Петр Иванович ХАРА

VVS SPANISH CIVIL WAR & GREAT PATRIOTIC WAR

FIGHTER PILOT

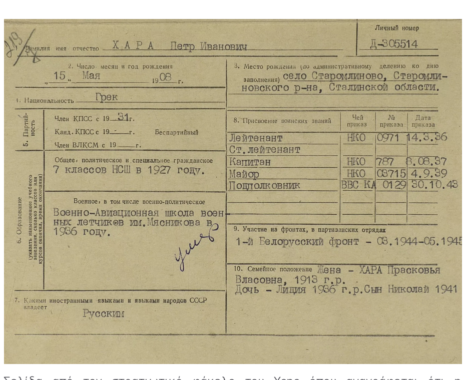
ΤΑ ΠΡΩΙΜΑ ΧΡΟΝΙΑ & ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΗΣ ΑΖΟΦΙΚΗΣ

Ο Пётр Иванович Хара γεννήθηκε στις 15 Μαΐου 1908 στο χωριό Staromlinovka Staro-Kermechensky (σήμερα Velikonovosilkovsky) της περιοχής Donetsk, γιος ελληνικής αγροτικής οικογένειας. Δεν γνωρίζουμε μέχρι στιγμής την οικογενειακή ιστορία ούτε το πραγματικό ελληνικό επώνυμο. Ωστόσο, μια σύντομη ιστορία της ελληνικής παρουσίας στην περιοχή είναι ζωτικής σημασίας για την κατανόηση της ζωής του Πётр. Οι Έλληνες ήρθαν στην Κριμαία - μια ορεινή χερσόνησο που προεξέχει στη Μαύρη Θάλασσα - τον 5ο αιώνα π.Χ., ή ίσως ακόμη και τον 7ο, ή απλά πιθανόν, με βάση κάποιες αρχαιολογικές ανασκαφές εκεί, τον 9ο. Οι Έλληνες έφτασαν στη σημερινή Ουκρανία πριν από τους Τατάρους, πριν από τους Ρώσους, πριν από τους Εβραίους, πιθανώς ακόμη και πριν από τους ίδιους τους Ουκρανούς. Στην πραγματικότητα μπορεί να είναι η παλαιότερη υπάρχουσα εθνοτική ομάδα της Ουκρανίας. Αυτό που είναι αδιαμφισβήτητο, όμως, είναι ότι όταν έφτασαν στην περιοχή γύρω από το σημερινό Ντόνετσκ, στην ανατολικότερη Ουκρανία ήταν σίγουρα οι πρώτοι έποικοι. Οι Έλληνες της Κριμαίας έζησαν για περίπου 300 χρόνια υπό την κυριαρχία του μουσουλμανικού χανάτου και όταν η αυτοκρατορική Ρωσία έκανε την κίνηση για να κατακτήσει την Κριμαία ζήτησαν από τη Μεγάλη Αικατερίνη να τους προσφέρει την προστασία της. Εκείνη τους διέταξε να εγκαταλείψουν την περιοχή στην οποία ζούσαν τις τελευταίες δύο χιλιετίες και να εγκατασταθούν σε μια νέα γη που μόλις απέκτησε η αυτοκρατορία της, πολύ ανατολικότερα. Πρακτικά μετέφερε εκεί ολόκληρο τον ελληνικό πληθυσμό. Απέδωσε εδάφη στους Έλληνες και τους έσωσε από τους μουσουλμάνους.

Ο Пётр Иванович Хара ήταν ήδη έμπειρος πιλότος πριν αναλάβει υπηρεσία στην Ισπανία. Ήταν ένας από τους πρώτους πιλότους που εκπαιδεύτηκαν στο Polikarpov I-16. Το I-16 ήταν ένα δύσκολο μαχητικό για να πετάξει κανείς. Οι πιλότοι είχαν κακή ορατότητα, η καλύπτρα είχε την τάση να λερώνεται από το λάδι του κινητήρα και το κινούμενο τμήμα ήταν επιρρεπές στο να κλείνει κατά τη διάρκεια σκληρών ελιγμών, γεγονός που έκανε αρκετούς πιλότους να την στερεώνουν στην ανοιχτή θέση. Το μπροστινό τμήμα της ατράκτου, με τον κινητήρα, ήταν πολύ κοντά στο κέντρο βάρους και το πιλοτήριο πολύ μακριά προς τα πίσω. Το Polikarpov είχε ανεπαρκή διαμήκη σταθερότητα και ήταν αδύνατο να πετάξει το αεροσκάφος χωρίς ο πιλότος να πάρει τα χέρια του από το χειριστήριο. (www.1945.gr, further info from www.wikipedia.com)

Ξεκινώντας από τις ακτές της Αζοφικής Θάλασσας, οι Έλληνες εγκαταστάθηκαν σε χωριά στη στέπα. Απαλλάχθηκαν από τη στράτευση και ευημερούσαν. Όταν το 1869 ιδρύθηκε η πόλη του Ντονέτσκ από τον Ουαλό John Hughes, ως κέντρο εξόρυξης άνθρακα, άρχισαν να μεταναστεύουν στην πόλη. Διατήρησαν τη μητρική τους γλώσσα - ή, για την ακρίβεια, τις γλώσσες τους. Εκείνοι των οποίων οι οικογένειες προέρχονταν από τις παραθαλάσσιες πόλεις της Κριμαίας μιλούσαν μια ελληνική γλώσσα που ήταν έντονα επηρεασμένη από την τουρκική γλώσσα των Χαν. Όσοι είχαν τις ρίζες τους στα απομακρυσμένα βουνά μιλούσαν μια γλώσσα που προέρχεται απευθείας από τα αρχαία ελληνικά. Στη δεκαετία του 1920, στο πρώτο ξέσπασμα της προλεταριακής επανάστασης, η πρώιμη Σοβιετική Ένωση ενθάρρυνε έντονα την ανάπτυξη των εθνικών πολιτισμών, ένα είδος απορωσικοποίησης μετά την τσαρική κυριαρχία. Στη συνέχεια, το 1937, ο Ιωσήφ Στάλιν αποφάσισε ότι αυτό ήταν, στην πραγματικότητα, εγκληματική συμπεριφορά. Περίπου 20.000 Έλληνες εκτελέστηκαν, άλλοι απελάθηκαν στο Καζακστάν ή στη Σιβηρία. Μετά το 1937, οι άνθρωποι φοβόντουσαν να πουν ότι ήταν Έλληνες. Αλλά βαθιά στα χωριά, μέσα στα ίδια τους τα σπίτια, οι οικογένειες διατηρούσαν ζωντανές τις παλιές μνήμες και τις παλιές γλώσσες. Μόνο μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης, οι Έλληνες ήταν και πάλι ελεύθεροι να εκφραστούν. Επιστρέφοντας στην ιστορία μας, ο Пётр Иванович Хара αποφοίτησε από την 7η τάξη του σχολείου το 1927 και από το γεωργικό επαγγελματικό σχολείο το 1930. Εισήχθη στο Ινστιτούτο Εκτροφής Προβάτων της Μόσχας, αλλά μετά την ολοκλήρωση του πρώτου έτους επιστρατεύτηκε στον Κόκκινο Στρατό στις 26 Μαΐου 1931, αφού πρώτα προσχώρησε στο Κομμουνιστικό Κόμμα τις πρώτες ημέρες του ίδιου έτους. Αυτό που έχει ενδιαφέρον και μερικές φορές μπερδεύει τους ερευνητές (ειδικά αυτούς που δεν έχουν ελληνική καταγωγή) είναι το γεγονός ότι στο στρατιωτικό του φάκελο αναφέρει:

«Μιλάω και γράφω στα ρωσικά, μιλάω ουκρανικά, η μητρική μου γλώσσα είναι τα τατάρ, η εθνικότητα είναι τατάρ της Κριμαίας».



