

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΕ ΦΟΝΤΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ

Η φιλοσοφία της «αρίθμησης» των αεροσκαφών που υπηρετούν στις διάφορες πολεμικές αεροπορίες δεν ήταν πάντα ξεκαθαρισμένη. Στο κείμενο που ακολουθεί παρουσιάζονται οι γενικές αρχές ερμηνείας των «αριθμών σειράς» και ιδιαίτερα η ερμηνεία αυτών στα αεροσκάφη της Π.Α.

του Θέμη Βρανά

Οι Ένοπλες Δυνάμεις όλων των κρατών κοσμούν τα αεροσκάφη με τα ιδιαίτερα διακριτικά της χώρας τους, ώστε να δηλώνεται η εθνικότητά τους και τα χαρακτηρίζουν κάθε ένα ξεχωριστά με κάποιον κωδικό αριθμό, μοναδικό για κάθε συγκεκριμένο αεροπλάνο. Έτσι λοιπόν και τα αεροσκάφη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας πέρα από τα γαλανόλευκα εθνόσημά τους φέρουν και κάποιον αριθμό που επιτρέπει την άμεση αναγνώρισή τους σε σχέση με τα άλλα αεροσκάφη του ίδι-

οποία τα παρέδιδε προς χρήση στην Ελληνική και γι' αυτό, όταν έφθαναν στην Ελλάδα, έφεραν ήδη κάποιον αριθμό της USAF, τον οποίο διατηρούσε κατόπιν και η Αεροπορία μας. Αυτός ο αριθμός λέγεται serial number ή, για συντομία, s/n δηλαδή «αριθμός σειράς». Ο s/n αποτελείται από δύο νούμερα που χωρίζονται από μία παύλα. Το πρώτο νούμερο είναι διψήφιο και δηλώνει το οικονομικό έτος (Fiscal year) στον προϋπολογισμό του οποίου ζητά το αμερικανικό υπουργείο Άμυνας από το Κογκρέσο —μέσω του Προέδρου των



Do.28D-2 Sky servant. c/n 4120. Στη Luftwaffe είχε το s/n 5845. Είναι το μοναδικό VIP Do.28 της Π.Α.

CANADAIR CL-215 με c/n 1073. Όλα τα αεροσκάφη της καναδικής εταιρίας που έχουν επιχειρήσει με τα ελληνικά χρώματα έφεραν ή φέρουν ακόμη ως αριθμό αναγνώρισης τον εργοστασιακό αριθμό κατασκευής τους.



λείπεται:

π.χ. T-33A s/n 58-639 αντί 58-0639.

Σε περιόδους πολέμου ή έντασης, όταν απαιτείται κατασκευή πολλών αεροσκαφών, ο αύξων αριθμός μπορεί να φθάσει τα πέντε ή ακόμη και τα έξι ψηφία.

π.χ. F-5A s/n 67-21218 (εμπλοκή Η.Π.Α. στο Βιετνάμ) ή C-47 s/n 42-100984 (Β' Παγκόσμιος Πόλεμος).

Σε ένα αεροσκάφος μπορεί να γίνει αλλαγή του serial number, μετά όμως από εκτεταμένη —και δαπανηρή— ανακατασκευή ή τροποποίησή του. Για παράδειγμα, το C-47 Dakota s/n 42-24386 της U.S.A.A.F., ύστερα από ανακατασκευή του από την Εταιρία Aviation Maintenance Corp. στο αεροδρόμιο Van Nuys της California, απέκτησε νέα ταυτότητα ως s/n 49-2622 και παραδόθηκε στην Ελλη-

