

ΤΑC-47 / ΔΑΚΟΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι επιζώντες

**Η «Π&Δ» παρουσιάζει
με υπερηφάνεια μια
μοναδική έρευνα
του Θέμη Βρανά,
μια καταγραφή
των C-47/Dakota
που διασώζονται
σήμερα στην Ελλάδα,
σφραγίζοντας
με μοναδικό τρόπο
τα 70χρονα του
αεροπορικού
αυτού θρύλου.**

Του Θέμη Βρανά

Record card του Dakota
MK IV KK 169 της RAF.

Του Θέμη Βρανά

**Record card του Dakota
MK IV KK 169 της RAF.**

Type of Aircraft Dakota *Mark* IV *R.A.F. Number* KK 169

Contractor *Contract No.* *Engine installed in* *Maker's airframe No.*

Unit or Coy./Crew	Station or Contractor	Date	Authority	11 or 12 Gp. Alloc.
11.45 am	ACSEA	1.4.45	F.18/45	
8.45 am	"	4.4.45	F.30/45	
12.45	ACSEA	12.4.45	F.58/45	
30 Aug 1945				
For reception				
12.45 pm	12.45	24.4.45	5.3	
for reception				
Transferred to R.A.F. 21.4.45				
Reception				

M Form 178

Η ΕΡΕΥΝΑ για την ικνληάτηση της ιςτορίας του καθενός ξεχωριστά από τα σωζόμενα C-47 είναι πραγματικά συναρπαστική και απαιτεί αρκετό ψάξιμο, διάβασμα και τύχη! Τα στοιχεία ανηλθήθηκαν κατά κύριο λόγο από τις καρτέλες των ερεσκαφών που φυλάσσουν στο US Air Force Historical Research Agency, Maxwell AFB, Alabama και στο Μουσείο της RAF Hendon. Η αποκωδικοποίηση όμως των αναγραφόμενων στοιχείων καρτέλες αποδείχθηκε αρκετά δύσκολη υπόθεση και ζηκτοκατοβολικά σιγνήγγνι για πιθανά λάθη ή παραλείψεις, που θέτουμε να διαορθώσουμε στο μέλλον. Απαιτείται βοήθημα-πάοια καταγραφής της ιςτορίας των C-47 στάθηκαν το βιβλίο Aircraft Designations and Serials 1909 to 1979» του John M. Ward Counties Publications, τα βιβλία «Douglas DC-3 Survivors» του Peary, εκδόσεις Aston Publications και το ολλανδικό περιοντικής πληοφορίες ανηλθήθηκαν μέσω του Βρετανού σιγνήπό το «βίβλο» των απανταχού φίλων του DC-3 «Douglas DC-3» Main Publications, από άρθρα του αγαπητού φίλου Αλέξανδρου της ΥΠΑ καθώς και από την ιςτοσελίδα <http://home.att.net/~louj.f.baugher>.

Οι ημερομηνίες παραλαβής των C-47 από την Ελλάδα που αναγράφονται στις καρτέλες



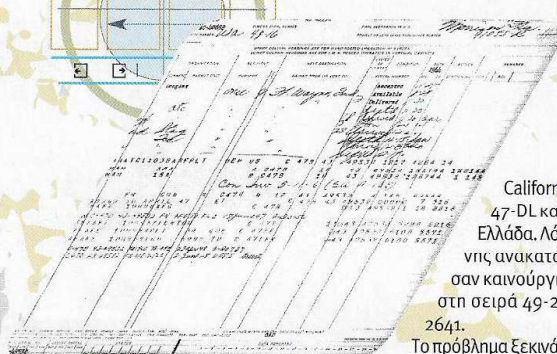
**SX-ECD, Ελληνικό
(Γεράσιμος Βέβης).**

της USAF και της RAF παρεκκλίνουν από τις αντίστοιχες που δίνει η ΠΑ. Όταν η παρέκκλιση αυτή έχει εύρος μερικών ημερών, δεν επισημαίνεται και αναγράφεται μόνο η ημερομηνία της καρτέλας της USAF ή της RAF. Αν όμως ξεπερνά τον ένα μήνα, αναγράφεται σε παρένθεση και η ημερομηνία της ΠΑ. Σε αρκετά C-47 ο αναγνώστης θα παρατηρήσει διπλούς αριθμούς και ισσοκείες. Αυτά τα διπλά c/n οφείλονται στο γεγονός ότι, από λάθος, για κάποιο χρονικό διάστημα δίνονταν αριθμοί κατασκευής από την ίδια αριθμητική σειρά στα αεροσκάφη που άφηναν τη γραμμή παραγωγής τόσο στο εργοστάσιο της Douglas στην Oklahoma (C-47-DK) όσο και στο Long Beach, California (C-47-DL), με αποτέλεσμα να κατασκευάζονται δύο C-47 με το ίδιο c/n. Μόλις αυτό έγινε αντιληπτό, αποφασίστηκε τα C-47 που κατασκευάστηκαν στη γραμμή παραγωγής της Oklahoma να αποκτήσουν νέο c/n. Σε αρκετά αεροσκάφη αναγράφονται και τα δύο c/n, πρώτα το παλαιό και κατόπιν το νεότερο.

