

ΒΕΤΕΡΑΝΟΙ ΣΤΟ ΣΕΔΕΣ

Στο ιστορικό Αεροδρόμιο ΣΕΔΕΣ, λίγα χιλιόμετρα έξω από τη Θεσσαλονίκη βρίσκεται η μεγαλύτερη έκθεση παλαιών αεροσκαφών της Π.Α., με εξαίρεση φυσικά το Αεροπορικό μας Μουσείο στο Τατόι. Το ΣΕΔΕΣ όμως εκτός από τη μοναδική του ιστορία, είναι σημαντικό και για έναν άλλο λόγο. Είναι το μοναδικό προσελάσιμο επιχειρησιακό αεροδρόμιο με μουσειακά εκθέματα στο χώρο της Μακεδονίας και της Θράκης, έστω και για ένα μόνο τριήμερο ή τετράημερο του Νοεμβρίου, κατά τον εορτασμό της Πολεμικής μας Αεροπορίας. Παλαιοί βετεράνοι αναπαύονται εκεί περιμένοντας —όπως όλοι οι φίλοι της αεροπορίας ελπίζουν— μια καλύτερη τύχη.

Δυστυχώς, όμως, μέχρι στιγμής ούτε ένας αρμόδιος, ξεκινώντας από την 11.3 Π.Μ. στη Θεσσαλονίκη και φθάνοντας ως τα γραφεία του ΓΕΑ στην Αθήνα δε φαίνεται να έχει συνειδητοποιήσει την ιστορική αξία των εκθεμάτων και του χώρου, ούτε και την τεράστια σημασία τους από πλευράς δημοσίων σχέσεων της Αεροπορίας στην επαφή της με τον ελληνικό λαό και —κυρίως— με το σημαντικότερο μέρος του, τη νεολαία. Έτσι η συντριπτική πλειοψηφία των αεροσκαφών βρίσκεται σε υπαίθρια έκθεση περισσότερα από δέκα χρόνια, ενώ δεν έχει γίνει καμία σοβαρή προσπάθεια αποκατάστασης, έστω και βαθφής ούτε ενός από αυτά. Κάποιες προσπάθειες «μπογιατίσματος» (ίσως στον πυρετό κάποιας επιδεώρησης) που έγιναν σε κάποια αεροσκάφη —F-86E(M), T-6— όχι μόνο κατέστρεψαν τις αυθεντικές παραλλαγές, αλλά αλλοίωσαν ριζικά και τα αρχικά χρώματα των αεροσκαφών. Και αυτό, βέβαια, είναι φυσικό επακόλουθο του γεγονότος ότι αυτές οι επεμβάσεις γίνονται από ανειδίκευτο προσωπικό χωρίς την εποπτεία του Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας.

Τη φαινομενική εικόνα ελλείψεως ενδιαφέροντος για την αεροπορική συλλογή του ΣΕΔΕΣ τονίζουν έντονα λεπτομέρειες όπως η αδιαφανής (από φθορά) καλύπτρα ενός T-33, τα ελαστικά των αεροσκαφών που είναι στην πλειοψηφία τους ξεφουσκωτά και το διαλυμένο ηθδάλιο ύψους-βάθους του Navigator. Είναι σφαλώς κρίμα, γιατί με απλές και ανέξοδες επεμβάσεις όλα αυτά μπορούν να διορθωθούν.

Ένα άλλο πρόβλημα είναι η μείωση της συλλογής του ΣΕΔΕΣ. Έτσι με την ίδρυση του Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας έφυγαν από το ΣΕΔΕΣ με προορισμό το Τατόι πέντε σημαντικά εκθέματα:

Ένα F-84G Thunderjet το 1990, δύο T-6 Harvard το 1991 και δύο F-86E(M) Sabre το 1996. Αυτό έγι-

νε τη στιγμή που στο χώρο του Τατοίου, στις εγκαταστάσεις της ΣΤΥΑ, της ΣΙ και του ΜΠΑ υπήρχαν ήδη δύο T-6 Harvard και δύο F-86E(M).

