

ΟΙ ΚΑΤΑΡΡΙΨΕΙΣ, ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΟΙ ΚΑΙ Ο Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Του Σημαιοφόρου (ΠΤ - Τ/ΠΒ) Ν. Χριστοφίλη ΠΝ

<<...Ο ωραιότερος των χθεσινών θριάμβων των ηρωικών πτερών μας εσημειώθει από ομάδα τεσσάρων αεροπλάνων, ήτις εμπλακείσα εις αγώνα μετά 12 εχθρικών αεροπλάνων κατέρριψε 5 εξ αυτών. ...>>

Ν. Καπιτσόγλου, Πολεμικός Ανταποκριτής, 9/2/41.
(Εφημερίδα 'Η ΒΡΑΔΥΝΗ' Δευτέρα 10 Φεβρουαρίου 1941)

Μελετώντας την διεθνή Αεροπορική Ιστορία, συναντάμε συχνά τους όρους: 'άσσος' και 'κατάρριψη', λέξεις που σχετίζονται με ονόματα αεροπόρων που διακρίθηκαν στην εναέρια μάχη. Οι περισσότεροι από αυτούς έδρασαν κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, τη μεγαλύτερη σύρραξη, σε αριθμούς και σφοδρότητα, που πραγματοποιήθηκε από την γένεση του Αεροπορικού Όπλου.

Για τις αεροπορικές επιχειρήσεις των μεγάλων κρατών, την περίοδο αυτή, πολλά έχουν γραφεί. Χώρες όπως, η Γερμανία, η Μεγάλη Βρετανία, οι Η.Π.Α. κ.α., πολέμησαν περισσότερο χρόνο και με μεγαλύτερους αριθμούς αεροσκαφών απ' ό τι η χώρα μας. Φυσικό επακόλουθο είναι να επιδεικνύουν περισσότερες επιτυχίες και διασημότερους χειριστές. Η Ελλάδα μπορεί να ήταν (και είναι) μια μικρή χώρα που διέθετε περιορισμένη αεροπορική δύναμη, προκάλεσε όμως δυσανάλογα για το μεγεθός της πλήγματα στον αντίπαλο.

Τα Ελληνικά Φτερά, στα τέλη Οκτωβρίου και στις αρχές Νοεμβρίου του 1940, προέβαλαν δραματική άμυνα στην Ιταλική πολεμική μηχανή. Τους επόμενους μήνες μετέτρεψαν τον πόλεμο σε επιθετικό, αλλά τελικά τον Απρίλιο του 1941 επήλθε η κάμψη, όταν οι αήττητες Γερμανικές Δυνάμεις κατέλαβαν ολόκληρη την Βαλκανική χερσόνησο. Από τον Οκτώβριο του 1940 έως τον Απρίλιο του 1941, η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία¹ εμφανίζεται να έχει τις περισσότερες εμπλοκές σε εναέρια μάχη στην Ιστορία της. Ο αγώνας των ελλήνων αεροπόρων μπορεί να συνεχίστηκε στη Μέση Ανατολή, όμως τα είδη των αποστολών που ανέλαβαν, κάτω από τη διοίκηση της R.A.F.², δεν επέτρεψαν την εκτεταμένη αναμιξή τους σε αερομαχίες.

Στο σημείο αυτό είναι απαραίτητο να εξεταστούν οι όροι που προαναφέρθηκαν και να δοθούν ορισμένες διευκρινίσεις. Με τον τρόπο αυτό ο αναγνώστης θα κατανοήσει καλύτερα την σύγκριση των στοιχείων που θα παρατεθούν, προερχόμενα από διαφορετικές πηγές, και θα εξάγει τα δικά του συμπεράσματα σχετικά με τις επιτυχίες της Ελληνικής Αεροπορίας και την ύπαρξη ή όχι διακεκριμένων αεροπόρων ('Άσσων') στις τάξεις της, κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

ΟΙ ΑΣΣΟΙ

Η λέξη 'άσσος' έχει την σημασία του αριθμού 'ένα', της μονάδας, του πρώτου. Χρησιμοποιείτε στα παιγνιόχαρτα ή τα ζάρια αλλά και για να χαρακτηρίσει εκείνον που πρωτεύει σε κάτι, συνήθως αεροπόρο ή οδηγό αγώνων.

Ο όρος 'Άσσος' αποδόθηκε, ως χαρακτηρισμός, για πρώτη φορά σε αεροπόρους κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όπου έγινε η αρχή για την επέκταση της πολεμικής αντιπαράθεσης στον εναέριο χώρο. Στην διάρκεια εκείνου του πολέμου, οι αντίπαλοι αντελήφθησαν την αξία του αεροπλάνου ως τακτικού και στρατηγικού όπλου.

¹ Τότε Ε.Β.Α. (Ελληνική Βασιλική Αεροπορία), Φ.Ε.Κ.: Α597/1935 από 16 Νοεμ. 1935.

² Royal Air Force (Βασιλική Αεροπορία της Μ. Βρετανίας).

Διαφάνηκε επίσης, η σημασία της αεροπορικής υπεροχής έναντι του αντιπάλου ώστε να αντιμετωπιστεί αυτός αποτελεσματικά.

Οι αντιμαχόμενοι εφάρμοσαν διάφορες μεθόδους για την καταστολή της εχθρικής εναέριας παρατήρησης και την αποτροπή των βομβαρδισμών. Τίποτα όμως δεν αποδείχθηκε ποιο αποτελεσματικό από την τοποθέτηση πολυβόλων στα αεροπλάνα, ενέργεια που οδήγησε στην δημιουργία των καταδιωκτικών.

Κάποιοι διώκτες (χειριστές καταδιωκτικών), που κατάφεραν να καταρρίψουν (να νικήσουν σε εναέρια μάχη) πολλαπλάσια αεροπλάνα, προωθήθηκαν στο κοινό σαν ήρωες. Αυτό το επέβαλαν λόγοι προπαγάνδας και πολιτικής των αντιμαχόμενων κρατών, που με αυτόν τον τρόπο βρήκαν την ευκαιρία να διατηρήσουν υψηλά το λαϊκό αίσθημα, την στιγμή που ο πόλεμος στην ξηρά είχε τελματωθεί στα χαρακώματα του Δυτικού Μετώπου.

Οι προσωπικές επιδιώξεις του κάθε χειριστή, προερχόμενες είτε από τα ευγενή κίνητρα της πίστης του στον αγώνα, είτε τις φιλοδοξίες και την αυτοπροβολή, οδήγησαν στον ανταγωνισμό. Αεροπόροι αντίπαλων στρατοπέδων αλλά και μεταξύ της ίδιας εθνικότητας ή των σύμμαχων τους, ανταγωνίσθηκαν για την κατάρριψη, όσο το δυνατόν, μεγαλύτερου αριθμού εχθρικών αεροσκαφών. Η δημοσιοποίηση, για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, των προσθετικά μεταβαλλόμενων επιτυχιών δημιούργησε θαυμαστές αλλά και οπαδούς των ανδρών αυτών.

Ο πρώτος αεροπόρος των συμμάχων, που του αποδόθηκε ο τίτλος του Άσσου (στην Αγγλική γλώσσα 'Ace'), ήταν ο Γάλλος Roland Garros, ο οποίος έως την αιχμαλωσία του είχε 5 'νικες' (στην πραγματικότητα είχε καταστρέψει μόνο 3 αντιπάλους του, αλλά είχε διεκδικήσει 5.). Ο αριθμός αυτός των 5 επιτυχιών έγινε το κριτήριο για την απόκτηση του τίτλου. Από την άλλη πλευρά οι Γερμανοί χρησιμοποιούσαν τη λέξη 'Kanone'³ για τον τίτλο και είχαν ορίσει τον αριθμό των 10 νικών για την απόκτηση του.

Η λήξη του πολέμου βρήκε στις κορυφαίες θέσεις των άσσων, για την Γερμανία τον Manfred von Richthofen ('Κόκκινο Βαρόνο') με 80 καταρρίψεις, για την Γαλλία τον Rene P. Fonck με 75 καταρρίψεις και για την Μεγάλη Βρετανία τον Edward Corringham Mannock με 61 καταρρίψεις.

Ένας καινούριος ανταγωνισμός ξεκίνησε, ανάμεσα στους διώκτες, με την έναρξη του Β' Παγκόσμιου πολέμου. Όμως πάρα πολλά πράγματα είχαν αλλάξει σε σχέση με τον προηγούμενο Μεγάλο Πόλεμο. Τα αεροσκάφη είχαν καλύτερο οπλισμό και επιδόσεις, η τακτική εναέριας μάχης ήταν διαφορετική και η προπαγάνδα είχε βελτιώσει τις οδούς επικοινωνίας προς μάχιμους και αμάχους.

Σε αυτόν τον πόλεμο η Γερμανία κατέλαβε και πάλι, αναμφισβήτητα, τις πρώτες θέσεις στους άσσους αλλά και στο σύνολο των καταρρίψεων που είχε ο κάθε ένας από αυτούς. Κυριότερος λόγος ήταν ότι οι Γερμανοί χειριστές σπάνια μετατίθονταν στα μετόπισθεν, αντίθετα με την πολιτική των συμμάχων που ήθελε την απομάκρυνση των χειριστών από την πρώτη γραμμή μετά την συμπλήρωση ορισμένου αριθμού αποστολών. Σε κάποιους όμως διακεκριμένους Γερμανούς άσσους απαγορεύτηκε, από κάποια στιγμή και μετά, η αναμιξή τους σε πολεμικές πτήσεις γιατί η πιθανή απώλεια τους θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στο ηθικό.

Το πέρας του Β' Παγκόσμιου Πολέμου βρήκε στην πρώτη θέση των Γερμανών άσσων τον Erich Hartmann με 352 καταρρίψεις. Πρώτος από πλευράς Βρετανικής Κοινοπολιτείας ήταν ο Marmaduke Thomas St. John Pattle με 51 καταρρίψεις, από τις Ηνωμένες Πολιτείες ο Richard I. Bong με 40 και από την Σοβιετική Ένωση ο Ivan N. Kozedub με 62.

³ Στη Γερμανική γλώσσα η λέξη 'κανόνι'.

Από την εποχή εκείνη έως τις μέρες μας, πραγματοποιήθηκαν και άλλες πολεμικές συγκρούσεις. Τίποτα όμως δεν έχει αλλάξει την παράδοση, που θέλει την αναγνώριση αυτών που διακρίνονται στον εναέριο πόλεμο. Αν και στις περισσότερες συγκρούσεις σήμερα δεν υπάρχουν οι δυνατότητες της δημιουργίας άσσων (χειριστών με 5 ή περισσότερες επιβεβαιωμένες νίκες), εντούτοις η κατάρριψη ενός εχθρικού αεροσκάφους είναι γεγονός που λαμβάνει μεγάλη δημοσιότητα.

Στην διάρκεια του Β΄ Π.Π. οι Έλληνες αεροπόροι κατάφεραν αρκετές νίκες ενάντια σε εχθρικά αεροπλάνα. Κάποιοι απ' αυτούς, είτε γιατί ήταν καλύτεροι είτε λόγω συγκυριών, είχαν περισσότερες επιτυχίες από άλλους. Εμφανίζετε όμως το ερώτημα: Υπήρχε Έλληνας άσσος;

ΟΙ ΚΑΤΑΡΡΙΨΕΙΣ

Με τον όρο **‘κατάρριψη’** εννοούμε γενικά, την ήττα που υπέστη ένα αεροπλάνο σε εναέρια μάχη και κατά συνέπεια αυτή προσμετράτε σαν νίκη - επιτυχία εκείνου που την προκάλεσε.

Η Πολεμική Αεροπορία κάθε χώρας αντιλαμβάνεται διαφορετικά την παραπάνω ενέργεια και έχει διαφορετικά κριτήρια για την επιβεβαιωσή της. Όταν δηλαδή η Αεροπορία (ή άλλη Αρχή) ενός κράτους δηλώσει ότι **‘κατέρριψε’** ένα αεροσκάφος ή απέδωσε σε αεροπόρο της την **‘κατάρριψη’** του, αυτό δεν συνεπάγεται ότι και μια άλλη Αεροπορία (όχι απαραίτητα εχθρική προς την πρώτη) αποδέχεται σαν κατάρριψη ένα ανάλογο συμβάν που έγινε με τον ίδιο τρόπο και κάτω από τις ίδιες συνθήκες.

Οι Αεροπορίες διαφόρων χωρών έχουν κατά καιρούς αποδώσει τον όρο **‘κατάρριψη’**, σε αεροσκάφη που εξ’ αιτίας πολεμικής ενέργειας, προερχόμενης από το έδαφος (αντιαεροπορικά πυρά) ή τον αέρα (αεροσκάφος) :

- α) Καταστράφηκαν στον αέρα.
- β) Εγκαταλείφθηκαν από το πλήρωμα τους στον αέρα.
- γ) Απομακρύνθηκαν από την περιοχή της αερομαχίας, πετώντας σε κατάσταση **‘εκτός ελέγχου’** από τον χειριστή τους.
- δ) Έγιναν ορατές σ’ αυτά φλόγες ή καπνός.
- ε) Καταστράφηκαν από πτώση στο έδαφος, στο σημείο της μάχης ή αργότερα κατά την απομακρυσή τους.
- στ) Εκτέλεσαν αναγκαστική προσγείωση στο σημείο της μάχης ή αργότερα κατά την απομακρυσή τους.
- ζ) Εξαναγκάστηκαν σε προσγείωση η οποία οδήγησε στην καταστροφή ή την αιχμαλωσία τους.
- η) Καταστράφηκαν στο έδαφος από τα πυρά εχθρικών αεροσκαφών.

Ο αεροπόρος (συνήθως χειριστής καταδιωκτικού) **‘διεκδικεί’** μια κατάρριψη όταν, εκτελέσει εναντίον εχθρικού αεροσκάφους κάποια πολεμική ενέργεια (συνήθως προσβολή με τον οπλισμό του), που κατά τη γνώμη του (ή κατά τις μαρτυρίες) ήταν επιτυχής . Ακολουθώντας, αν πληρούνται τα κριτήρια που θέτει η υπηρεσία του για την αποδοχή της κατάρριψης και τα αποδεικτικά στοιχεία (ή ενδείξεις) είναι αρκετά, τότε αυτή **‘πιστοποιείται’** και θεωρείτε **‘επιβεβαιωμένη’**. Στην αντίθετη περίπτωση αυτή χαρακτηρίζετε **‘ανεπιβεβαίωτη’** ή **‘πιθανή’**.

Οι Αεροπορίες διαφόρων κρατών, όχι μόνο δεν έχουν τους ίδιους κανόνες για να χαρακτηρίζουν την **‘κατάρριψη’**, αλλά και τους κανόνες αυτούς τους έχουν κατά περιόδους αλλάξει ή τροποποιήσει.

Στον **Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο**, οι περισσότερες Αεροπορίες επέτρεπαν να προσμετρούνται ως καταρρίψεις οι **‘πιθανές’** νίκες και οι καταστροφές αερόστατων

παρατήρησης καθώς και οι επιτυχίες των πολυβολητών / παρατηρητών, στην περίπτωση πολυθέσιων αεροπλάνων. Κάποιες επίσης προσμετρούσαν ως ολόκληρη κατάρριψη, στο ενεργητικό κάποιου χειριστή, την συμμετοχή του σε επιτυχημένη κατάρριψη αεροσκάφους στην οποία έλαβαν μέρος και άλλοι αεροπόροι.

Την ίδια περίοδο η **Βρετανία**, με το Βασιλικό Ιπτάμενο Σώμα (R.F.C.), αποδέχονταν σαν κατάρριψη και την περίπτωση που το εχθρικό αεροσκάφος έπεφτε από τον ουρανό σε κατάσταση 'εκτός ελέγχου', δηλαδή φαινόταν ότι ο χειριστής του δεν είχε τον έλεγχο.

Η **Γαλλική Αεροπορία** ήταν η πρώτη που έδωσε σε αεροπόρο της τον τίτλο του Άσσου, δεν είχε όμως σταθερούς κανόνες για την πίστωση των νικών στους χειριστές. Στον μηχανισμό της υπηρεσιακής επιβεβαίωσης των επιτυχιών, μπορούσε να επεμβαίνει ο εκάστοτε Διοικητής Μονάδας και να θέτει τα δικά του κριτήρια. Χαρακτηριστικό είναι το αυστηρότατο σύστημα που εφάρμοξε ο Διοικητής της 12^{ης} Σμηναρχίας, το οποίο αδικούσε κατάφορα τους χειριστές της σε σύγκριση με τις άλλες μονάδες. Σύμφωνα με αυτό για κάθε κατάρριψη απαιτούνταν οι μαρτυρίες τριών ανεξαρτήτων παρατηρητών. Από τους οποίους οι δυο, κατά προτίμηση, έπρεπε να είναι επίγειοι. Ο Διοικητής σπάνια αποδεχόταν τις 'μοιρασμένες καταρρίψεις', αυτές δηλαδή που επιτυγχάνονταν με την συνεργασία 2 ή περισσότερων χειριστών. Στην περίπτωση που το εχθρικό αεροπλάνο έπεφτε σε Γερμανικό έδαφος απαιτούσε από τον χειριστή που το 'διεκδικούσε' να αναφέρει τον ακριβή τύπο του, την ώρα κατάρριψης, τον τρόπο με τον οποίο έπεσε καθώς και τις μαρτυρίες τριών παρατηρητών οι οποίοι έπρεπε να ανήκουν σε διαφορετικές Μοίρες. Στην περίπτωση που το αεροσκάφος πραγματοποιούσε αναγκαστική προσγείωση σε εχθρικό έδαφος, αυτό δεν λογιζόταν ως κατάρριψη. Αντίθετα στην **Βρετανική, Αμερικανική και Γερμανική Αεροπορία**, η αναγκαστική προσγείωση αντίπαλου αεροπλάνου, εξ αιτίας αερομαχίας, λογιζόταν πάντα ως κατάρριψη.

Ο πυρετός του ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπόρων, ανεξαρτήτου εθνικότητας, για την απόκτηση μιας καλύτερης θέσης στον πίνακα των επιβεβαιωμένων νικών, τους οδηγούσε ακόμα και σε παράτολμες ενέργειες προκειμένου να αποδείξουν ότι πράγματι έριξαν εχθρικό αεροσκάφος. Ενέργειες όπως αυτή του Γερμανού Werner Voss, που τον Μάρτιο του 1917 για να επιβεβαιώσει την κατάρριψη ενός Βρετανικού αεροπλάνου στην ουδέτερη ζώνη του Μετώπου, προσγειώθηκε δίπλα του και το πυρπόλησε, αφού πρώτα του αφαίρεσε το πολυβόλο, το οποίο και πήρε μαζί του σαν αποδεικτικό στοιχείο.

Στον **Β' Παγκόσμιο Πόλεμο**, η **Αμερικανική Πολεμική Αεροπορία** που μάχονταν στην Ευρώπη, για να εξυψώσει ίσως το φρόνιμα των αεροπόρων, επέτρεψε να προσμετρούνται ως καταρρίψεις οι καταστροφές εχθρικών αεροσκαφών στο έδαφος. Παράλληλα οι περισσότερες Αεροπορίες των Σύμμαχων καθιέρωσαν κλασματικές πιστώσεις επιτυχιών, με το μισό (1/2), ένα τρίτο (1/3), ένα τέταρτο (1/4) και μερικές φορές με μικρότερα κλάσματα, βασισμένα στον αριθμό των αεροσκαφών που έλαβαν μέρος στην κατάρριψη του εχθρικού. Απονέμοντας όμως νίκες με αυτόν τον τρόπο, μπορεί τεχνικά να αποκτήθηκε από κάποιον ο τίτλος του Άσσου χωρίς να πραγματικά να είχε καταρρίψει κάποιον αντίπαλο μόνος του.

Την ίδια περίοδο η **Γαλλική Αεροπορία** (Armee de l' Air), έδινε στους πιλότους της πιστοποίηση, για 'προσωπικές καταρρίψεις', για καταρρίψεις που πραγματοποίησαν μαζί με άλλους, για διεκδικήσεις μιας ανεπιβεβαίωτης επιτυχίας και για καταστροφές εχθρικών αεροσκαφών στο έδαφος.

Η **Βρετανική Αεροπορία** (R.A.F.), από τη μεριά της, δεν προσμετρούσε τις πιθανές καταρρίψεις και τις καταστροφές των εχθρικών αεροπλάνων στο έδαφος, στο σύνολο των επιβεβαιωμένων νικών. Αυτές όπως και οι μοιρασμένες καταρρίψεις

καταγράφονταν, στα επίσημα αρχεία της Υπηρεσίας, τις περισσότερες φορές με απόδειξη τις εικόνες των φωτοπολυβόλων⁴. Το τελευταίο δεν ίσχυε στο σύστημα επιτυχιών της **Γερμανικής Αεροπορίας** (Luftwaffe), η οποία χρέωνε τις καταρρίψεις με την μαρτυρία και ενός άλλου χειριστή που συμμετείχε στην αερομαχία.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφερθούν δυο ακόμα συστήματα καταγραφής επιτυχιών: Η **Φιλανδική Αεροπορία** για την επιβεβαίωση των επιτυχιών, ζητούσε την μαρτυρία ενός δεύτερου πιλότου ή τα συντρίμια του αεροσκάφους, ενώ κάμερες πολυβόλων δεν υπήρχαν. Η **Ρουμανική Αεροπορία**, από τις αρχές του 1944, εφάρμοζε ένα παράξενο σύστημα καταγραφής καταρρίψεων. Ενώ έως τότε κάθε εχθρικό αεροπλάνο που καταρρίπτονταν χρεωνόταν σαν μια νίκη, ανεξάρτητα με τον τύπο του, από τότε και μετά εφαρμόστηκε ένα σύστημα 'βαθμών-νικών'. Στον αεροπόρο απονέμονταν 3 βαθμοί-νίκες στην περίπτωση κατάρριψης τετρακινητήριου ή εξακινητήριου αεροσκάφους, 2 βαθμοί-νίκες για δικινητήριο-τρικινητήριο και ένας για μονοκινητήριο.

Οι παράγοντες που επιδρούν στην ακριβή καταγραφή των καταρρίψεων, ως σύνολο επιτυχιών μιας Αεροπορίας αλλά και κάθε αεροπόρου ξεχωριστά, είναι πολλοί. Ο διαχωρισμός τους όμως δεν είναι εύκολος αφού πολύ συχνά αυτοί περιπλέκονται μεταξύ τους.

Το εάν ένα αεροσκάφος θεωρείται καταρριφθέν από άλλο ενδέχεται να αλλάζει, ανάλογα με το **ποια πλευρά των αντιπάλων διεξάγει τον απολογισμό**, αν δηλαδή αυτή ήταν που προκάλεσε την απώλεια ή ήταν αυτή που την υπέστη.

Οι **διαφορετικές πηγές πληροφοριών** ή τα **διαφορετικά κριτήρια** που έχουν τεθεί για την πιστοποίηση των καταρρίψεων, μπορεί να δίνουν ποικίλα αποτελέσματα. Οι πηγές πληροφοριών μπορεί να διαφέρουν, είτε η διερεύνηση για την επιβεβαίωση γίνεται κατά τη διάρκεια του πολέμου, είτε πολύ αργότερα, ανάλογα με τα πρόσωπα και τις υπηρεσίες που κλήθηκαν να καταθέσουν την μαρτυρία τους. Βέβαια το πρόβλημα γίνεται πιο σύνθετο όταν λαμβάνονται υπόψη πληροφορίες από το εχθρικό στρατόπεδο, αφού **σπάνια τα στοιχεία των αντιπάλων συμφωνούν** (ακόμα και πολλά χρόνια μετά το πέρας των εχθροπραξιών).

Ο **χρόνος διεξαγωγής του απολογισμού** διαμορφώνει και το αποτέλεσμα. Τα κριτήρια για την πιστοποίηση μιας κατάρριψης στην διάρκεια του πολέμου, δεν είναι απαραίτητως αποδεκτά μετά από αυτόν ή πολλά χρόνια αργότερα.

Το **είδος της εναέριος μάχης** είναι τέτοιο που δεν επιτρέπει, με πλήρη βεβαιότητα, την καταμέτρηση των απωλειών του εχθρού αμέσως. Στατιστικά⁵, μετά την εμπλοκή δυο αντίπαλων Αεροποριών, το ποσοστό των αεροσκαφών που υπέστησαν ολική καταστροφή κυμαίνεται μεταξύ του 1/5 και του 1/6 του συνόλου των απωλειών. Όμως εκτός από τα αεροσκάφη που καταπέφτουν στην περιοχή της αερομαχίας, υπάρχει και ένα ποσοστό 3 έως 5 φορές μεγαλύτερο που πέφτουν, εγκαταλείπονται ή προσγειώνονται αναγκαστικά, κατά τη διάρκεια της επιστροφής στη βάση τους ή φτάνουν εκεί με σοβαρές ζημιές.

Το **έδαφος**, φίλιο ή εχθρικό, στο οποίο κατέπεσε το αεροσκάφος δημιουργεί ερωτήματα για την αντικειμενική αποδοχή ή όχι της κατάρριψης. Ο τόπος στον οποίο το αεροπλάνο καταστράφηκε ή εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση, μπορεί να είναι στο σημείο που διεξήχθη η αερομαχία ή σε χώρο που βρέθηκε αυτό κατά την προσπάθεια επιστροφής του. Αν το αεροπλάνο καταστραφεί ολοσχερώς σε φίλιο ή

⁴ Κινηματογραφικές μηχανές λήψης που ενεργοποιούνται με την έναρξη των πυρών.

⁵ Τα στοιχεία αυτά παραθέτονται από τον βετεράνο αεροπόρο και συγγραφέα κο Η. Δ. Καρταλαμάκη (στο βιβλίο του 'Η Αεροπορία στον Πόλεμο του 40', σελ.102-103), ο οποίος έχει μελετήσει σε βάθος το θέμα του αεροπορικού πολέμου.

εχθρικό προς αυτό έδαφος, τότε η πλευρά στην οποία ανήκε οφείλει να το καταχωρίσει στις επιτυχίες του εχθρού. Όμως το θέμα περιπλέκετε στην περίπτωση που το αεροσκάφος επιστρέψει σε φίλιο έδαφος και επανέλθει σε υπηρεσία μετά από επισκευές, σύντομες ή μακροχρόνιες, ή κριθεί τελικά ότι είναι αδύνατο να επισκευαστεί, ακόμα και στην περίπτωση που κατάφερε να φτάσει στη βάση του. Στις τελευταίες αυτές περιπτώσεις είναι αμφίβολο το πόσο αντικειμενική θα είναι η πλευρά που δέχτηκε την απώλεια. Από την άλλη πλευρά ο αντίπαλος δεν είναι βέβαιο ότι θα έχει ποτέ στη διαθεσή του **πληροφορίες ή μαρτυρία** για να καταχωρίσει το αεροσκάφος αυτό στις επιτυχίες του. Η κατάρριψη ενός εχθρικού αεροσκάφους μπορεί πραγματικά να έγινε, αλλά να μην βρέθηκαν ποτέ στοιχεία που να πιστοποιούν την πτώση του εξαιτίας επιτυχημένης βολής. Μπορεί δηλαδή το αεροπλάνο να βλήθηκε, να κατέπεσε σε δύσβατη περιοχή ή στη θάλασσα, όπου χάθηκαν τα συντρίμια του και ελλείψει μαρτύρων να μην επιβεβαιώθηκε ποτέ η επιτυχία αυτή.

Η **διαθεσιμότητα των αρχείων**, τα οποία τις περισσότερες φορές χάθηκαν ή καταστράφηκαν στην διάρκεια του πολέμου, έχουν την δική τους βαρύτητα στις προσπάθειες των ερευνών που θα γίνουν μετά από χρόνια. Σχετικό είναι το παράδειγμα της Γιουγκοσλαβικής Αεροπορίας (J.K.R.V.), στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι δώκτες της οποίας διεκδικούν καταρρίψεις που όμως δεν αναγνωρίστηκαν ποτέ επίσημα από την υπηρεσία τους, εξ αιτίας της κατάστασης κατά την κατάρρευση του Μετώπου τον Απρίλιο του 1941.

Οι **συνθήκες** κάτω από τις οποίες έγινε μια αερομαχία διαφέρουν κάθε φορά. Η εναέρια μάχη δεν πραγματοποιείται πάντοτε μεταξύ δυο αντίπαλων αεροσκαφών, αλλά και μεταξύ περισσότερων. Όταν λοιπόν πολλοί δώκτες επιτεθούν σε ένα αεροσκάφος βομβαρδισμού, ενδέχεται να είναι και πολλοί εκείνοι που θα διεκδικήσουν την νίκη. Επίσης οι καιρικές συνθήκες, τα σύννεφα, ο φωτισμός κ.τ.λ. επηρεάζουν την ορατότητα των αεροπόρων και ενδεχόμενος και τις μαρτυρίες τους.

Τα κριτήρια για την αποδοχή ή όχι μιας διεκδίκησης ως κατάρριψη μπορεί να επηρεάζονται υποκειμενικά, ακόμα και αν υπάρχει κάποιο επίσημο ή ανεπίσημο πρωτόκολλο που να ορίζει τα κριτήρια της πιστοποίησης.

Οι αεροπορικές απώλειες και επιτυχίες κάθε παράταξης εξαρτώνται από την **κρατική προπαγάνδα** και τα **προσωπικά κίνητρα**, συντελεστές που έχουν τη δύναμη να μετατρέψουν τα αποτελέσματα μιας οποιαδήποτε μάχης.

Ο **παράγοντας 'άνθρωπος'** είναι σημαντικός. Η τιμιότητα και η ακεραιότητα των αεροπόρων που διεκδικούν την κατάρριψη, καθώς και αυτών που καταγράφουν τη μαρτυρία τους, πρέπει να είναι άριστη. Η ψυχική, πνευματική και σωματική επίδραση του αγώνα επί του μαχητή οφείλεται να λαμβάνεται υπόψη. Όπως επίσης να γίνεται προσεκτική εξέταση και ερμηνεία των γεγονότων, που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της αερομαχίας, τόσο από τον χειριστή που την περιέγραψε όσο και από τους ανωτέρους του, μετά το πέρας της αποστολής.

Οι **συνεντεύξεις αεροπόρων, τα βιβλιάρια πτήσεων, τα αρχεία των Μονάδων, τα ημερολόγια και τα άρθρα εφημερίδων ή περιοδικών** μπορεί, για διάφορους λόγους, να περιέχουν ανεπιβεβαιώτες καταρρίψεις, να μην περιέχουν καταρρίψεις που έχουν επιβεβαιωθεί ή κάποιες που πραγματικά έλαβαν χώρα αλλά ποτέ δεν αναγνωρίστηκαν.

Τέλος, η ακριβής καταγραφή και απόδοση των επιτυχιών σε ορισμένα πρόσωπα εξαρτάται από την **πολιτική της κάθε Αεροπορίας**. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της **Ιαπωνικής Αυτοκρατορίας** στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η οποία δεν επέτρεπε την απόδοση μιας νίκης σε συγκεκριμένο χειριστή αλλά την προσμετρούσε στο σύνολο των επιτυχιών της Μονάδας του.

Στις ημέρες μας, τα περισσότερα κράτη διαθέτουν στα αρχεία τους στοιχεία, άλλοτε πολλά και άλλοτε λιγότερα, για τις επιτυχίες τους στους αεροπορικούς πολέμους. Τα στοιχεία αυτά, τις περισσότερες φορές, αποτελούν τα ίδια πρωτογενείς πηγές (έγγραφα, αναφορές, κ.τ.λ), προερχόμενα χρονικά από την εποχή των εχθροπραξιών ή άμεσος μετά από αυτές.

Παγκοσμίως, έχουν γίνει προσπάθειες για τον επανέλεγχο των επιτυχιών, που καταγράφηκαν στο παρελθόν. Στους στόχους των ερευνών περιλαμβάνονται θέματα σχετικά με τον ακριβή εντοπισμό των καταρρίψεων κάθε Αεροπορίας, το πώς αυτές αποδίδονται σε κάθε αεροπόρο, αν κάποιος από αυτούς ήταν ή όχι άσσος, κ.τ.λ. Τέτοια ερωτήματα έχουν απασχολήσει, κρατικούς και ιδιωτικούς φορείς καθώς και μεμονωμένους ερευνητές στα πλαίσια των ερασιτεχνικών ενασχολήσεών τους.

Ανάλογα ερωτήματα υπάρχουν και για την δράση της Ελληνικής Αεροπορίας στον Β΄ Π.Π.: Πόσες και ποιες ήταν οι καταρρίψεις της Ε.Β.Α.; Τι γνωρίζουμε γι' αυτές; Πόσες από αυτές αποδίδονται σε κάθε αεροπόρο;

ΟΙ ΚΑΤΑΡΡΙΨΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΟΝ Β΄ Π.Π.

Σήμερα από τις επίσημες Ελληνικές Στρατιωτικές και Αεροπορικές πηγές αναφέρονται επιβεβαιωμένες και πιθανές καταρρίψεις, που πέτυχε η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία κατά την μεγαλύτερη πολεμική εμπλοκή στην οποία αυτή έχει λάβει μέρος, τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Τα στοιχεία αυτά, βασισμένα σε Υπηρεσιακά έγγραφα της εποχής εκείνης, βρίσκονται καταχωρημένα στα Ιστορικά Αρχεία και έχουν δημοσιοποιηθεί με εκδόσεις των Γενικών Επιτελείων. Η αλήθεια όμως είναι ότι, δεν μπορούν να επαληθευτούν εξ αρχής σε όλο το εύρος τους, αφού το μεγαλύτερο μέρος των αρχείων της Αεροπορίας (ημερολόγια, αναφορές, κ.τ.λ.) καταστράφηκαν, βάση σχετικών διαταγών⁶, τον Απρίλιο του 1941.

Κατά την διάρκεια του Ελληνοϊταλικού και Ελληνογερμανικού Πολέμου, το Γενικό Στρατηγείο χαρακτήριζε κάποιο αεροσκάφος ως 'επιβεβαιωμένα καταρριφθέν' με αυστηρά κριτήρια, διαχωρίζοντας αν αυτό ήταν θύμα της αεροπορίας ή της αντιαεροπορικής άμυνας. Το εχθρικό αεροσκάφος έπρεπε να είχε καταστραφεί ή να είχε εκτελέσει αναγκαστική προσγείωση εντός φίλιου εδάφους και σε σημείο που μπορούσαν φίλιες δυνάμεις να επιβεβαιώσουν την πτώση. Στην περίπτωση που η κατάρριψη γινόταν σε εχθρικό έδαφος, διερευνάτω αν το περιστατικό είχε γίνει ορατό από φίλιες δυνάμεις. Παράλληλα, για την εξαγωγή της απόφασης, γινόταν συνεκτίμηση των πληροφοριών που παρείχαν οι αναφορές των Μοιρών. Αυτές συντάσσονταν μετά το πέρας κάθε αποστολής, βασιζόμενες στις προσωπικές αναφορές των αεροπόρων που δίδονταν στους υπεύθυνους, για τον σκοπό αυτό, Αξιωματικούς των Μονάδων. Οι τελευταίοι έκαναν τις αρχικές εκτιμήσεις των γεγονότων, που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της πτήσης, για να συνταχθεί στη συνέχεια η επίσημη και κατά το δυνατό αντικειμενική αναφορά της Μοίρας, η οποία και υποβάλλονταν ιεραρχικά.

Τις περισσότερες φορές, κατά την πραγματοποίηση της διαδικασίας αυτής στις Μοίρες Διώξεως⁷, παρουσιαζόταν το φαινόμενο οι διώκτες που διεκδικούσαν τις καταρρίψεις να ήταν περισσότεροι από τα καταρριφθέντα εχθρικά αεροπλάνα, συμπεριλαμβανομένων και των πιθανών καταρριφθέντων. Αυτό συνήθως σχετιζόταν με τις αναχαιτίσεις εχθρικών πολυκινητήριων βομβαρδιστικών και όχι με καταδιωκτικά. Στις αερομαχίες με την εχθρική δίοξη υπήρχαν ξεκάθαρα

⁶ 'Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας' Τόμος Δ΄, Αθηνά 1998, Σελ.55.

⁷ Την περίοδο που εξετάζουμε η Ελλάδα διέθετε 4 Μοίρες Διώξεως (21^η, 22^η, 23^η και 24^η.)

αποτελέσματα για το ποιος αεροπόρος θα διεκδικούσε την επιτυχία, ίδιος αν η εμπλοκή ήταν ‘ενός εναντίον ενός’. Στην περίπτωση όμως των βομβαρδιστικών, αν δεν είχε επιτευχθεί από κάποιον διώκτη καίριο πλήγμα στο εχθρικό αεροσκάφος, τότε συνέβαλαν στην προσβολή του περισσότεροι του ενός χειριστές με διαδοχικές επιθέσεις. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να μην μπορεί να διευκρινιστεί πλήρως ποιος από τούς διεκδικητές της επιτυχίας έπρεπε να χρεωθεί την κατάρριψη. Η αλήθεια όμως είναι ότι, όλοι όσοι λάμβαναν μέρος σε μια τέτοια αερομαχία δικαιούνταν να έχουν μερίδιο στη νίκη.

Η αναφορά κάθε αεροπόρου βασίζονταν στα τεκμήρια που είδε στο αεροσκάφος του αντίπαλου, όπως φωτιά, καπνός, έκρηξη, εγκατάλειψη με αλεξίπτωτο. Αυτό μπορούσε να επιβεβαιωθεί ή όχι από άλλον ή άλλους συμπολεμιστές του που ενδεχομένως να είχαν γίνει μάρτυρες του συμβάντος. Για τους χειριστές δεν υπήρχε η δυνατότητα της επιβεβαίωσης μιας επιτυχημένης προσβολής ή κατάρριψης με την βοήθεια του φωτοπολυβόλου. Κανένας από τους τύπους των ελληνικών καταδιωκτικών (P.Z.L. P24, Gladiator, Bloch 151), δεν διέθεταν κάμερες όπλων που θα μπορούσαν να είναι αδιάψευστοι μάρτυρες μιας νίκης.

<<...Όμως τα Ελληνικά αεροπλάνα δεν έχουν φωτοπολυβόλα και οι χειριστές που αξιώθηκαν μιας τέτοιας κατάρριψης δεν δικαιούνται της επιβεβαίωσης απ’ τη Διοίκηση της Αεροπορίας. Είναι μια πικρία, γιατί τέτοιες καταρρίψεις ‘σηκώνουν νερό’ και εκτιμούνται ανάλογα με την προσωπικότητα την αξιοπιστία και το ιστορικό ‘ενός εκάστου’. ...>>

Η.Δ. Καρταλαμάκης ‘Η Αεροπορία στον Πόλεμο του ‘40’ Β’ έκδοση, σελ.41.

Επίσημα έγγραφα που να συντάχθηκαν στη διάρκεια του Ελληνοϊταλικού πολέμου και να αναφέρονται αποκλειστικά και με λεπτομέρειες στις καταρρίψεις, των Μοιρών ή των χειριστών, δεν υπάρχουν. Ο σύγχρονος ερευνητής έχει την ευχέρεια να αντλήσει στοιχεία, για τις καταρρίψεις που πέτυχε (αλλά και υπέστη) η Ελληνική Αεροπορία, από τις παρακάτω πηγές:

- 1) Εκδόσεις Γ.Ε.Α./Υ.Ι.Π.Α.(Υπηρεσία Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας)⁸
 - α) ‘**Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας**’, Τόμος Γ’, Αθήνα 1990.
 - β) ‘**Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας**’, Τόμος Δ’, Αθήνα 1998.
- 2) Εκδόσεις Γ.Ε.Σ./Δ.Ι.Σ. (Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού)⁹
 - α) ‘**Ο Ελληνοϊταλικός Πόλεμος 1940 – 1941, Ιταλική εισβολή 28 Οκτωβρίου – 17 Νοεμβρίου 1940**’, Αθήνα 1960.
 - β) ‘**Ο Ελληνοϊταλικός Πόλεμος 1940 – 1941, Ελληνική αντεπίθεση, Νοέμβριος 1940 – Ιανουάριος 1941**’, Αθήνα 1966.
 - γ) ‘**Ο Ελληνοϊταλικός Πόλεμος 1940 – 1941, Χειμερινά επιχειρήσεις, Ιταλική επίθεσης Μαρτίου**’, Αθήνα 1966.
- 3) ‘**Βιβλίο επιχειρήσεων 21^{ης} Μοίρας Διώξεως**’¹⁰, Σμηναγού Κέλλα Ι. 28/10/40-15/4/41.
- 4) ‘**Πολεμική Έκθεση 22^{ης} Μ.Δ.**’¹¹, Αντ/χου Α. Αντωνίου, 16/8/46.
- 5) ‘**Έκθεση Πολεμικής Δράσεως 23^{ης} Μ.Δ.**’¹²,

⁸ Τα έργα αυτά είναι βασισμένα στα Αρχεία της Υπηρεσίας Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας και στη συγγραφή τους έχουν ληφθεί υπόψη οι πηγές που αναφέρονται στην παρούσα εργασία.

⁹ Για την συγγραφή των έργων αυτών ελήφθησαν υπόψη τα περιεχόμενα των φακέλων: Φ 625 α/ζ/1, Φ 679/Α/1, Φ 679/Α/3 και Φ 680/Α/3.(Αρχείο Δ.Ι.Σ.)

¹⁰ Πρόκειται για το χειρόγραφο ημερολόγιο στο οποίο ο Διοικητής της 21^{ης} Μ.Δ. κατάγραφε τα συμβάντα. Στον τρόπο γραφής διαφαίνονται οι ψυχικές διακυμάνσεις του Μοιράρχου, διατηρεί όμως ύψος απλό χωρίς υπερβολές. Κάποιες από τις αερομαχίες περιγράφονται με λεπτομέρειες .

¹¹ Διασώζονται πολλές λεπτομέρειες, με σημαντικότερη αυτή της καταγραφής των επιβεβαιωμένων και πιθανών καταρρίψεων που πιστώθηκαν στους χειριστές της Μοίρας ονομαστικά.

- Σμ/χου ε.α. Γρ. Θεοδωρόπουλου, Νοέμβριος 1977.
- 6) **‘Εκθεση Πολεμικής Δράσεως 24^{ης} Μ.Δ.**,¹³,
Επ/γού Γ. Αναγνωστόπουλου, Δεκέμβριος 1941.
 - 7) **‘Ημερολόγια 24^{ης} Μ.Δ.**,¹⁴,
Σμ/γού Μ. Σαβέλου (28/10/40 – 16/1/41)
και Επ/γού Γ. Αναγνωστόπουλου (16/1/41 – 24/4/41).
 - 8) **‘Η Αεροπορία στον Πόλεμο του ‘40’**,
Υποπετάρχου Η. Καρταλαμάκη, Αθήνα 1990.
‘Πετώντας σε ξένους ουρανούς’,
Υποπετάρχου Η. Καρταλαμάκη, Αθήνα 1993¹⁵.
 - 9) **‘Αναμνήσεις από την Αεροπορία 1924 – 1954’**,
Αντιπετάρχου Εμμ. Κελαϊδή, Αθήνα 1972.
 - 10) Μαρτυρίες βετεράνων αεροπόρων υπάρχουν σε άρθρα εφημερίδων και περιοδικών με σημαντικότερες εκείνες που έχουν δημοσιευτεί στην εφημερίδα **‘Ηχώ των Αιθέρων’**.

Σύμφωνα με τα **Αρχεία της Υπηρεσίας Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας**, οι επιτυχίες της Αεροπορίας Διώξεως από την έναρξη του πολέμου έως τις αρχές Απριλίου 1941, οπότε και ενεπλάκησαν οι Γερμανικές δυνάμεις, ήταν:

64 καταρριφθέντα αεροπλάνα ενώ από τους χειριστές πιθανολογείτε η κατάρριψη άλλων **24**¹⁶. Στο χρονικό διάστημα που ακολούθησε μέχρι την κατάπαυση του πυρός, σύμφωνα πάντα με την ίδια πηγή, έλαβαν χώρα **3** ακόμη καταρρίψεις εις βάρος της Γερμανικής Αεροπορίας¹⁷.

Οι παραπάνω αριθμητικές εκτιμήσεις δεν πρέπει να απέχουν πολύ από την πραγματικότητα, αν συγκριθούν με την αξιόπιστη μαρτυρία του **Αντιπετάρχου ε.α. Εμμ. Κελαϊδή**¹⁸, ο οποίος διετέλεσε **Διοικητής Αεροπορίας Διώξεως** από την έναρξη του αγώνα έως τον Απρίλιο του 1941. Σύμφωνα με αυτήν, ο τότε Δ.Α.Δ. έχοντας λάβει υπόψη του, την Πολεμική Έκθεση του Στρατού Ξηράς καθώς και τις Πολεμικές Εκθέσεις και τα Ημερολόγια των Μοιρών Διώξεως, υπολογίζει τις επιβεβαιωμένες καταρρίψεις Ιταλικών αεροσκαφών σε **58** και τα πιθανώς καταρριφθέντα σε **23**. Επίσης **5** επιπλέον Γερμανικά αεροσκάφη αναφέρονται ως καταρριφθέντα τον Απρίλιο του 1941¹⁹.

Τα **Αρχεία της Αεροπορίας** διαθέτουν στοιχεία και για τις επιτυχίες των Ελλήνων Αεροπόρων στη **Μέση Ανατολή**. Σύμφωνα με αυτά, **3** Γερμανικά αεροπλάνα καταρρίφθηκαν από το καλοκαίρι του 1941 έως τον Νοέμβριο του 1944.

Σε μια προσπάθεια να εμφανιστούν αναλυτικότερα οι καταρρίψεις που πέτυχαν οι Έλληνες Αεροπόροι, την περίοδο που εξετάζουμε, καθώς και το ποιοι από αυτούς

¹² Σε αυτή, δυστυχώς, δεν αναφέρονται ονομαστικά οι επιτυχίες των διωκτών της Μοίρας. Δίδονται όμως αριθμοί για τις επιχειρησιακές εξόδους των αεροσκαφών καθώς και των επιβεβαιωμένων και πιθανών καταρρίψεων, με ημερολογιακή σειρά.

¹³ Αναφέρονται ονόματα χειριστών που πιστώθηκαν ή διεκδικούν καταρρίψεις. Γίνεται συσχετισμός με πληροφορίες προερχόμενες από τον Στρατό Ξηράς.

¹⁴ Δίδονται λεπτομέρειες για τις αναχαιτίσεις και τις αερομαχίες. Οι διεκδικήσεις που καταγράφονται είναι σύμφωνα με τις μαρτυρίες των χειριστών.

¹⁵ Τα έργα αυτά βασίζονται στις προσωπικές εμπειρίες και έρευνες του συγγραφέα, χρησιμοποιήθηκαν πολλά επίσημα έγγραφα της εποχής και μαρτυρίες των πρωταγωνιστών.

¹⁶ ‘Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας’ Τόμος Γ’, Αθήνα 1990, σελ.286

¹⁷ ‘Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας’ Τόμος Δ’, Αθήνα 1998, σελ.31-38

¹⁸ ‘Αναμνήσεις από την Αεροπορία 1924-1954’, Αθήνα 1972, σελ.50

¹⁹ Οι ίδιοι αριθμοί αναφέρονται από τον Christopher Shores στο βιβλίο ‘Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940-1941’, London 1987, σελ.310.

πιστώθηκαν ή διεκδικούν κάποιες από αυτές, συντάχθηκαν οι παρακάτω πίνακες I και II. Αυτό έγινε με τα στοιχεία που δίνουν οι προαναφερόμενες πηγές και η βιβλιογραφία. Στους πίνακες αυτούς, η παρουσίαση των στοιχείων γίνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι εμφανείς οι διαφορές, ανάλογα με την προέλευση των πληροφοριών.

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι
ΟΙ ΚΑΤΑΡΡΙΨΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ 28/10/40 – 15/4/41

Ημερ/νία	Χειριστής	Μονάδα/ Τύπος	Αποτέλεσμα	Αριθμός/ Τύπος	Περιοχή	Πηγή	Παρατηρήσεις
1/11/40			κατάρριψη	1 βομβ/κό (Ιτ.)		ΓΕΣ/ΔΙΣ	
		21 ^η ΜΔ PZL	βλάβες	1 βομβ/κό Cant (Ιτ.)	Βορ. Ιωαννίνων	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Βιβ.Επιχ 21 ^{ης} ΜΔ	
2/11/40			κατάρριψη	3 βομβ/κά (Ιτ.)	Θεσσαλο- νίκη	ΓΕΣ/ΔΙΣ	
2/11/40			κατάρριψη	2 βομβ/κά (Ιτ.)	Ιωάννινα Καστοριά	ΓΕΣ/ΔΙΣ	
2/11/40			κατάρριψη	3 διώξεως (Ιτ.)		ΓΕΣ/ΔΙΣ	
2/11/40 [3/11/40]	Μητραλέξης Μαρ. Ανθ/γός >>	22 ^η ΜΔ PZL >>	κατάρριψη (με εμβολισμό) >>	1 βομβ/κό Cant (Ιτ.) [1 βομβ/κό (Ιτ.)]	Θεσσαλο- νίκη >>	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ [Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ]	[Έγινε καταχώριση με ημερομηνία 3/11 αντί 2/11]
2/11/40 [3/11/40]	Αντωνίου Ανδρ. Σμ/γός >>	22 ^η ΜΔ PZL >>	πιθανή >>	1 διώξεως Fiat (Ιτ.) [1 αερ/φος (Ιτ.)]	Θεσσαλο- νίκη >>	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ [Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ]	[Έγινε καταχώριση με ημερομηνία 3/11 αντί 2/11]
2/11/40 [3/11/40]	Αργυρόπου- λος Παν. Σμ/νίας >>	22 ^η ΜΔ PZL >>	βλάβες [πιθανή]	1 διώξεως Fiat (Ιτ.) [1 αερ/φος (Ιτ.)]	Θεσσαλο- νίκη >>	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ [Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ]	[Έγινε καταχώριση με ημερομηνία 3/11 αντί 2/11]
2/11/40	Δάγκουλας Επαμ. Σμ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 βομβ/κό Cant (Ιτ.)	Θεσσαλο- νίκη	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
	>>	>>	κατάρριψη	1 βομβ/κό (Ιτ.)	>>	Μαρτυρία Λαμπρόπουλου Κ. Σμ/χου ε.α.	
2/11/40	Γιαννικό- στας Κων. Υπ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	βλάβες	1 διώξεως Fiat (Ιτ.)	Θεσσαλο- νίκη	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
2/11/40	Κατσαρέλης Λεων. Σμ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL	βλάβες	1 διώξεως Fiat (Ιτ.)	Θεσσαλο- νίκη	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
2/11/40		22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 βομβ/κό Cant (Ιτ.)	Θεσσαλο- νίκη	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
2/11/40	Λαμπρόπου- λος Κ. Σμ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 διώξεως Fiat (Ιτ.)	Θεσσαλο- νίκη	Μαρτυρία (ιδίου) Λαμπρόπουλου Κ. Σμ/χου ε.α.	
3/11/40			κατάρριψη	1 βομβ/κό (Ιτ.)	Γιουγκο- σλαβία	ΓΕΣ/ΔΙΣ	
	Γιαννικό- στας Κων. Υπ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 βομβ/κό Cant (Ιτ.)	Ελληνο- γιουγκο- σλαβική μεθόριο	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	

	>>	>>	βλάβες	1 αερ/φος (Ιτ.)	Θεσσαλ/κη	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
3/11/40	Φανουργά- κης Γρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 αερ/φος (Ιτ.)	Θεσσαλ/κη - Βέροια	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
3/11/40	Τορέγκας Αθ. Ανθ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 αερ/φος (Ιτ.)	Θεσσαλ/κη	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
3/11/40	Δάγκουλας Επαμ. Σμ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 αερ/φος (Ιτ.)	Νάουσα	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
	>>	>>	πιθανή	1 διώξεως (Ιτ.)	>>	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
3/11/40	Δάγκουλας Επαμ. Σμ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL	βλάβες	2 διώξεως (Ιτ.)	Νάουσα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
4/11/40			κατάρριψη	3 βομβ/κά (Ιτ.)	Βόλος	ΓΕΣ/ΔΙΣ	
		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	3 βομβ/κά (Ιτ.)	>>	Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	Χειρόγραφο προσθήκη του Μοιράρχου στο δακτυλογραφημένο κείμενο
11/11/40		23 ^η ΜΔ PZL	βλάβες	1 βομβ/κό (Ιτ.)	Βόλος	Μαρτυρία Θεοδωρόπουλου Γρ. Σμ/χου ε.α.	
13/11/40	Πάτσας Ομ. Εφ. Αρχ/νίας πολυβολητής	32 ^η MB Blenheim	κατάρριψη	1 διώξεως (Ιτ.)	Αλβανία	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
14/11/40			κατάρριψη	11 αερ/φη (Ιτ.)		ΓΕΣ/ΔΙΣ	
14/11/40			πιθανή	10 αερ/φη (Ιτ.)		ΓΕΣ/ΔΙΣ	
14/11/40		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 αναγν/κό SM79 (Ιτ.)	Κορυτσά/ Μπίλιστε	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	3 αερ/φη της 23 ^{ης} ΜΔ
		>>	>>	1 αναγν/κό (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
14/11/40		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	8 διώξεως (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
14/11/40		23 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	4 διώξεως (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
14/11/40		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	2 διώξεως FiatCR42 (Ιτ.)	Αλβανία	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
14/11/40		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη (καταστροφή σε αναγκαστική προσγείωση)	1 διώξεως FiatCR42 (Ιτ.)	Αλβανία	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
14/11/40	Νικητίδης Ν. Εφ. Αρχ/νίας πολυβολητής	33 ^η MB Fairey Battle	κατάρριψη	2 διώξεως (Ιτ.)	Αλβανία	Έκθεση 33 ^{ης} ΜΒ (Κάρο 4/12/42)	
15/11/40			κατάρριψη	2 βομβ/κά (Ιτ.)		ΑΔΑΣ Δελτίο πεπραγμένων Αρ.18 15/11/40	
15/11/40			κατάρριψη	1 διώξεως (Ιτ.)		ΑΔΑΣ Δελτίο πεπραγμένων Αρ.18 15/11/40	
15/11/40	Αναγνωστό- πουλος (:) Σμ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 διώξεως (Ιτ.)		ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Δεν δίνονται πολλές λεπτομέρειες. Είναι πιθανό να πρόκειται για τον Σμ/νία Αργυ- ρόπουλο	

18/11/40			κατάρριψη	5 βομβ/κά Cant (Ιτ.)		ΓΕΣ/ΔΙΣ ΑΔΑΣ Δελτίο πεπραγμένων 18/11/40	
		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	5 βομβ/κά (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
18/11/40			κατάρριψη	2 διώξεως Fiat (Ιτ.)		ΓΕΣ/ΔΙΣ ΑΔΑΣ Δελτίο πεπραγμένων 18/11/40	
		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	2 διώξεως (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
18/11/40	Κέλλας Ι. Σμ/γός	21 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	2 διώξεως Fiat (Ιτ.)	Όρος Μόραβας	Μαρτυρία Θεοδωρόπουλου Γρ. Σμ/χου ε.α (Αναφέρονται οι εμπλεκόμενοι στην αερομαχία, οι δυο κατάρριψεις χρεώθηκαν στον Υπ/γό Κυριαζή σύμφωνα με την Υ.Ι.Π.Α.)	
	Κυριαζής Ι. Υπ/γός	21 ^η ΜΔ PZL					
	Γιαννικό-στας Κων. Υπ/γός	22 ^η ΜΔ PZL (Απόσπαση στην 23 ^η)					
	Κατσάρος Ι. Ανθ/γός	21 ^η ΜΔ PZL					
	Δημητράκο-π ουλος Ηλ. Σμ/νίας	21 ^η ΜΔ PZL					
	Αργυρόπου-λος Παν. Σμ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL					
18/11/40	Κυριαζής Ι. Υπ/γός	21 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	2 αερ/φη (Ιτ.)	Όρος Μόραβας	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ (Βλέπε προηγούμενο)	
18/11/40	Μπούσιος Π. Ανθ/γός	23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	5 βομβ/κά Cant (Ιτ.)	Όρος Μόραβας	Μαρτυρία Θεοδωρόπουλου Γρ. Σμ/χου ε.α. (Είναι βέβαιο ότι ο Σμ/νίας Βαλκανάς πιστώθηκε την κατάρριψη του ενός βομβαρδιστικού. Επομένως τα 4 που υπολείπονται πρέπει να χρεωθούν στους άλλους 4 χειριστές, δεν γνωρίζουμε όμως το ποσοστό που διεκδικεί κάθε ένας από αυτούς)	
	Κοτρώνης Κορν. Υπ/γός	23 ^η ΜΔ PZL					
	Μόκκας Γ. Σμ/νίας	23 ^η ΜΔ PZL					
	Δεπούνητης Σπ. Σμ/νίας	23 ^η ΜΔ PZL					
	Βαλκανάς Γρ. Σμ/νίας	23 ^η ΜΔ PZL					
18/11/40	Βαλκανάς Γρ. Σμ/νίας	23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη (με εμβολισμό)	1 βομβ/κό (Ιτ.)	Όρος Μόραβας	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
20/11/40	Κέλλας Ι. Σμ/γός	21 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 αναγν/κό Carroni (Ιτ.)	Λίμνη Μικρή Πρέσπα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
22/11/40	Χρηστίδης Χρ. Επ/νίας πολυβολιτής	31 ^η ΜΒ Potez 633	κατάρριψη	1 διώξεως Fiat (Ιτ.)	Λίμνη Μαλική	Μαρτυρία Φράγκου Πελ. Σμ/χου ε.α. ΑΔΑΣ Δελτίο πεπραγμένων 22/11/40	
3/12/40		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 διώξεως (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
8/1/41			κατάρριψη	3 αερ/φη (Ιτ.)		ΓΕΣ/ΔΙΣ	
8/1/41	Φανουργά-κης Γρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 βομβ/κό (Ιτ.)	Οστράβο	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
8/1/41	Αντωνίου Ανδρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 διώξεως (Ιτ.)	Κελσύρε	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
	>>	>>	κατάρριψη	1 αερ/φος (Ιτ.)	Κλεισούρα	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	

8/1/41	Σκρούμπελος Νικ. Σμ/γός	23 ^η ΜΔ PZL (Απόσπαση στην 22 ^η)	πιθανή	1 διώξεως (Ιτ.)	Κελσύρε	ΓΕΑ/ΥΠΠΑ	
	>>	>>	κατάρριψη	1 αερ/φος (Ιτ.)	Αλβανία	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
8/1/41		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 βομβ/κό (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
8/1/41		23 ^η ΜΔ PZL	βλάβες	1 βομβ/κό (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
8/1/41	Θεοδορόπουλος Γρ. Επ/γός	23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη βλάβες	3 αερ/φι (Ιτ.) 2 αερ/φι (Ιτ.)	Βέρμιο/ Βεγορίτιδα	Μαρτυρία Θεοδορόπουλου Γρ. Σμ/χου ε.α. (Επιβεβαιώθηκε την εποχή εκείνη από το Γεν. Στρατηγείο και τα επίγεια τμήματα)	
	Απλαδάς Ανδ. Υπ/γός	23 ^η ΜΔ PZL					
	Παπαϊωάννου Αντ. Σμ/γός	21 ^η ΜΔ Gladiator					
	Κοτρώνης Κορν. Υπ/γός	23 ^η ΜΔ PZL					
	Κατσιμπούρης Ανασ. Υπ/γός	22 ^η ΜΔ PZL					
	Σιώρης Κων. Επ/νίας	23 ^η ΜΔ PZL					
21/1/41	Φανουργάκης Γρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 βομβ/κό (Ιτ.)	Αλβανία	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
25/1/41			κατάρριψη	3 βομβ/κά	Κλεισούρα	ΓΕΣ/ΔΙΣ	
25/1/41			βλάβες	; αερ/φι (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΣ/ΔΙΣ	(Αδιευκρίνιστος αριθμός)
25/1/41			κατάρριψη	; αερ/φι (Ιτ.)	Θεσσαλ/κη	ΓΕΣ/ΔΙΣ	(Αδιευκρίνιστος αριθμός)
25/1/41			βλάβες	2 αερ/φι (Ιτ.)	Θεσσαλ/κη	ΓΕΣ/ΔΙΣ	
25/1/41	Αντωνίου Ανδρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 βομβ/κό Cant (Ιτ.)	Θεσσαλ/κη	ΓΕΑ/ΥΠΠΑ	
25/1/41	Αντωνίου Ανδρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 βομβ/κό (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΑ/ΥΠΠΑ	(Η δεύτερη κατάρριψη του χειριστή την ίδια ημέρα)
	>>	>>	>>	1 αερ/φος (Ιτ.)	>>	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
25/1/41	Αργυρόπουλος Παν. Επ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 βομβ/κό (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΑ/ΥΠΠΑ	
	>>	>>	κατάρριψη	1 αερ/φος (Ιτ.)	>>	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
25/1/41	Κέλλας Ι. Σμ/γός	21 ^η ΜΔ Gladiator	κατάρριψη	1/3 βομβ/κό Breda (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΑ/ΥΠΠΑ Βιβ.Επιχ 21 ^{ης} ΜΔ	(Οι δυο άλλοι χειριστές δεν αναφέρονται ονομαστικά)
		21 ^η ΜΔ Gladiator		1/3 βομβ/κό Breda (Ιτ.)			
		22 ^η ΜΔ PZL		1/3 βομβ/κό Breda (Ιτ.)			

25/1/41		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 βομβ/κό (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
25/1/41		23 ^η ΜΔ PZL	βλάβες	2 βομβ/κά (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
25/1/41	Απλαδάς Ανδ. Υπ/γός	23 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 βομβ/κό Caproni (Ιτ.)	Θεσσαλ/κη	Μαρτυρία Θεοδορόπουλου Γρ. Σμ/χου ε.α.	
25/1/41 [28/1/41]	Σαββέλος Μ. Σμ/γός >>	24 ^η ΜΔ Bloch >>	κατάρριψη >>	1 βομβ/κό Cant (Ιτ.) >>	Θεσσαλ/κη >>	Ημερ. 24 ^{ης} ΜΔ [ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ] [Έγινε καταχώριση με ημερ/νία 28/1/41 αντί του ορθού 25/1/41]	
8/2/41		21 ^η ΜΔ Gladiator 23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη (καταστροφή σε αναγκαστική προσγείωση)	1 βομβ/κό Cant (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
8/2/41		21 ^η ΜΔ Gladiator 23 ^η ΜΔ PZL	βλάβες	1 βομβ/κό Cant (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
8/2/41	Γερανόπου- λος Κ. Σμ/γός	21 ^η ΜΔ Gladiator	πιθανή	1 βομβ/κό Cant (Ιτ.)	Βορ. Πρεμετής	Βιβ.Επιχ 21 ^{ης} ΜΔ	
9/2/41	Μητραλέξης Μαρ. Υπ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 διώξεως FiatCR42 (Ιτ.)	Βερράτιο	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
9/2/41	Δάγκουλας Επαμ. Επ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 αερ/φος (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
9/2/41	Σμυρνιωτό- πουλος Ελ. Επ/νίας	24 ^η ΜΔ Bloch	πιθανή	1 βομβ/κό Cant (Ιτ.)	Θεσσαλ/κη	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
9/2/41	Κέλλας Ι. Σμ/γός	21 ^η ΜΔ Gladiator	κατάρριψη	2 διώξεως Fiat (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Βιβ.Επιχ 21 ^{ης} ΜΔ	
9/2/41	Δημητρακό- πουλος Ηλ. Επ/νίας	21 ^η ΜΔ Gladiator	κατάρριψη	1 διώξεως Fiat (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Βιβ.Επιχ 21 ^{ης} ΜΔ	
9/2/41	Μπαρδαβί- λιας Αν. Υπ/γός	21 ^η ΜΔ Gladiator	πιθανή	1 διώξεως Fiat (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Βιβ.Επιχ 21 ^{ης} ΜΔ	
9/2/41	Κωστορίζος Ν. Επ/νίας	21 ^η ΜΔ Gladiator	πιθανή	1 διώξεως Fiat (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Βιβ.Επιχ 21 ^{ης} ΜΔ	
9/2/41		21 ^η ΜΔ Gladiator	κατάρριψη	5 διώξεως (Ιτ.)	Κλεισούρα	Μαρτυρία Κουγιούφα Α. Σμ/χου ε.α.	
9/2/41		22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	2 διώξεως (Ιτ.)	Κλεισούρα	Μαρτυρία Κουγιούφα Α. Σμ/χου ε.α.	
9/2/41		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	2 βομβ/κά (Ιτ.)	Κλεισούρα	Μαρτυρία Κουγιούφα Α. Σμ/χου ε.α.	
10/2/41 [9/2/41]		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 βομβ/κό (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ [Πιθανή σύγκυση στην ημερολογιακή καταχώριση με την αερομαχία της 9/2/41]	
10/2/41 [9/2/41]		23 ^η ΜΔ PZL	βλάβες	2 βομβ/κά (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ [Πιθανή σύγκυση στην ημερολογιακή καταχώριση με την αερομαχία της 9/2/41]	

10/2/41 [9/2/41]	Θεοδωρό- πουλος Γρ. Επ/γός	23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	3 βομβ/κά (Ιτ.)	Κλεισούρα	Μαρτυρία Θεοδωρόπουλου Γρ. Σμ/χου ε.α. [Πιθανή σύγκυση στην ημερολογιακή καταχώριση με την αερομαχία της 9/2/41]	
	Σκρουμπέλος Νικ. Σμ/γός						
	Μπούσιος Π. Υπ/γός						
10/2/41	Αντωνίου Ανδρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 αερ/φος (Ιτ.)	Μπούμπε- σι / Κλεισούρα	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
10/2/41	Φανουργά- κης Γρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 βομβ/κό (Ιτ.)	Κλεισούρα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
13/2/41	Βογιατζάκης Εφ. Αρχ/νίας	32 ^η ΜΒ Blenheim	κατάρριψη	1 διώξεως (Ιτ.)			Έρευνα Υποπτεράρχου ε.α. Η. Καρταλαμάκη
16/2/41	Φανουργά- κης Γρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 βομβ/κό (Ιτ.)	Τεπελένι	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
	>>		>>	κατάρριψη	>>	Κούκαρι	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ
16/2/41		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 βομβ/κό (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
		>>	>>	1 βομβ/κό Breda (Ιτ.)	Κλεισούρα Χάνι Μπα- λαμπάν	Μαρτυρία Θεοδωρόπουλου Γρ. Σμ/χου ε.α.	
20/2/41	Αντωνίου Ανδρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 αερ/φος (Ιτ.)	Σέντελι	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
20/2/41	Μιχαλιτσιά- νος Αλεξ. Υπ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 διώξεως (Ιτ.)	Αλβανία	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
20/2/41	Φανουργά- κης Γρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 αερ/φος (Ιτ.)	Σέντελι	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
20/2/41	Δάγκουλας Επαμ. Επ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 αερ/φος (Ιτ.)	Σέντελι	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	
23/2/41		23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	3 διώξεως (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
23/2/41		23 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	2 διώξεως (Ιτ.)		Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ	
23/2/41	Μπούσιος Πατρ. Υπ/γός	23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 διώξεως (Ιτ.)		Μαρτυρία Θεοδωρόπουλου Γρ. Σμ/χου ε.α.	
23/2/41	Κουτρού- μπας Περ. Επ/νίας	23 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1 διώξεως (Ιτ.)		Μαρτυρία Θεοδωρόπουλου Γρ. Σμ/χου ε.α.	
3/3/41			κατάρριψη	5 βομβ/κά (Ιτ.)	Πάργα / Παξοί	ΓΕΣ/ΔΙΣ	Δεν βρέθηκαν στοιχεία από την πλευρά της Πολ. Αεροπορίας
2/4/41		21 ^η ΜΔ Gladiator	κατάρριψη	2 βομβ/κά Cant (Ιτ.)	Φλώρινα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
2/4/41	Παπαδημη- τρίου Ι. Σμ/γός	21 ^η ΜΔ Gladiator	βλάβες	1/3 βομβ/κό Cant (Ιτ.)	Φλώρινα	Βιβ.Επιχ 21 ^{ης} ΜΔ	

2/4/41	Κατσαρός Ι. Υπ/γός	21 ^η ΜΔ Gladiator	βλάβες	1/3 βομβ/κό Cant (Γερ.)	Φλώρινα	Βιβ.Επιχ 21 ^{ης} ΜΔ	
2/4/41	Κωστορρί- ζος Ν. Επ/νίας	21 ^η ΜΔ Gladiator		1/3 βομβ/κό Cant (Γερ.)	Φλώρινα	Βιβ.Επιχ 21 ^{ης} ΜΔ	
6/4/41	Αντωνίου Ανδρ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	πιθανή	1/2 αναγ/σεως (Γερ.)	Στρυμόνα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	(Do17) Το πιθανότερο είναι να πρόκειται για την κατάρριψη της 24 ^{ης} ΜΔ
	Κατσιμπού- ρης Αντ. Υπ/γός	22 ^η ΜΔ PZL		1/2 αναγ/σεως (Γερ.)			
6/4/41	Δούκας Γ. Σμ/γός	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1/3 αναγ/σεως (Γερ.)	Κυκλίκις	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	(Hs126)
	Κοντο- γιώργος Β. Υπ/γός	22 ^η ΜΔ PZL		1/3 αναγ/σεως (Γερ.)			
	Κατσιμπού- ρης Αντ. Υπ/γός	22 ^η ΜΔ PZL		1/3 αναγ/σεως (Γερ.)			
6/4/41	Σμυρνιωτό- πουλος Ελ. Επ/νίας	24 ^η ΜΔ Bloch	κατάρριψη	1 αναγ/σεως (Γερ.)	Εκβολές Στρυμόνα	Έκθεση 24 ^{ης} ΜΔ	(Do17) Από την εξέταση στην Μοίρα η κατάρριψη αναγνωρίστηκε σε αυτόν τον χειριστή
6/4/41	Οικονομό- πουλος Παν. Υπ/γός	24 ^η ΜΔ Bloch	κατάρριψη	1 αναγ/σεως (Γερ.)	Δυτ. Στρυμόνα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	(Do17) Πρόκειται για την κατάρριψη που αναγνωρίστηκε στον Επ/νία Σμυρνιωτόπουλο Ελ.
	>>	>>	πιθανή	1 αερ/φος (Γερ.)	Εκβολές Στρυμόνα	Ημ/γιο 24 ^{ης} ΜΔ	
	>>	>>	βλάβες	1 αερ/φος (Γερ.)	>>	Έκθεση 24 ^{ης} ΜΔ	
14/4/41	Κουτρού- μπας Περ. Επ/νίας	23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 αναγ/σεως Hs126 (Γερ.)	Πλαταμό- να	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	
	>>	>>	>>	1 αερ/φος (Γερ.)	Πλαταμό- να	Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ (50μ από την ακτή) Μαρτυρία Θεοδωρόπουλου Γρ. Σμ/χου ε.α.	
15/4/41	Κουτρού- μπας Περ. Επ/νίας	23 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 αναγ/σεως Hs126 (Γερ.)	Πλαταμό- να/ Λιτόχωρο	Έκθεση 23 ^{ης} ΜΔ Μαρτυρία Θεοδωρόπουλου Γρ. Σμ/χου ε.α. (Η κατάρριψη αυτή είναι η δεύτερη του χειριστή στην ίδια περιοχή, με πρώτη εκείνη στις 14/4/41)	
15/4/41	Αργυρόπου- λος Παν. Επ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL	κατάρριψη	1 αερ/φος (Γερ.)	Καλαμπά- κα	Έκθεση 22 ^{ης} ΜΔ	(Ju 87)
15/4/41	Κατσαρέλης Λ. Επ/νίας	22 ^η ΜΔ PZL	βλάβες	1 αερ/φος (Γερ.)	Καλαμπά- κα	ΓΕΑ/ ΥΠΠΑ	(Bf 109)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ
ΟΙ ΚΑΤΑΡΡΙΨΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ 1941 – 1944

Ημερ/νία	Χειριστής	Μονάδα/ Τύπος	Αποτέλεσμα	Αριθμός/ Τύπος	Περιοχή	Πηγή	Παρατηρήσεις
29/10/42	Αναγνωστό- πουλος Ι. Ανθ/γός	335 B.E.M.Δ.* Hurricane	κατάρριψη	1 διώξεως Bf 109 (Γερ.)	ΕΙ Alamein	ΓΕΑ/Υ.Ι.Π.Α	Μαρτυρία Υποπετεράρχου Η. Καρταλαμάκη (Η επιτυχία επιβεβαιώθηκε από τα επίγεια τμήματα και τις υποκλοπές επικοινωνιών)
2/11/42	Σουφρίλας Δημ. Επ/νίας	335 B.E.M.Δ. Hurricane	κατάρριψη	1 διώξεως Bf 109 (Γερ.)	ΕΙ Alamein	ΓΕΑ/Υ.Ι.Π.Α	Μαρτυρία Υποπετεράρχου Η. Καρταλαμάκη
21/4/44	Τσότσος Γ. Υπ/γός	336 B.E.M.Δ. Spitfire	κατάρριψη	1/2 βομβ/κό Ju 88 (Γερ.)	Μεσόγειος Θάλασσα (70 μίλια βόρεια του Sidi Barrani)	ΓΕΑ/Υ.Ι.Π.Α	Μαρτυρία Υποπετεράρχου Η. Καρταλαμάκη
	Σουφρίλας Δημ. Ανθ/γός	336 B.E.M.Δ. Spitfire		1/2 βομβ/κό Ju 88 (Γερ.)			

* Βασιλική Ελληνική Μοίρα Διώξεως

Η ΑΝΤΙΠΑΛΗ ΠΛΕΥΡΑ

Δημοσιευμένες πληροφορίες προερχόμενες από το αρχειακό υλικό της αντίπαλης πλευράς, δηλαδή της Ιταλικής και της Γερμανικής Αεροπορίας, περιέχονται στο βιβλίο του **Christopher Shores, 'Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940-1941'**, London 1987²⁰.

Μελετώντας λεπτομερώς το περιεχόμενο του βιβλίου αυτού και συγκρίνοντας τις πληροφορίες των Ιταλικών Αρχείων με τις αντίστοιχες Ελληνικές, παρατηρούμε μια τεραστία διαφορά αριθμών. Ο αριθμός των απωλειών που παραδέχεται η Ιταλική πλευρά είναι 'ύποπτα' μικρός. Παράλληλα οι διεκδικήσεις των Ιταλών αεροπόρων είναι υπερβολικές, σε βαθμό που αν οι αριθμοί ήταν αληθινοί, η Ελλάδα θα έπρεπε να είχε απολέσει το σύνολο των αεροσκαφών της μετά τον δεύτερο μήνα του πολέμου. Πληροφορίες τέτοιου είδους δημιουργούν ερωτηματικά σχετικά με την αξιοπιστία των Ιταλικών πηγών, δίνοντας το δικαίωμα στον αναγνώστη να αμφισβητήσει τους αριθμούς των απωλειών που παραδέχεται η Regia Aeronautica. Είναι φανερό επίσης ότι η Ιταλική Αεροπορία αποδεχόταν με ιδιαίτερη ευκολία τις διεκδικήσεις των χειριστών της σαν επιβεβαιωμένες καταρρίψεις²¹.

Σύμφωνα με τις ίδιες πηγές²², οι απώλειες που παραδέχονται οι Ιταλοί (για την περίοδο 28/10/40 – 30/4/41) ανέρχονται σε **65** καταρριφθέντα αεροσκάφη και **495** με βλάβες, που προκλήθηκαν από τα αεροσκάφη και τα αντιαεροπορικά πυρά Ελληνικών και Βρετανικών δυνάμεων. Από τα ίδια αίτια και για την ίδια χρονική περίοδο, ο **Αντ/χης Πεζικού Δ. Ζαφειρόπουλος** μεταφέρει²³ τους Ιταλικούς ισχυρισμούς για την απώλεια **97** καταρριφθέντων αεροσκαφών και **71** με βλάβες. Καμία όμως από τις δυο αυτές εκδοχές δεν πρέπει να ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Οι αριθμοί αυτοί αποδεικνύονται πολύ μικροί αν συνυπολογιστεί το μερίδιο της R.A.F., η οποία διεκδικεί επισήμως την κατάρριψη 150 περίπου Ιταλικών αεροπλάνων.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα ερωτήματα που δημιουργούνται, σε εκείνον που θα ενδιαφερθεί για τις επιτυχίες της Ελληνικής Αεροπορίας την περίοδο 1940 – 1944, δεν θα βρουν ολοκληρωμένες απαντήσεις. Το περιορισμένο περιεχόμενο των αεροπορικών αρχείων, λόγω της απώλειας ή καταστροφής μεγάλου μέρους του, καθώς και η παρέλευση 62 χρόνων από την έναρξη του πολέμου, περιορίζουν σημαντικά την ανεύρεση πληροφοριών. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η εξαγωγή συμπερασμάτων, με απόλυτη ακρίβεια. Ο ισχυρισμός, από τον οποιονδήποτε, επί του αντιθέτου δεν μπορεί να είναι ασφαλής.

²⁰ Ο διακεκριμένος, στο είδος αυτό των βιβλίων συγγραφέας, κάνει χρήση στοιχείων προερχομένων από Βρετανικές, Ελληνικές, Ιταλικές, Γερμανικές και Γιουγκοσλαβικές πηγές.

²¹ Ανάλογη πρέπει να ήταν και η αντιμετώπιση των Γερμανών αεροπόρων από την υπηρεσία τους. Στην 'Αερομαχία των Τρικάλων', που έλαβε χώρα ανάμεσα στην Ελληνική και την Γερμανική Αεροπορία στις 15/4/41, από Ελληνικής πλευράς καταρρίφθηκαν 3 αεροπλάνα : 1 Bloch (Σμ/νίας Μόκκας Γ. 24^η ΜΔ), 1 PZL (Επ/νίας Κατσαρέλης Λ. 22^η ΜΔ) και 1 Gladiator (Σμ/γός Κέλλας Ι. 21^η ΜΔ). Η Γερμανική πλευρά διεκδικεί 6 καταρρίψεις : 1 Bloch, που αρχικά είχε αναγνωριστεί σαν Hurricane, 1 Gladiator και 1 PZL (Oblt Gustav Rodel). 1 PZL (Ofw Otto Schulz). 1 Gladiator (Lt Ernst Borngen). 1 Gladiator (Oblt Wilhelm Wiesinger).

²² 'Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940-1941', Christopher Shores, London 1987, σελ.310-311.

²³ 'Ελληνοϊταλικός και Ελληνογερμανικός Πόλεμος 1940-1941', Αντ/χου Πεζικού Δ. Ζαφειρόπουλου, Αθήνα 1945, σελ.127.

Υπολογίζεται ότι ο πραγματικός αριθμός των επιτυχιών της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (τότε Ε.Β.Α.) την περίοδο 1940 – 1941, κυμαίνεται μεταξύ 58 και 64 καταρριφθέντων Ιταλικών αεροσκαφών ενώ άλλα 23 ή 24 θεωρούνται πιθανός καταρριφθέντα.

Τον Απρίλιο του 1941 τα καταπονημένα, από τον πεντάμηνο συνεχή αγώνα, Ελληνικά καταδιωκτικά κατάφεραν να καταρρίψουν μικρό αριθμό Γερμανικών αεροπλάνων. Εκτιμάται²⁴ ότι 5 αναγνωριστικά και βομβαρδιστικά της Luftwaffe έπεσαν θύματα των Ελλήνων διωκτών, από τις 6/4/41 έως τις 15/4/41 (Πίνακας Ι).

Η καταμέτρηση των καταρρίψεων δεν θα είναι πλήρης αν δεν προστεθούν οι 4 καταρρίψεις που πέτυχαν 3 πολυβολητές / παρατηρητές των Μοιρών Βομβαρδισμού και οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στις 13, 14 και 22/11/40 (Πίνακας Ι).

Το είδος των επιχειρήσεων που ανατέθηκε στις Ελληνικές Μοίρες, στη διάρκεια της παραμονής τους στη Μέση Ανατολή και την Ιταλία, έως τον επαναπατρισμό τους, δεν επέτρεψε την εκτεταμένη εμπλοκή τους σε αερομαχίες. Για την περίοδο 1941 – 1944, αυτές έχουν να επιδείξουν 3 επιβεβαιωμένες καταρρίψεις Γερμανικών αεροσκαφών. Οι δυο μάλιστα από αυτές εναντίον αεροπλάνων Messerschmitt Bf 109, του καλύτερου ίσως καταδιωκτικού που διέθετε ο αντίπαλος, στο Μέτωπο της Β. Αφρικής (Πίνακας ΙΙ).

Σύμφωνα με τα παραπάνω, ο μικρότερος αριθμός των Ελληνικών επιτυχιών, καθ' όλη τη διάρκεια του πολέμου εκτιμάται στις **70 επιβεβαιωμένες καταρρίψεις και 23 πιθανές**. Αριθμοί καθόλου ευκαταφρόνητοι για μια μικρή αεροπορία, που το κυριότερο όπλο που διέθετε ήταν η πίστη της στο δίκαιο του αγώνα.

Το ερώτημα, πόσες καταρρίψεις είχε πραγματοποιήσει κάθε Έλληνας διώκτης, είναι δύσκολο να λάβει απάντηση. Όπως προαναφέρθηκε και όπως φαίνεται από τον Πίνακα Ι, δεν υπάρχουν επαρκείς πληροφορίες για τις νίκες αυτές. Η πιθανότητα, κάποιες από τις καταρρίψεις που αναφέρουν βετεράνοι αεροπόροι να πραγματοποιήθηκαν, αλλά λόγω συγκυριών να μην απόκτησαν την υπηρεσιακή αναγνώριση, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη.

Για πολλές από τις υπηρεσιακά καταγεγραμμένες καταρρίψεις δεν είναι γνωστά τα ονόματα των χειριστών που πρέπει να τις πιστωθούν. Αυτό συμβαίνει, κατά κύριο λόγο, με την 23^η Μοίρα Διώξεως η οποία σύμφωνα με τις πηγές διεκδικεί 31 επιβεβαιωθέντα και 11 πιθανώς καταρριφθέντα αεροπλάνα, για τα περισσότερα από τα οποία δεν γνωρίζουμε ποιοι ήταν οι θήτες τους.

Με βάση τα στοιχεία των Πινάκων Ι και ΙΙ, μπορούμε να σχηματίσουμε έναν νέο πίνακα (Πίνακα ΙΙΙ), με τα ονόματα και τις επιτυχίες των αεροπόρων που έχουν περισσότερες από 1 καταρρίψεις²⁵ ενώ υπάρχουν αρκετοί άλλοι με λιγότερες από 2 νίκες. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι, τα στοιχεία δεν είναι ακριβή. Δεν γνωρίζουμε τα περισσότερα από τα ονόματα των χειριστών που πέτυχαν νίκες με την 23^η Μ.Δ., ενώ υπάρχουν πιθανότητες να μην έχουν καταγραφεί όλες οι επιτυχίες των άλλων Μοιρών.

²⁴ Όλες οι εκτιμήσεις αποτελούν την προσωπική γνώμη του γράφοντος, απορρέουσα από την μελέτη και τον συσχετισμό στοιχείων που παραθέτονται στην παρούσα εργασία.

²⁵ Η σύνταξη του Πίνακα ΙΙΙ έγινε σύμφωνα με την αξιολόγηση των πληροφοριών από τον γράφοντα, τα αναφερόμενα αποτελούν αποκλειστικά τη δική του άποψη.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙΙ

Όνομα /Βαθμός	Μονάδα	Βεβαιωμένες καταρρίψεις	Πιθανές καταρρίψεις	Παρατηρήσεις
Αντωνίου Ανδρ. Σμηναγός	22 ^η Μ.Δ.	4	2 1/2	Επίσημη πηγή* αναφέρει 2 βεβαιωμένες και 3 1/2 πιθανές.
Δάγκουλας Επ. Επισμηνίας	22 ^η Μ.Δ.	3	1	Επίσημη πηγή* αναφέρει 2 βεβαιωμένες και 2 πιθανές, ενώ κάποια άλλη** την πιθανή ως επιβεβαιωμένη.
Κέλλας Ι. Σμηναγός	21 ^η Μ.Δ.	3 1/3		
Φανουργάκης Γρ. Σμηναγός	22 ^η Μ.Δ.	2	4	Επίσημη πηγή* καταγράφει μόνο 1 βεβαιωμένη και 3 πιθανές.
Αργυρόπουλος Π. Επισμηνίας	22 ^η Μ.Δ.	2	1	Επίσημη πηγή* δεν καταγράφει βεβαιωμένη κατάρριψη, μόνο 1 πιθανή.
Κουτρούμπας Π. Επισμηνίας	23 ^η Μ.Δ.	2	1	Μια από τις βεβαιωμένες και η πιθανή δεν φαίνονται καταγεγραμμένες από επίσημη πηγή*.
Κυριαζής Ι. Υποσμηναγός	21 ^η Μ.Δ.	2		
Νικητίδης Ν. Εφ. Αρχισμηνίας	33 ^η Μ.Β.	2		
Σουφρίλας Δημ. Ανθυποσμηναγός	335 / 336 Β.Ε.Μ.Δ.	1 1/2		

* Αρχεία Υ.Ι.Π.Α. ** Μαρτυρία άλλου χειριστή.

Εθμικά, τον τίτλο του Άσσου τον αποκτά ο αεροπόρος που πέτυχε 5 βεβαιωμένες καταρρίψεις εχθρικών αεροσκαφών, αν και ο πρώτος χαρακτηρισμένος Άσσος, στην Αεροπορική Ιστορία, δεν διέθετε 5 επιβεβαιωμένες νίκες. Στην Ελληνική Αεροπορική Ιστορία ο μοναδικός αεροπόρος που κατέχει αποδεδειγμένα τον τίτλο αυτό (με 9 καταρρίψεις), ήταν ο Πλωτάρχης Αριστείδης Μωραιτίνης που έδρασε στον Α΄ Π.Π.²⁶. Για τον Β΄ Π.Π. οι επίσημες πηγές δεν έχουν δώσει ανάλογη απάντηση. Σύμφωνα με τα Αρχεία της Αεροπορίας κανένας από τους αεροπόρους, που έλαβαν μέρος σε αυτόν τον πόλεμο δεν συγκεντρώνει αριθμό καταρρίψεων ικανό για να χαρακτηριστεί Άσσος.

Γνώμη του γράφοντος είναι ότι, οι πιθανότητες κάποιοι από αυτούς να έχουν καταρρίψει 5 και πλέον αεροσκάφη δεν πρέπει να απορρίπτονται αφού τα υπάρχοντα στοιχεία δεν είναι ικανά να εξάγουν συμπεράσματα με απόλυτη βεβαιότητα.

Όλες οι εκτιμήσεις, αν και παρουσιάζουν διαφορές στον αριθμό των καταρρίψεων, δίνουν τρεις διώκτες στις αντίστοιχες πρώτες θέσεις των επιτυχιών. Σύμφωνα πάντα με τα έως σήμερα γνωστά στοιχεία αυτοί είναι οι **Σμηναγοί Αντωνίου Α., Κέλλας Ι.** και ο **Επισμηνίας Δάγκουλας Επ.**²⁷.

Η πιθανή ανεύρεση, στο μέλλον, περισσότερων πρωτογενών πηγών, ίσως ρίξει φως σε κάποια από τα ερωτήματα που παρατέθηκαν στην παρούσα εργασία. Έως τότε, η προσωπική κρίση του κάθε ερευνητή θα οδηγεί σε διαφορετικές εκτιμήσεις και συμπεράσματα.

Κάτω από τις δραματικές συνθήκες του Β΄ Π.Π., οι Έλληνες αεροπόροι πρόσφεραν ιδρώτα και αίμα για την υπεράσπιση τις πατρίδας. Με τα περιορισμένα μέσα που διέθεταν, αλλά με αίσθημα εύθυνης, ύψωσαν το ανάστημά τους μπροστά σε δύο από τις μεγαλύτερες αεροπορικές δυνάμεις της Ευρώπης.

Ανεξάρτητα από το πόσα εχθρικά αεροπλάνα κατάφερε να ρίξει ο κάθε ένας από αυτούς, κατέχουν όλοι τους τον τίτλο του 'Άσσου' στις καρδιές των Ελλήνων, γιατί όπως έγραψε ο ποιητής:

*<<Η μεγαλοσύνη των εθνών
δε μετριέται με το στρέμμα,
με της καρδιάς το πύρωμα μετριέται
και με το αίμα.>>*

²⁶ 'Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας' Τόμος Α΄, Αθήνα 1980, σελ.132-133.

²⁷ Οι βαθμοί είναι αυτοί που έφεραν την Άνοιξη του 1941.

Βιβλιογραφία – Πηγές

Εκδόσεις Υπουργείου Εθνικής Άμυνας

- 1) 'Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας', Τόμος Γ', Γ.Ε.Α./Υ.Ι.Π.Α. Αθήνα 1990.
- 2) 'Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας', Τόμος Δ', Γ.Ε.Α./Υ.Ι.Π.Α. Αθήνα 1998.
- 3) 'Ο Ελληνοϊταλικός Πόλεμος 1940 – 1941, Ιταλική εισβολή 28 Οκτωβρίου – 17 Νοεμβρίου 1940', Γ.Ε.Σ./Δ.Ι.Σ. Αθήνα 1960.
- 4) 'Ο Ελληνοϊταλικός Πόλεμος 1940 – 1941, Ελληνική αντεπίθεση, Νοέμβριος 1940 – Ιανουάριος 1941', Γ.Ε.Σ./Δ.Ι.Σ. Αθήνα 1966.
- 5) 'Ο Ελληνοϊταλικός Πόλεμος 1940 – 1941, Χειμερινά επιχειρήσεις, Ιταλική επίθεσης Μαρτίου', Γ.Ε.Σ./Δ.Ι.Σ. Αθήνα 1966.

Αρχαιακό υλικό

- 1) 'Βιβλίο επιχειρήσεων 21^{ης} Μοίρας Διώξεως' Σμηναγού Κέλλα Ι. 28/10/40-15/4/41. (Υ.Ι.Π.Α.)
- 2) 'Πολεμική Έκθεση 22^{ης} Μ.Δ.', Αντ/χου Α. Αντωνίου, 16/8/46. (Υ.Ι.Π.Α.)
- 3) 'Έκθεση Πολεμικής Δράσεως 23^{ης} Μ.Δ.' Σμ/χου ε.α. Γρ. Θεοδωρόπουλου, Νοέμβριος 1977. (Υ.Ι.Π.Α.)
- 4) 'Έκθεση Πολεμικής Δράσεως 24^{ης} Μ.Δ.' Επ/γού Γ. Αναγνωστόπουλου, Δεκέμβριος 1941. (Υ.Ι.Π.Α.)
- 5) 'Ημερολόγια 24^{ης} Μ.Δ.' Σμ/γού Μ. Σαβέλου (28/10/40 – 16/1/41) και Επ/γού Γ. Αναγνωστόπουλου (16/1/41 – 24/4/41). (Υ.Ι.Π.Α.)

Ελληνόγλωσσες εκδόσεις

- 1) 'Ελληνοϊταλικός και Ελληνογερμανικός Πόλεμος 1940-1941', Αντ/χου Πεζικού Δ. Ζαφειρόπουλου, Αθήνα 1945.
- 2) 'Αναμνήσεις από την Αεροπορία 1924 – 1954', Αντιπτεράρχου Εμμ. Κελαϊδή, Αθήνα 1972.
- 3) 'Η Αεροπορία στον Πόλεμο του '40', Υποπτεράρχου Η. Καρταλαμάκη, Αθήνα 1990
- 4) 'Πετώντας σε ξένους ουρανούς', Υποπτεράρχου Η. Καρταλαμάκη, Αθήνα 1993.

Ξενόγλωσσες εκδόσεις

- 1) 'Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940-1941', Christopher Shores & Brian Cull with Nicola Malizia, Grub Street, London 1987.
- 2) 'Aces High', Christopher Shores & Clive Williams, Grub Street, London 1994.
- 3) 'Aces High', vol. 2, Christopher Shores, Grub Street, London 1999.

Εφημερίδες – Περιοδικά

- 'Ηχώ των Αιθέρων', Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Αεροπορίας.
'Πολεμικός Τύπος', Ανεξάρτητη έκδοση.
'Πτήση και Διάστημα', Τεχνικές εκδόσεις Α.Ε.
'Αεροπορική Ιστορία', Εκδόσεις Περισκόπιο.

Ιστοσελίδες Διαδικτύου

www.users.accesscomm.ca/magnusfamily/airaces1.

www.theaerodrome.com/aces/index.

www.firstworldwar.com.

www.math.fce.vutbr.cz/sufarik/aces.

Ευχαριστίες

Ο γράφων ευχαριστεί θερμά την Υπηρεσία Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας που του επέτρεψε την ανάγνωση εγγράφων από τα Αρχεία της.