Eleftherios 95, 112, 239, 250, (anx 363)
Société des Nations 26
Sopwith Greek Seaplane 34

Sotiriadis Konstantinos 47, 59, 146, 154, (anx 387)
Soufrilas 116, 217, 224, 225, 240, 253, (anx 393)
Spad S. VII 34
Spentzos (anx 375)
Spiliotopoulou Maria 89
Stergiou Andréas 52
Stergiou Tilios 10, 110, 139, (anx 318)
Souliotes 150, 263
Stratis 100, 115, 132, 141, 159, 165, (anx 389)
Stuka 93
Svoronos Nikolas 73, 90, 154
Telamonios 40
Terzakis Aggelos 77, 82, 143
Thémistocle 209
Theodoropoulos Grigorios 84, 93, 94, 126, (anx 408)
Thraciens 86
Thucydide 56, 76, 141, 192, 223
Triple Alliance 23
Triple Entente 24
Triplicata 24
Troyens 117, 118, 229, (anx 412)
Tsolakidis Mathieu 60, 166, 253, (anx 392)
Tsolakoglou Georges 71
Tzovlas Evanggelos 60, 166, 253
Vakalopoulos Apostolos 57, 58
Vakalopoulos Konstantinos 86
Vakkas 34
Valvis Konstantinos 34
Varvatsis Dimitrios 9, 199, (anx 302)
Vélos 31
Venizélos Eleftherios 7, 25, 26, 32, 37, 45, 119, 121, 208
Ventiris Georges 103, 121, 161
Vieux de Morée 78
Vournas Tassos 71, 74

Voutsinas Dimitrios **46, 50, 98, 105, 131, 136, 158, 163, 183, 184, 185, 196, 198, 259, 261, (anx 300)**

Zakas **182**

Zannas Alexandros **16, 32, 33, 102, 135, 161, 162, 192, 243, 265, 267, 270, (anx 397)**

d.4) Index thématique

	Pages
Abnégation	**18, 23, 42, 44, 95, 137, 149, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 213, 233, 244, 261, 262, 274, 275, 276, 278, 279, 280, (anx 408)**
Ancienneté	**6, 14, 21, 22, 108, 137, 164, 173**
Audace	**84, 102, 103, 112, 113, 114, 119, 120, 124, 129, 158, 195, 202, 238, 257, 272, 276, (anx 290, 316, 325, 408, 409**
Chauviniste	**43**
Compétence	**23, 41, 44, 46, 86, 121, 145, 199, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 223, 229, 230, 231, 235, 236, 274, 275, 276, 280, (anx 286)**
Conscience	**23, 43, 44, 82, 90, 130, 144, 150, 153, 169, 180, 184, 186, 188, 190, 191, 192, 195, 196, 197, 200, 201, 207, 208, 212, 235, 275, 279, 280, (anx 337, 341)**
Courage	**7, 18, 23, 41, 42, 44, 48, 51, 54, 56, 57, 61, 68, 69, 70, 71, 73, 75, 77, 78, 79, 81, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 136, 137, 139, 142, 148, 149, 151, 153, 154, 172, 177, 179, 181, 189, 193, 203, 210, 211, 213, 214, 221, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 244, 246, 248, 254, 256, 261, 270, 272, 274, 275, 276, 278, 279, 280, 281, (anx 314, 316, 337, 376, 406, 408, 409, 412)**
Esprit scrupuleux	**41, 42, 44, 188, 189, 195, 196, 200, 213, 274, 275, 279**
Fierté nationale	**23, 41, 42, 44, 186, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 212, 213, 274, 275, 277, 279**
Graphologie	**6**
Hellénisme	**8, 57, 86, 138, 252, 275**
Héroïsme	**18, 23, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 52, 53, 54, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 72, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 103, 131, 133, 134, 137, 138, 144, 148, 152,**

162, 169, 171, 180, 196, 198, 201, 203, 213, 227, 259, 272, 274, 275, 276, 279, 280, (anx 299, 316)

Indépendance **49, 61, 90, 150, 211, 213, 264**

Ingéniosité **23, 28, 37, 41, 44, 210, 213, 265, 266, 267, 269, 270, 271, 272, 273, 275, 277, 280**

