



Το ΚΚ 156 σε κάποια περιοδική συντήρηση των κινητήρων του.

C-47 ΚΚ 156 c/n 26740 πρώην 43-49479. Το παλαιότερο ελληνικό Dakota. Παραδόθηκε στην USAAF στις 28/11/1944 και κατόπιν στην RAF. Αγοράστηκε από την ΕΒΑ στις 14/9/1949. Αυτόν το μήνα συμπληρώνει 45 χρόνια συνεχούς προσφοράς στην Πολεμική μας Αεροπορία χρησιμοποιούμενο σε αποστολές αερορυμούλκησης στόχου.



Το ΚΚ 156 απάθαντίστηκε από το φωτογραφικό φακό στην τελική φάση της προσέγγισης στο διαδρόμο 33R του Ελληνικού (Φωτογραφία Γ. Τσιόλτας).



«Οι παλιοί πολεμιστές δεν πεθαίνουν ποτέ, απλώς ξεθωιάζουν σιγά-σιγά με το χρόνο μέσα στις σελίδες της ιστορίας». Με τα λόγια αυτά, παρμένα από παλιά στρατιωτική μπαλάντα έκλεισε την καριέρα του ο αμερικανός στρατηγός Ντάγκλας Μακάρθουρ πριν από 40 και περισσότερα χρόνια. Φαίνεται όμως ότι η αλήθεια που κρύβουν μέσα τους έχει ισχύ για όλους τους παλιούς πολεμιστές. Μια επίσκεψη στο ΣΕΔΕΣ, λίγα χιλιόμετρα έξω από τη Θεσσαλονίκη μπορεί να μας φέρει κοντά με τους παλαίμαχους της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, τα μεταγωγικά C-47 Dakota.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ DOUGLAS C-47



Η ΣΥΝΑΞΗ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΜΑΧΩΝ

Μηχανικοί της 355/1ΣΤΜ μπροστά στο ΚΚ-156. Χάρη στις γνώσεις και το μεράκι τους ο χαρακτηριστικός ήχος των R-1830 θα συνεχίσει να ακούγεται στους Ελληνικούς Ουρανούς για αρκετά ακόμη χρόνια.

Ο κώνος αποθήκευσης του ανεμουρίου στο ουραίο του ΚΚ 156.



ΠΤΗΣΗ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ '94



ΤΙ ΤΡΙΠΑΝΤΑ, ΤΙ ΣΑΡΑΝΤΑ, ΤΙ ΠΕΝΗΝΤΑ...

Μπορεί βέβαια ο συνθέτης του δημοφιλούς τραγουδιού να μην είχε την παραμικρή ιδέα για το τι εορτή C-47 Dakota όταν έγραφε τους παραιπάνω στίχους, μα η περιγραφή ταιριάζει απόλυτα με τη μακρόχρονη υπηρεσία τους στην Πολεμική μας Αεροπορία! Οι «παπούδες» αυτοί συνεχίζουν να δίνουν δυναμικά το «παρόν», αντιστεκόμενοι πεισματικά σε φήμες, που τους θέλουν ανά πάσα στιγμή υπό απόσυρση.

Εντάχθηκαν στη δύναμη της Π.Α. τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια 1946-1947, έδρασαν ακούραστα στους Ελληνικούς Ουρανοούς, αλλά και έξω από αυτούς, στη μακρινή Κορέα και συνεχίζουν τη λαμπρή τους σταδιοδρομία στις τάξεις της Αεροπορίας μας, αποφασισμένοι να γιορτάσουν σε λίγο καιρό τα πενήντα χρόνια της ανεκτίμητης στρατιωτικής και κοινωνικής προσφοράς τους, σε ειρήνη και πόλεμο. Τα πρώτα ελληνικά Dakota προέρχονταν από τα αποθέματα της RAF, ενώ το 1948 άρχισαν να παραδίδονται στην τότε Ε.Β.Α. C-47 από τα πλεονάσματα της Αμερικανικής Αεροπορίας.

Από τα 88+ C-47 που παρέλαβε η Πολεμική μας Αεροπορία, σχεδόν το ένα τρίτο τους διασώζονται σε διάφορες βάσεις της. Ο στόλος αυτός είναι ο σημαντικότερος και ίσως και ο μεγαλύτερος σε όλη την Ευρώπη. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι φίλοι και θαυμαστές του είδους από όλο τον κόσμο «πολιορκούν» την Π.Α. με αιτήσεις να τον επισκεφθούν, ενώ αρκετά σχετικά άρθρα έχουν εμφανιστεί σε ξένα αεροπορικά περιοδικά προβάλλοντας το κομμάτι αυτό της Ελληνικής Αεροπορικής Ιστορίας.