Τα αεροσκάφη της έκδοσης C-47B διέθεταν κινητήρες με υπερσυμπίεστή που τους επέτρεπε να πετούν σε μεγαλύτερο ύψος από τα C-47 και C-47A, ώστε να μπορούν να εκτελούν αποστολές στο ιδιαίτερα απαιτητικό θέατρο επιχειρήσεων Κίνας-Ινδίας-Μπούρμα κατά το Β' ΠΠ, όπου οι υπερπίσεις των Ιμαλαίων για μεταφορά κάθε είδους εφοδίων ήταν καθημερινή ρουτίνα. Με τη λήξη του πολέμου, σε πολλά C-47B απενεργο-

ποιήθηκε ο υπερσυμπίεστής και τα αεροσκάφη μετονομάστηκαν σε C-47D. Σύμφωνα με την ΠΑ, όλα τα ελληνικά C-47B μετατράπηκαν σε C-47D. Πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι η ονομασία C-47D σε καμία περίπτωση δεν έχει εφαρμογή στα υπόλοιπα C-47 της ΠΑ (π.χ. στη σειρά C-47 49-2612 έως 49-2641) που δεν ήταν C-47B. Η RAF απέκτησε τα C-47 της μέσω συμφωνίας Εκμίσθωσης και Δανεισμού (Lend-Lease) με τις ΗΠΑ, που υπεγράφη στις 11 Μαρτίου 1941. Τα C-47B που η RAF ονόμασε Dakota MK IV παραλαμβάνονταν από αγγλικά πληρώματα του 45th Group, RAFTC (Royal Air Force Transport Command) και μεταφέρονταν στις βρετανικές Μονάδες υπερπιτάμενα του Ατλαντικού ωκεανού από τη βόρεια διαδρομή με πρώτο σταθμό εκτός ΗΠΑ το Μόντρεαλ του Καναδά ή από τη νότια με πρώτο σταθμό το Nassau στις Μπαχάμες. Με τη λήξη του Β' ΠΠ πολλά Dakota κρίθηκαν πλεονάζοντα των απαιτήσεων και μεγάλο μέρος τους αποθηκεύτηκε σε Μονάδες Συντήρησης (Maintenance Units, MU) στη Μεγάλη Βρετανία περιμένοντας τη μεταπώλησή τους σε ιδιώτες ή φίλιες χώρες. Αναμφίβολα, το δυσκολότερο κομμάτι της έρευνας αφορά τα τριάντα C-47 που παρέλαβε η ΕΒΑ τα έτη 1949-1950. Αυτά ήταν C-47 και C-47A που εκποιήθηκαν ως πλεονάζοντα με τη λήξη του Β' ΠΠ και αποκτήθηκαν εκ νέου από την USAF το 1949 για ανακατασκευή από την εταιρεία Aircraft Maintenance Corp. στο αεροδρόμιο Van Nuys της

ΙΣΤΟΡΙΑ



Record card του C-47B
43-49532 της USAAF.



KN 542. Διακρίνεται ο αείμνη-
στος Γεώργιος Τσιότσας-Αβέρωφ

ΚΚ 156, Μίκρα, 7/2005.



California στην έκδοση C-47-DL και παράδοση στην Ελλάδα. Λόγω της εκτεταμένης ανακατασκευής απέκτησαν καινούργια serial numbers στη σειρά 49-2612 έως και 49-2641.

Το πρόβλημα ξεκινάει από το γεγονός ότι στο καινούργιο πινακίδιο στοιχείων (data plate) που τοποθετήθηκε στα ανακατασκευασμένα C-47 δε γίνεται καμία απολύτως αναφορά στο προηγούμενο serial number. Αναγράφεται όμως ο αριθμός κατασκευής της Douglas και μέσω αυτού μπορεί κάποιος να ερευνήσει την ιστορία του αεροσκάφους. Αυτό όμως προϋποθέτει τόσο την είσοδο του ερευνητή ή συνεργάτη του στο αεροσκάφος όσο και την ύπαρξη του πινακιδίου στοιχείων, κάτι όχι και τόσο σίγουρο σε αεροσκάφη που για χρόνια είναι εκτός υπηρεσίας. Λόγω των παραπάνω ιδιαιτεροτήτων, αυτά τα τριάντα C-47 αποτελούν μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για όλους τους ερευνητές των C-47 σε παγκόσμιο επίπεδο, αφού ούτε τα μισά δεν έχουν ακόμη αποκαλύψει την ιστορία τους. Ο υπογράφων είχε την τύχη να μπει σε κάποια από αυτά και να σημειώσει τον αριθμό κατασκευής τους, γεγονός που επιτρέπει πλέον τη διερεύνηση του παρελθόντος τους (49-2622, 49-2634, 49-2638, 49-2619, 49-2627, 49-2615). Από τα 49-2629 και 49-2620 το data plate έλειπε, ενώ στο 49-2623 ήταν αδύνατη η είσοδος (από τα μπάζα που ήταν στοιβαγμένα μέσα στην άτρακτο). Αν κάποιος αναγνώστης ασχολείται με τη μελέτη των serial numbers και διαθέτει κάποια πρόσθετα στοιχεία πέραν αυτών που ακολουθούν ή ενδιαφέρεται γενικά για ανταλλαγή απόψεων και στοιχείων σχετικών με τα serial numbers, θα τον παρακαλούσαμε να επικοινωνήσει μαζί μας μέσω του περιοδικού ή στην ηλεκτρονική διεύθυνση: ThemisVranas@yahoo.gr Στην Ελλάδα σώζονται 19 DC-3 / C-47. Ακολουθεί μια κατά το δυνατόν αναλυτική και αξιόπιστη παράθεση της ιστορίας κάθε ενός ξεχωριστά:

ΚJ 960

Κατασκευάστηκε στην Oklahoma ως C-47B-10-DK με c/n 14807/26252. Παραδόθηκε στη USAAF στις 6/10/1944 με το s/n 43-48991. Δόθηκε στη RAF στις 16/10/1944 στο Nassau/Bahamas. Εντάχθηκε στην Αεροπορική Διοίκηση Νοτιοανατολικής Ασίας (ACSEA), όπου έφθασε στις 13/11/1944. Το Δεκέμβριο του 1947 προσγειώθηκε στη Μεγάλη Βρετανία και αποθηκεύτηκε στο 22 Μ.Υ. Το Μάιο του 1949 συντηρήθηκε από την εταιρεία AGT (Airwork and General Trading) και στις 14/9/1949 προσγειώθηκε στην Ελλάδα. Όπως και το ΚΝ 575, χρησιμοποιήθηκε για πολλά χρόνια ως το αεροσκάφος του Αρχηγού ΑΤΑ εδρεύοντα στην 110 ΠΜ. Το 1992, αντί να πάει για επιθεώρηση ΙΡΑΝ, δόθηκε στο Μουσείο ΠΑ στο Τατόι, όπου και βρίσκεται μέχρι σήμερα.

ΚΚ 156

Κατασκευάστηκε από την Douglas στο εργοστάσιό της στην Oklahoma ως C-47B-15-DK με c/n 15295/26740. Παραδόθηκε στη USAAF στις 24/11/1944 με το s/n 43-49479. Στις 2/12/1944 προσγειώθηκε στο Μόντρεαλ του Καναδά και δόθηκε μέσω της συμφωνίας Εκμίσθωσης και Δανεισμού στη RAF. Παράλληλα απέκτησε το νέο s/n ΚΚ 156. Στις 19/12/1944 προσγειώνεται στο Kemble της Μεγάλης Βρετανίας και στις 11/1/1945 εντάσσεται στην 525 Μοίρα στο Lyneham. Στις 19/5/1945 έχει ένα απροσδιόριστο μέχρι ο ιαγνιμός ατύχημα και επισκευάζεται επιτόπου από το 65 ΜΥ (Maintenance Unit) στις 30/5/1945. Το ΚΚ 156 εντάσσεται στην 46η Μοίρα και στη συνέχεια στην 78η. Στις 20 Σεπτεμβρίου 1945 μετασταθμεύει στο Kabrit της Αιγύπτου. Το Δεκέμβριο του 1947 επιστρέφει στη Μεγάλη Βρετανία και αποθηκεύεται στο 22 ΜΥ, Silloth. Στις 14/9/1949 προσγειώνεται στην Ελλάδα και εντάσσεται στην ΕΒΑ. Επιχειρεί αρχικά με την 355 ΜΜ από την Α.Β. Ελευσίνας και στη συνέχεια εντάσσεται στην 356 ΜΜ στο ΣΕΔΕΣ. Είναι ειδικά διασκευασμένο για αερορριμολκση ανεμοιούρι. Στις 27/10/2005 προσγειώθηκε στην 114 ΠΜ για επιθεώρηση ΙΡΑΝ στην



ΕΑΒ και αποτελεί μαζί με το C-47 s/n 49-2622 τον πυρήνα του μελλοντικού φορέα ανάδειξης της ζωσας ιστορίας της ΠΑ.

ΚΚ169

Μυστήριο καλύπτει την πραγματική ταυτότητα αυτού του Dakota. Με δεδομένο το βρετανικό s/n ΚΚ 169, θα έπρεπε κανονικά να είναι το πρώην USAAF s/n 43-49599. Το data plate όμως έχει αφαιρεθεί από τη άτρακτο του. Τα πράγματα περιπλέκονται από το γεγονός ότι ο υπογράφων διάβασε το συγκεκριμένο s/n στο data plate της άτρακτου του C-47B ΚΝ 691 όταν αυτό βρισκόταν σε μάντρα παλιοσιδερων στη Θεσσαλονίκη τον Οκτώβριο του 1991! Τα δύο αεροπλάνα παραδόθηκαν σε διαφορετικές χρονικές περιόδους στην ΕΒΑ (το ΚΚ 169 στις 27/3/1947 και το ΚΝ 691 στις 5/1/1949 - κατά την ΠΑ στις 2/9/1949), ενώ ουδέποτε αποθηκεύτηκαν μαζί στον ίδιο χώρο (το ΚΚ 169 μετά το Β' ΠΠ αποθηκεύτηκε στη Μέση Ανατολή ενώ το ΚΝ 691 στη Μεγάλη Βρετανία). Είναι πολύ σημαντικό να βρεθεί πότε έγινε το μπέρδεμα των serial numbers, διότι το ΚΚ 169, σύμφωνα με έγγραφο της ΠΑ, είναι το πρώτο C-47 που παραδόθηκε στην ΕΒΑ στις 3 Μαρτίου 1947. Το αεροσκάφος με αναγραφή ΚΚ 169 τέθηκε εκτός ενεργείας το 1971 και σώζεται σε άθλια κατάσταση στο Μουσείο ΠΑ στο Τατόι, ενώ το αεροσκάφος με αναγραφή ΚΝ 691 τέθηκε σε βραχεία αποθήκευση στο ΣΕΔΕΣ στα τέλη της δεκαετίας του '70. Στις αρχές του 1990 βρισκόταν στο χώρο απόσυρσης δίχως σύστημα προσαγωγής και με εμφανή σημάδια φωτιάς

