



Του Θέμη Βρανά



ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΕΝΟΣ ΠΑΛΑΙΜΑΧΟΥ

→ Στις 11 Οκτωβρίου 2002, στο Ιστορικό Αεροδρόμιο ΣΕΔΕΣ, τέθηκε εκτός υπηρεσίας ένα από τα τέσσερα τελευταία επιχειρησιακά C-47 Dakota της Πολεμικής Αεροπορίας. Πρόκειται για το C-47 s/n KN 575, το οποίο υπηρέτησε πιστά στις τάξεις της ΠΑ πενήντα πέντε ολόκληρα χρόνια, κατά κύριο λόγο στο ρόλο της μεταφοράς υψηλών προσώπων (VIP). Κατασκευάστηκε το 1944 ως Skytrain C-47B-35-DK στο εργοστάσιο της DOUGLAS, στην Οκλαχόμα των ΗΠΑ, με αριθμό κατασκευής c/n 16451/33199, για λογαριασμό της USAAF, στην οποία παραδόθηκε ως s/n 44-76867. Η USAAF, με τη σειρά της, παραχώρησε το εν λόγω αεροσκάφος στη βρετανική RAF μέσω του προγράμματος εκμίσθωσης και δανεισμού (LEND-LEASE), η οποία το ενέταξε στις τάξεις της ως Dakota Mk. IV και του έδωσε το νέο όνομα s/n KN 575. Με το τέλος του Β' Π.Π., κρίθηκε πλεονάζων για τις βρετανικές ανάγκες και την 1η/7/1947 παραχωρήθηκε στην Ελληνική Βασιλική Αεροπορία αποτελώντας ένα από τα πρώτα της Dakota. Μετασκευάστηκε από τη βρετανική εταιρεία Scottish Aviation Ltd. στο Prestwick σε δωδεκάθεσιο αεροσκάφος μεταφοράς υψηλών προσώπων και απέκτησε τον ανάλογο χρωματισμό (συνδυασμός ασημί

και λευκού χρώματος με μπλε διαχωριστική ρίγα). Δυστυχώς, δε γνωρίζουμε αν η μετασκευή προηγήθηκε της παράδοσης στην ΕΒΑ ή έγινε εκ των υστέρων. Με την παράδοσή του στην ΕΒΑ, εντάχθηκε στη δύναμη της νεοσυγκροτηθείσας 355 ΜΜ στο Αεροδρόμιο του Ελληνικού, η οποία το 1948 εγκαταστάθηκε στην Αεροπορική Βάση Ελευσίνας. Αργότερα, το KN 575 πέρασε στη δύναμη της 356 ΜΜ και τελικά στο 3551 ΣΤΜ. Το 1976, με την έλευση των C-130H, το KN 575 εγκατέλειψε την 356 ΜΤΜ και την επόμενη χρονιά μεταστάθμευσε στην 110 ΠΜ, όπου, εναλλάσσόμενο με το C-47B KJ 960, που επίσης βρισκόταν σε διαμόρφωση VIP, χρησιμοποιούνταν για τις μετακινήσεις του Αρχηγού ΑΤΑ και των επιτελών του. Το 1998 πέρασε την τελευταία του μεγάλη επιθεώρηση (Inspect and Repair As Necessary) στο ΚΕΑ Ελληνικού, κατά την οποία αφαιρέθηκε ο οπλισμός του διάκοσμος και μετατράπηκε σε αεροπλάνο γενικής χρήσης. Με την περάτωση της επιθεώρησης, το KN 575 αποχαιρέτησε το VIP χρωματισμό του, απέκτησε την παραλλαγή τύπου Βιετνάμ και στις 22/4/1999 προσγειώθηκε στο ΣΕΔΕΣ και εντάχθηκε στο 3551 ΣΤΜ. Τα καθήκοντά του στη Λάρισα τα είχε ήδη αναλάβει ένα C-130B της 356 ΜΤΜ. Στις 4/10/2002, με χειριστές τον επισημναγό Παναγιώτη Σομαρά και τον