Αναμφισβήτητο το πιο ενδιαφέρον και ταίριαστο περιβάλλον για τα παλαιάμαχα C-47, είναι η Αεροπορική Βάση ΣΕΔΕΣ, το παλαιότερο και ιστορικότερο Πολεμικό Αεροδρόμιο της Ελλάδας, απ' όπου επιχειρούσαν με τη Μοίρα 356 ΜΤΜ (Μοίρα Τακτικών Μεταφορών) και συνεχίζουν να επιχειρούν μέχρι τις μέρες μας ως το πρώτο σμήνος της 355 ΜΤΜ (355/1 ΣΤΜ). Ακολουθεί μία φωτογραφική παρουσίαση των C-47 που βρίσκονται στο ΣΕΔΕΣ, ενεργεία ή εκτός, από το μέλος του Ελληνικού Μοντελιστικού Ιστορικού Συλλόγου (Ε.Μ.Ι.Σ.) Θέμη Βρανά.



C-47 KN 542 c/n 33146, πρώην 44-76814. Το προσωπικό αεροσκάφος του τέως βασιλιά.



Λεπτομέρεια εσωτερικού του KN 542 σε διαμόρφωση VIP. Χρησιμοποιήθηκε τουλάχιστον μέχρι το 1979.

Γενική άποψη του εσωτερικού του KN 542. Αποτελείται από δύο πανομοιότυπα διαμερίσματα, bar, ιματιοθήκη και τουαλέτα, τα τρία τελευταία στο πίσω μέρος της ατράκτου.



Το κόκπιτ του KN 542.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

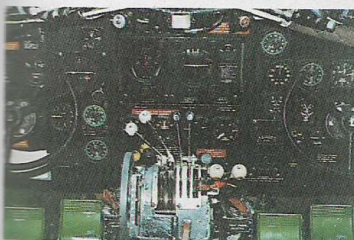
Πινακίδα αναρτημένη στην πόρτα που χωρίζει την καμπίνα των επιβατών από το θάλαμο του πληρώματος.



Το θαρούλκο ρυμούλκησης στόχου στην καμπίνα του 49-2635.

C-47 49-2635. Πρώην αεροσκάφος ρυμούλκησης στόχου είναι το πιο πρόσφατο αποσυρθέν C-47 της Π.Α.





C-47 s/n 49-2622 Ο μόνος βετεράνος του πολέμου της Κορέας που συνεχίζει μέχρι τις μέρες μας να πετά με τα χρώματα που επιχειρούσε και τότε πριν από 42 χρόνια. Αξια προσοχής είναι η τριψήφια αναγραφή του κωδικού κάτω από την πτέρυγα, κάτι πολύ πρωτότυπο για ελληνικό Dakota.

Πίνακας οργάνων του 49-2622.



C-47 49-2620. Ο δεύτερος βετεράνος της Κορέας που αναπαύεται στο Σέδες.



C-47 KN 475 c/n 32952, πρώην 44-76620
Είναι σε διαμόρφωση μεταφοράς προσωπικού σε εφεδρεία εδώ και αρκετά χρόνια. Οι κινητήρες του αφαιρέθηκαν το Μάρτιο του 1994.

C-47 c/n 12351, πρώην 42-92539, πρώην KG-344, πρώην SX-BAE.

Το εσωτερικό του 12351 χωρίς τα καθίσματα μαρτυρά το «πολιτικό» παρελθόν του. Στο πάτωμα διακρίνονται τα δίκτυα συγκράτησης αποσκευών, κάποτε αναρτημένα πάνω στα καθίσματα.

Η θυρίδα κάρτας δρομολογίου στο εσωτερικό της θύρας επιβίβασης αποτελεί άλλη μια μαρτυρία του «πολιτικού» παρελθόντος του C-47 «12351».



C-47 KN 616 c/n 33263/16515 πρώην 44-76931. Προσέξετε το έντονο χρώμα των εθνοσήμων.

Το KN 616 δείχνοντας τη ζημιά στο ρύγχος του.







Το SX-ECF στον περίβολο των εγκαταστάσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στο Ελληνικό. Τουλάχιστον μέχρι πριν λίγο καιρό διατηρούσε τον πληρέστατο ηλεκτρονικό εξοπλισμό που είχε αποκτήσει. (Φωτογραφία Γ. Τσιάλτας).



C-47 KP 255. c/n 16809, πρώην 44-77255. Χρησιμοποιείται σε αποστολές αεροφωτογράφισης.



Πίνακας οργάνων του KP 255.



Το εσωτερικό της καμπίνας του KP 255.



Το μοιρόσημο της 355/1ΣΤΜ «υπό τη σκιά» πτερυγίου ελίκας Spitfire IX/XVI.

Άλλοι χρησιμοποιούν στην είσοδο των γραφείων ταμπελίτσες. Σε ένα χώρο όπως το Σέδες, το ρόλο αυτό παίζουν πτερύγια ελίκων Spitfire IX/XVI!!!. Στην άκρη τους διακρίνεται σήμα C-47 της 356MTM. Σε συνδυασμό με τα Dakota, το διάδρομο PSP και το προπολεμικό υπόστεγο συντήρησης, δίνουν επάξια στο Α/Δ Σέδες τον χαρακτηρισμό της «Ζώσας Αεροπορικής Ιστορίας» του τόπου μας. Κάθε απόπειρα αλλοίωσης του μοναδικού ιστορικού του χαρακτήρα συνιστά στην κυριολεξία έγκλημα κατά της ιστορίας της Ελλάδας.