Фамилия, имя, отчество ХАРА Петр Иванович
Личный номер Д-305514
2. Число, месяц и год рождения 15 Мая 1908 г.
3. Место рождения: село Старомлиново, Стеромлиновского р-на, Сталинской области.
4. Национальность Грек
5. Партийность: Член КПСС с 1931 г.
6. Образование: 7 классов НСШ в 1927 году. Военно-Авиационная школа военных летчиков им. Мясникова в 1936 году.
7. Какими иностранными языками и языками народов СССР владеет: Русским

8. Присвоение воинских званий	Чей приказ	№ приказа	Дата приказа
Лейтенант	НКО	0971	14.3.36
Ст. лейтенант			
Капитан	НКО	787	6.08.37
Майор	НКО	03715	4.9.39
Подполковник	ВВС КА	0129	30.10.43

9. Участие на фронтах, в партизанских отрядах: 1-й Белорусский фронт - 06.1944-05.1945
10. Семейное положение: Жена - ХАРА Прасковья Власовна, 1913 г.р. Дочь - Лидия 1936 г.р. Сын Николай 1941

Σελίδα από τον στρατιωτικό φάκελο του Χαρα όπου αναγράφεται ότι η εθνικότητά του είναι ελληνική. Στην ίδια σελίδα περιλαμβάνονται επίσης πληροφορίες όπως προαγωγές, εκπαίδευση και προσωπικά δεδομένα. (www.1945.gr)

Φαίνεται ότι η πίεση του Κομμουνιστικού Κόμματος προς τις διάφορες εθνοτικές ομάδες δεν ήταν μόνο ενεργή, αλλά και το να είσαι μέλος μιας εθνικής μειονότητας μπορούσε να φράξει το δρόμο για να υπηρετήσεις στις Σοβιετικές Ένοπλες Δυνάμεις ως αξιωματικός, ειδικά τότε ως πιλότος. Ωστόσο ο φάκελος του αναφέρει ξεκάθαρα ότι η εθνικότητά του είναι ελληνική. Το να ανήκεις στους Έλληνες της Κριμαίας και να το δηλώνεις δεν υποσχόταν τίποτα καλό στην εποχή του Στάλιν! Μέχρι τον Αύγουστο του 1932, φοιτούσε στη Στρατιωτική Σχολή Αεροπορίας της Κάτσα. Υπηρέτησε στη Στρατιωτική Περιφέρεια της Λευκορωσίας μέχρι τον Ιανουάριο του 1935 ως πιλότος του 4ου Συντάγματος Πολεμικής Αεροπορίας, (4 IAP) και αργότερα ήταν ανώτερος πιλότος και διοικητής της 107ης Μοίρας Καταδιωκτικών (107 IAE) της 83ης Ταξιαρχίας Πολεμικής Αεροπορίας (83 IAB) που πετούσε μαχητικά I-3 και I-5. Σύντομα παντρεύτηκε την αγαπημένη του Praskovya Vlasovna Khara (Ponkratova) και ευλογήθηκε με δύο κόρες τη Lydia (Lidochka) και τη Galinka. Το 1935, ο Πётр ήταν από τους πρώτους στην Πολεμική Αεροπορία που πέταξε με το νεότερο καταδιωκτικό I-16 και συμμετείχε σε αεροπορική παρέλαση πάνω από την Κόκκινη Πλατεία. Στις 10 Νοεμβρίου 1935, ο Χαρα έδειξε τις ικανότητές του, όταν προσγείωσε το αεροπλάνο του χωρίς σύστημα προσγείωσης λόγω βλάβης, για την οποία το Λαϊκό Επιτελείο Άμυνας της ΕΣΣΔ του έδωσε ένα χρυσό ρολόι με την επιγραφή:

«Στον γενναίο πιλότο από το Λαϊκό Επιτελείο Άμυνας Климе́нт Ефре́мович Вороши́лов».

Πρώιμα μοντέλα του I-16 Type 5, σε υπηρεσία την αεροπορία του Στόλου της Βαλτικής, το 1937. (https://massimotessitori.altervista.org/, further info via Wikipedia)