στο πίσω μέρος της άτρακτου. Εκπονήθηκε ως μέταλλο το Σεπτέμβριο του 1991. Η κατάσταση ίσως ξεκαθαρίσει με μια έρευνα στα αρχεία του ΚΕΑ ώστε να διαπιστωθεί αν τα δύο Dakota πέρασαν κάποια στιγμή ταυτόχρονα επιθεώρηση ΙΡΑΝ. Η συγκεκριμένη επιθεώρηση απαιτεί πλήρη αποχρωματισμό του αεροσκάφους και φυσικά με το πέρας της εκ νέου αναγραφής του serial number σε άτρακτο και πτέρυγα. Ίσως η συνάφεια των s/n (ΚΚ 169-ΚΝ 691) να οδήγησε και σε λάθος αναγραφή τους. Ακολουθεί το ιστορικό και των δύο αεροσκαφών, του ΚΚ169 και του ΚΝ 691, όπως συμπληρώθηκε με τη βοήθεια του Σκοτσέζου ιστορικού και αρχαιολόγου Tom Macfadyen. Το C-47B-15-DK με s/n 43-49599 κατασκευάστηκε στην Oklahoma ως c/n 15415 / 26860. Παραδόθηκε στη USAAF στις 5/12/1944 και στις 12/1/1945 δόθηκε στη RAF ο ιο Nassau ως s/n ΚΚ 169. Στις 12/2/1945 προσγειώθηκε στην Ινδία και υπηρέτησε με τις Μοίρες 435 και 233. Στη συνέχεια εντάχθηκε στη Μοίρα 62 και πήγε στη Μέση Ανατολή. Στις 27/3/1947 επιστράφηκε στη USAAF και την ίδια μέρα δόθηκε στην ΕΒΑ. Το s/n 43-49599 εκπονήθηκε το Σεπτέμβριο του 1991 στο ΣΕΔΕΣ έχοντας αναγραφμένο στην άτρακτο και την πτέρυγα το s/n ΚΝ 691. Το C-47B-35-DK s/n 44-77072 κατασκευάστηκε στην Oklahoma ως c/n 16656 / 33404. Παραδόθηκε στη USAAF στις 29/5/1945. Στις 30/6/1945 δόθηκε στη RAF στο Μόντρεαλ ως s/n ΚΝ 691. Εφθάσε στη Μεγάλη Βρετανία στις 10/7/1945 και στις 10/8/1945 εντάχθηκε στη 10η Μοίρα. Με την ίδια Μοίρα έφυγε για την Αεροπορική Διοίκηση Νοτιοανατολικής Ασίας, όπου

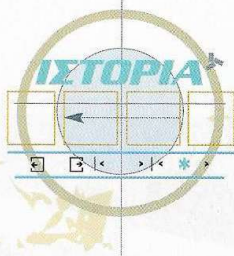
ΚJ 960, Σέδες, 1991. (Αριστερά)

ΚJ 960, Μουσείο ΠΑ, 4/1996. (Δεξιά)

ΚΚ 156, ΚΕΑ Ελληνικού, 7/2001. Το τελευταίο C-47 που πέρασε επιθεώρηση ΙΡΑΝ στο ΚΕΑ Ελληνικού. (Αριστερά)

ΚΚ 169, Μουσείο ΠΑ, 4/1996. (Δεξιά)





έφθασε στις 30/9/1945. Επέστρεψε στη Μεγάλη Βρετανία το Δεκέμβριο του 1947 και αποθηκεύτηκε στο 22 MU στις 5/1/1948. Στις 5/1/1949 (ΠΑ 2/9/1949) παραδόθηκε στην ΕΒΑ. Υπάρχει μεγάλη πιθανότητα το ΚΝ 691 να είναι το C-47 που βρίσκεται στο Τατόι στο Μουσείο ΠΑ με την αναγραφή ΚΚ169. Το συγκεκριμένο C-47 βγήκε εκτός ενεργείας το 1971.

ΚΝ 475

Κατασκευάστηκε στην Oklahoma ως Skytrain C-47B-30-DK με c/n 16204 / 32952 και παραδόθηκε στην USAAF στις 24/3/1945 με s/n 44-76620. Μέσω Μόντρεαλ δόθηκε στη RAF στις 29/3/1945 και αναχώρησε για τη Μέση Ανατολή, όπου έφθασε στις 26/4/1945. Το Δεκέμβριο του 1947 προσγειώνεται στη Μεγάλη Βρετανία και αποθηκεύεται στο 22 MU. Στις 2/5/1949 η εταιρεία AGT (Airwork and General Trading) αναλαμβάνει τη συντήρησή του και στις 3/8/1949 αναχωρεί για την Ελλάδα, όπου προσγειώνεται στις 5/8/1949. Στην ΠΑ επικειρεί ως μεταφορικό αεροσκάφος 18 θέσεων φέροντας για κάποιο απροσδιόριστο διάστημα και τη βαφή VIP (λευκό-ασπύ). Τουλάχιστον από το 1990 βρίσκεται εκτός ενεργείας στο ΣΕΔΕΣ.