υποσημναγό Δημήτρη Κρικελά, ραδιοναύτιλο τον αρχισμηνία Γεράσιμο Ιανθόπουλο και ιπτάμενο μηχανικό τον αρχισμηνία Γιώργο Ασαβίνου, επέστρεψε για τελευταία φορά στο σιδηρένιο δρόμο του ΣΕΔΕΣ, ολοκληρώνοντας το δρομολόγιο ΣΕΔΕΣ-130 ΣΤΜ-ΣΕΔΕΣ. Έτσι τελείωσε η ιπτάμενη σταδιοδρομία μιας μεσίλικης, με ανθρώπινα κριτήρια, αλλά υπεραιωνόβιας, με τα αντίστοιχα αεροπορικά, «κυρίας» που διήρκεσε συνολικά πενήντα οκτώ χρόνια, εκ των οποίων τα πενήντα πέντε με τα ελληνικά χρώματα. Παρά τα χρόνια του, το KN 575 συμπλήρωσε μόνο 9.212 ώρες στον αέρα, αριθμός πολύ μικρός για μεταφορικό αεροπλάνο, που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ιδιαιτερότητα της αποκλειστικής χρήσης του για μεγάλο χρονικό διάστημα σε αποστολές VIP. Το KN 575 είναι ένα από τα παλαιότερα και ιστορικότερα αεροπλάνα στην Ελλάδα, αφού εντάχθηκε τον Ιούλιο του 1947 στην τότε ΕΒΑ και σήμερα κατέχει το ρεκόρ της πιο μακροχρόνιας υπηρεσίας στην ΠΑ. Είναι δε ένα από τα ελάχιστα αεροσκάφη σε παγκόσμια κλίμακα -ίσως και το μοναδικό! - που υπηρέτησαν επιχειρησιακά με μια συγκεκριμένη πολεμική αεροπορία για πάνω από πενήντα πέντε χρόνια! Η έκθεση του VIP C-47B Dakota KJ 960 στο Τατόι και η επείγουσα αποστράτευση

του θρυλικού βετεράνου της Κορέας C-47 s/n 49-2622 αλλά και του τελευταίου C-47 που πέρασε επιθεώρηση στο ΚΕΑ (ΚΚ 156) νομίζουμε ότι αποκλείουν την πιθανότητα μεταφοράς και έκθεσής του στο Μουσείο ΠΑ στο Τατόι. Το KN 575 δεν πρέπει να οσιώσει ηεωμένο σε κάποια γωνία του ΣΕΔΕΣ, περιμένοντας στωικά τη σειρά του να διαλυθεί σε παλιοσιδερά. Το ιδανικό θα ήταν να διατηρηθεί στις εγκαταστάσεις της 355 ΜΤΜ, της οποίας αποτελεί το παλαιότερο σωζόμενο αεροπλάνο που βρίσκεται σε άμεση εκθέσιμη κατάσταση, χωρίς να απαιτεί την παραμικρή συντήρηση ή διάθεση εργασιών. Αν βέβαια για οποιοδήποτε λόγο η 355 ΜΤΜ αδιαφορήσει για την τύχη αυτού του ιστορικού θησαυρού της, μπορεί το KN 575 να εκτεθεί στις εγκαταστάσεις του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας στη Λάρισα, αφού για πολλά χρόνια ήταν το προσωπικό αεροπλάνο του εκάστοτε Αρχηγού ΑΤΑ. Τέλος, Πτέρυγες που αποδεδειγμένα φροντίζουν για τη διατήρηση της αεροπορικής μας κληρονομιάς μέσω των συλλογών αεροσκαφών που διαθέτουν, αλλά δεν έχουν ακόμα εντάξει ο αυτές ένα Dakota, όπως η 110 ΠΜ, η 114 ΠΜ ή η 117 ΠΜ, μπορούν να σώσουν το παλιό αυτό αεροπλάνο και παράλληλα να πλουτίσουν τη συλλογή τους με ένα πραγματικά αξιόλογο έκθεμα. ♦