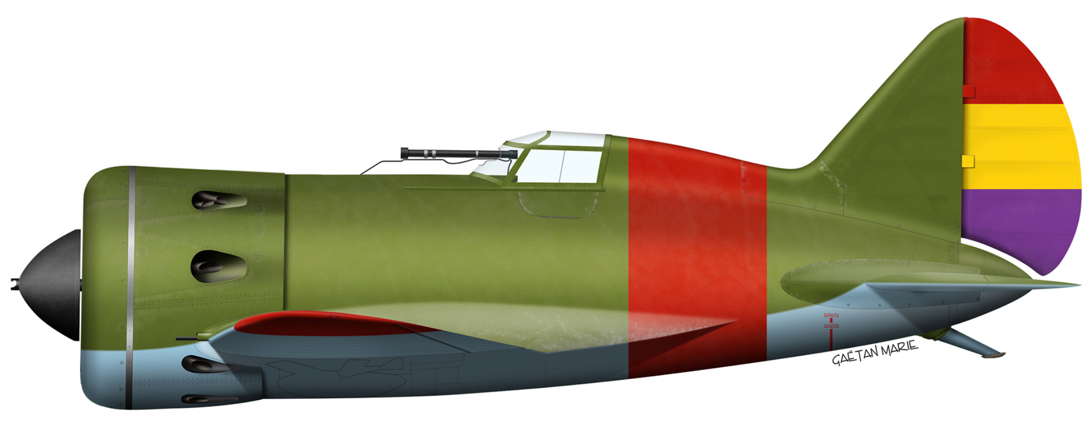
Λίγες ημέρες αργότερα το Πётр ενεπλάκη σε ένα άλλο ατύχημα. Η Μοίρα του επέστρεφε από μια εκπαιδευτική πτήση όταν ο διοικητής διέταξε τους πιλότους του να κατεβάσουν το σύστημα προσγείωσης. Ωστόσο το δεξιό σκέλος του Χαρα δεν κατέβηκε. Προσπάθησε μάταια να ελέγξει για τη δυσλειτουργία χωρίς να τα καταφέρει. Εν τω μεταξύ η Μοίρα προσγειώθηκε και οι πιλότοι άφησαν τα πιλοτήριά τους και κοίταξαν τον ουρανό για τον μοναχικό πιλότο. Ο Διοικητής απογειώθηκε με ένα άλλο αεροπλάνο και σύντομα πέταξε στην πτέρυγα Χαρα. Διέταξε τον νεαρό πιλότο να προχωρήσει σε κάποιους ακροβατικούς ελιγμούς και barel rolls ελπίζοντας ότι το γρανάζι θα απεμπλεκόταν και το σκέλος θα έπεφτε. Ήταν άτυχος για άλλη μια φορά. Έβγαλε το σημειωματάριό του και έγραψε ότι επρόκειτο να προσγειωθεί χωρίς σύστημα προσγείωσης. Σύντομα ο Διοικητής του πέταξε για άλλη μια φορά δίπλα του και του είπε να κάνει άλλα 6 barel rolls και σε περίπτωση που δεν τα κατάφερνε και πάλι να σηκώσει το αριστερό σκέλος, να σβήσει τον κινητήρα και να κάνει αναγκαστική προσγείωση σε οργωμένο έδαφος. Ο νεαρός πιλότος ανακουφίστηκε γνωρίζοντας ότι ο Διοικητής του τον εμπιστευόταν και πίστευε σε αυτόν. Ο Χαρα κέρδισε ύψος, έσβησε τον κινητήρα, έκλεισε την αντλία τροφοδοσίας καυσίμου και ετοιμάστηκε για προσγείωση. Ο εκκωφαντικός βρυχηθμός του κινητήρα αντικαταστάθηκε από ένα μονότονο σφύριγμα του ανέμου. Το αεροπλάνο κατέβαινε. Η προπέλα γύριζε απλά λόγω της ροής του αέρα χωρίς να παράγει ισχύ. Έπρεπε να διατηρήσει την ελάχιστη ταχύτητα, για να αποφύγει να εισέλθει σε απώλεια στήριξης, ενώ το έδαφος πλησίαζε γρήγορα. Το αποτέλεσμα επρόκειτο να κριθεί στα επόμενα δευτερόλεπτα. Στόχευσε το σημείο προσγείωσής του σε μια στενή λωρίδα μαλακού εδάφους και προσγειώθηκε επιδέξια και έσωσε το αεροπλάνο του. Παρά το γεγονός ότι δεν ήταν έμπειρος, τα εμπόδια που έπρεπε να αποφύγει κατά τη διάρκεια της ανεμοπορίας του και τον κίνδυνο να πέσει σε περιδίνυση και να συντριβεί θανάσιμα, ο νεαρός ελληνικής καταγωγής πιλότος ενήργησε ψύχραιμα και επιδέξια. Οι συνάδελφοί του από τη Μοίρα του τρέχουν προς το μέρος του και ένας χαρούμενος πιλότος βγήκε από το πιλοτήριο του εντελώς άθικτου αεροπλάνου του. Η εφημερίδα Krasnaya Zvezda, στις 16.11.1935 ανέφερε με μεγάλο ενθουσιασμό ότι:

«Η επιθυμία του να εκπληρώσει πάση θυσία τη διαταγή του Διοικητή του, το θάρρος του και η άριστη πτητική του εκπαίδευση, πραγματικά μπολσεβίκικη, και η φροντίδα του για τον ακριβό στρατιωτικό εξοπλισμό επέτρεψαν στον σύντροφο Χαρα να εκτελέσει αυτό το θαυμάσιο κατόρθωμα. Η Μοίρα του είναι περήφανη για το επίτευγμά του, το οποίο για άλλη μια φορά έδειξε το θάρρος και τις πτητικές ικανότητες των περήφανων γερακιών μας».

Ο Πётр ανέφερε ότι:

«Ήμουν απόλυτα ήρεμος και σίγουρος ότι θα πετύχω, είχα περίπου 1.000 προσγειώσεις και δεν είχα ποτέ ατύχημα».

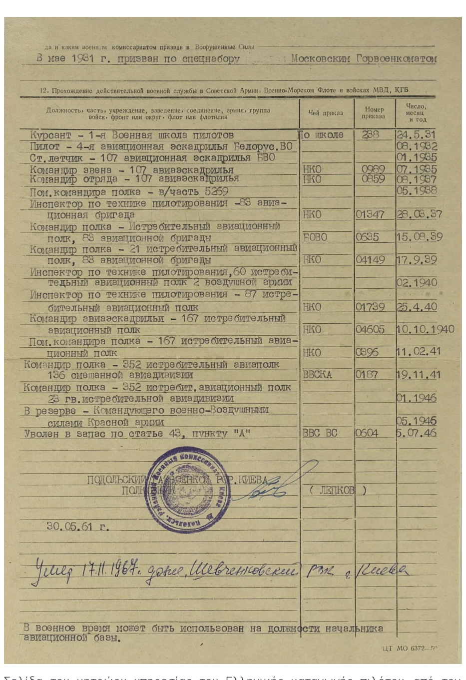
Ισπανοί πιλότοι της Δημοκρατικής παράταξης ξεκουράζονται δίπλα σε ένα I-16 προφανώς σε κατάσταση επιφυλακής. Το μικρό καταδιωκτικό αποτέλεσε τον φόβο και τον τρόμο των Εθνικιστών του Φράνκο, μέχρι την έλευση των Me-109B της γερμανικής Λεγεώνας του Κόνδορα. (https://bbs.hitechcreations.com/)



Τα καταδιωκτικά I-16 type 5 και type 10, τα οποία έλαβαν το ισπανικό παρατσούκλι "mosca" (μύγα), πήραν το βάπτισμα του πυρός το 1936 στην Ισπανία. Μέχρι το τέλος του 1936, η Ισπανική Ρεπουμπλικανική Αεροπορία διέθετε 62 μαχητικά I-16 τύπου 5. Αρχικά, μόνο Σοβιετικοί πιλότοι τα πέταξαν, επιχειρώντας με επιτυχία εναντίον των αεροσκαφών του Φράνκο. Τα I-16 χρησιμοποιήθηκαν ευρέως κατά τη διάρκεια του ισπανικού εμφυλίου πολέμου (1936 - 1939), ξεπερνώντας σε ταχύτητα άλλα μαχητικά. Ωστόσο, οι αερομαχίες στην Ισπανία έδειξαν ότι η ακτίνα στροφής ήταν μεγάλη και το I-16 δεν μπορούσε να πλήξει εχθρικά αεροσκάφη χαμηλότερης ταχύτητας σε οριζόντια μάχη, σε μια εποχή που η ευελιξία ήταν ο καθοριστικός παράγοντας. Γι' αυτό άρχισαν να χρησιμοποιούν την τακτική boom and zoom, προτιμώντας να κάνουν γρήγορες επιθέσεις, κάνοντας βυθίσεις από μεγαλύτερα ύψη. Ο Пётр Иванович Хара ήταν αρκετά αποδοτικός με το μικρό καταδιωκτικό και διεκδίκησε 3 καταρρίψεις και άλλες 2 μοιράστηκε με άλλους πιλότους. Άλλες πηγές υποστηρίζουν ότι ο ελληνικής καταγωγής πιλότος κατέρριψε 16 εχθρικά αεροσκάφη (5 προσωπικά και 11 μοιρασμένα). (Copyright Bertrand Brown aka Gaetan Marie, further info by https://victorymuseum.ru/ and http://airaces.narod.ru/)