ΚΝ 542

Κατασκευάστηκε στην Oklahoma ως Skytrain C-47B-30-DK με c/n 16398/33146 και παραδόθηκε στην USAAF στις 23/4/1945 ως s/n 44-76814. Μέσω Μόντρεαλ δόθηκε στη RAF στις 16/5/1945 και αναχώρησε για την Αεροπορική Διοίκηση Νοτιοανατολικής Ασίας, όπου έφθασε τον Αύγουστο. Το Δεκέμβριο του 1947 προσγειώνεται στη Μεγάλη Βρετανία και αποθηκεύεται στο 22 MU. Τον Ιούνιο του 1949 τροποποιείται από τη Scottish Aviation Ltd. σε αεροσκάφος VIP για χρήση από την ελληνική βασιλική οικογένεια. Στις 28/10/1949 προσγειώνεται στην Ελλάδα και χρησιμοποιείται πάντοτε ως VIP αεροσκάφος, τουλάχιστον μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '70. Βρίσκεται ενταγμένο στη συλλογή ιστορικών αεροσκαφών του ΣΕΔΕΣ.

ΚΝ 575

Κατασκευάστηκε στην Oklahoma ως Skytrain C-47B-35-DK με c/n 16451/33199 και παραδόθηκε στη USAAF με s/n 44-76867 στις 28/4/1945. Μέσω Nashville παραδόθηκε στη RAF στο Nassau/Bahamas στις 10/5/1945. Τοποθετήθηκε στην Αεροπορική Διοίκηση Νοτιοανατολικής Ασίας, όπου έφθασε στις 29/5/1946. Το Δεκέμβριο του 1946 το ΚΝ 575 προσγειώνεται στη Μεγάλη Βρετανία και τίθεται σε αποθήκευση στην 33η Μονάδα Συντήρησης (33 Maintenance Unit-33 MU). Στις 17/4/1947 το Dakota αποθηκεύεται στην 22η Μονάδα Συντήρησης (22 MU). Στις 24/6/1947 το ΚΝ 575 επιστρέφεται στους Αμερικανούς, οι οποίοι το δίνουν την 1/7/1947 στην Ελληνική Βασιλική Αεροπορία ως ένα από τα πρώτα της C-47. 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 ΚΝ 575 πέρασε στη δύναμη της 356 ΜΜ και τελικά στο 355/1 ΣΤΜ. Η πρώτη του αποστολή που καταφέραμε να εντοπίσουμε βρίσκεται καταγεγραμμένη στο Ατομικό Βιβλιόριο Αποστολών και Πτήσεων του Συσκευαστή της Μονάδας Εναερίων Αποστολών Στρατού Ευάγγελου Μπουρράνη και έγινε στις 13/8/1948. Αφορούσε ελεύθερη ρίψη εφοδίων στην περιοχή της Κοζάνης. Το ΚΝ 575 μετασκευάστηκε από τη βρετανική εταιρεία Scottish Aviation Ltd. στο Prestwick σε δωδεκαθέσιο αεροσκάφος μεταφοράς υψηλών προσώπων και απέκτησε τον ανάλογο χρωματισμό (συνδυασμός ασπύ-λευκού χρώματος με μπλε διαχωριστική ρίγα). Η μετατροπή αυτή έγινε αφού παραδόθηκε στην ΕΒΑ, διότι η βρετανική καρτέλα του αεροσκάφους δεν αναγράφει τίποτε σχετικό. Επί σειρά ετών έδρευε στην 110 ΠΜ ως το αεροσκάφος του Αρχηγού ΑΤΑ. Το 1998, κατά τη διάρκεια επιθεώρησης ΙΡΑΝ, το ΚΝ 575 μετατρέπεται ξανά σε μεταφορικό αεροσκάφος και αιολικά την τρίχρωμη παραλλαγή. Στις 4/10/2002, με χειριστές τον επισμηναγό Παναγιώτη Σαμαρά και τον υποσμηναγό Δημήτρη Κρικελά, ραδιοναύτιλο τον αρ-



ΚΝ 475.

ΚΝ 542, Σέδες, 8/2003.
(Αριστερά)

ΚΝ 575, 110 ΠΜ, 3/1995.
(Δεξιά)





χισμνία Γεράσιμο Ξανθόπουλο και ιπτάμενο μηχανικό τον αρχισμνία Γιώργο Ασραδινόγλου, επιστρέφει για τελευταία φορά στο σιδηρένιο διάδρομο του ΣΕΔΕΣ, ολοκληρώνοντας το δρομολόγιο ΣΕΔΕΣ-130 ΣΜ-ΣΕΔΕΣ. Το σύνολο ωρών των πτήσεών του είναι μόλις 9.212. Βρίσκεται εκτός ενεργείας στο ΣΕΔΕΣ.

ΚΡ 255

Κατασκευάστηκε από την εταιρεία Douglas στην Oklahoma ως C-47B-40-DK με αριθμό κατασκευής c/n 16809/33557. Παραδόθηκε στην USAAF στις 25/6/1945 ως Skytrain s/n 44-77225. Στις 27/6/1945 παραδίδεται στη RAFTC, 45 Grp, παίρνει το βρετανικό s/n ΚΡ 255 και τον Ιούλιο του 1945 προοιωνείται στο Kemble της Μεγάλης Βρετανίας. Τον Αύγουστο εντάσσεται στην 48η Μοίρα στο Brighton και τον επόμενο μήνα αναχωρεί για Μεσόγειο/Μέση Ανατολή. Επιστρέφει στη Μεγάλη Βρετανία το Δεκέμβριο του 1947 και αποθηκεύεται στο 22 MU. Στις 19/6/1949 προοιωνείται στην Ελλάδα και εντάσσεται στην 355 MM. Οι παλαιότερες αποστολές του ΚΡ 255 που μπορούσαμε να εντοπίσουμε αφορούν ρίψεις εφοδίων με αλεξιπτώτο στο ΣΕΔΕΣ στις 22/10/1949 και ελεύθερες ρίψεις εφοδίων (χωρίς αλεξιπτώτο) στον Έβρο στις 27/10/1949. Δε γνωρίζουμε αν εντάχθηκε ποτέ στην 356 MM, όμως μετά τα μέσα της δεκαετίας του '70 εντάσσεται στο 355/1 ΣΤΜ με έδρα το ΣΕΔΕΣ. Πέραν των μεταφορικών του καθηκόντων, το ΚΡ 255 χρησιμοποιήθηκε επί σειρά ετών και ως φωτογραφικό, με τροποποίηση του δαπέδου της ατράκτου ώστε να δέ-

