

Η ζωή αρχίζει στα ...

Όταν, πριν από δέκα χρόνια, το Σεπτέμβριο του 1994, δημοσιεύτηκε στην «Π&Δ» το πρώτο μας αφιέρωμα στα ελληνικά Dakota, είχαμε επιλέξει ως τίτλο του τα λόγια ενός παλιού τραγουδιού: «Τι τριάντα, τι σαράντα, τι πενήντα». Δέκα χρόνια μετά, γεμάτοι αγάπη γι' αυτό το σθάντο αεροπλάνο, μπορούμε να προσθέσουμε στον πρώτο τίτλο και τη φράση «... τι εξήντα!»

εξήντα!



KK 156 113 PM, Μίκρα, Δύγουστος 2003

ΟΙ ΔΥΟ Έλληνες «βετεράνοι», το C-47 s/n 49-2622 και το C-47B s/n KK 156, κλείνουν εφέτος εξήντα χρόνια από τη στιγμή που άφησαν τη γραμμή παραγωγής της Douglas, το 1944, και πενήντα πέντε χρόνια συνεχούς υπηρεσίας στην Πολεμική μας Αεροπορία, από το 1949. Χαιρετίζουμε με θαυμασμό και υπερηφάνεια τις παραπάνω -μοναδικές, σε παγκόσμιο επίπεδο- επιτεύξεις και τους ευχόμαστε -τι άλλο;- να τα εκατοστήσουν!

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ C-47 s/n 49-2622

Κατασκευάστηκε στο εργοστάσιο της Douglas στο Long Beach της California ως Skytrain C-47A-90-DL με αριθμό κατασκευής c/n 20474. Παραδόθηκε στη USAAF στις 7 Ιουνίου 1944, φέροντας το serial number 43-16008. Εντάχθηκε στην Πτέρυγα της Αλάσκας της Διοίκησης Αεροπορικών Μεταφορών, με έδρα την Αεροπορική Βάση Gore στο Great Falls της Πολιτείας Montana. Κρίθηκε ως πλεονάζων των απαιτήσεων της USAAF στις 30 Ιουνίου 1946 και μεταφέρθηκε στο αεροδρόμιο Bush Field στην Augusta της Πολιτείας Georgia, όπου εκποιήθηκε μέσω του Οργανισμού διάθεσης πολεμικού υλικού (War Assets Administration) στις 24 Ιουλίου 1946. Δεν

έχουμε πληροφορίες για την «πολιτική» υπηρεσία του, το βρίσκουμε όμως να επανέρχεται στη δύναμη της USAF στις 13 Ιουλίου 1949 και να αποστέλλεται για συντήρηση στην εταιρία Aviation Maintenance Corporation στο Van Nuys της California. Εκεί, μαζί με άλλα είκοσι εννέα C-47 και C-47A μετονομάζεται σε C-47-DL και δίνεται στην Ελλάδα. Η διαγραφή του από τη δύναμη της USAF και η εγγραφή του στην ΕΒΑ γίνεται σύμφωνα με τα αμερικανικά αρχεία στις 7 Οκτωβρίου 1949, ενώ σύμφωνα με τα αντίστοιχα ελληνικά στις 17 Οκτωβρίου 1949. Εντάσσεται στην 355 Μοίρα Μεταφορών με έδρα την 112 ΠΜ στην Ελευσίνα. Στις 26 Αυγούστου 1951, με κυβερνήτη το Σμηναγό Γεώργιο Λαμπρόπουλο, συγκυβερνήτη τον Ανθυποσμηναγό Κρικιγιάννη Σ., μηχανικό τον Υποσμηναγό Νιάρχικο Γ., αεροναύτιλο τον Ανθυποσμηναγό Τσαγκαράκη Ι., ασυρματιστή τον Ανθυποσμηναγό Λιαπύ Β. και συνοδό τον Επίσημναγό Κασούνη της USAF, απογειώνεται σε σχηματισμό με το C-47B KJ 989 με προορισμό το αεροδρόμιο της Αθήνας στην Ιαπωνία, όπου φθάνουν μετά από 16 ημέρες, στις 10 Σεπτεμβρίου 1951. Εντάσσονται στο 13ο Σμήνος της ΕΒΑ, για αναπλήρωση των δύο μέχρι τότε απωλειών, του 49-2617 και του 49-2612. Το 13ο Σμήνος υπάγεται στην