Το I-16 #9 ήταν ένα από τα πρώτα δείγματα του "Mosca" που στάλθηκαν στην Ισπανία, με πιλότο τον Vladimir Bocharov. Υπέστη ζημιές στις 13 Νοεμβρίου 1936, κατά τη διάρκεια της πρώτης επιχείρησης αυτού του τύπου κοντά στη Μαδρίτη, και αιχμαλωτίστηκε από τους εθνικιστές. Ο Χαρα ανήκε επίσης στην πρώτη ομάδα Σοβιετικών πιλότων στην Ισπανία. (https://massimotessitori.altervista.org/)

Ισπανοί πιλότοι των Δημοκρατικών ξεκουράζονται στην ύπαιθρο κοντά στα Polikarpov τους, τα οποία είναι του μεταγενέστερου τύπου 10. Η παράδοση των I-16 Type 10 έλυσε μία από τις σημαντικότερες ελλείψεις του Type 5, το οποίο διέθετε μόλις δύο πολυβόλα. Ο νέος τύπος ήταν οπλισμένος με τέσσερα πυροβόλα και ονομάστηκε "Super Mosca" από τους Ρεπουμπλικάνους πιλότους. (https://warbirdsnews.com/)



3 мая 1931 г. призван по спецнабору Московским Горвоенкоматом

12. Прохождение действительной военной службы в Советской Армии, Военно-Морском Флоте и войсках МВД, КГБ

Должность, часть, учреждение, заведение, соединение, армия, группа войск, фронт или округ, флот или флотилия	Чей приказ	Номер приказа	Число, месяц и год
Курсант - 1-я Военная школа пилотов	По школе	238	24.5.31
Пилот - 4-я авиационная эскадрилья Белорус.ВО			08.1932
Ст. летчик - 107 авиационная эскадрилья БВО			01.1935
Командир звена - 107 авиаэскадрилья	НКО	0969	07.1935
Командир отряда - 107 авиаэскадрилья	НКО	0859	05.1937
Пом. командира полка - в/часть 5269			05.1938
Инспектор по технике пилотирования -83 авиационная бригада	НКО	01347	28.08.37
Командир полка - Истребительный авиационный полк, 83 авиационной бригады	ВОВО	0685	15.08.39
Командир полка - 21 истребительный авиационный полк, 83 авиационной бригады	НКО	04149	17.9.39
Инспектор по технике пилотирования, 60 истребительный авиационный полк 2 воздушной армии			02.1940
Инспектор по технике пилотирования - 87 истребительный авиационный полк	НКО	01739	25.4.40
Командир авиаэскадрильи - 167 истребительный авиационный полк	НКО	04605	10.10.1940
Пом. командира полка - 167 истребительный авиационный полк	НКО	0895	11.02.41
Командир полка - 352 истребительный авиаполк 136 смешанной авиадивизии	ВВСКА	0187	19.11.41
Командир полка - 352 истребит. авиационный полк 23 гв. истребительной авиадивизии			01.1946
В резерве - Командующего военно-Воздушными силами Красной армии			05.1946
Уволен в запас по статье 43, пункту "А"	ВВС ВС	0504	5.07.46

30.05.61 г.

Умер 17.11.1967. ... Шевченковский р-н ... Киева

В военное время может быть использован на должности начальника авиационной базы.

Σελίδα του μητρώου υπηρεσίας του Ελληνικής καταγωγής πιλότου, από τον Στρατιωτικό του Φάκελο. (www.1945.gr)

Ο Sergey Ivanovich Gritsevets (Сергей Иванович Грицевец) ήταν στενός φίλος του Пётр Иванович Хара και υπηρέτησαν μαζί κατά τη διάρκεια της πρώιμης θητείας τους, καθώς και κατά τη διάρκεια του ισπανικού εμφυλίου πολέμου. Ο Gritsevets πέταξε 88 πολεμικές αποστολές και συμμετείχε σε 42 αερομαχίες διεκδικώντας 1 κατάρριψη και άλλες 11 μοιρασμένες και του απονεμήθηκε ο τίτλος του Ήρωα της Σοβιετικής Ένωσης στις 22 Φεβρουαρίου 1939. Μετά την Ισπανία στάλθηκε στη Μογγολία και πέταξε εναντίον των Ιαπώνων διεκδικώντας 3 καταρρίψεις και αρκετές μοιρασμένες επιτυχίες. Προσγείωσε επίσης το αεροπλάνο του 60 χιλιόμετρα πίσω από τις εχθρικές γραμμές και διέσωσε έναν από τους συναδέλφους του σε μια τολμηρή και επιτυχημένη πτήση. Στις 29 Αυγούστου 1939 του απονεμήθηκε εκ νέου ο τίτλος του Ήρωα της Σοβιετικής Ένωσης. Δυστυχώς έχασε τη ζωή του στο ατύχημα προσγείωσης με τον Χαρα, για το οποίο ο ελληνικής καταγωγής πιλότος θεωρήθηκε υπεύθυνος για την απώλεια του Gritsevets. (www.wikipedia.com)