χεται φωτογραφικό εξοπλισμό. Στις 22 Ιανουαρίου 2003 το 355/1 ΣΤΜ μετασταθμεύει στο Αεροδρόμιο Μίκρας, 113 ΠΜ, βάζοντας τέλος σε ακριβώς μισό αιώνα επιχειρήσεων από το ΣΕΔΕΣ (1953-2003). Το ΚΡ 255 εκτέλεσε την τελευταία του αποστολή στις 22/4/2003, όταν με πλήρωμα τους χειριστές αντισμήναρχο Μιχαήλ και επισμηναγό Γερμισιώτη, ραδιοναύτιλο τον αρχισμνία Ξανθόπουλο και ιπτάμενο μηχανικό τον ανθυπασπιστή Λώνη πραγματοποίησε έλεγχο GCA στην 110 ΠΜ και στην 111 ΠΜ. Η λήξη της υπηρεσίας του έγινε και τυπικά στις 25/4/2003. Εκτοτε βρίσκεται στη Μίκρα σε εφεδρεία και συνεχίζει να δέχεται τις φροντίδες των μηχανικών του 355/1 ΣΤΜ ώστε, αν απαιτηθεί, να επανέλθει άμεσα σε πτήση κατάσταση.

43-49111

Κατασκευάστηκε στην Oklahoma ως C-47B-DK με c/n 14927/26372. Παραδόθηκε στην USAAF στις 7/10/1944 και στις 2/11/1944 απογειώθηκε από το Morriston Field με προορισμό την Ευρώπη. Στη μέση του μήνα φθάνει στην Ευρώπη και εντάσσεται στην 9η Αεροπορική Δύναμη της USAAF. Στις 17 Ιουνίου 1947 το αεροσκάφος παραχωρείται από την USAAF στην Επιτροπή Ρευστοποίησης (υλικών) Εξωτερικού (Foreign Liquidation Commission, FLC) και αποθηκεύεται στο Oberpfaffenhofen στη Γερμανία. Στις 2/6/1948 (ΠΑ: 8/8/1947) παραχωρείται στην Ελλάδα. Το 1974 βγήκε εκτός ενεργείας, αλλά επανήλθε σε χρήση το 1976. Αποσύρθηκε τελεσίδικα τη δεκαετία

ΚΝ 691, Σέδες, 8/1990.
(Αριστερά)

ΚΝ 475, Σέδες, 8/1997.
(Δεξιά)

ΚΝ 575, Σέδες, 8/2003.
(Αριστερά)

ΚΡ 255, παραλλαγή NATO,
1970 (Περιοδικό MACH,
Τεύχος 140/20- 1980. (Δεξιά)





49-2622, K-16 Seoul, Κορέα, 1953 (Jack Hayslett).

του '80 και χρησιμοποιήθηκε σαν εκπαιδευτικό βοήθημα της ΣΤΥΑ στο Τατόι. Στις αρχές της δεκαετίας του '90 εντάσσεται στο Μουσείο ΠΑ, όπου και παραμένει μέχρι σήμερα.

43-49532

Κατασκευάστηκε στην Oklahoma ως C-47B-DK με c/n 15348/26793. Παραλήφθηκε από την USAAF στις 27/11/1944 και στις 17/12/1944 απογειώθηκε από το Morisson Field με προορισμό την 9η Αεροπορική Δύναμη των ΗΠΑ (9th AF) στην Ευρώπη. Στις 17/6/1947 παραχωρείται στην Επιτροπή Ρευστοποίησης Εξωτερικού (Foreign Liquidation Committee, FLC), η οποία στις 2/6/1948 (ΠΑ: 26/7/1947) το παραχωρεί στην Ελλάδα. Στις 25/5/1978 βγαίνει εκτός υπηρεσίας. Η τελευταία του πτήση ήταν ΣΕΔΕΣ-124 ΠΒΕ, Τρίπολη,

όπου και εκτίθεται μέχρι σήμερα. Είναι χαρακτηριστική η λάθος αναγραφή του s/n στο αεροσκάφος ως «92532», γεγονός που έχει οδηγήσει κάποιους ερευνητές στο εξωτερικό να υποθέτουν ότι πρόκειται για το s/n 49-2632 που καταστράφηκε στην Κορέα!