ΚΚ 156 και 49-2622, 113 ΠΜ, Μίκρα, Νοέμβριος 2003



49-2622, Μίκρα, Νοέμβριος 2003



21η Μαΐρα Μεταφορών -αργότερα μετονομάστηκε σε 6461η- της USAF, τους περίφημους Kyushu Gypsies. Στις 17 Σεπτεμβρίου 1951, μόλις μια εβδομάδα μετά την άφιξή του, κατά τη διάρκεια απογείωσης από το προωθημένο πεδίο προσγείωσης στο νησάκι Πάεγκ Γιογκ Ντο, με κυβερνήτη τον Υποσμηναγό Τσοούλια Ι. και συγκυβερνήτη τον Ανθυποσμηναγό Μαγκλίνη Κ., ο δεξιός τροχός βούλιαξε στην αργιλώδη επιφάνεια της παραλίας και το 49-2622 εκτράπηκε από την πορεία του, κατέληξε να προσκρούσει με δύναμη στη θάλασσα και να σταματήσει σε αβαθή νερά, ευτυχώς χωρίς κανένα τραυματισμό επιβάτη ή μέλους πληρώματος. Εκατοντάδες Κορεάτες το ρυμούλκησαν με συρματόσχοινα στη στεριά και ειδικευμένο συνεργείο Αμερικανών, ύστερα από πρόχειρες επισκευές, το κατέστησε ικανό για την πτήση μέχρι την Αεροπορική Βάση της Ashiya στην Ιαπωνία. Από εκεί το παρέλαβε πλήρωμα της κατασκευάστριας εταιρίας Douglas και το μετέφερε στην Αεροπορική Βάση Clark στις Φιλιππίνες όπου και υπέστη εκτεταμένες επισκευές. Στις 15 Απριλίου 1952 παραλήφθηκε από ελληνικό πλήρωμα (Σμηναγός Λαμπρόπουλος Γ., Υποσμηναγός Τσολάκης Α.) και εναεναπόθηκε στο 13ο Σμήνος. Ως διακριτικό του έφερε το γράμ-

μα «Ε», τον αριθμό «9» και το όνομα Ποσειδών/Neptune. Στις 8 Μαΐου 1955 το 13ο Σμήνος αναχώρησε από την Ιαπωνία και προσγειώθηκε στην 112 ΠΜ στις 23 Μαΐου 1955.

Το 49-2622 συνέχισε να πετά επιχειρησιακά με την 355 ΜΜ, ενώ είναι άγνωστο αν κάποια στιγμή εντάχθηκε και στην 356 ΜΜ με έδρα το ΣΕΔΕΣ. Το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του '70 εντάσσεται στο 355/1 ΣΤΜ με έδρα το ΣΕΔΕΣ της 113 ΠΜ στη Θεσσαλονίκη. Στις 22 Ιανουαρίου 2003 μετασταθμεύει μόνιμα στο Αεροδρόμιο Μίκρας, της ίδιας πάντα Πτέρυγας. Είναι ειδικά διαμορφωμένο για εκτέλεση φωτογραφικών αποστολών. Στις 31 Αυγούστου 2004 το 49-2622 προσγειώνεται στην Τανάγρα για να περάσει από επιθεώρηση ΙΡΑΝ. Το αεροσκάφος πρόκειται να χαρακτηριστεί και επίσημα πλέον ιστορικό και θα συμμετέχει – πέραν των πτήσεων ρουτίνας του 355/1 ΣΤΜ- σε αεροπορικές εορταστικές εκδηλώσεις τόσο στην Ελλάδα όσο και το εξωτερικό.

(Κύριο μέρος των ιστορικών στοιχείων για το 49-2622 αντλήθηκε από τα αρχεία της USAF και το βιβλίο «Κορέα» του Αντισμήναρχου ε.α. Ακριβού Τσολάκη.)

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ C-47 s/n KK 156

Κατασκευάζεται ως Skytrain C-47B-15-DK με αριθμό κατασκευής c/n 15295/26740 στο εργοστάσιο της Douglas, στην πολιτεία Oklahoma. Παραδίδεται στη USAAF στις 24 Νοεμβρίου 1944 με το s/n 43-49479 και δίδεται στη βρετανική RAF μέσω του προγράμματος εκμίσθωσης-δανεισμού (Lend-Lease), μετονομαζόμενο σε Dakota Mk IV με s/n KK 156. Στις 11 Ιανουαρίου 1945 τοποθετείται στην 525η Μοίρα Μεταφορών στο Lyneham, Wiltshire. Στις 14 Αυγούστου 1945 τοποθετείται στην 46η Μοίρα Μεταφορών στο Stoney-Cross, Hampshire και στις 4 Σεπτεμβρίου 1945 στην 78η Μοίρα Μεταφορών. Στις 20 Σεπτεμβρίου 1945 η Μοίρα μετασταθμείται στην Αλμαζα της Αιγύπτου, ως μέρος της 216 Πτέρυγας. Μένει εκεί τουλάχιστον μέχρι τις 27 Δεκεμβρίου 1945, φέροντας το διακριτικό «EY-Q». Στη συνέχεια, υπηρετεί με τη 204η Μοίρα Μεταφορών, με βάση το Kabrit της Αιγύπτου. Επιστρέφει στη Μεγάλη Βρετανία στις 22 Δεκεμβρίου 1947 και αποθηκεύεται στην 22η Μονάδα Συντήρησης στο Sillith, Cumberland.

