

[Γ.Α.Φ CD 13- Φάκελος 2]
RL 10-513

Ο φάκελος με τον κωδικό RL 10-513 περιέχει στρατιωτική έκθεση 79 σελίδων συνολικά.

Σελίδες 1-79 (περίληψη-μετάφραση)

Η έκθεση αυτή φέρει τον τίτλο «Επέμβαση της 3ης μοίρας 1ης Πτέρυγας Μάχης Βομβαρδιστικών Καθέτου Εφόρμησης στην περιοχή της Μεσογείου».

Το πρώτο εδάφιο αφορά στη λήξη της γερμανικής επέμβασης στην Αγγλία, αναφέροντας μ.α. τις τελευταίες αεροπορικές επιχειρήσεις εναντίον βρετανικών στόχων τον Νοέμβριο 1940 καταγράφοντας συμμετέχοντα τμήματα, περιοχές διεξαγωγής, αποτελέσματα και δυσκολίες, την αερομαχία με βρετανικές αεροπορικές δυνάμεις και απώλειες μεταξύ γερμανικών και βρετανικών αεροσκαφών οδηγώντας σε ήττα τη Γερμανική Πολεμική Αεροπορία (καταγράφονται αίτια και ο καταμερισμός ευθυνών στο πλαίσιο τακτικής), την πρόθεση από αέρα καταστροφής (καταγράφονται προϋποθέσεις, εκτιμήσεις και δυσκολίες εναντίον του στόχου αυτού) μεγάλου σε μέγεθος εργοστασίου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας πλησίον του Τάμεση, σημαντικού για την ηλεκτροδότηση της πόλης του Λονδίνου.

Το δεύτερο εδάφιο φέρει τον τίτλο «Δοκιμή νυχτερινής επέμβασης υπό άσχημες καιρικές συνθήκες με αεροσκάφη Junker 87 καταγράφοντας συμπεράσματα και δυσκολίες τούτης».

Το τρίτο εδάφιο αφορά στην επείγουσα μετακίνηση της 3ης μοίρας/1 στη Σικελία καταγράφοντας μ.α. καιρικές συνθήκες, πορεία αυτής, εμφανιζόμενες δυσκολίες κατά τη διάρκεια της πτήσης, την προσγείωση στο Forli (καταγράφονται δυσκολίες κατά την παραμονή εκεί και στον ανεφοδιασμό των αεροσκαφών), την αναχώρηση των αεροσκαφών προς Foggia (καταγράφονται δυσκολίες διανομής καυσίμων) με προορισμό το Trapani της Σικελίας.

Ως αίτιο της επείγουσας αυτής μετακίνησης αναφέρεται η πρόθεση μιας (εν τέλει μη πραγματοποιούμενης) γερμανοιταλικής επιχείρησης για την κατάληψη της -υπό βρετανική κατοχή- Μάλτας, τονίζοντας τη μεγάλη σημασία αυτής για την έκβαση των στρατιωτικών επιχειρήσεων, τον ανεφοδιασμό της Βορείου Αφρικής, την παρεμπόδιση εμπλοκής του Βρετανικού Στόλου Μάλτας στην Κεντρική Μεσόγειο, την εξουδετέρωση των βρισκόμενων στα αεροδρόμια της Μάλτας βρετανικών μαχητικών και βομβαρδιστικών, προκαλώντας ζημιές και απώλειες στις γερμανοιταλικές θαλάσσιες μεταφορές και την καταστροφή των πλέοντας προς το λιμάνι της La Valetta πλοίων ανεφοδιασμού.

Επιπλέον, καταγράφεται η κατάσταση άμυνας στη Μάλτα (ισχυρή αντιαεροπορική άμυνα με κέντρο βάρους το λιμάνι της La Valetta, υποστηριζόμενη από Α/Α πυροβόλα των βρισκόμενων στο λιμάνι πλοίων, επέμβαση αεροσκαφών Hurricane και Spitfire), η επίθεση εναντίον του αεροδρομίου «Luca» στις 26.2.1941, με στόχο την πλήρη καταστροφή των βρισκόμενων στο εν λόγω αεροδρόμιο στρατιωτικών αεροσκαφών (αποστολή αυτών η μ.α. εξουδετέρωση των γερμανοιταλικών θαλάσσιων μεταφορών και νηοπομπών προς Βόρεια Αφρική) και εναντίον του αεροδρομίου Halfa με στόχο την καταστροφή των βρισκόμενων εκεί αεροσκαφών (καταγράφονται σημαντικές

ζημιές σε κτηριακές εγκαταστάσεις και αεροσκάφη). Σημειώνεται, ωστόσο, η αποτυχία παρεμπόδισης, παρά των προαναφερόμενων δύο επιτυχημένων αεροπορικών επιθέσεων, επεμβάσεων αεροσκαφών της Βρετανικής Βασιλικής Αεροπορίας εναντίον γερμανικών πλοίων ανεφοδιασμού -με φορτίο όπλα, στρατιωτικό υλικό και πυρομαχικά- στην περιοχή της Μεσογείου.

Αναφέρεται επίσης η διαταγή στη 3ο μοίρα/ 1 προς εκδήλωση επίθεσης, τις πρωινές ώρες της 23.3.1941, εναντίον αφιχθέντων πλοίων (ενός καταδρομικού και δύο εμπορικών) στο λιμάνι της La Valetta (αναφέρονται δυσκολίες και η πραγματοποίηση αυτής καταγράφοντας διαδρομή -τακτική επίθεσης- ζημιές σε εγκαταστάσεις των Άγγλων -αερομαχία με βρετανικά καταδιωκτικά Spitfire και Hurricane- γερμανικές και βρετανικές απώλειες) και εναντίον χώρου παραγωγής τορπιλών και λοιπών λιμενικών εκεί εγκαταστάσεων κατά τη διάρκεια της νύχτας (καταγράφονται μεγάλου βαθμού δυσκολίες λόγω ύπαρξης πολλών A/A πυροβόλων και προβολέων).

Το τέταρτο εδάφιο με τον τίτλο «Επέμβαση στην Αφρική» αφορά στην αναχώρηση του επιτελείου με το 1ο και 2ο σμήνος 3ης μοίρας Βομβαρδιστικών Καθέτου Εφόρμησης/1 από Τραπανά προς Τρίπολη/Αφρική και στην έπειτα μετακίνηση προς το αεροδρόμιο της Derna, (με στόχο την παρεμπόδιση του δια θαλάσσης ανεφοδιασμού προς Τομπρούκ και την αποδυνάμωση της εκεί άμυνας μέσω καθημερινών αεροπορικών επιθέσεων εναντίον πλοίων, οχρωματικών εγκαταστάσεων, θέσεων πυροβολικού, τεθωρακισμένων και στόχων πεζικού, β.λπ. φωτογραφίες σ. 50,53-58), στην εναέρια αναγνώριση, επίθεση εναντίον βρετανικού πολεμικού πλοίου βορειοανατολικά του κόλπου του Sollum και βύθιση αυτού, στην υπαγωγή των γερμανικών αεροσκαφών στην ιταλική μοίρα Βομβαρδιστικών Καθέτου Εφόρμησης (κοινή επέμβαση αυτών καταγράφοντας μετακινήσεις, στόχους, τακτική μάχης, αποτελέσματα), στη μετακίνηση της εν λόγω μοίρας στο Τραπανά και κατόπιν στην Ελλάδα (προς Άργος) για επέμβαση εναντίον της Κρήτης, την υπαγωγή της στο 8ο Αεροπορικό Σώμα.

(μετάφραση) Αφότου αφίχθηκε η ομάδα, στις 23.5, στο Άργος, πραγματοποίησε την ίδια μάλιστα ημέρα 2 επεμβάσεις εναντίον θαλάσσιων στόχων στον Κόλπο της Σούδας (Κρήτη) με επιτυχή αποτελέσματα (βύθιση). Εξαιτίας επίσης της βύθισης όλων των πλοίων στη θαλάσσια περιοχή της Κρήτης εμπόδισε τόσο την άφιξη ενισχύσεων του εχθρού όσο επίσης και την αποχώρηση των στρατευμάτων.

Την 24.5. και τις επόμενες ημέρες μετατράπηκαν οι επεμβάσεις εναντίον θαλασσιών στόχων με αποστολή στόχους εδάφους στην εξολόθρευση εχθρικών φωλιών αντίστασης μπροστά από τις εμπροσθοφυλακές των επιτιθέμενων Γερμανών αλεξιπτωτιστών και αεραποβατικών μονάδων στην Κρήτη. Ορισμένες επεμβάσεις εστράφησαν επίσης εναντίον κινήσεων εχθρικών στρατευμάτων και μετακινήσεων στην Κρήτη με τη μορφή «ανοιχτής καταδίωξης στους δρόμους». Οι εν λόγω επεμβάσεις προς υποστήριξη των μονάδων ξηράς προσέκρουσαν στις αναπόφευκτες δυσκολίες καθυστερήσεων εξαιτίας της μακράς μέσω θαλάσσης πορείας. Οι απόπειρες του 8ου Αεροπορικού Σώματος κάλυψης της χρονικής αυτής καθυστέρησης μέσω ασύρματης διαβίβασης προς την επιτιθέμενη μονάδα αναφορικά με τους στόχους επίθεσης, κατά την προέλαση και λίγο πριν την άφιξη αυτής στα παράλια της Κρήτης, δεν έφεραν καθόλου ικανοποιητικά αποτελέσματα, επειδή τα εν λόγω ραδιογραφήματα μέσω μηχανημάτων των Ju 87 δεν μπορούσαν να ληφθούν από μακρινή απόσταση με την αναγκαία ασφάλεια. (Η επέμβαση έλαβε χώρα μάλιστα χωρίς χειριστή ασυρμάτου, έτσι ώστε η ασύρματη επικοινωνία να είναι δυνατή με μια πριν την απογείωση καθορισμένη συχνότητα). Οι στόχοι επίθεσης έπρεπε εξαιτίας αυτού να καθοριστούν πριν την απογείωση. Ο στρατός ξηράς έπρεπε σε μια τέτοια περίπτωση να αναμένει το

χρονικό σημείο της προέλασης έως την επίθεση των Βομβαρδιστικών Καθέτου Εφόρμησης.

Όλες οι αποστολές επέμβασης της ομάδας στην Κρήτη μπόρεσαν να σημειωθούν με επιτυχή αποτελέσματα, κυρίως επειδή η αεράμυνα στην Κρήτη ήταν σε γενικές γραμμές λιγοστή, με εξαίρεση μια μικρής κλίμακας συγκέντρωση Α/Α πυροβόλων γύρω από τον Κόλπο της Σούδας και τα εχθρικά καταδιωκτικά βρίσκονταν σπάνια και μεμονωμένα πάνω από την περιοχή του στόχου.

Αφότου τα μεγαλύτερα σε μέγεθος πλοία είχαν βυθιστεί στους κόλπους της Κρήτης, παρατηρήθηκε μέσω αναγνώρισης, ότι ο εχθρός εγκατέλειπε το νησί εν μέρει σε μικρού μεγέθους πλοία και βάρκες. Κατόπιν, διατάχθηκαν επίσης μικρότερα σκάφη ως εναλλακτικά μέσα διαφυγής. Καταπολεμήθηκαν, βάσει εφαρμογής εντολή μάχης εναντίον άλλων στόχων, με πολυβολισμό και «χτυπήθηκαν μέχρι να μπάζουν νερά». Η ομάδα απέδειξε στις 28.5.1941, ότι μια επίθεση με πολυβολισμούς εναντίον μικρότερων πλωτών σκαφών ήταν πολλά υποσχόμενη.

Η ομάδα καταπολέμησε με επιτυχία σε «ανοιχτή καταδίωξη στους δρόμους» εχθρικά οχήματα στην περιοχή του Τυμπακίου (ο εντοπισμός των συγκεκριμένων οχημάτων ήταν τις περισσότερες φορές δύσκολος, εξαιτίας της κάλυψης αυτών στους παρακείμενους ελαιώνες κατά την προσέγγιση των αεροσκαφών, με αποτέλεσμα να μπορούν να εντοπιστούν μόνο κατόπιν χαμηλού ύψους πτήσεων). Σε πτήση χαμηλού ύψους πάνω από τον Κόλπο της Σούδας εντοπίστηκε ένα καΐκι, το οποίο ήταν αγκυροβολημένο και ανέμενε υποθετικά την έλευση της νύχτας για να αναχωρήσει. Ο επικεφαλής της ομάδας πολυβόλησε, με δύο προσεγγίσεις, τον ίσαλο. Στην επίθεση της δεύτερης προσέγγισης ανατινάχθηκε το καΐκι μπροστά από το Ju 87, με αποτέλεσμα να απομακρυνθεί εξαιτίας εκτιναχθέντων σανίδων. Το καΐκι ήταν πιθανότητα φορτωμένο με πυρομαχικά.

Κατόπιν συνεχιζόμενων εδαφικών κατακτήσεων από τα γερμανικά στρατεύματα στην Κρήτη παρατηρήθηκε μέσω αναγνώρισης, ότι ο εχθρός είχε αποσύρει τα στρατεύματά του με πολεμικά πλοία από τα νότια παράλια του νησιού κατά τη διάρκεια της νύχτας. Αφότου κατελήφθη με μάχες το αεροδρόμιο Ηρακλείου στην Κρήτη, την 30.5, κατόπιν ρίψης αλεξιπτωτιστών, η 3η μοίρα/1 μετακινήθηκε εξαιτίας αυτού, το βράδυ της 30.5, στο Ηράκλειο προς ρίψη, ώστε απογειωμένη από εκεί να επιτεθεί, το ξημέρωμα της 31.5, στις μονάδες του βρετανικού στόλου στη θαλάσσια περιοχή νοτίως της Κρήτης. Η ομάδα προσγειώθηκε στις 19:15 στην Κρήτη.

Στα πληρώματα παραχωρήθηκε από μια ολιγομελή ειδική δύναμη αεροδρομίου ένα στρατόπεδο ως χώρος καταλύματος, ο οποίος βρίσκονταν ήδη στην κατοχή μας. Ο εν λόγω στρατώνας είχε όμως προσβληθεί σε τέτοιο βαθμό από κοριοίς, ώστε η ομάδα προτίμησε να διανυκτερεύσει στο ύπαιθρο κάτω από το ζεστό αέρα της νύχτας. Δημιουργήθηκαν καταλύματα κάτω από την άτρακτο των Ju 87. Ο εχθρός με πολύ ισχυρές αεροπορικές δυνάμεις επιτέθηκε κατά τα μεσάνυχτα στο αεροδρόμιο, βόμβες έκρηξης και εμπρησμού κάλυψαν όλο συνολικά το αεροδρόμιο και μεγάλης διάρκειας επιθέσεις με πολυβολισμό στράφηκαν εναντίον των σταθμευμένων στον περιβάλλοντα χώρο του αεροδρομίου, χωρίς δυνατότητα κάλυψης, αεροσκαφών.

Αφότου ο δυσάρεστος καταιγισμός πυρών έλαβε τέλος, ένα στον περιβάλλοντα χώρο αεροσκάφος είχε αρπάξει φωτιά, ένα από τους Βρετανούς ακινητοποιημένο Hurricane! Η ετοιμότητα επέμβασης της ομάδας διατηρήθηκε σε ικανοποιητικό επίπεδο παρά των ορισμένων άσκοπων βολών πολυβόλων. Κατόπιν διαταγής, η ομάδα απογειώθηκε με το πρώτο φως της ημέρας στις 6:05 προς ένοπλη αναγνώριση της θαλάσσιας περιοχής νοτίως της Κρήτης. Στόχος ήταν η «μοίρα βρετανικού στόλου». Με δυσκολία ορατότητας εξαιτίας της έντονης πρωινής ομίχλης, που δυσκόλεψε την πραγματοποίηση της πτήσης παρά τον χωρίς σύννεφα ουρανό, δεν διαπιστώθηκαν

εχθρικές δυνάμεις στον εν λόγω θαλάσσιο χώρο. Εκ τούτου, η μοίρα έπρεπε, κατόπιν απομάκρυνσης αυτής από τη ζώνη δραστηριοποίησης, να επιστρέψει στο Ηράκλειο. Κατά την επιστροφή εντοπίστηκε ένα με ταχύτητα κινούμενο μεγάλο σε μέγεθος πλοίο, με νότιο-νοτιοδυτική πορεία. Η μονάδα προχώρησε άμεσα με σχηματισμό σε επίθεση. Σε κάθετη εφόρμηση διέκρινε, ωστόσο, ο επικεφαλής αυτής το σύμβολο του «Ερυθρού Σταυρού» του πλωτού νοσοκομείου, με αποτέλεσμα να πρέπει να διακόψει την επίθεση με δια ασυρμάτου διαταγή: «μη ρίξετε καμία βόμβα -πλωτό νοσοκομείο- αναχαίτιση άνευ ρίψης βομβών!». Υπό την άρτια πειθαρχία της μονάδας δεν ρίχθηκε καμία βόμβα. Δεν εντοπίστηκαν άλλες ναυτικές μονάδες. Η μοίρα έπρεπε να επιστρέψει με τις βόμβες στο αεροδρόμιο επέμβασης. Επίσης, τα απογειωμένα προς μεγαλύτερης απόστασης θαλάσσια αναγνώριση αναγνωριστικά δεν προσκόμισαν καθόλου αναφορές περί εμφάνισης εχθρικών δυνάμεων. Ο Βρετανικός Βασιλικός Στόλος από την περιοχή του Σουέζ δεν εμφανίστηκε πλέον στην εμπόλεμη περιοχή της Κρήτης. Η μοίρα επέστρεψε εκ τούτου στο Άργος.

Από εκεί πραγματοποιηθήκαν μόνο κάποιες μεμονωμένες επεμβάσεις προς ασφάλιση των υποβρυχίων συνοδείας νηπομπών μας προς Κρήτη, κατά τις οποίες τα αεροσκάφη δεν ήρθαν σε επαφή με τον εχθρό.

Σε αντίθεση με τους προηγούμενους χώρους επέμβασης, οι πτήσεις μακρινών αποστάσεων κατά τη διάρκεια της επέμβασης στην Κρήτη σήμαινε μια μεγάλου βαθμού επιβάρυνση του νευρικού συστήματος των πληρωμάτων. Οι κινητήρες είχαν κατά πολύ υπερβεί ήδη τις ώρες πτήσης και εξαιτίας αυτού, σημειώνονταν μεγάλη φθορά στα υλικά από την άμμο της αφρικάνικης ερήμου. Η τεχνική συντήρηση των αεροσκαφών δεν ήταν, κατά την αδιάκοπη επέμβαση τόσο στην Αφρική όσο και στην Κρήτη, πλήρως επαρκής, με αποτέλεσμα να παρουσιαστούν τα πρώτα σημάδια της «τεχνικής ανασφάλειας πάνω από τη θάλασσα» σε μια εκ των επεμβάσεων εναντίον της Κρήτης. Μια μονάδα πήρε αντίθετη κατεύθυνση στο μέσο της διαδρομής. Τα πληρώματα ανέφεραν κατόπιν της προσγείωσης, ότι οι κινητήρες τους είχαν πρόβλημα, κάτι δεν λειτουργούσε καλά με την πίεση λαδιού, ο δείκτης είχε πέσει πολύ κατά τη διάρκεια της πτήσης (τούτο το έκανε πάντα το μανόμετρο πίεσης λαδιού στα Ju 87, τα πληρώματα δεν το είχαν παρατηρήσει σε παραφορτωμένες πτήσεις). Τα πληρώματα έτρεμαν στη σκέψη ότι μια δυσλειτουργία των κινητήρων πάνω από τη Μεσόγειο, πιθανότατα, θα σήμαινε τον θάνατο. Εκ τούτου, ο επικεφαλής της ομάδας διέταξε για την επόμενη επέμβαση την αλλαγή των αεροσκαφών με αυτά που βρίσκονται στην αρχή του σχηματισμού, χωρίς να σημειωθούν τεχνικές αλλαγές. Η κατάσταση των αεροσκαφών ήταν άρτια και άντεξαν την επέμβαση. Το «παράδειγμα» έφερε το επιθυμητό αποτέλεσμα, τα πληρώματα συγκράτησαν, κατά τη διάρκεια μελλοντικής επέμβασης, τα σημάδια νευρικότητας.

Η επέμβαση εναντίον της Κρήτης πραγματοποιήθηκε με επιτυχία και άνευ δικών μας απωλειών.

Κατόπιν της τελευταίας επέμβασης στις 2.6, σημειώθηκε στις 3 και 4.6 η διατασσόμενη μετακίνηση προς Cottbus, με ενδιάμεσους σταθμούς τη Φότζια, Τρεβίζο και Kitzingen. Στο Cottbus αποσυναρμολογήθηκαν όλοι συνολικά οι κινητήρες και στάλθηκαν για μια σε βάθος επισκευή. Η μονάδα συμπλήρωσε τα κενά των πληρωμάτων με αντικαταστάτες και των αεροσκαφών με νέα διαθέσιμα και μπόρεσε στις 17.6.1941 (κατόπιν μιας παύσης επισκευής -14 σχεδόν μόνο ημερών- κατά τη διάρκεια του πολέμου στην πατρίδα) να μετακινηθεί προς Dubowo-Νότος, πανέτοιμη για επέμβαση και βρισκόμενη σε ετοιμότητα για την αρχινημένη τις 22.6.1941 επέμβαση στην Ανατολή.

(περίληψη) Σελ. 15-16: 4 φωτογραφίες απεικονίζοντας σχηματισμούς Βομβαρδιστικών Καθέτου Εφόρμησης.

- 2) Σελ. 37: 2 φωτογραφίες από επίθεση αεροσκαφών της 3ης μοίρας εναντίον πλοίων, στις 23.3.1941, στο λιμάνι La Valetta/Μάλτα.
- 3) Σελ. 50: 3 φωτογραφίες από επίθεση αεροσκαφών της 3ης μοίρας εναντίον πλοίου, στις 12.4.1941 μπροστά από το Τομπρούκ.
- 4) Σελ. 53: 3 φωτογραφίες αναφορικά της παρουσίας της 3ης μοίρας/ 1 στη Δέρνα.
- 5) Σελ. 54-58: δεκαεπτά φωτογραφίες αναφορικά με την επέμβαση γερμανικών αεροσκαφών στο Τομπρούκ και πλησίον αυτού.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