Κατανοούμε και δεχόμαστε την ανάγκη του Μουσείου Π.Α. για συλλογή εκθεμάτων. Δε νομίζουμε, όμως, πως θα ήταν τόσο δύσκολο να παραμείνουν ένα Harvard και ένα Sabre στο ΣΕΔΕΣ.

Κατά την ίδια χρονική περίοδο η συλλογή ΣΕΔΕΣ εμπλουτίστηκε με ένα μόνο F-5A, τη στιγμή που κάλλιστα θα μπορούσαν να ενταχθούν σ' αυτή αεροσκάφη όπως F-5B, F/TF-104G, HU-16B, TF-102A καθώς και ένα επιπλέον F-84F.

Στη φωτογραφική παρουσίαση που ακολουθεί περιλαμβάνονται και τα δύο αεροσκάφη C-47 Dakota και F-86E(M) Sabre που εκτίθενται στην Αερολέσχη Θεσσαλονίκης. Γνωρίζουμε τις καλές προθέσεις της Αερολέσχης για τη συντήρηση και ανάδειξή τους.

Για να γίνει όμως η πρόθεση πράξη, πρέπει να υπάρξει και διάθεση κονδυλίων από μέρους της Α.Λ.Θ. αλλά και τεχνική υποστήριξη από την Π.Α.

Ευχόμαστε κάποια στιγμή όλα τα παραπάνω προβλήματα να αντιμετωπιστούν και να αποκτήσει επιτέλους η Μακεδονία στο ΣΕΔΕΣ, μια πλήρη αεροπορική συλλογή κατά τα πρότυπα του Μουσείου Αεροπορίας στο Τατόι.

Θέμης Βρανάς

Ευχαριστούμε το Γραφείο Δημοσίων Σχέσεων του ΓΕΑ, το προσωπικό της 11.3 Π.Μ. και ιδιαίτερα τον Ανθυπασιότη (ΥΑΔ) Κων/νο Παντζάρη και το Σμηγία Χάρη Σειτανίδη για την αμέριστη βοήθειά τους στην παραπάνω παρουσίαση. «Π»



F-5A s/n 63-8381 c/n N6018

Ανάμεσα στα αποσυρθέντα από την ενεργό υπηρεσία F-5 στη Μίκρα βρίσκεται και αυτό το ιστορικό αεροσκάφος. Είναι το δέκατο πέμπτο F-5 παραγωγής από τα 2.625 που κατασκευάστηκαν συνολικά, σφαλώς ένα από τα παλαιότερα στον κόσμο.

Η συντήρηση και έκθεσή του, όπως και του F-104G s/n 61-2601 (που είναι και το πρώτο «G model» Starfighter που κατασκεύασε η Lockheed και σπάζει ξεχασμένο στην 110 Π.Μ.) νομίζουμε ότι είναι επιβεβλημένη.



F-84F s/n 52-6866

Βρίσκεται στην εγκαταλειμμένη παλιά πύλη της 113Π.Μ. στη Μίκρα, «στοιχειωμένος» φύλακας-άγγελος, και δε θέλει πλέον να παραδεχθεί τη μοίρα του. Δεν υπάρχει δυστυχώς κανένα στοιχείο σχετικά με το πόσο αυθεντική είναι η εμφάνισή του.

Πρώην αεροσκάφος αερομυϊλκήσης στόχου. Διακρίνεται καθαρά ο χαρακτηριστικός κώνος της στράκτου κάτω από το κάθετο σταθερό.

C-47 s/n 49-2635



F-102A s/n 56-1031 («0-61031»)

Προέρχεται από την 118 FIS της εθνοφυλακής της πολιτείας Κονέκτικατ. Εντάχθηκε στην Ελληνική Αεροπορία τον Οκτώβριο του 1969.