Στις 14 Σεπτεμβρίου 1949, πωλείται στην Ελλάδα και εντάσσεται στην 355 MM της ΕΒΑ, με την οποία επιχειρούσε και κατά τη δεκαετία-τουλάχιστον- του '60. Δεν υπάρχουν στοιχεία πια να δείχνουν πιθανή χρήση του από την 356 MM.

Το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του '70 εντάσσεται στο 355/1 ΣΤΜ με έδρα το ΣΕΔΕΣ της 113 ΠΜ, στη Θεσσαλονίκη, και στις 22 Ιανουαρίου 2003 μετασταθμείται με το υπόλοιπο Σμήνος στο Αεροδρόμιο της Μικρας, 113 ΠΜ. Είναι ειδικά διαμορφωμένο για αποστολές αεροπορικής βοήθειας στο ΚΕΑ Ελληνικού το 2001, κάτι που σημαίνει ότι θα παραμείνει αίσιο σε υπηρεσία τουλάχιστον μέχρι το τέλος του 2005. Ελπίζουμε να ακολουθήσει και αυτό το ιστορικό αεροπλάνο το δρόμο που χάραξε το 49-2622, πηγαίνοντας, με τη σειρά του, για IRAN στην ΕΑΒ.

(Τα ιστορικά στοιχεία για το ΚΚ 156 μέχρι το 1949 αντλήθηκαν από το βιβλίο «Douglas DC-3 Survivors Vol.2» του Arthur Percy.)

ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑ

Στις 31 Αυγούστου 2004, η ΠΑ βρέθηκε μπροστά σε ένα πρωτόγνωρο δίλημμα. Έπρεπε να αποφασίσει αν ένα από τα δύο τελευταία της C-47, το s/n 49-2622, θα έβγαине εκτός υπηρεσίας, ύστερα από πενήντα πέντε χρόνια πιστής υπηρεσίας ή αν θα περνούσε από επιθεώρηση IRAN, που θα του εξασφάλιζε ακόμη τρία, τουλάχιστον, χρόνια πτητικής εκμετάλλευσης.

Μιλώντας με καθαρά επιχειρησιακά κριτήρια, οι οιωνοί ήταν μάλλον ενάντιοι στο γηραιό πολεμιστή: η αναμενόμενη ενίσχυση του μεταφορικού στόλου της ΠΑ με μια Μοίρα υπεράσχυρων C-27J Spartan θα καταστύεσε περισσότερη γραφική παρά επιχειρησιακή την ύπαρξη δύο παλαιμάχων Dakota.

Η άμεση απόσυρση του 49-2622 θα σήμαινε την αρχή του τέλους για το 355/1 ΣΤΜ, αφού θα ήταν αδύνατο να επιβιώσει με το ένα και μοναδικό αεροσκάφος που θα του απόμεινε, το ΚΚ 156, συμβάλλοντας, έτσι, στον περιορισμό της πολυτυπίας στην ΠΑ. Παρ' όλα αυτά, η ΠΑ έκανε ακριβώς το αντίθετο από αυτό που υπαγόρευε η στυγνή λογική, εντάσσοντας στις παραμέτρους που θα καθόριζαν την απόφαση της την ιστορική, συναισθηματική, συμβολική, αλλά και επικοινωνιακή αξία του συγκεκριμένου αεροσκάφους, που γεφυρώνει με τον ιδανικότερο τρόπο το παρελθόν με το παρόν και το μέλλον. Με μια πολύ υπεύθυνη κίνηση, επέλεξε ο «βετεράνος» του κορεστικού πολέμου να παρα-

μείνει εκεί όπου δικαιοματικά ανήκει: στον αέρα! Έτσι, στις 31 Αυγούστου 2004, το 49-2622 παραδόθηκε στα έμπιστα χέρια των τεχνικών της ΕΑΒ στην Τανάγρα, για να του εμφυσήσουν νέα ζωή στα συστήματά του, όπως ακριβώς γινόταν για πάνω από μισό αιώνα στο κατεστραμμένο πια ΚΕΑ Ελληνικού. Η ιστορική απόφαση διατήρησης σε υπηρεσία του θρυλικού «Ποσειδών» επιβεβαιώνει με τον καλύτερο τρόπο το γεγονός ότι η ΠΑ πραγματικά νοιάζεται για τη διατήρηση της αεροπορικής της παράδοσης και κληρονομιάς.