C-47 c/n 149-2629. Μέχρι το Νοέμβριο του 1993 βρισκόταν στο Μουσείο του Σέδες. Βρίσκεται έτσι ακόμη σε πολύ καλή κατάσταση, χωρίς ιδιαίτερες ζημιές στην άτρακτο ή την πτέρυγα.

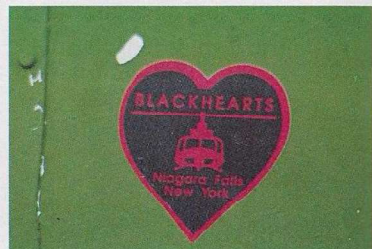


C-47 49-2623. Το κατεστραμμένο ρύγχος και η υποχώρηση του αριστερού κυρίως σκέλους οφείλονται στην κακομεταχείριση που υπέστη το αεροσκάφος κατά τη μεταφορά του λίγα μέτρα μέσα στο 1992. Τότε άλλαξαν θέση όλα τα C-47 του χώρου απόσυρσης με αποτέλεσμα τις σοβαρές ζημιές στα ρύγχη και τα ουραία τμήματα των περισσότερων αεροπλάνων.



Η θέα μέσα από τη θυρίδα διαφυγής του πιλοτηρίου του 49-2638. Αμέσως μπροστά το 49-2629 και σε δεύτερο πλάνο το 49-2634.

Το 49-2638 είναι ένα από τα 40 C-47 που ανακατασκευάστηκαν από την «Aviation Corp» στο Βαν Νάις της Καλιφόρνιας και παραδόθηκαν τα έτη 1949-50 στην τότε Ελληνική Βασιλική Αεροπορία με κωδικούς 49-2612 έως και 49-2641.



Αξιοπερίεργη είναι τουλάχιστον η παρουσία του σήματος στη θύρα φόρτωσης του 49-2629.





Το σήμα με το λογότυπο της Douglas και η πινακίδα της USAAF όπου αναγράφονται ο ακριβής τύπος του α/φ, ο αριθμός σειράς της Αμερικανικής Αεροπορίας.

C-47 KK 181 πρώην 43-49611. Βγήκε εκτός ενεργείας από ατύχημα εδάφους το 1987.



C-47 s/n 49-2627. Το μόνο Dakota του «νεκροταφείου» που διατηρεί τους κινητήρες του. Βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση.



ΩΣΟΜΕΝΑ C-47 DAKOTA

113 Π.Μ./ΣΕΔΕΣ

KK-156, KP-255, KN-542, KN-475, KN-616, KK-181, 49-2615, 49-2619, 49-2620, 49-2622, 49-2623, 49-2627, 49-2629, 49-2634, 49-2635, 49-2638, 12351, 16348

110 Π.Μ./ΛΑΡΙΣΑ

KN-575

112 Π.Μ./ΕΛΕΥΣΙΝΑ

49-2626

124 Π.Μ./ΤΡΙΠΟΛΗ

92532

Κ.Ε.Α./ΕΛΛΗΝΙΚΟ

49-2630, 49-2637, 49-2621, 49-2625

123 Π.Τ.Ε./ΤΑΤΟΪ

KK-169 43-49111

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ/ΤΑΤΟΪ

KJ-960

ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΘΕΣ/ΚΗΣ

49-2613

ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ

(στην οροφή καφετέριας κοντά στο χωριό Καταχάς στην εθνική οδό Κατερίνης-Θεσσαλονίκης!)
49-2641

ΕΛΛΗΝΙΚΟ/Υ.Π.Α.

SX-ECF

ΕΛΛΗΝΙΚΟ

SX-ECD

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Douglas DC-3 Survivors vol.2 by Arthur Percy

European Wrecks & Relics by Mike Bursell
Air-Extra 7-8/1985 άρθρο των John & Maureen Woods.

Ευχαριστούμε θερμά το Γραφείο Δημοσίων Σχέσεων της Π.Α. καθώς και όλο το προσωπικό της 355/1 Σ.Τ.Μ. για την άψογη φιλοξενία τους και τη βοήθειά τους.

Σ.Σ. Το παραπάνω άρθρο αποτελεί όπως ελπίζουμε την αρχή μιας προσπάθειας να καλύψουμε άγνωστες πτυχές της Ελληνικής Αεροπορικής Ιστορίας, της Ελληνικής Αεροπορικής Πραγματικότητας, αλλά και της Αεροπορικής Ιδέας και του αεροπλάνου γενικότερα. Η ολοκλήρωση της δεν είναι δυνατή χωρίς τη συμβολή και των αναγνωστών. Όσοι θα μπορούσαν και θέλουν να συμβάλουν με στοιχεία, φωτογραφίες, ή οποιοδήποτε τρόπο τους παρακαλούμε να ελθουν σε επαφή με το περιοδικό.