Patrie **12, 40, 41, 42, 43, 44, 49, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 69, 71, 73, 77, 84, 88, 90, 94, 104, 105, 110, 118, 125, 133, 135, 137, 144, 147, 150, 153, 154, 155, 156, 157, 164, 165, 166, 170, 171, 173, 174, 177, 178, 180, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 221, 223, 224, 227, 232, 233, 234, 236, 237, 242, 252, 254, 259, 261, 275, 276, 277, 278, 279, 280, (anx 301, 316, 317, 337, 338, 341, 395, 404)**

Patriotisme **1, 3, 5, 10, 23, 41, 42, 43, 44, 53, 80, 135, 175, 177, 187, 213, 277, 278, 279, 280, 281**

Philhellène **264**

Sacrifice de soi **23, 41, 42, 44, 45, 55, 60, 61, 84, 86, 90, 91, 102, 103, 117, 120, 121, 123, 124, 125, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 169, 170, 171, 177, 189, 196, 198, 213, 238, 244, 259, 272, 274, 275, 276, 279, 281, (anx 299, 325, 404)**

Sang-froid **23, 41, 44, 115, 116, 140, 213, 225, 237, 238, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 261, 262, 263, 264, 275, 276, 280, (anx 286)**

Solidarité **23, 41, 42, 44, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 200, 210, 213, 234, 274, 275, 277, 279, 280**

Vaillance **48, 61, 62, 67, 76, 84, 87, 90, 91, 102, 120, 129, 141, 148, 184, 189, 202, 209, 211, (anx 284, 287, 290, 337)**

Zèle **90, 94, 97, 105, 108, 110, 111, 113, 114, 119, 120, 122, 123, 125, 126, 136, 151, 199, 200, 230, 234, 272, 276, (anx 287)**

BIBLIOGRAPHIE

TITRES EN LANGUE FRANÇAISE

……

Archives militaires allemandes, Fribourg – en – Brisgau.

Archives militaires italiennes, Rome.

Angélopoulos Constantin, *Éclairage sur la (re)naissance de la question macédonienne,* Collection « Grécité » n° 6 Université Montpellier III, Montpellier (France) : 2005, 208 p.

Angélopoulos Constantin, *État, éducation, reconstructeurs d'un passé national grec,* Presses Universitaires de la Méditerranée, Montpellier (France) : 2008, 252 p.

Boëldieu – Trévet Jeannine, *Commander dans le monde grec au Ve siècle avant notre ère,* Presses Universitaires de France – Comté, Université de France – Comté : 2007, 294 p.

Brunet de Presle Wladimir et Blanchet Alexandre, *Grèce depuis la conquête romaine jusqu'à nos jours,* Librairie de Firmin Didot, Paris : 1869, 589 p.

Causarano Pietro, *Le XXe siècle des guerres,* Éditions Ouvrières, Paris : 2004, 606 p.

Cochet François, *1ère Guerre Mondiale : Dates, Thèmes, Noms,* Levallois-Perret : Jeunes Éditions Studyrama, Limoges : 2001, 160 p.

Cousin – Despréaux Louis, *Histoire générale et particulière de la Grèce*, tome 13, Éditions Durand Neveu, Morin, Guillot, Moutard et Nyon l'aîné, Paris : 1786, 428 p.

Désiré Behr Jean François, *Recherches sur l'histoire des temps héroïques de la Grèce,* Librairie de Firmin Didot, Paris : 1856, 408 p.

Ducrey Pierre, *Guerre et Guerriers dans la Grèce antique,* Éditions Office du Livre, Fribourg(Suisse) : 1985, 320 p.

Dugué – Duchesne F., *Adresse d'un Français à toutes les Puissances de l'Europe sur la guerre des Grecs*, Éditions les Marchands de Nouveautés, Paris : 1824, 30 p.

Duruy Victor, *Histoire de la Grèce ancienne*, tome 1, Librairie de L.Hachette et Cie, Paris : 1862, 534 p.

Egger Émile, *Essai sur l'histoire de la critique chez les Grecs: Suivi de La poétique d'Aristote*, Édition A.Durand, Paris : 1849, 548 p.

Esquiros Alphonse David, *Histoire des martyrs de la liberté,* Éditions J.Bry Ainé, Paris : 1851, 240 p.