Αποκτήθηκε το Νοέμβριο του 1983 από τη Βασιλική Ιορδανική Αεροπορία, η οποία με τη σειρά της το είχε πάρει από την Ιρανική Αεροπορία. Εντάχθηκε στη συλλογή ΣΕΔΕΣ το 1995. Προσέξτε όμως στη φωτογραφία τη ζημιά στο πηδάλιο ύψους-βάθους του Noratlas.

F-5A s/n 68-9065



Προέρχεται από τη Γερμανική Αεροπορία, όπου έφερε τον κωδικό 9448. Παραδόθηκε στην Ελληνική Αεροπορία το Νοέμβριο του 1971. Η καλύπτρα του βρίσκεται σ' αυτή την... επιεικώς απαράδεκτη κατάσταση εδώ και χρόνια. Αξίζει προσοχής η πλήρης έλλειψη προειδοποιητικών.

T-33A s/n 53-5629



RF-84F s/n 53-7682

Προέρχεται από τη γερμανική Luftwaffe.

c/n 21367 Κατασκευάστηκε από την Canadair και εντάχθηκε αρχικά στη Βασιλική Καναδική Αεροπορία. Παραδόθηκε στην ΕΒΑ το 1962.

T-33AN (Canadair CT-133)



T-33A s/n 51-6713.

Παραχωρήθηκε από την USAF στη RCAF (Βασιλική Καναδική Αεροπορία) μέσω του προγράμματος MDAP (Military Development Aid Programme). Το 1955 δόθηκε στην ΕΒΑ. Εντάχθηκε στη συλλογή το 1993, αφού πρώτα εκτέθηκε το Νοέμβριο του 1992 ως επιχειρησιακό αεροσκάφος κατά τη γιορτή της Π.Α. στο ΣΕΔΕΣ.



F-86E(M) c/n 19494 ή 19294

Πρώην αεροσκάφος του ακροβατικού σμήνους «Ελληνική Φλόγα». Είναι υποχρέωση της Α.Λ.Θ. και της Π.Α. να ξαναδώσουν σ' αυτό το θρύλο της Αεροπορίας την αίγλη που είχε τις δεκαετίες του '50 και '60 όταν δόξαζε στους ουρανούς της Ευρώπης τα ελληνικά χρώματα.



Παρά τα αλλεπάλληλα στρώματα βαφής, τα αυθεντικά χρώματα αυτής της «Ελληνικής Φλόγας» διακρίνονται ακόμη στην άτρακτο του Sabre. Θυμίζουν σε καθένα μας την ευθύνη που έχει για τη διάσωση της αεροπορικής μας κληρονομιάς.



N2501D c/n D164 «53241»

Πρώην Luftwaffe 5341. Ο κωδικός αριθμός των Noctitas σε ελληνική υπηρεσία προέρχεται από μια μάλλον παράξενη αλλοίωση του αντίστοιχου κωδικού της Luftwaffe.

Τα απομεινάρια ενός αγνώστου F-86E(M) Sabre που κήκε σε άσκηση πυρόσβεσης πριν από αρκετά χρόνια, βρίσκονται πεταμένα σε κάποια γωνιά του αεροδρομίου Μίκρας.



Παραχωρήθηκε από τη RAF στην ΕΒΑ τον Οκτώβριο του 1949 και διαμορφώθηκε σε αεροσκάφος VIP από από τη Scottish Aviation Ltd στο Prestwick της Μ. Βρετανίας. Ήταν το προσωπικό αεροσκάφος του τέως βασιλιά με υπερπολυτελή εσωτερική διαρρύθμιση, η οποία δυστυχώς τα τελευταία χρόνια έχει καταστραφεί σε μεγάλο βαθμό.

C-47 KN542, πρώην α/ν 44-76814



Αεροδρόμιο «Μακεδονία» /Α.Λ.Θ. Εκτίθεται στο χώρο της Α.Λ.Θ. Εξωτερικά τουλάχιστον βρίσκεται σε καλή κατάσταση.

C-47 «92613» s/n 49-2613