ΙΣΠΑΝΙΚΟΣ ΕΜΦΥΛΙΟΣ

Στις 14 Μαρτίου 1936 ο Пётр Иванович Хара προήχθη σε Υπολοχαγό. Το φθινόπωρο του 1936 ξέσπασε ο ισπανικός εμφύλιος πόλεμος. Η Σοβιετική Ένωση αποφάσισε να βοηθήσει τους Ρεπουμπλικάνους στον αγώνα κατά των εθνικιστών, οι οποίοι υποστηρίζονταν ενεργά από τα φασιστικά καθεστώτα της Ιταλίας και της Γερμανίας. Η βοήθεια αυτή παρασχέθηκε μυστικά και οι στρατιωτικοί πολεμούσαν με πολιτικά ρούχα υπό φανταστικά ισπανικά ονόματα. Έστειλαν τους καλύτερους πιλότους τους στην Ισπανία. Η πρώτη παρτίδα των 31 I-16 Type 5 στάλθηκε από την ΕΣΣΔ ως μέρος ενός φορτίου στρατιωτικής βοήθειας που παρασχέθηκε στην Ισπανική Δημοκρατία. Τα αεροσκάφη συνόδευαν 31 Σοβιετικοί πιλότοι, οι οποίοι έφτασαν στις 3 και 4 Νοεμβρίου με τα μεταγωγικά Kursk και Blagoev. Με επικεφαλής τον καπετάνιο Sergey Tarkhov, είχαν αποσυρθεί από το 83 IAB της Στρατιωτικής Περιφέρειας Λευκορωσίας. Μετά τη συναρμολόγηση και τις πτητικές δοκιμές, περίπου 16 I-16 αναχώρησαν από την Αλκανταρίγια στις 8 Νοεμβρίου υπό την ηγεσία του Tarkhov και κατευθύνθηκαν προς τη Μαδρίτη. Η μονάδα, που ονομάστηκε Grupo de Caza από τους Ρεπουμπλικάνους, περιλάμβανε Μοίρες με επικεφαλής τους Vladimir Bocharov και Sergey Denisov. Ο Υπολοχαγός Пётр Хара έφτασε στις αρχές Νοεμβρίου του 1936 και λίγο αργότερα εντάχθηκε στην 1a/21 Escuadrilla Kolesnikov. Στις 10 Νοεμβρίου, τα I-16 έφτασαν με ασφάλεια στο αεροδρόμιο Alkalá de Henares. Τα καταδιωκτικά στάλθηκαν στην πρώτη τους περιπολία λίγο μετά την άφιξή τους, πραγματοποιώντας εξόδους πάνω από την πρωτεύουσα για την υποστήριξη των ρεπουμπλικανικών δυνάμεων που ήταν επιφορτισμένες με την εκκαθάριση των εχθρικών στρατευμάτων από την περιοχή του πάρκου Casa de Campo στα δυτικά του κέντρου της πόλης. Κατά τη διάρκεια αυτών των εξορμήσεων ο Χαρα πέταξε την πρώτη του πολεμική αποστολή. Η πρώτη του αερομαχία έλαβε χώρα στις 13 Νοεμβρίου. Το απόγευμα, εννέα He 51 της Γερμανικής Λεγεώνας Condor απογειώθηκαν από την Ávila για να συνοδεύσουν πέντε Ju 52/3ms που πετούσαν οι Γερμανοί και τρία He 46, τα οποία επρόκειτο να επιτεθούν στις θέσεις των Δημοκρατικών στη δυτική όχθη του Manzanares. Φαίνεται ότι τουλάχιστον έξι CR.32 ήταν επίσης παρόντα. Στις 15:00, δώδεκα I-16 type 5 και δώδεκα I-15 τα αναχαίτισαν πάνω από τη Μαδρίτη. Τα I-16 είχαν επικεφαλής τον Ρώσο αρχηγό της μοίρας Λοχαγό Sergey Tarkhov στην πρώτη τους μάχη, ενώ τα I-15 (Escuadrilla Palancar) είχαν και πάλι επικεφαλής τον Υπολοχαγό Pavel Rychagov. Όλοι οι Ρεπουμπλικάνοι πιλότοι που έλαβαν μέρος σε αυτή τη μάχη ήταν Ρώσοι επιτυγχάνοντας τέσσερις καταρρίψεις ενώ έχασαν τέσσερα αεροσκάφη με τους πιλότους του. Αποδείχθηκε έτσι με τον χειρότερο τρόπο ότι άλλο πράγμα είναι οι αεροπορικές παρελάσεις και οι σχηματισμοί και άλλο η μάχη. Η εμπειρία της μάχης θα ερχόταν μέσα από τις δοκιμές στις τακτικές και τα σφάλματα που αναποφευκτα θα γίνονταν, με κόστος πολλά αεροπλάνα και τους πιλότους τους, προκειμένου να βρεθεί ένας τρόπος αντιμετώπισης του εχθρού και να αναπτυχθούν οι νέες τακτικές μάχης. Σε μια κατάσταση μάχης, το πείσμα και η αεροπορική δεινότητα των πιλότων έρχονταν επίσης στο προσκήνιο. Στις 17 Νοεμβρίου, ο Χαρα, οδήγησε έξι μαχητικά I-16 στην αναχαίτιση ενός σχηματισμού δέκα ιταλικών και τριών γερμανικών αεροσκαφών πάνω από τη Μαδρίτη. Δύο Moscas καταρρίφθηκαν.

Στις 16 Δεκεμβρίου, στις 13:30, έλαβε χώρα μια μεγάλη αερομαχία πάνω από τη Μαδρίτη, όταν 22 I-16 και 14 I-15 απογειώθηκαν εναντίον μιας αρμάδας αποτελούμενης από βομβαρδιστικά Ju 52/3m, συνοδευόμενα από 25 μαχητικά. Οι Ρεπουμπλικάνοι πιλότοι των I-16 διεκδίκησαν ένα Ju 52/3m και τέσσερα He 51 χωρίς απώλειες και ανέφεραν ότι δύο Heinkel έπεσαν στην ουδέτερη ζώνη κοντά στη Μαδρίτη και τα υπόλοιπα στην ευρύτερη περιοχή της Μαδρίτης. Σύμφωνα με τα επιχειρησιακά βιβλία της Μοίρας Пётр διεκδίκησε ένα Ju52, αν και σε άλλες πηγές η διεκδίκηση μοιράστηκε μεταξύ του Υπολοχαγού Sergei Denisov και του Υπολοχαγού Sergey Chernykh. Ωστόσο υπάρχει και η πιθανότητα η ημερομηνία κατά την οποία ο νεαρός πιλότος διεκδίκησε την πρώτη του νίκη να είναι προγενέστερη της 16ης Δεκεμβρίου. Ο Χαρα δεν διεκδίκησε κάποια κατάρριψη εκείνη την ημέρα και έγραψε στην αναφορά του:

«Μας κάλεσαν να απογειωθούμε άμεσα. Ένας μεγάλος σχηματισμός αποτελούμενος από 32 Junkers και Caproni συνοδευόμενος από πολλά καταδιωκτικά πλησίασε, πετώντας σε μικρότερους σχηματισμούς των τεσσάρων αεροσκαφών το καθένα. Εγώ πετούσα πίσω από τον Rychagov ο οποίος ηγείτο του σχηματισμού μας. Δεν είχαμε ξαναδεί τόσο μεγάλο σχηματισμό και κανείς δεν του επιτέθηκε. Έκαναν αναστροφή και εγκατέλειψαν την περιοχή της Μαδρίτης. Η εμφάνιση ενός τόσο μεγάλου αριθμού αεροπλάνων έφερε τον καθένα μας σε αμηχανία και γνωρίζαμε ότι ήταν καλά οπλισμένα και με συνοδεία. Ο Rychagov αρνήθηκε να επιτεθεί, εγώ αρνήθηκα, ο Kovalevsky αρνήθηκε».