Fijnaut Cyrille, Goethals Johan et Peters Tony, *Changements de société, crime et justice pénale en Europe*, tome 1, Éditions kluwer Law International, Belgique : 1995, 277 p.

François-Georges de Sainte-Preuve, Alphonse Rabbe et Claude-Augustin-Charles Vieilh de Boisjoslin, *Biographie universelle et portative des contemporains: ou dictionnaire historique,* tome 4, Éditions F.G.Levrault, Paris : 1834, 1639 p.

Gaspard Armand, *La Guerre de dix ans : Détresse et Grandeur de la Grèce*, sans nom, Athènes : 1950, 39 p.

Goldsmith Oliver, *Histoire de la Grèce: depuis son origine jusqu'à la mort d'Alexandre*, tome 1, Éditions Hyacinthe Langlois, Paris : 1802, 401 p.

Gourgaud Gaspard, *Napoléon et la grande armée en Russie ou examen critique de l'ouvrage de M. le Comte Ph. De Ségur,* livre 1, Éditions Bossange Frères, Paris : 1825, 558 p.

Grote George, *Histoire de la Grèce: depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin de la génération contemporaine d'Alexandre le Grand,* tome 13, Librairie Internationale, Paris 1866, 355 p.

Lenormant François, *la Grèce et le roi Othon*, Éditions Poulet – Malassis, Paris : 1862, 32 p.

Lenormant François, *La révolution de Grèce : ses causes et ses conséquences*, librairie – Éduteur Douniol Charles, Paris 1862, 46 p.

Lormier Dominique, *La guerre Italo-Grecque 1940-1941*, Éditions Calmann-Lévy, France : octobre 2008, 224 p.

Marcantonatos G.Leon, *À Athènes pendant la Guerre (octobre 1940 – avril 1941)*, Institute for Balkan Studies 165, Thessaloniki 1976, 234 p.

Miller Emmanuel et Aubenas Adolphe Joseph, *Revue de bibliographie analytique: ou Compte rendu des ouvrages scientifiques et de haute littérature*, tome 2, Imprimerie de Dondey-Dupré, Paris 1841, 1184 p.

Mossé Claude, *Dictionnaire de la civilisation grecque,* Éditions Complexe, Bruxelles : 1998, 527 p.

Moulin-Bourret Annie, *Guerre et industrie: Clermont-Ferrand, 1912-1922 : la Victoire du Pneu,* tome 1, Publications de l'Institut d'Études du Massif Central (Clermont II) : 1997, 769 p.

Rapport du préfet du Puy-de-Dôme. 5 août 1914.

Rebuffat François, *Guerre et Société dans le monde grec (490-322av. J.-C.),* Éditions Bertrand Thévenot, Liège (Belgique) : 2000, 205 p.

Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale et des conflits contemporains, Fondation pour les études de défense nationale, Institut d'histoire des conflits contemporains, fascicules 133-136, Presses Universitaires de France : 1984, 42 p.

Société de Gens de Lettres, *Biographie des faux prophètes vivants*, tome 1, Éditions Domère, Paris : 1821, 338 p.

Svoronos Nicolas, *L'histoire de la Grèce moderne*, presses universitaires de France, Paris : 1953, 124 p.

Terrade Marc, *Le drame de l'hellénisme Ion Dragoumis (1878-1920) et la question nationale eh Grèce au debut du XXe siècle,* Éditions l'Harmattan, Paris : 2005, 408 p.

Thirlwall Connop et Adolphe Joanne, *Histoire des origines de la Grèce ancienne,* Éditions Paulin et le Chevalier, Paris : 1832, 588 p.

Thucydide, *Histoire de la Guerre du Péloponnèse,* traduction nouvelle par Charles Zevort, livre 2ème XLIII, Libraire - Éditeur Charpentier, Paris 1852, 346 p.

Wilson Wrigley Herbert, *Les flottes de guerre au combat,* tome 1, Éditions Payot, Paris : 1929, 444 p.

Yéméniz Eugène, *La Grèce moderne: héros et poètes,* Éditions Michel Lévy Frères, Paris : 1862, 332 p.

Yourcenar Marguerite et Dimaras Constantin, *Présentation Critique de Constantin Cavafy (1863 – 1933),* Éditions Gallimard, Paris : 1958, 292 p.