ου τύπου. Όμως η Π.Α. δεν έχει κάποιο δικό της σύστημα αναγνώρισης και χρησιμοποιεί κατά κύριο λόγο τον αριθμό που είχε δώσει στο συγκεκριμένο αεροσκάφος ο προηγούμενος χρήστης ή η κατασκευάστρια εταιρία του. Το κυριότερο σύστημα που χρησιμοποιείται σήμερα είναι αυτό της U.S.A.F. Η εξάρτηση της Αεροπορίας μας από τις Η.Π.Α. ξεκίνησε από τις αρχές της δεκαετίας του '50, όταν εκατοντάδες αεροσκαφών αμερικανικής προέλευσης άρχισαν να παραχωρούνται δωρεάν ως στρατιωτική βοήθεια μέσω του προγράμματος MAP (Military Assistance Programme), ή μέσω χαμηλότοκων αμερικανικών δανείων αποκλειστικά για αγορά στρατιωτικού εξοπλισμού F.M.S. (Foreign Military Sales). Όλα αυτά τα αεροσκάφη ήταν τυπικά ενταγμένα στην Αμερικανική Πολεμική Αεροπορία, η

Η.Π.Α. — να ενταχθεί η χρηματοδότηση της κατασκευής του αεροσκάφους.

Το δεύτερο νούμερο που ακολουθεί μετά την παύλα δείχνει σε αύξουσα σειρά, ξεκινώντας από τον αριθμό 0001, για πόσα αεροσκάφη έχει ήδη ζητηθεί έγκριση χρηματοδότησης εκείνη τη συγκεκριμένη χρονιά, έως και τη στιγμή αίτησης χρηματοδότησης του συγκεκριμένου αεροσκάφους.

Για παράδειγμα, το F-16C s/n 88-0110 είναι το εκατοστό δέκατο αεροσκάφος που ζητήθηκε η χρηματοδότησή του από τον προϋπολογισμό του οικονομικού έτους 1988. Πρόκειται για ένα ελληνικό F-16C, του οποίου το αμερικανικό serial number δικαιολογείται από την αγορά του μέσω αμερικανικών πιστώσεων F.M.S.

Υπάρχουν περιπτώσεις που αν το πρώτο ψηφίο του αύξοντα αριθμού είναι μηδέν αυτό παρα-



N2501D Noratlas με s/n 52128 και c/n D 030. Στη Luftwaffe είχε s/n 5228. Το εθνόσημο χωρίζεται στη μέση τον αριθμό κατά τα γερμανικά πρότυπα. Η ίδια τακτική ακολουθείται και στα Do.28 με μόνη εξαίρεση αυτό που χρησιμοποιείται ως VIP (c/n 4120).

νική Αεροπορία.

Βέβαια, το πώς θα φθάσει αυτός ο αριθμός σειράς να εμφανισθεί στο κάθετο σταθερό ή την άτρακτο των αεροσκαφών της Π.Α. είναι μια άλλη ιστορία, γεμάτη παραλλαγές και αλλοιώσεις! Ας πάρουμε μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα:

Το F-84G Thunderjet s/n 51-10609 εμφανιζόταν ως «110609», με εξαψήφια δηλαδή αναγραφή που περιλάμβανε το δεύτερο ψηφίο του έτους. Αυτό συνέβαινε στην πλειοψηφία των Thunderjets.

Τα RF-84F Thunderflashes εμφανίζονταν αρχικά με τετραψήφια αναγραφή π.χ. RF-84F s/n 52-8743, αναγραφής «8743», μέχρι το τέλος της δεκαετίας του



RF-4E Phantom. Όταν κατασκευάστηκε το συγκεκριμένο RF-4E, η εταιρία Mc Donnell Douglas του έδωσε τον εργοστασιακό αριθμό c/n 4138. Αγοράστηκε μέσω FMS από τη Luftwaffe και απέκτησε το γερμανικό αριθμό 3559, αλλά λόγω FMS και το αμερικανικό s/n 69-7506, στην Π.Α. επιχειρεί ως 7506.



T-41D (s/n 69-7193). Τα μόνα αεροσκάφη της Π.Α που από την αρχή της σταδιοδρομίας τους έως σήμερα φέρουν το πλήρες serial number είναι τα εκπαιδευτικά T-41D της Π.Α.



Αεροσκάφος τύπου TA-7C Corsair. (c/n C-041, BuNo 156774. Ο εξαψήφιος αριθμός του Αμερικανικού Ναυτικού (Bureau Number), έχει διατηρηθεί σε όλα τα ελληνικά Corsair.