Όμως, η βέλτιστη αξιοποίηση αυτής της επιλογής υπογορεύει τη λήψη ακόμη μιας ιστορικής και πραγματικά ρηθικέλευθης απόφασης: τη μετεξέλιξη του 355/1 ΣΤΜ σε Σμήνος Αεροπορικής Κληρονομιάς. Τα δύο τελευταία εναπομείναντα Dakota μπορούν να αναλάβουν το ρόλο της διάδοσης της αεροπορικής ιδέας και της αεροπορικής ιστορίας μας, επισκεπτόμενα διάφορα μέρη της Ελλάδας, λαμβάνοντας μέρος σε αεροπορικές εκθέσεις και πτητικές επιδείξεις στο εξωτερικό και αποτελώντας, έτσι, εντυπωσιακή ζωντανή διαφήμιση της ιστορίας και της αποστολής της ΠΑ.

Η διανομή πληροφοριακού υλικού και η ενημέρωση του κοινού σε μια ιλιδαία θεμάτων από εξειδικευμένα στελέχη δημοσίων σχέσεων, σε συνδυασμό με την παρουσία του θρυλικού Dakota, είναι δεδομένο ότι θα ανεβάσουν κατακόρυφα το κύρος της ΠΑ, καθώς και το ενδιαφέρον γι' αυτήν. Εκατοντάδες μαθητές θα έχουν κάθε χρόνο την ευκαιρία να έρχονται σε επαφή με ένα επιχειρησιακό και, ταυτόχρονα, ιστορικό αεροσκάφος της, να βιώσουν, συζητώντας με τα μέλη του πληρώματος, τα ιδανικά και τις αξίες που αυτή εκπράζει, αλλά και να ενημερωθούν άμεσα για τις προοπτικές σταδιοδρομίας στις τάξεις της ΠΑ. Παράλληλα, το Σμήνος θα μπορεί να συνεχίζει απρόσκοπτα να επιτελεί και μεγάλο μέρος των αποστολών που τόσο χρόνια του ανατίθενται, παραμένοντας ουσιαστικά ενταγμένο στον επιχειρησιακό ιστό της ΠΑ. Αξίζει να αναφερθεί ότι τον Αύγουστο του 2003 το Dakota 49-2622 ήταν ο ιδανικότερος αντιπρόσωπος της ΠΑ σε αεροπορική έκθεση που έγινε στην Ουγγαρία, όπου, μάλιστα, τιμήθηκε και με βραβείο, τόσο για την πολύτιμη παρουσία του στο χώρο έκθεσης όσο και για την πτητική του επιδείξη. Για το ελληνικό κοινό, μια τέτοια προοπτική αποτελεί, τουλάχιστον μέχρι σήμερα, ουτοπία. Φαντάζεστε πόσο μεγάλη τιμή και διαφήμιση, σε παγκόσμιο επίπεδο, θα ήταν για την ΠΑ, αν έσω το ένα από τα δύο της Dakota λάμβανε μέρος στη ρίψη αλεξιπτωτιστών, που έγινε στις 5 Ιουνίου εφέτος το καλοκαίρι στη Γαλλία από δύο άλλα Dakota (ένα της RAF, που ανήκει στο «Battle of Britain Memorial Flight» και ένα ιδιωτικό), για τον εορτασμό των εξήντα χρόνων από την απόβαση στη Νορμανδία;

Ευσεβής μας πόθος -και, ελπίζουμε, χιλιάδων ακόμα φίλων της ΠΑ- είναι τα δύο τελευταία επιχειρησιακά στρατιωτικά Dakota στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ, το 49-2622 και το ΚΚ 156, να αναπληρώσουν αυτό το κενό στην αντιπροσώπευση των ελληνικών χρωμάτων εντός και εκτός συνόρων και να γίνουν οι ιδανικοί πρεσβευτές του έργου και της ιστορίας της ΠΑ. Ας δοθεί στον Άτλαντα που απεικονίζεται στο μοιροσχημο του 355/1 ΣΤΜ το προνόμιο, εκτός από την υδρόγειο, να σηκώνει στους ώμους του και την αεροπορική κληρονομιά της πατρίδας μας, ένα αναμφισβήτητο βαρύ φορτίο, που, όμως, σίγουρα, θα δεχθεί με χαρά να αναλάβει! Ευχόμαστε, με όλη τη δύναμη της ψυχής μας, αυτές οι σκέψεις να βρουν γόνιμο έδαφος τόσο στο Υπουργείο Εθνικής Αμυνας όσο και στο ΓΕΑ, ώστε, χρησιμοποιώντας ήδη υπάρχουσες υποδομές που χαρακτηρίζονται σε παγκόσμιο επίπεδο ως μοναδικές, να αποκτήσει επιτέλους η ΠΑ μια εντυπωσιακή, αποδοτική, οικονομική και ευέλικτη πλατφόρμα δημοσίων σχέσεων.