TITRES EN LANGUE ANGLAISE

……

Schrader P. Helena, *Leonidas of Sparta: A Peerless Peer*, Published by Wheatmark, Arizona 85705, U.S.A.: 2011, 527 p.

TITRES EN LANGUE GRECQUE

……

Αθανασόπουλος Βαγγέλης, *Η Ιεροτελεστία της Επανάστασης*, εκδόσεις Καρδαμίτσα, Αθήνα 1986, σελίδες 194.

Αλιμπράντη Ν. Δημητρίου, *Αι ηθικαί δυνάμεις της ζωής,* έκδοσις Δευτέρα του ιδίου, Αθήναι 1949, σελίδες 84.

Αντωνακέας Νίκος, *Φως εις το σκότος της κατοχής: εθνική αντίστασις 1941-1944,* εκτύπωση του ιδίου, Αθήνα 1947, σελίδες 408.

Αργυριάδης Άλκης, *Η ευρεσιτεχνία,* εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη-Αθήνα 1974, σελίδες 141.

Βακαλόπουλος Απόστολος, *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, Β1 Τουρκοκρατία 1453-1669, οι ιστορικές βάσεις της νεοελληνικής κοινωνίας και οικονομίας,* έκδοση: χωρίς όνομα, Θεσσαλονίκη 1964, σελίδες 501.

Βακαλόπουλος Α. Κωνσταντίνος, *Νεοελληνική Ιστορία (1204-1940)*, εκδοτικός οίκος Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη 1989, σελίδες 523.

Βακαλόπουλος Κωνσταντίνος, *Ιστορία του βόρειου Ελληνισμού-Θράκη,* εκδόσεις Αφοί Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη 1991, σελίδες 533.

Βεντήρης Γεώργιος, *Η Ελλάς του 1910-1920*, Β' τόμος, εκδόσεις Πυρσός, Αθήνα : 1931, σελίδες 421.

Βερέμης Θάνος – Κολιόπουλος Γιάννης, *Ελλάς, η σύγχρονη συνέχεια από το 1821 μέχρι σήμερα,* εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 2006, σελίδες 653.

Βουρνάς Τάσος, *Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας 1940-1945*, εκδόσεις Αδελφών Τολίδη, Αθήνα 1980, σελίδες 469.

Βροντάκης Εμμανουήλ, *Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας (1908-1935)*, τυπογραφείο Τιλπέρογλου, Αθήνα 1935, σελίδες 406.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, τόμος Α, έκδοση Διευθύνσεως Ιστορίας Αεροπορίας, Αθήναι 1980, σελίδες 211.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τόμος Γ, έκδοση Διευθύνσεως Ιστορίας Αεροπορίας, Αθήνα 1990, σελίδες 306.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας,* τόμος Δ, Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων, Αθήνα 1997, σελίδες 324.

Γκίκας Σωκράτης, *Πρακτική φιλοσοφία,* εκδόσεις Σαββάλας, Αθήνα 1995, σελίδες 330.

Γληνός Δημήτρης, *Άπαντα (1898 – 1910),* τόμος Α, εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1983, σελίδες 612.

Γληνός Δημήτρης, *Άπαντα,* τόμος Β, εκδόσεις *Θεμέλιο*, Αθήνα 1983, σελίδες 591.

Γληνός Δημήτριος, *Η Τριλογία του πολέμου*, αρχική έκδοση 1945, εκδόσεις Παπαζήση, επανέκδοση Αθήνα 2004, σελίδες 207.

Γληνός Δημήτρης, *Τι είναι και τι θέλει το εθνικό απελευθερωτικό μέτωπο,* εκδόσεις Ρήγας, Αθήνα 1944, σελίδες 63.

Γκράτσι Εμμανουέλε, μετάφραση Χρυσώ Γκίκα, *Η αρχή του τέλους (η επιχείρηση κατά της Ελλάδας),* εκδόσεις Εστία, Αθήνα 1980, σελίδες 305.

Γρηγοριάδης Σόλωνας, *Ιστορία της Σύγχρονης Ελλάδας 1941-1974*, τόμος Α, εκδόσεις Κ.Καπόπουλος, Αθήνα 1973, σελίδες 411.