KP 255, Μίκρα, 8/2003. (Αριστερά)

43-49111, Λυγα, Μάλτα, 3/1/1969 (Adrian Balch). (Δεξιά)





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 στην 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 πλέον άξον 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. Σε πολιτική υπηρεσία απέκτησε τα νηολόγια NC15836 και N15836 και χρησιμοποιήθηκε από την εταιρεία The Kansas City Southern Skyways

Inc. Επανακτάται από την USAF στις 13 Ιουλίου 1949 και αποστέλλεται για συντήρηση στην εταιρεία Aviation Maintenance Corporation στο Van Nuys της California. Εκεί, μαζί με άλλα είκοσι εννέα C-47 και C-47A, μετονομάζεται σε C-47-DL με serial number 49-2622 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 ΙΙΜ στην Ελευσίνα.

Στις 26 Αυγούστου 1951, με κυβερνήτη το σμηναγό Γεώργιο Λαμπρόπουλο, συγκυβερνήτη τον ανθυποσμηναγό Κρικιγιάννη Σ., μηχανικό τον υποσμηναγό Νιαρχάκο Γ., αεροναυίτη τον ανθυποσμηναγό Τσαγκαράκη Ι., ασυρματιστή τον ανθυποσμηναγό Λιαπύ Β. και συ-

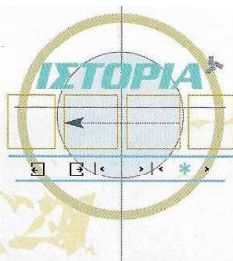
43-49111, Μουσείο ΠΑ, 5/2005. Χρειάζεται επείγοντως συντήρηση, όπως άλλωστε και όλα τα αεροσκάφη του Μουσείου που βρίσκονται στην πρώην πίστα ΣΤΥΑ. Παρατηρήσει την αθλια κατάσταση του αποσυρμαρμολογημένου και... εγκληματικά παρατημένου στα στοιχεία της φύσης F-86E 19347, αυθεντικού πρώην αεροσκάφους της Έλληνικής Φλόγας.



43-49532, 124 ΠΒΕ, Τρίπολη, 4/1988.



49-2613, Αερολέχη Θεσσαλονίκης, 6/1992.



Τα data plates της Douglas και της USAAF στο KP 255.

νοδό τον επισμηναγό Kasouhi της USAF, απογειώνεται σε σχηματισμό με το C-47B KJ 989 με προορισμό το αεροδρόμιο της Ashiya στην Ιαπωνία, όπου φθάνουν μετά από 16 ημέρες, στις 10 Σεπτεμβρίου 1951. Εντάσσονται στο 13ο Σμήνος της EBA, για αναπλήρωση των δύο μέχρι τότε απωλειών, του 49-2617 και του 49-2612. Το 13ο Σμήνος υπάγεται στην 21η Μοίρα Μεταφορών -αργότερα μετονομάστηκε σε 6461η- της USAF, τους περίφημους Kyushu Gypsies. Στις 17 Σεπτεμβρίου 1951, μόλις μία εβδομάδα μετά την άφιξή του, κατά τη διάρκεια απογείωσης από το προωθημένο πεδίο προσγείωσης K-53 στο νησάκι Πάεγκ Γιονγκ Ντο, με κυβερνήτη τον υποσμηναγό Τσούλια 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 και κατέληξε να προσκρούσει με δύναμη στη θάλασσα και να σταματήσει σε αβαθή νερά, ευτυχώς χωρίς κανέναν τραυματισμό επιβάτη ή μέλους του πληρώματος. Χάρη στην άμεση επέμβαση δύο κληρωτών Αμερικανών του 606th ACWS του Υαμία Walter Henricks και του σμηνίτη James Clark, που δε δίστασαν να βουτήξουν στα παγωμένα νερά της Κίτρινης Θάλασσας, δέθηκε με αλυσίδες από τον ουραίο τροχό και τρία φορτηγά ιων δυόμιση ιόνων το τράβηξαν στη στεριά. Επισκευάστηκε πρόχειρα επιτόπου από κλιμάκιο Ελλήνων μηχανικών του 13ου Σμήνους και στη συνέχεια το παρέλαβε πλήρωμα της κατασκευάστριας εταιρείας 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 ξαναεντάχθηκε στο 13ο Σμήνος. Ως διακριτικά του έφερε το γράμμα 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. Κατά το δεύτερο ήμι-

συ 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. Στις 13 Σεπτεμβρίου 2005, με το πέρας της ΙΡΑΝ, πετάει πτήση δοκιμής στην Τανάγρα και το τρίτημερο 16-18 Σεπτεμβρίου εκτίθεται στατικά κατά την αεροπορική επίδειξη της ΠΑ «Αρχάγγελος 2005» στην 114 ΠΜ. Με τη λήξη των εκδηλώσεων αναχωρεί για τη βάση του, το 355/1 ΣΤΜ στην 113 ΠΜ, και αρχίζει για μία ακόμη φορά επιχειρησιακή του εκμετάλλευση. Το C-47 49-2622 μαζί με το C-47B KK 156 πρόκειται να αποτελέσουν τον πυρήνα ενός νέου φορέα ο οποίος, διατηρώντας σε πτήση κατάσταση ιστορικά αεροσκάφη, θα αποτελέσει τη γέφυρα που θα ενώνει το παρελθόν με το παρόν και το μέλλον της ΠΑ. Τα δύο C-47 θα συμμετέχουν σε αεροπορικές εκδηλώσεις-επιδείξεις εντός και εκτός των συνόρων ενώ, κατά τη διάρκεια επισκέψεων σε διάφορα ελληνικά αεροδρόμια, μαθητές της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης θα μπορούν να ενημερώνονται από εξειδικευμένους ο ιραολόγους για μια πιθανή σταδιοδρομία τους στις τάξεις της ΠΑ.