σύγχυση στον ερευνητή, δεν είναι όμως τίποτα μπροστά στις αλλοιώσεις των serial numbers, που μετατρέπουν σε πονοκέφαλο κάθε προσπάθεια έρευνας της ιστορίας του συγκεκριμένου αεροσκάφους.

Για παράδειγμα, το F-5A 70379 θα περίμενε κανείς ότι είναι το s/n 67-0379. Όμως, αυτό το s/n ανήκει σε F-4E Phantom! Το πραγματικό s/n είναι 70-1379, που όμως έχει αλλοιωθεί παραλείποντας το νούμερο 1.

Μαζικό παράδειγμα αλλοίωσης αριθμού σειράς αποτελούν όλα τα F-104G Starfighters των οικονομικών ετών 1962 και 1963 που παρέλαβε η Π.Α. από τη USAF και την Ιαπωνική Αεροπορία:

π.χ. F-104G s/n 62-12317, αναγραφής «22317» και F-104G s/n 63-12720, αναγραφής «32720».

Κλασικό παράδειγμα παραλλαγής/αλλοίωσης s/n στην Π.Α. είναι το C-47 49-2622. Το δρυ-



Αεροσκάφος F-16CG (s/n 88-0141). Όσα αεροσκάφη με s/n της USAF παρέλαβε η Π.Α. από τις αρχές της δεκαετίας του '90 (F-16C/D, F-4E, C-130B, RF-4E Luftwaffe), φέρουν στο κάθετο σταθερό τριψήφιος ή τετραψήφιος αριθμούς, όπως το αεροσκάφος της φωτογραφίας (s/n 141).

'50, οπότε το σύνολο σχεδόν των αεροσκαφών της Αεροπορίας μας άρχισε να φέρει πενταψήφια αναγραφή του serial number. π.χ. F-84F Thunderstreak s/n 52-6866, αναγραφής «26866».

Τις δεκαετίες του '80 και του '90 τα πράγματα γίνονται περισσότερο ρευστά και παρατηρούμε πολλές διαφορετικές αναγραφές του αριθμού σειράς ακόμη και σε αεροσκάφη του ίδιου τύπου που αποκτήθηκαν όμως από διαφορετικές πηγές:

π.χ. F-5A s/n 63-8412, αναγραφής «38412» (α/φος από την αρχική παρτίδα των F-5).

F-5A s/n 68-9072, αναγραφής «689072» (προήλθε από το Ιράν).

F-5A s/n 68-9057, αναγραφής «057» (προήλθε από την Ιαπωνία).

Όλες αυτές οι αναγραφές επιφέρουν κάποια



Άλλος ένας τύπος που επιχειρεί φέροντας τον εργοστασιακό αριθμό κατασκευής του, είναι και το Bell 47G. Στη φωτογραφία, ένα Bell 47G-5 με c/n 7893.



Mirage F.1CG (s/n 136). Όταν η Π.Α. παρέλαβε τα Mirage F.1CG, όρισε για την αρίθμωσή τους την αυθαίρετη σειρά 101 έως και 140. Με την είσοδο όμως σε υπηρεσία, των F.16CG, που χρησιμοποιούν ως διακριτικό τα τρία τελευταία ψηφία του serial number τους, η Π.Α. βρέθηκε με 31 μαχητικά του κάθε τύπου να φέρουν τον ίδιο αριθμό σειράς (110 μέχρι και 140).

Lockheed C-130H. Ο αριθμός κατασκευής του είναι c/n 4734, το αμερικανικό s/n 75-549, ενώ στην Π.Α. φέρει τον αριθμό 752. Δεν υπάρχει κανένα γνωστό στοιχείο που να αιτιολογεί τη σειρά αρίθμωσης 741 μέχρι και 752, για τα ελληνικά C-130H.

λικό αυτό Dakota πετούσε στην Κορέα ως 92-622, ενώ έχει φωτογραφηθεί και ως 92622, 622, 49-2622. Σήμερα πετά ως 49-622! Από τα τέλη της δεκαετίας του '40 ως τα μέσα της δεκαετίας του '60, τα αεροσκάφη της USAF έφεραν στην άτρακτό τους δύο γράμματα χαρακτηριστικά για κάθε τύπο, που συνοδεύονταν από τα τρία τελευταία νούμερα του s/n του αεροσκάφους. Αυτό ήταν το περίφημο «buzz number». Τέτοια «buzz numbers» φέρουν ακόμη τα ελληνικά T-33A (TR-xxx) και T-37B B/C (TE-xxx) ενώ παλαιότερα έφεραν τα F-104G (FG-xxx), τα RF-104G (RF-xxx), τα TF-104G (TF-xxx), τα F-86D (FU-xxx), τα F-84G (FS-xxx) και για πολύ μικρό χρονικό διάστημα τα F-5A (FA-xxx).

Παράλληλα όμως με το σύστημα της USAF, η Π.Α. έχει δεχθεί και το σύστημα αρίθμωσης του Αμερικανού Ναυτικού (U.S. Navy). Η Αεροπορική Υπηρεσία του Αμερικανικού

αριθμό, ξεκινώντας από το νούμερο 1, π.χ. Bristol Scout C No 3013.

Όταν το 1916 έφθασαν τα 10.000 αεροπλάνα, θεώρησαν ότι το σύστημα έπρεπε να βελτιωθεί. Έτσι άρχισε να χρησιμοποιείται η σειρά A1 ως A9999, κατόπιν B1 ως B9999 κ.ο.κ. Για παράδειγμα, Sopwith 1 F1 Camel B 2543. Για να αποφευχθεί οποιοδήποτε μπερδεμα, τα γράμματα G, I, M, O, Q, U, Y δεν χρησιμοποιήθηκαν. Όταν το 1940 οι Βρετανοί έφθασαν στο Z9999, τροποποίησαν το σύστημα και πάλι, χρησιμοποιώντας τώρα δύο γράμματα και τρεις αριθμούς αρχίζοντας από AA 100 έως και AA 999, κατόπιν AB 100 έως και AB 999, AC 100 έως και AC 999 κ.ο.κ. π.χ. C-47 Dakota KN 616. Η συγκεκριμένη διαδικασία αρίθμωσης έχει φθάσει σήμερα στη σειρά «ZZxxx».

Η Γερμανική Αεροπορία (Luftwaffe) είναι άλλη μια πηγή αεροσκαφών για την Π.Α. Για κά-



4F και τα αναγνωριστικά RF-4E, στη σειρά 4000 τα Alpha Jets και τα Toucanados, στη σειρά 5000 τα ελικοφόρα μεταφορικά C-160, Da.28, πιο παλιά τα Noratlas, στη σειρά 6000 τα αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας Brequet Atlantic, στη σειρά 7000 τα ελικόπτερα UH-1 και Alouette, στη σειρά 8000 τα ελικόπτερα Bo.105, Lynx, CH-53G, Sea King και στη σειρά 9000 τα πρώην ανατολικογερμανικά ελικόπτερα και τα αεροσκάφη δοκιμών. Κατά τους πρώτους μήνες χρήσης τους από την Π.Α., τα πρώην γερμανικά RF-4E έφεραν το γερμανικό αριθμό σειράς, ο οποίος όμως σύντομα έδωσε τη θέση του στο αμερικάνο



Αεροσκάφος τύπου F-5A Freedom Fighter. (αμερικανικό s/n 63-8417, ελληνικό s/n 38417, buzz number FA-417). Αρκετά σπάνια φωτογραφία, ασημένιου ελληνικού F-5A με αναγραφή του buzz number, μάλλον κατά την περίοδο 1965-1966.

Το ίδιο αεροσκάφος σήμερα. Όταν εντάχθηκε στην Π.Α. το 1965, οι περισσότεροι σημερινοί χειριστές του, δεν είχαν καν γεννηθεί. Με δεδομένη την ηλικία του, πρέπει να έχει πετάξει με όλους τους χρωματισμούς των ελληνικών F-5A (ασπρί, βιετνάμ, Αγκάιου, Ghost), εκτός της παραλλαγής της ερήμου!

Ναυτικού και των Πεζοναυτών έχει υιοθετήσει ένα απλούστατο σύστημα: Ξεκινώντας από τον αριθμό BuNo 000001 το 1940, συνεχίζει ως σήμερα με αύξουσα σειρά να αρίθμει τα αεροσκάφη της.

Για παράδειγμα, το T-2E Buckeye έχει BuNo 160089. Τέτοια εξαψήφια νούμερα έχουν τα ελληνικά A-7E/H, T-2E και P-3B.

Εδώ και μισό αιώνα, εξακολουθούν να υπηρετούν πιστά την Π.Α. τρία πρώην βρετανικά C-47 Dakota, των οποίων οι κωδικοί αριθμοί ακολουθούν το βρετανικό σύστημα αρίθμωσης. Οι Βρετανοί από το 1912 άρχισαν να δίνουν στα αεροπλάνα τους έναν απλό αύξοντα α-

ποιον ανεξήγητο λόγο, η Π.Α. φαίνεται να δείχνει μια «απέχθεια» στο γερμανικό σύστημα, το οποίο δε χρησιμοποίησε αυτούσιο σε κανένα πρώην γερμανικό αεροσκάφος!

Οι Γερμανοί χωρίζουν τα αεροσκάφη τους σε συγκεκριμένες αριθμητικές σειρές, ανάλογα με τον τύπο και το ρόλο τους.

Κάθε σειρά αποτελείται από μία χιλιάδα. Έτσι, τα αεριωθούμενα μετριοφορικά αεροσκάφη βρίσκονται στη σειρά 1000

Για παράδειγμα, Hansa Jet HFB-320 s/n 1603. Στη σειρά 2000 βρίσκονται τα MiG-29, παλαιότερα ήταν τα F-104 Starfighters, στη σειρά 3000 τα μαχητικά Eurofighters, F-



νικο serial number, αφού οι Γερμανοί είχαν αγοράσει τα RF-4E μέσω πωτώσεων FMS. Παράδειγμα, το RF-4C της Luftwaffe με s/n 3553, φέρει το s/n 69-7500.

Η Π.Α. από τη μεριά της αντικατέστησε στα Do.28 και τα F/TF/RF-104 G, τους αριθμούς



Εκπαιδευτικό αεροσκάφος Cessna T-37B (s/n 68-8048, b/n TE-048). Τα T-37B/C και τα T-33 είναι τα μόνα αεροσκάφη της Π.Α. που συνεχίζουν έως τις μέρες μας να φέρουν *buzz number*. Παρατηρείστε την πλήρη αναγραφή του s/n στην κορυφή του κάθετου σταθερού. Το συγκεκριμένο T-37B, αποκτήθηκε από την Βασιλική Ισπανική Αεροπορία το 1988.

NAMC YS-11A. (c/n 2143, πρώην OA SX-BBI). Σε όλα τα YS-11A της Π.Α. ο αριθμός κατασκευής χρησιμοποιείται και ως αριθμός αναγνώρισης.

της Luftwaffe με τον εργοστασιακό αριθμό κατασκευής του αεροσκάφους. Έτσι το Do-28 της Luftwaffe με s/n 5819 φέρει σε ελληνική υπηρεσία τον αριθμό κατασκευής της Dornier 4094, ενώ το F-104G της Luftwaffe με s/n 2281 έφερε στην Π.Α. τον αριθμό κατασκευής του, ήτοι s/n 7163. Όταν το 1969 η Αεροπορία μας άρχισε να παραλαμβάνει από τη Γερμανία τα N2501D Noratlas μετέτρεψε τον τετραψήφιο γερμανικό αριθμό σε... πενταψήφιο! Σε όλα Noratlas ο αριθμός τους άρχισε από 52 προτέθηκε στο μέσον του το νούμερο 1, ενώ σε όλα άρχιζε από 53 προστέθηκε το

C-47 Dakota (s/n 43-49111). Παραδόθηκε στην Ε.Β.Α. το 1948. Φέρει πλήρες το serial number στην κάτω επιφάνεια των πτερύγων και στην άτρακτο.

C-47B Dakota. (b/n KN-575, πρώην s/n 44-76867). Παραδόθηκε στην Ελληνική Αεροπορία από τη R.A.F. το 1957.



νούμερο 2. Για παράδειγμα, το Noratlas 5261 έγινε 52161 ενώ το Noratlas 5341 έγινε 53241. Θα ήταν πολύ ενδιαφέρον αν μαθαίναμε κάποτε το σκεπτικό αυτής της μετατροπής! Όπως προαναφέρθηκε, κάθε αεροσκάφος κατά την κατασκευή του αποκτά έναν εργοστασιακό αριθμό από την εταιρία που το παράγει, το construction number, ή για συντομία c/n. Η Π.Α. χρησιμοποίησε ή χρησιμοποιεί ακόμα τον αριθμό κατασκευής ως αριθμό αναγνώρισης σε όλα τα αεροσκάφη της εταιρίας CANADAIR. CL-13A Mk2 (F-86EM), T-33AN/CT-133, CL215, NF-5A - στα YS-11A που πήρε από την Ο.Α., στα C-47/DC-3 που πήρε από την ΤΑΕ/ΟΑ, στα PZLM-18, στα G-164 AgCat και στα ελικόπτερα AB-205, AB-212 και Bell 47G.

Εκτός όμως από τις παραπάνω περιπτώσεις υπάρχουν και αυθαίρετες σειρές αριθμησης που δεν έχουν σχέση με προηγούμενο s/n ή

μυστικότητα σχετικά με τον αριθμό σειράς, την ποσότητα ή τον εξοπλισμό τους αναδεικνύεται σε μεγάλο βαθμό μάταιη και άνευ ιδιαίτερης σημασίας. Αυτό δεδομένου ότι κυκλοφορούν στο εμπόριο πολλά βιβλία και κατάλογοι που ασχολούνται με τους αριθμούς αεροσκαφών των Ενόπλων Δυνάμεων σε όλο τον κόσμο, χωρίς φυσικά να εξαιρείται και η Ελληνική ή η Τουρκική Πολεμική Αεροπορία. Εκεί ο ερευνητής μπορεί να βρει αναλυτικότερες καταστάσεις όλων των τύπων αεροσκαφών με αναφορές σε serial numbers και construction numbers, δοσμένα από αξιόπιστες πηγές όπως οι κατασκευάστριες εταιρίες ή Πολεμικές Αεροπορίες όπως η USAF, η RAF, η Armée de l'Air κ.λπ.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα η ελληνική παραγγελία των 40 F-16C/D Block 50, των οποίων τα s/n και c/n ήταν δημοσιευμένα στον ξένο αεροπορικό Τύπο σχεδόν ένα χρόνο πριν



c/n, όπως στα Mirage F.1CG και Mirage 2000 EGB/G. Έτσι συναντάμε Mirage F.1CG 105 με c/n 59 και Mirage 2000 EG 223 με c/n 244.

Τέτοια ιδιαίτερη περίπτωση είναι και τα C-130H τα οποία, αν και τα περισσότερα έχουν s/n και φυσικά όλα έχουν c/n της Lockheed, ακολουθούν δική τους αριθμηση. Για παράδειγμα, το C-130H με c/n 4720, USAF s/n 75-543 εμφανίζεται στην Π.Α. ως «746».

Με δεδομένο ότι η συντριπτική πλειοψηφία των εν ενεργεία αεροσκαφών της Π.Α. είναι αμερικανικής προέλευσης και μάλιστα στα αγοράσμένα με πιστώσεις FMS, οποιαδήποτε

από την άφιξή τους στην Ελλάδα (F-16C s/n 9301045 ως 93-1076, F16D s/n 93-1077 ως 93-1084).

Άλλωστε και η ίδια η Πολεμική Αεροπορία φροντίζει να κρατά ενημέρους όλους τους ενδιαφερόμενους, με άμεση ανακοίνωση κάθε απώλειας αεροσκάφους της.

Κάπου εδώ κλείνουμε την αναφορά μας στα συστήματα αριθμησης που ακολουθεί η Π.Α., ελπίζοντας ότι φωτίσαμε έστω και λίγο αυτόν τον περίεργο κόσμο των αριθμών και ότι βοήθησαμε τους... «ομοιοπαθείς» φίλους της Αεροπορίας μας που θα ήθελαν να μάθουν κάτι περισσότερο για τα αεροσκάφη της.