Δρανδάκης Παύλος, *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος 3, εκδόσεις Φοίνιξ, Αθήναι 1926, σελίδες 952.

Δρανδάκης Παύλος, *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος 6, εκδόσεις Φοίνιξ, Αθήναι 1926, σελίδες 238.

Δρανδάκης Παύλος, *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος 12, εκδόσεις Φοίνιξ, Αθήναι 1926, σελίδες 959.

Δρανδάκης Παύλος, *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος 24, εκδόσεις Φοίνιξ, Αθήναι 1926, σελίδες 952.

Ε.Φ., *Δοκίμιον περί Πατριωτισμού,* έκδοση Ε.Φ., 1817, μετατυπωθέν υπό Πατρικίου Π., Αθήναι 1847, σελίδες 49.

Ζώρας Γεώργιος, *Κάλβου: ωδαί μετά της πρώτης γαλλικής μεταφράσεως υπό St.Julien και Pauthier de Censay,* σπουδαστήριον Βυζαντινής και Νεοελληνικής Φιλολογίας του Πανεπιστημίου Αθηνών, Αθήναι 1962, σελίδες 180.

Καισάρου-Πανταζοπούλου Τριανταφυλλιά, *Ελληνική Αεροπορία – Συνοπτική Ιστορία 1908-1944,* τόμος 1, έκδοση Υπηρεσία Ιστορίας Π.Α., Αθήνα 2000, σελίδες 160.

Κακριδής Ι.Θ., Λαμπρίδη Έλλη, *Θουκυδίδου Ιστορίαι,* βιβλίο Α και Β, εκδόσεις Γκοβόστης, Αθήνα 1962, σελίδες 370.

Κάλβος Ανδρέας, *Άπαντα(Λύρα-Ωδαί),* εκδόσεις Μυλωνά Σπύρου, Αθήναι 1962, σελίδες 200.

Καραγεώργος Στ. Βασίλειος, *Ο Αδαμάντιος Κοραής και η Ευρώπη,* Ιστορικές εκδόσεις Στέφανος Βασιλόπουλος, Αθήνα 1984, σελίδες 192.

Κατσουλάκος Θ., *Ιστορία νεότερη και σύγχρονη 1909-1945*, τόμος Α, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2000, σελίδες 311.

Κοκκίνης Σπύρος, *Ανθολογία Νεοελληνικής Ποιήσεως 1708-1971*, έκδοση στο τυπογραφείο αδελφών Γ.Ρόδη, Μαρούσι 1971, σελίδες 633.

Λογοθέτης Κωνσταντίνος, *Ιδανικά και Παιδεία,* Βιβλιοθήκη Εθνικού Εκπαιδευτικού Συνδέσμου, Εν Αθήναις 1949, σελίδες 40.

Λογοθέτης Κωνσταντίνος, *Τα Αιώνια Ιδεώδη,* εκδόσεις Ιωάννης Κολλάρος και Σία, Αθήνα 1930, σελίδες 172.

Μήλιος Μ. Γιάννης, *Το συναίσθημα της ελευθερίας και της φιλοπατρίας στο δημοτικό τραγούδι και στον έμμετρο δημοτικό λόγο,* αυτοεκτύπωση, Αθήνα 2000, σελίδες 40.

Μιχαλόπουλος Η. Ανδρέας, *Η θυσία των Σουλιωτισσών στο βράχο του Ζαλόγγου,* τυπογραφείο Ε.Χουλιάρα, Αθήναι 1973, σελίδες 237.

Μπακώλας Παναγιώτης, Πολεμική έκθεση για τη δράση του 2ου Ανεξάρτητου Σμήνους Παρατηρήσεως υπό του Σμηναγού, 24/7/41, Αρχείο Υπηρεσίας Ιστορίας Π.Α.

Μπαλτίσκυ Ν., *Ο πατριωτισμός,* εκδόσεις της κεντρικής επιτροπής του Κ.Κ.Ε., Αθήνα 1945, σελίδες 27.

Μπιζάκη Βασιλική, *Μεγάλοι Έλληνες – Θεόδωρος Κολοκοτρώνης,* τόμος Γ, εκδόσεις ΣΚΑΪ βιβλίο, Αθήνα 2009, σελίδες 185.