49-2626

Παραδόθηκε στην EBA στις 8/11/1949. Τουλάχιστον από το 1988 βρίσκεται εκτός ενεργείας στην 112 ΠΜ, αρχικά εκτεθειμένο στην 356 ΜΤΜ και στη συνέχεια ως μέρος της συλλογής αεροσκαφών της 112 ΠΜ.

49-2627

Κατασκευάστηκε από την Douglas στο Long Beach της California με c/n 4658. Παραδόθηκε στο Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό στις 28/8/1942 ως R4D-1 (αντίστοιχο της έκδοσης C-47-DL της USAAF) με BuNo 05058. Αρχικά εντάχθηκε στη Μοίρα Μεταφορών VR-2, ενώ το Σεπτέμβριο του ίδιου έτους επι-

49-2626, 112 ΠΜ,
4/1995. (Αριστερά)

49-2627, Σίδες, 8/1997.
(Δεξιά)





49-2622, 114 ΠΜ, 19/9/2005
(Λάμπρος Αμβράζης).

χειρούσε με την εταιρεία Panamerican Airways (PAA), γεγονός σύνθησε κατά τη διάρκεια του Β' ΠΠ. Τον Αύγουστο του 1943 δόθηκε στη Μοίρα Μεταφορών VR-3. Στις 5 Οκτωβρίου 1943 και ενώ εκτελούσε πτήση από το Adak στο Kodiak έκανε αναγκαστική προσθαλάσωση σε λίμνη. Σώθηκαν 21 επιβαίνοντες, αλλά δεν υπάρχουν πληροφορίες για το αν υπήρξαν θύματα. Επισκευάστηκε και, τον Ιανουάριο του 1944, εντάχθηκε στη Μοίρα VRF-3. Το Μάρτιο του 1946 υπαγόταν στην Πτέρυγα FAW-5 (Fleet Air Wing 5). Στις 30 Σεπτεμβρίου του 1946 κρίθηκε πλε-

ονάζον των απαιτήσεων του Ναυτικού και πουλήθηκε, παίρνοντας το πολιτικό νηολόγιο NC30085. Το 1949 αποκτάται από την USAAF, ανακατασκευάζεται από την εταιρεία Aircraft Maintenance Corp. και προωθείται στην EBA, από την οποία παραλήφθηκε στις 10 Ιανουαρίου 1950. Χρησιμοποιήθηκε κυρίως για εκπαίδευση αεροναυτών. Βγήκε εκτός ενεργείας στις 25 Μαΐου 1978 στο ΣΕΔΕΣ. Μέχρι το 1992 αποτελούσε μέρος της συλλογής αεροσκαφών. Στη συνέχεια μεταφέρθηκε στο χώρο απόσυρσης, όπου και βρίσκεται μέχρι σήμερα.

49-2627, Σέδες, 4/1992 (Όλγα
Δεληγιάννη Τραγανού).
(Αριστερά)

49-2634, Σέδες, 8/1990.
(Δεξιά)





49-2634, Σίδες, 8/1997.



SX-ECF, ΥΠΑ, Ελληνικό, 4/1996.



49-2634

Κατασκευάστηκε από την Douglas Aircraft Corporation στην Oklahoma ως Skytrain C-47A-30-DK με c/n 13836 και κόστος \$109.663. Παραδόθηκε στην USAAF τον Ιούλιο του 1944 ως s/n 43-30685 και κατά πάσα πιθανότητα παρέμεινε στις ΗΠΑ. Το 1946 παραχωρείται στον Οργανισμό Διάθεσης Πολεμικού Υλικού (WAA), που ήταν υπεύθυνος για την εκποίηση πλεονάζοντος υλικού, και στις 16/5/1946 πωλείται παίρνοντας το πολιτικό νηολόγιο NC54339. Το 1949 ανακτάται από την USAF, ανακατασκευάζεται, αποκτά το s/n 49-2634 και δίδεται στις 18/11/1949 στην ΕΒΑ. Χρησιμοποιήθηκε για μεταφορές VIP και ήταν βαμμένο με τη χαρακτηριστική άσπρη-ασπρή βαφή. Παρέμεινε ενεργό μέχρι το 1992. Το 1993 τίθεται εκτός υπηρεσίας και από το 1994 βρίσκεται στο χώρο απόσυρσης του ΣΕΔΕΣ. Πρέπει να αναφερθεί ότι το περιοδικό Scramble του δίνει c/n 13837 και s/n 43-30685, ενώ το περιοδικό «Air Extra», τεύχος 48, 7-8/1985, δίνει c/n 19983, s/n 43-15517 και πολιτικό νηολόγιο NC62386.

49-2635

Τα στοιχεία που διαθέτουμε αφορούν μόνο την ελληνική του υπηρεσία. Παραλήφθηκε από την ΕΒΑ στις 19/1/1950, αφού πρώτα ανακατασκευάστηκε στο Van Nuys της California. Στην Ελλάδα χρησιμοποιήθηκε ως μεταφορικό αλλά και ως αεροσκάφος αερορμουλκησης ανεμουρίου. Μέχρι το 1993 ήταν επιχειρησιακό με το 355/12ΤΜ στο ΣΕΔΕΣ. Αν και το 1994 υπήρξε σκέψη για αποστολή του στο ΚΕΑ Ελληνικού για επιθεώρηση ΙΡΑΝ, τελικά προτιμήθηκε η απόσυρσή του. Βρίσκεται στο χώρο απόσυρσης του ΣