

# Spiro Peter TSICALAS, OBE AE

Wing Commander, RAAF Transport Flight, Vietnam

Reading through the various reference books available at Kythera House regarding Australian-Hellenic service personnel we found Kytherians have served in a number of wars ranging from WWI to more current conflicts such as Vietnam.

The following is a firsthand account by Spiro Peter Tsicalas appearing in the book titled *Greek-Australians in the Australian Armed forces* by Steve Kyritsis. The Author has kindly given us permission to use the following excerpt from the book.

The book was kindly donated to the Kythera House Library by Victor Paul Patty of Brisbane. Sadly Wing Commander Tsicalas passed away on 19 October 2013.



Wing Commander  
Spiro Tsicalas in 1960

My father, George, came from the Greek island of Kithira. He came to Australia as a seaman, jumping ship in Sydney in 1908; apparently a common practice among Greek men in those years. My mother was of Irish-Australian background. She and my father were married in 1917 and produced five children, of which I'm the second. I was born in 1920 at Bungalow on the north coast of New South Wales.

My parents owned and operated various cafés in northern New South Wales, but their last business in Tenterfield failed in 1933 as a result of the Great Depression. At the age of 14, in order to help the family, I left school and worked in a Greek café at Inverell for about twelve months; seven days a week from 8 a.m. to 11 p.m. for the sum of £2 a week, which I sent to my mother each payday.

Over the next few weeks I worked in various towns in northern New South Wales, such as Warialda and Murwillumbah, before moving to a much better job in Lismore where I remained until I joined the RAAF as aircrew in 1940.

At the end of my training at Ballarat, I was posted to the Middle East, and then to an RAF base in Kenya for operational training on Blenheim medium bombers. I was the wireless operator/air gunner, the pilot was an Englishman and the navigator was from South Australia. On our return to Cairo, we were told to proceed to a desert airfield at Wadi Natrun to pick up a Blenheim bomber and fly it to Singapore. The aircraft was unserviceable and not considered to be operationally acceptable. We managed to fly it to Allahabad in India, where we were hijacked by an RAF wing commander who had just been kicked out of Singapore by the Japanese — there were few rules in those days. There were no RAAF squadrons in the India/ Burma theatre so I remained with 34 Squadron for about 18 months. Our crew flew some sixty operations against the Japanese in Burma including several shipping strikes — not recommended if you want a long life!

I was then posted to 31 Squadron, an RAF supply squadron operating Dakotas. We were one of three RAF squadrons supplying the British 14th Army under General William Slim and Brigadier Orde Wingate. As well as regular aerial drops, we often used secret airstrips behind Japanese lines to load supplies and livestock such as mules.

I left Burma to come home in late 1944 after nearly four years away from Australia. I was discharged from the RAAF in November 1945 and placed on the active Reserve. I settled in Lismore for four years during which time I was available for aircrew duties at RAAF Amberley in Queensland. In 1950, I rejoined the air force and was immediately posted to 1 Bomber Squadron at Tengah in Singapore from where we engaged in operations against Malay terrorists. I remained in Singapore for about 8 months.

When I returned to Amberley, I was transferred out of the general duties (flying) branch, into the equipment supply branch as catering officer at RAAF Williamstown. During the 1950s and 1960s I had many field postings including Laverton, Edinburgh, as well as staff postings to Victoria Barracks in Melbourne, and operational command in Glenbrook, New South Wales.

From 1966 to 1969, I was at RAAF Butterworth in Malaysia. As well as the general supply responsibilities for the Butterworth base, I had responsibilities for two squadrons of Caribou transport aircraft and Iroquois helicopters at Vung Tau in Vietnam, a Canberra bomber squadron at Phan Rang, as well as our Sabre detachments at Ubon in Thailand. These additional responsibilities involved many visits to these squadrons

and included a six to eight week stint at Vung Tau setting up the catering facility.

By this time I had been promoted to wing commander, and my staff responsibility at Butterworth was for more than 600 people, which included RAAF and RAF personnel, as well as Indian, Chinese and Malay staff.

I finally left the RAAF in 1975 after 30 years of permanent air force service, as well as five years in the active Reserve while a civilian. I have no regrets.

Authors note appearing in the book: (Spiro is the oldest veteran taking part in this book. When I spoke to him in 2007 he was 88 years old. As we say in Greek: na to ekatostisi. We all wish him many more years of good health. S.K.)

## ΤΣΙΚΑΛΑΣ Σπύρος ΟΒΕ ΑΕ

Ο πατέρας μου Γεώργιος Τσικάλας κατάγεται από τα Κύθηρα. Στην Αυστραλία ήρθε το 1908 ως ναύτης και πήδηξε από το καράβι όταν έφτασε στο Σίδνεϊ. Απ' ό,τι έχω μάθει, και αρκετοί άλλοι Έλληνες το έκαναν αυτό τα χρόνια εκείνα.

Η καταγωγή της μητέρας μου είναι από την Ιρλανδία και την Αυστραλία και με τον πατέρα μου παντρεύτηκαν το 1918. Απέκτησαν πέντε παιδιά. Εγώ είμαι ο δεύτερος στη σειρά και γεννήθηκα το 1920 στο Σίδνεϊ.

Οι γονείς μου διατηρούσαν ένα Cafe για πολλά χρόνια κατά τα οποία πέρασαν πολλές δυσκολίες στα μέσα του 1930 (την εποχή του Great Depression).

Για να βοηθήσω κι εγώ την οικογένειά μας, σε ηλικία 14 χρονών άφησα το σχολείο μου και άρχισα να δουλεύω σε ένα ελληνικό μαγαζί (επίσης Cafe) στο Inverell της Νέας Νότιας Ουαλίας επί 12 μήνες.

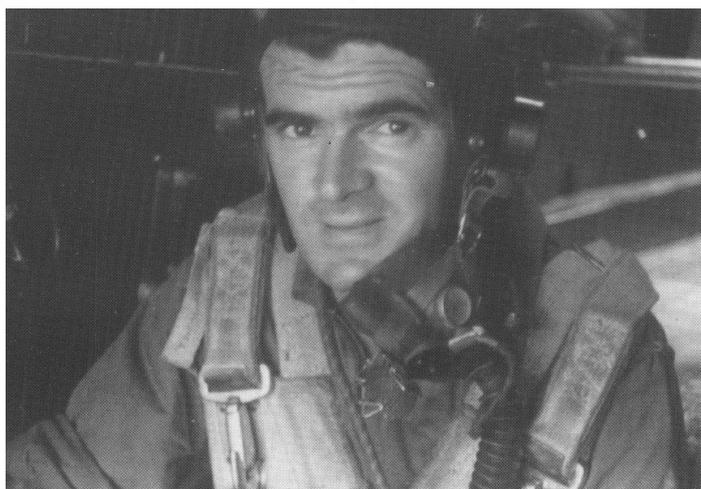
Εργαζόμουν 7 ημέρες την εβδομάδα, από τις 8 το πρωί μέχρι τις 11 το βράδυ και έπαιρνα 2 λίρες την εβδομάδα. Τα χρήματα τα έδινα όλα στη μητέρα μου.

Τα επόμενα χρόνια, συνέχισα να δουλεύω στα café σε διάφορες περιοχές του Σίδνεϊ, μέχρι το 1940 όταν γράφτηκα μόνιμος στην Πολεμική Αεροπορία της Αυστραλίας (RAAF).

Μετά από τα γυμνάσια που έκανα στο Ballarat της Βικτώριας, με έστειλαν στη Μέση Ανατολή και από εκεί σε μία βάση της Αγγλίας, στην Κένυα της Αφρικής. Εκεί θα κάναμε γυμνάσια στα πολεμικά βομβαρδιστικά αεροπλάνα Blenheim.

Στην Κένυα συνάντησα τα άλλα δύο άτομα με τα οποία θα πετούσαμε μαζί. Ο ένας ήταν Άγγλος, ο πιλότος, και ο άλλος Αυστραλός που ήταν αεροναυτίλος. Εγώ είχα την ευθύνη των πυροβόλων του αεροπλάνου.

Όταν γυρίσαμε στο Κάιρο, μας ειδοποίησαν ότι θα μεταφερθούμε σε ένα αεροδρόμιο που λεγόταν Wadi Nutrun για να μεταφέρουμε στη Σιγκαπούρη ένα πυροβολικό αεροπλάνο (Blenheim). Το αεροπλάνο αυτό δεν ήταν σε καθόλου καλή κατάσταση. Είχε πολλά ελαττώματα και με πολλή τύχη



*Wing Commander Spiro Tsicalas  
with the RAF in India, 1943*

φτάσαμε με αυτό στο Allahabad, στην Ινδία. Φτάνοντας εκεί, ένας Άγγλος αξιωματικός μας πήρε στην ομάδα του η οποία ήταν η No. 34 Squadron. Στην ομάδα αυτή υπηρέτησα 18 μήνες, με την οποία κάναμε πάνω από 60 επιχειρήσεις εναντίον των Ιαπώνων στη Βιρμανία. Κάναμε, επίσης, αρκετά επικίνδυνες επιθέσεις στα ιαπωνικά πλοία. Από εκεί μεταφέρθηκα στο 31ο Squadron και πετούσα με τα αεροπλάνα Dakota. (Πρέπει να τονίσω ότι η Αυστραλία δεν είχε τότε αεροπορία στην Ινδία και τη Βιρμανία).

Με την αγγλική αεροπορία και το 31ο Squadron, στο οποίο υπηρετούσα, όπως είπα, πετούσαμε συχνά κρυφά πίσω από τις ιαπωνικές γραμμές, μεταφέροντας εφοδιασμό και πολεμοφόδια στα αγγλικά στρατεύματα.

Έφυγα από τη Βιρμανία και επέστρεψα στην Αυστραλία το 1945, μετά

από 4 σχεδόν χρόνια. Τερμάτισα τη μονιμότητά μου στην Αεροπορία αλλά παρέμεινα έφεδρος.

Γυρίζοντας πίσω στο Σίδνεϊ, υπηρέτησα για αρκετό καιρό ως έφεδρος στην Αυστραλιανή Αεροπορία στη βάση Amberley που βρίσκεται στο Queensland.

Το 1950 έγινα ξανά μόνιμος στην Αεροπορία και υπηρέτησα στο No. 1 Bomber Squadron, το οποίο βρισκόταν στο Tengah της Σιγκαπούρης όπου αντιμετωπίζαμε και χτυπούσαμε τους τρομοκράτες στη Malaya. Στη Σιγκαπούρη υπηρέτησα 8 μήνες.

Γυρίζοντας στην Αυστραλία, υπηρέτησα σε διάφορες αεροπορικές βάσεις όπως στο Williamstown της Νέας Νότιας Ουαλίας, το Laverton της Βικτώριας, το Edinburgh της Νότιας Αυστραλίας, καθώς και τα Victoria Barracks στη Μελβούρνη.

Από το 1966 μέχρι το 1969 μεταφέρθηκα πίσω στη Malaya, όπου η υπευθυνότητά μου σχετιζόταν με διάφορες μηχανές του στρατού.

Στο Βιετνάμ ήμουν υπεύθυνος για το 2ο Squadron, μεταφέροντας φορτηγά αεροπλάνα (Caribou) καθώς και ελικόπτερα (Iroquois) στην αυστραλιανή βάση Vang Tau του Βιετνάμ, καθώς και βομβαρδιστικά αεροπλάνα Canberra Bombers Squadron στο Phan Rang και Sabre στο Ubon της Ταϊλάνδης.

Ως αξιωματικός (Wing Commander), οι ευθύνες μου ήταν πολύ μεγάλες στην Πολεμική Αεροπορία της Αυστραλίας καθώς και σε βάσεις του Vung Tau στο Βιετνάμ.

Το 1975, μετά από 30 χρόνια μονιμότητας στην Αεροπορία της Αυστραλίας, σκέφτηκα ότι ήταν καιρός να σταματήσω. Δεν έχω κανένα παράπονο.

\* Σημείωση του συγγραφέα: Ο Σπύρος Τσικάλας είναι ο μεγαλύτερος σε ηλικία Ελληνοαυστραλός που συμμετέχει στο παρόν βιβλίο. Όταν του μίλησα διά τηλεφώνου από το Σίδνεϊ και μου είπε ότι ήταν 88 χρονών και υπηρέτησε στον πόλεμο του Βιετνάμ, κόντεψα να μην το πιστέψω. Του ευχόμαστε όλοι, να έχει καλή υγεία και να τα εκατοστήσει.