Dakin Douglas μετάφραση Α. Ξανθόπουλος, *Η Ενοποίηση της Ελλάδας 1770-1923,* μορφωτικό ίδρυμα εθνικής τραπέζης, Αθήνα 1984, σελίδες 482.

Nussbaum C.Martha, μετάφραση Τσοτσορού Αλίκη και Μυστάκας Ελευθέριος, *Υπέρ Πατρίδος: πατριωτισμός ή κοσμοπολιτισμός,* εκδόσεις scripta, Αθήνα 1999, σελίδες 184.

Παπαθεοφιλόπουλος Ι. Κώστας, *Ανάπτυξη εθνικής συνείδησης: αναφορά στον παραδοσιακό πολιτισμό και τις αξίες του,* αυτοέκδοση, Αθήνα 1989, σελίδες 55.

Παπανούτσος Ευάγγελος, *Νεοελληνική φιλοσοφία,* εκδόσεις Αετός Α.Ε., Αθήναι 1953, σελίδες 376.

Παπανούτσος Ευάγγελος, *ο Νόμος και η Αρετή,* εκδόσεις Δωδώνη, Αθήνα 1974, σελίδες 285.

Παπανούτσος Ευάγγελος, *Πρακτική φιλοσοφία,* εκδόσεις Δωδώνη, Αθήνα 1973, σελίδες 346.

Παπαρρηγόπουλος Κωνσταντίνος, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 2, βιβλίο 3ο, διπλή έκδοση-μετάφραση και πρωτότυπο, εκδόσεις Λυμπέρη Α.Ε., Αθήνα 2010, σελίδες 442.

Παπαρρηγόπουλος Κωνσταντίνος, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους,* τόμος 14, βιβλίο 14ο, διπλή έκδοση-μετάφραση και πρωτότυπο, εκδόσεις Λυμπέρη Α.Ε., Αθήνα 2010, σελίδες 443.

Παπαρρηγόπουλος Κωνσταντίνος, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 15, βιβλίο 16ο , διπλή έκδοση-μετάφραση και πρωτότυπο, εκδόσεις Λυμπέρη Α.Ε., Αθήνα 2010, σελίδες 443.

Πάπυρος-Larousse, μετάφραση: Έλσα Βιδάλη και Γιάννα Δουράμπεη, *Τα μεγάλα γεγονότα της Παγκόσμιας Ιστορίας-Η μνήμη της Ανθρωπότητας*, εκδοτικός οργανισμός Πάπυρος, Αθήνα 1999, σελίδες 317.

Πεντζοπούλου-Βαλαλά Τερέζα, *Η 25η Μαρτίου και ο Πατριωτισμός των Ελλήνων,* έκδοση του ιδίου Θεσσαλονίκη 2005, σελίδες 20.

Ποταμιάνος Χαράλαμπος, *Vidi επιλογές,* εκδόσεις χ. ε., Αθήνα 1987, σελίδες 175.

Πρωία, Αναφορά στο δημοσίευμα εφημερίδας για μετάδοση τηλεγραφήματος του πρακτορείου Ρώυτερ στην Αθήνα, που εξαιρεί τη γενναία δράση των Ελλήνων αεροπόρων, 3/11/40.

Ρίτσος Γιάννης, *Ρωμιοσύνη,* εκδόσεις Κέδρος, Αθήνα 1974, σελίδες 28.

Rorty Richard, μετάφραση Κουρεμένος Κώστας, *Τυχαιότητα, ειρωνεία, αλληλεγγύη,* εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2002, σελίδες 335.

Σβορώνος Νίκος, μετάφραση : Ασδραχά Αικατερίνη, *Επισκόπηση της νεοελληνικής ιστορία*, έκδοση Θεμέλιο, Αθήνα 1976, σελίδες 338.

Σιμόπουλος Κυριάκος, *Πώς είδαν οι ξένοι την Ελλάδα του '21,* 5ος τόμος, εκδόσεις στάχυ, Αθήνα 1984, σελίδες 621.

Σκουλάτος Β., Δημακόπουλος Ν. και Κόνδης Σ., *Ιστορία νεότερη και σύγχρονη*, τεύχος Β, Γ' τάξη ενιαίου λυκείου, οργανισμός εκδόσεως σχολικών βιβλίων, Αθήνα 2005, σελίδες 525.

Σπυλιωτοπούλου Μαρία και Παπαστρατής Προκόπης, *Χρονολόγιο γεγονότων 1940-1944, από τα έγγραφα του βρετανικού Υπουργείου εξωτερικών foreign office 371*, τόμος Α, εκδόσεις Ακαδημία Αθηνών, Αθήνα 2002, σελίδες 560.

Σταύρου Α.Νικόλαος, μετάφραση : Θεοδωρόπουλος Σπύρος, *Συμμαχική πολιτική και στρατιωτικές επεμβάσεις: Ο πολιτικός ρόλος των Ελλήνων στρατιωτών*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1979, σελίδες 24.

Στεργίου Ανδρέας, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους,* τόμος 19, εκδόσεις Λυμπέρη, Αθήνα 2010, σελίδες 239.

Τερζάκης Άγγελος, Ελληνική Εποποιία 1940-41, εκδόσεις χ.ο., Αθήνα 1964, σελίδες 222.

Tillich Pawl, μετάφραση: Μαλιβέτσης Χρήστος, *Το θάρρος της υπάρξεως,* εκδόσεις Δωδώνη, Αθήνα 1976, σελίδες 302.

Τσουρέας Ευστράτιος, *Θέματα σύγχρονου προβληματισμού δοκίμια,* τόμος Α, εκδόσεις Παπαδήμα, Αθήνα 1989, σελίδες 438.

Φραγκουδάκη Άννα, *Τι είναι η πατρίδα μας;,* έκδοση Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1997, σελίδες 539.

Χατζηιωσήφ Χρήστος και Παπαστρατής Προκόπης, *Ιστορία της Ελλάδας του 20ου αιώνα - Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, Κατοχή - Αντίσταση 1940-45,* Γ΄ τόμος, εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2007, σελίδες 368.

Ψυρούκης Νίκος, *Ιστορία της Σύγχρονης Ελλάδας 1940-1967*, τόμος 1ος, εκδόσεις Επικαιρότητα, Τρίτη έκδοση, Αθήνα 1976, σελίδες 469.

Titre –Résumé en français –Mots clés

Titre

Le patriotisme des pilotes grecs pendant la Première et la Deuxième Guerre Mondiale : idéal suprême, source des hautes qualités et valeurs morales nécessaires pour défendre leur pays

à travers des sources d'archives de l'aviation de guerre grecque.

Résumé

Enseigner l'histoire militaire à l'école de l'air d'Athènes nous a donné la possibilité d'avoir accès aux archives de l'aviation, dans lesquelles nous avons souvent puisé afin d'en extraire des données historiques. Les documents primaires, donc authentiques, ont à la fois donné une image assez complète et plutôt captivante de l'action héroïque des aviateurs pendant les deux Guerres Mondiales.

Des valeurs nationales, sources d'inspiration patriotique telles que l'héroïsme, le courage, le sacrifice de soi, l'abnégation, la solidarité, l'esprit scrupuleux et la fierté nationale, associées à des qualités d'efficacité, armes de la puissance patriotique, comme la compétence, le sang-froid et l'ingéniosité, pourraient-elles fournir, dans un cadre historique, militaire et dramatique marqué par la guerre, des témoignages directs de patriotisme?

Fondée sur une méthode *« sémantique »*, nous avons recherché dans les sources primaires des éléments significatifs, considérés indispensables à la représentation de ce qui motivait vraiment ces officiers.

Dans tous les cas, le résultat est que les valeurs nationales et les qualités d'efficacité, dont disposaient les aviateurs grecs durant les deux guerres, indépendamment de l'organisation de l'évolution de la nouvelle arme et des conditions, ont fourni des exemples directs de patriotisme.

Après une recherche approfondie dans les archives de l'armée de l'air grecque, nous avons constaté l'existence d'un grand nombre de documents historiques sur la Catastrophe d'Asie Mineure, que nous pourrions étudier et analyser dans une future recherche.

Mots clés

Abnégation, Audace, Compétence, Conscience, Courage, Esprit scrupuleux, Fierté nationale, Héroïsme, Indépendance, Ingéniosité, Patrie, Patriotisme, Sacrifice de soi, Sang-froid, Solidarité, Vaillance, Zèle.

Title – Summary in English –Key words

Title

The patriotism of the Greek pilots during the First and Second World War: the highest ideal as a source of high qualities and moral values necessary for them to defend their country

through archival sources of the aviation of the Greek war.

Summary

Teaching military history at the Greek School of Air Force in Athens gave us the opportunity to have access to the archives of aviation, in which we had often refered to in order to extract historical data. Primary documents, so authentic, have provided a fairly complete but also a quite captivating image of the heroic action of aviators during the two World Wars.

Could national values, sources of patriotic inspiration such as heroism, courage, self-sacrifice, selflessness, solidarity, scrupulousness and national pride associated with qualities of efficiency, means of patriotic power, such as competence, composure and ingenuity, provide, within a military and dramatic historical context, marked by war, direct evidence of patriotism?

Based on a "semantic" method we searched in the primary sources for those significant elements which were considered essential to the representation of what really motivated these officers.

In all cases, the result is that both the national values as well as the qualities of efficiency, available to the Greek aviators during the two world wars, regardless of the organization of the evolution of the new army forces and conditions, provided direct examples of patriotism.

After extensive research in the archives of the Greek Air Force, a large number of historical documents on the Asia Minor Catastrophe was found which could be studied and analyzed in future research.

Key words

Abnegation, Audaciousness, Competence, Awareness, Courage, Scrupulous spirit, National Pride, Heroism, Independence, Ingenuity, Homeland, Patriotism, Self-Sacrifice, Composure, Solidarity, Honor, Zeal.

Table des matières

INTRODUCTION **4**

PREMIÈRE PARTIE : Des valeurs nationales sources d'inspiration patriotique : héroïsme, courage, sacrifice de soi, abnégation, solidarité, esprit scrupuleux, fierté nationale. **42**

Chapitre 1. Héroïsme : La liberté ou la mort **45**
Héroïsme qui conduit à la mort
Héroïsme par des actes valeureux
Héroïsme par reconnaissance

Chapitre 2. Courage : des opérations réussies **97**
Courage dans le champ de bataille
Courage par reconnaissance
Courage inspiré aux proches

Chapitre 3. Sacrifice de soi : réussite des opérations ou issue fatale **130**
Sacrifice de soi par des actes valeureux
Sacrifice de soi qui conduit à la mort

Chapitre 4. Abnégation : se sacrifier pendant les missions ou l'exprimer hors de celles-ci **157**
Abnégation qui conduit au sacrifice de soi
Abnégation hors mission

Chapitre 5. Solidarité : devoir national ou social **178**
Solidarité Nationale
Solidarité Sociale

Chapitre 6. Esprit consciencieux : devoir ou façon de vivre **188**
Esprit scrupuleux dans le combat
Esprit scrupuleux hors mission

Chapitre 7. Fierté nationale : devoir national ou personnel **201**
Fierté Nationale lors des missions
Fierté Nationale éprouvée par les pilotes

DEUXIÈME PARTIE : Qualités d'efficacité, armes de puissance patriotique : compétence, sang-froid, ingéniosité. **213**

Chapitre 1. Compétence: dextérité physique ou technique (formation technique) **214**
Compétence physique
Compétence technique

Chapitre 2. Sang – froid : habileté physique lors des missions ou au sol **237**
Sang – froid durant les missions

Sang – froid au sol

Chapitre 3. Ingéniosité : dextérité technique ou innée **265**
Ingéniosité technique
Ingéniosité innée

DIAGRAMME : Fréquence des valeurs patriotiques des pilotes **274**

Fréquence de la valeur Patriotique des pilotes, essentielles de la thèse : héroïsme, courage, sacrifice de soi abnégation solidarité esprit scrupuleux, fierté nationale, compétence, sang-froid, ingéniosité.
275

CONCLUSION **279**

ANNEXES **282**

a)SOURCES **283**

b) Traduction des extraits bibliographiques cités **412**

c) PHOTOS **413**

d.1) Index des tableaux **418**

d.2) Index des lieux **419**

d.3) Index des noms propres **429**

d.4) Index thématique **439**

e) BIBLIOGRAPHIE **441**

f) Titre –Résumé en français –Mots clés **453**

g) Title – Summary in English –Key words **455**

TABLE DES MATIÈRES **457**