Στις 12 Φεβρουαρίου 1937, στις 10:30, 18 I-16 (και πιθανώς τέσσερα I-15) κατευθύνθηκαν προς τη Μαδρίτη για να αναχαιτίσουν τρία Ju 52/3ms και 16 He 51. Τα καταδιωκτικά ενεπλάκησαν σε μάχη μεταξύ τους και οι Σοβιετικοί πιλότοι επέστρεψαν και ανέφεραν ότι κατέρριψαν επτά He 51. Όλες οι καταρρίψεις διεκδικήθηκαν από τα I-16 από το 1a/21 (Escuadrilla Kolesnikov) και οι πιλότοι που διεκδίκησαν τις νίκες ήταν ο Υπολοχαγός Pavel Putivko, ο Υπολοχαγός Пётр Хара, ο Petr Shevtsov, ο Υπολοχαγός Prokopiy Akulenko, ο Υπολοχαγός Aleksandr Tarasov, ενώ οι Υπολοχαγοί Dmitriy Lesnikov και Nikolay Vinogradov διεκδίκησαν από ένα κοινό. Το τελευταίο διεκδίκησε ως μοιρασμένο ο Andrey Morozov μαζί με τους άλλους δύο πιλότους του σχηματισμού του. Δεν υπήρξαν απώλειες μεταξύ των αεροσκαφών των Δημοκρατικών, αλλά τα I-16 που πετούσαν οι Lesnikov, Putivko, Morozov και Tarasov επέστρεψαν με αρκετές ζημιές. Τέσσερις ημέρες αργότερα, στις 16 Φεβρουαρίου, το απόγευμα, 24 CR.32 πέταξαν ως συνοδεία σε Ju 52/3ms που είχαν αποστολή να βομβαρδίσουν την Arganda del Rey. Τα Polikarpov I-15 τα αναχαίτισαν από την "ώρα 6" ψηλά. Τα ρεπουμπλικανικά μαχητικά δεν επιτέθηκαν στα αεροσκάφη των εθνικιστών, αλλά πάνω από το στόχο τρία I-15 έσπασαν το σχηματισμό και όρμησαν προς τα βομβαρδιστικά. Ένα I-15 και ένα I-16 καταρρίφθηκαν επίσης, ωστόσο ο Υπολοχαγός Andrei Morozov και ο Υπολοχαγός Пётр Хара διεκδίκησαν από ένα CR.32 ο καθένας, ενώ ο Υπολοχαγός Sergei Denisov διεκδίκησε ένα Ju 52 3/m. Φαίνεται ότι ο Frank Tinker της Escuadrilla La Calle καταρρίφθηκε επίσης κατά τη διάρκεια αυτής της μάχης. Μια από τις μεγαλύτερες αερομαχίες διεξήχθη πάνω από τη Μαδρίτη στις 18 Φεβρουαρίου Η εμπλοκή άρχισε στις 11:00 και οι μονάδες που έλαβαν μέρος ήταν I-15 της Escuadrilla La Calle και της Escuadrilla José και I-16 από την Escuadrilla Kolesnikov (1a/21). Οι πιλότοι των Δημοκρατικών ανέφεραν ότι συνάντησαν πάνω από το μέτωπο έξι Junkers και 50 μαχητικά (άλλες πηγές αναφέρουν 85 (!) Heinkel He 51). Αμέσως οι Escadrillas μπήκαν σε αμυντικό κύκλο ("Lufbery circle"). Τα πρώτα εχθρικά αεροσκάφη πυροβόλησαν τυχαία τα I-15 καθώς έκαναν βύθιση πέρα από το αμυντικό σχήμα των Escadrillas. Μη θέλοντας να προκαλέσουν τα ρεπουμπλικανικά μαχητικά, οι υπόλοιποι εθνικιστές πιλότοι ακολούθησαν το παράδειγμα, εκτελώντας ένα μόνο πέρασμα με βολές και στη συνέχεια πετώντας νωχελικά κάτω από τα I-15, με την ελπίδα να παρασύρουν μερικούς άπειρους ρεπουμπλικανικούς πιλότους μακριά από την αμυντική προστασία. Τέσσερα αεροσκάφη καταρρίφθηκαν: Ένα I-16 και τρία I-15. Οι Σοβιετικοί εθελοντές διεκδίκησαν έξι νίκες, τις οποίες διεκδίκησαν ο Υπολοχαγός Ivan Lakeev, ο Konstantin Dubkov, ο Υπολοχαγός Aleksandr Tarasov, ο Nikolai Nikitin, ο Υπολοχαγός Petr Kuznetsov και μία που μοιράστηκαν οι Υπολοχαγοί Aleksii Minaev και Пётр Хара (όλοι τους από την Escuadrilla Kolesnikov). Συνολικά, κατά τη διάρκεια της θητείας του στην Ισπανία, ο Χαρα πέταξε περίπου 250 πολεμικές εξόδους. Από τις 18 Φεβρουαρίου 1937, κατέρριψε τρία εχθρικά αεροσκάφη και μοιράστηκε την κατάρριψη δύο ακόμη. Σύμφωνα με άλλες πηγές, κατέρριψε 16 αεροσκάφη (5 μόνος του και 11 μοιρασμένα με άλλους χειριστές). Από την ομάδα των καταδιωκτικών που έφτασαν στην Ισπανία με τον Χαρα, οκτώ πιλότοι σκοτώθηκαν και δύο τραυματίστηκαν σοβαρά. Επτά πιλότοι έγιναν Ήρωες της Σοβιετικής Ένωσης, τέσσερις από αυτούς μετά θάνατον. Ο Χαρα άξιζε επίσης αυτόν τον υψηλό τίτλο, αλλά πιθανότατα το προσωπικό του ρεκόρ, και ίσως ο αιχμηρός, άμεσος, οξύθυμος χαρακτήρας του, απέτρεψαν την απονομή του. Ωστόσο, του απονεμήθηκαν δύο παράσημα του Κόκκινου Λαβάρου (2.01.1937 και 4.07.1937). Στις 8 Αυγούστου 1937 προήχθη σε Λοχαγό. Στις 23 Φεβρουαρίου 1938, του απονεμήθηκε το μετάλλιο "XX χρόνια του Κόκκινου Στρατού". Μετά την επιστροφή του από την Ισπανία, διοικούσε ένα απόσπασμα της 107ης IAE μέχρι τον Μάιο του 1938. Στη συνέχεια, μέχρι τον Οκτώβριο του 1938, διορίστηκε εκτελεστικός αξιωματικός του Συντάγματος, ενώ μέχρι τον Αύγουστο του 1939 ήταν επιθεωρητής του εξοπλισμού των πιλότων της Ταξιαρχίας.

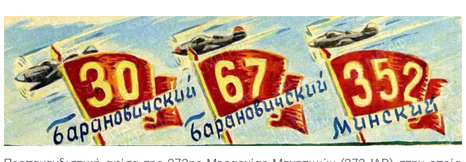
Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Στις 4 Σεπτεμβρίου 1939 προήχθη σε Ταγματάρχη. Τον ίδιο μήνα, διορίστηκε διοικητής του 21 IAP και συμμετείχε στην εκστρατεία των στρατευμάτων του Κόκκινου Στρατού στη Δυτική Λευκορωσία. Ο Χαρα απολάμβανε μεγάλη εξουσία και σεβασμό. Όλοι γνώριζαν ότι τον Δεκέμβριο του 1937 ο αδελφός του Nikolai, φοιτητής στο Ινστιτούτο εκτροφής γούνας στην Balashikha κοντά στη Μόσχα, συνελήφθη και καταδικάστηκε σε 10 χρόνια "για αντεπαναστατικές δραστηριότητες". Ο Πётр όχι μόνο δεν τον εγκατέλειψε, όπως έκαναν πολλοί εκείνα τα χρόνια, σώζοντας τον εαυτό του και την οικογένειά του, αλλά πέτυχε και την απελευθέρωσή του από τον Λαϊκό Επίτροπο Εσωτερικών Υποθέσεων. Δυστυχώς, ο Νικολάι πέθανε στα μπουντρούμια της NKVD πριν αποφυλακιστεί. Στις 16 Σεπτεμβρίου 1939, έγινε υπεύθυνος για το αεροπορικό δυστύχημα στο οποίο έχασε τη ζωή του ο δύο φορές Ήρωας της Σοβιετικής Ένωσης Gritsevets. Εκείνη την ημέρα, στις 19:07, τρία καταδιωκτικά πέταξαν προς το αεροδρόμιο Balbasovo. Στις 19:50 δύο αεροπλάνα (επανδρωμένα με τον S. Gritsevets και τον Πётр Хара) συγκρούστηκαν στο αεροδρόμιο κατά την διαδικασία της προσγείωσης. Αυτή η καταστροφή συνέβη εξαιτίας του Λοχαγού Πётр Хара. Ήταν αρκετά τυχερός ώστε να επιβιώσει, ενώ ο Gritsevets έχασε τη ζωή του. Ως αποτέλεσμα αυτού του περιστατικού, ο Χαρα απομακρύνθηκε από τα καθήκοντα του διοικητή του Συντάγματος. Αν και αργότερα σε έρευνα για το ατύχημα αθωώθηκε, ο Πётр Хара "εξοστρακίστηκε" για πολλά χρόνια. Ακόμα και σήμερα οι φωτογραφίες του είναι πολύ σπάνιες (κάτι που φαίνεται εύκολα στην ιστοσελίδα μας). Ωστόσο, ο θαρραλέος πιλότος, χτυπημένος από το βαρύ φορτίο της κατηγορίας για τον θάνατο του Gritsevets, μπόρεσε να ορθοποδήσει, να τα περάσει όλα ξανά και ξανά και να γίνει Διοικητής του Συντάγματος Καταδιωκτικών, το οποίο θα γινόταν διάσημο κατά την απελευθέρωση της Λευκορωσίας, λαμβάνοντας το τιμητικό όνομα " Minsk", και θα πολεμούσε πάνω από τον ουρανό της Βαρσοβίας και του Βερολίνου. Μέχρι τον Απρίλιο του 1940, ήταν επιθεωρητής της αεροπορικής κατάρτισης των πιλότων του 60 IAP και αργότερα για το 87 IAP στη Στρατιωτική Περιφέρεια του Κιέβου μέχρι τον Οκτώβριο του 1940. Αργότερα μετατέθηκε στη Στρατιωτική Περιφέρεια της Κεντρικής Ασίας στο 167 IAP. Από τον Οκτώβριο του 1940 έως τον Φεβρουάριο του 1941, διοικούσε τη Μοίρα, στη συνέχεια μέχρι τον Αύγουστο του 1941 ήταν βοηθός διοικητή του Συντάγματος, μετά το οποίο διορίστηκε διοικητής της 352ης IAP. Συμμετείχε στον Μεγάλο Πατριωτικό Πόλεμο. Στις 30 Οκτωβρίου 1943, προήχθη σε Αντισυνταγματάρχη. Στις 25 Φεβρουαρίου 1944, ο Αντισυνταγματάρχης Χαρα και το Σύνταγμά του αναχώρησαν για το 1ο Μέτωπο της Λευκορωσίας. Η 273η Μεραρχία του 6ου Σώματος Στρατού έδρευε τότε κοντά στο Gomel και ετοιμαζόταν να επανεξοπλιστεί από μαχητικά Yak-9 σε αμερικανικά P-39 Airacobra. Οι πιλότοι του 352ου Συντάγματος επιχειρούσαν επίσης με επιτυχία καθ' όλη τη διάρκεια της επιχείρησης Bagration. Τα Airacobra καθάρισαν τον ουρανό πάνω από το Bobruisk, το Berezino, το Cherven, το Pukhovichi και το Smilovichi. Ο Пётр Хара διακρίθηκε στις μάχες για την πρωτεύουσα της Λευκορωσίας και έλαβε εκ μέρους της μονάδας του το τιμητικό όνομα " Minsk ". Στις 6 Ιουλίου 1944, ο Αντισυνταγματάρχης Χαρα τιμήθηκε με το Τάγμα του Alexander Nevsky για τις μάχες στον ουρανό της Λευκορωσίας. Από τις 24 Ιουνίου έως τις 30 Ιουνίου 1944, πέταξε πέντε πολεμικές εξόδους, συμπεριλαμβανομένων δύο επίγειων επιθέσεων στις οποίες κατέστρεψε μία ατμομηχανή και τρία βαγόνια. Συνολικά, την άνοιξη-καλοκαίρι του 1944, πέταξε 22 εξόδους μάχης. Στη συνέχεια άρχισαν οι σκληρές μάχες για την απελευθέρωση της Πολωνίας. Οι πιλότοι του 352ου Συντάγματος διακρίθηκαν για άλλη μια φορά. Στις 12 Αυγούστου, τέσσερα P-39 του Συντάγματος επιτέθηκαν σε μια ομάδα 27 Ju-87 και 16 FW-190 και σημείωσαν 13 καταρρίψεις χωρίς απώλειες! Επίσης, διακρίθηκαν κατά τη διάρκεια της επίθεσης στο αεροδρόμιο Modlin και την απελευθέρωση της πόλης Inovroclaw, όπου το 352ο Σύνταγμα τιμήθηκε με το παράσημο του Suvorov. Για την Πολωνία, ο ίδιος ο Χαρα έλαβε το Τάγμα του Κόκκινου Λαβάρου και τα μετάλλια "Για Στρατιωτικές Αξίες" και "Για την Απελευθέρωση της Βαρσοβίας". Τον Ιανουάριο-Φεβρουάριο του 1945 πέταξε 11 πολεμικές αποστολές. Συνέχισε τον αγώνα με τη μονάδα του πάνω από τον ουρανό του Βερολίνου και ήταν από τους πρώτους πιλότους που πραγματοποίησαν αναγνωριστική πτήση πάνω από την πρωτεύουσα του Ράιχ. Τα Airacobras επιχειρούσαν από το αεροδρόμιο Eberswalde και έπλητταν σκληρά τις γερμανικές αμυντικές θέσεις μέχρι το τέλος του πολέμου. Στις 5 Μαΐου 1945, στο Eberswalde ο Αντισυνταγματάρχης Пётр Хара έλαβε διαταγή για παύση των εχθροπραξιών. Μαζί με τον διοικητή της 273ης Αεροπορικής Μεραρχίας του Gomel Ήρωα της Σοβιετικής Ένωσης Συνταγματάρχη Nikolai Isayev του Τάγματος Suvorov, είχε την τύχη να μεταβεί στο Βερολίνο και να υπογράψει στον τοίχο του Reichstag. Έγραψε επίσης μια επιγραφή για λογαριασμό του Sergei Gritsevets.

Πορτραίτο του Пётр Иванович Хара κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου με τα δύο Τάγματα του Κόκκινου Λάβαρου στο στήθος του. Το θάρρος και ο ηρωισμός που επιδείκνυαν καθημερινά οι Σοβιετικοί στρατιωτικοί πιλότοι στην Ισπανία δεν έμειναν απαρατήρητα στη Σοβιετική Ένωση. Η συντριπτική πλειονότητα όσων επέστρεφαν στην πατρίδα τους από τις ισπανικές "αποστολές" προήχθησαν έναν ή δύο βαθμούς και έλαβαν στρατιωτικά παράσημα - συνήθως τα Τάγματα του Κόκκινου Λάβαρου και τα Τάγματα του Λένιν. Άλλοι 35 πιλότοι μεταξύ εκείνων που πολέμησαν στους ουρανούς της Ισπανίας τιμήθηκαν με την υψηλότερη σοβιετική διάκριση - τον τίτλο του Ήρωα της Σοβιετικής Ένωσης. (www.1945.gr, further info from https://histrf.ru/)

Ο Пётр Иванович Хара φωτογραφίζεται με τους πιλότους του 352 IAP μπροστά από το Airacobra "White 15" κατά τα τελευταία στάδια του πολέμου, κατά τη διάρκεια της τελικής προέλασης του σοβιετικού στρατού από την Πολωνία προς το Βερολίνο. Οι μάχες στο Ανατολικό Μέτωπο ταίριαζαν στο P-39 επειδή τόσο οι Σοβιετικοί όσο και οι Γερμανοί επικεντρώθηκαν σε αεροπορικές επιχειρήσεις σχετικά χαμηλού ύψους, σχεδιασμένες για την υποστήριξη των στρατών τους. Ως αποτέλεσμα, τα σοβιετικά P-39 σπάνια χρειάστηκε να πολεμήσουν πάνω από τα 15.000 πόδια, όπου ήταν πιο ευάλωτα στα γερμανικά Me-109 και FW-190. (http://ava.org.ru/iap/352.htm)

Μετά τον πόλεμο, ο έμπειρος πιλότος καταδιωκτικών, διοικητής συντάγματος, κάτοχος 5 πολεμικών ταγμάτων, Αντισυνταγματάρχης Пётр Хара, απλά έμεινε εκτός "δουλειάς". Τον Μάιο του 1946 μετατέθηκε στην Αεροπορία Εφέδρων και στις 5 Ιουνίου αποστρατεύτηκε βάσει του άρθρου 43 της παραγράφου "α": "Λόγω αδυναμίας χρήσης των υπηρεσιών σας εξαιτίας της μείωσης του προσωπικού" - ενώ οι φίλοι του από τον ισπανικό εμφύλιο συνέχισαν την υπηρεσία τους και έγιναν Στρατηγοί, συγκεκριμένα οι Akulenko, Kondrat και Evseviev. Στην ηλικία των 38 ετών, ήταν πολύ δύσκολο να μπει σε μια πολιτική ζωή. Εγκαταστάθηκε με την οικογένειά του στο Κίεβο. Εργάστηκε αρχικά ως επικεφαλής του εργαστηρίου της ζυθοποιίας του Κιέβου και στη συνέχεια ως επικεφαλής του τμήματος προσωπικού ενός εργοστασίου υποδημάτων. Ζούσε σεμνά και ήσυχα. Πέθανε, σύμφωνα με ορισμένες πηγές, στις 17 Νοεμβρίου 1967, σύμφωνα με άλλες - στις 2 Ιανουαρίου 1968. Είναι θαμμένος στο στρατιωτικό νεκροταφείο Lukyanovsky. Τα προσωπικά του έγγραφα, φωτογραφίες, βραβεία εκτίθενται στο "Ουκρανικό Κρατικό Μουσείο Ιστορίας του Μεγάλου Πατριωτικού Πολέμου" στο Κίεβο. Μέχρι σήμερα, ίσως, κανείς δεν τον έχει θυμηθεί πουθενά και ελάχιστοι Έλληνες έχουν ακούσει γι' αυτόν, αν και το όνομα και η δράση του απομνημονεύονται σε ελληνοουκρανικές και ελληνορωσικές ιστοσελίδες.



Προπαγανδιστική αφίσα της 273ης Μεραρχίας Μαχητικών (273 IAD) στην οποία ανήκε το 352ο Σύνταγμα Μαχητικών (352 IAP) του οποίου διοικητής ήταν ο Χαρα όπως επίσης και τα 30ο και 67ο Σύνταγμα Φρουρών (30 & 67 GIAP). Η πλειονότητα των Airacobra και των τριών συνταγμάτων έφερε το έμβλημα της Σοβιετικής Αεροπορίας στην πόρτα εισόδου του χειριστή ενώ το κάθε σύνταγμα έφερε τα δικά του χρώματα στον κώνο της έλικας και στην κορυφή του κάθετου σταθερού, συγκεκριμένα άσπρο για το 352 IAP, μπλε για το 30 GIAP και κόκκινο για το 67 GIAP (http://ava.org.ru/iap/352.htm)

Download PDF

Sources

Θα θέλαμε να εκφράσουμε τις ευχαριστίες μας στον Σμηναγό (ε.α) Δρ. Δημήτριο Βογιατζή, πρώην Ιστορικό Συνεργάτη του Μουσείου της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, που μας επέστησε την προσοχή στον Χαρα και να δώσουμε τα εύσημα στις ιστοσελίδες που είναι υπεύθυνες για τη δημιουργία αυτής της τιμητικής σελίδας στον άγνωστο Έλληνο-Ουκρανό πιλότο του Ισπανικού Εμφυλίου και του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Τέλος, θα θέλαμε να αφιερώσουμε αυτή τη σελίδα στους πεσόντες πιλότους της Πολεμικής Αεροπορίας, Σμηναγό (Ι) Ευστάθιο Τσιτλακίδη (31) και Υποσμηναγό (Ι) Μάριο Μιχαήλ Τουρούτσικα, (29) της 338 Μοίρας, οι οποίοι χάθηκαν με ένα F-4E Phantom II (AUP) κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης CPM σε χαμηλό ύψος πάνω από το Ιόνιο Πέλαγος, στις 30 Ιανουαρίου 2023.

1. https://1945.gr/hara-petr-ivanovich/
2. http://airaces.narod.ru/spane/hara_pi.htm
3. https://proza.ru/2019/02/11/594
4. http://sovpilots.ru/cards/48_h/khara_petr_ivanovich.html
5. http://aces.safarikovi.org/victories/greece-sp.html
6. https://ru.wikipedia.org/wiki/Хара,_Пётр_Иванович
7. https://www.sb.by/articles/dva-mayora.html
8. https://www.academia.edu/44413581/Greeks_in_the_Azov_18th_beginning_of_20th_century
9. https://textarchive.ru/c-2861853.html
10. http://ava.org.ru/iap/352.htm
11. https://ru.wikipedia.org/wiki/352-й_истребительный_авиационный_полк
12. https://histrf.ru/read/articles/chatos-i-moskas-russkiie-zashchitniki-ispanskogho-nieba
13. https://victorymuseum.ru/encyclopedia/technic/voenno-vozdushnye-sily/samolet-istrebitel-i-16-sssr/
14. http://ava.org.ru/iap/352.htm

GREEKS IN FOREIGN COCKPITS DONATE
Please consider making a donation to Greeks in Foreign Cockpits to support our work !

Design & hosting by Bravo Bravo Aviation
© 2017-2023 Dimitris Vassilopoulos - All Rights Reserved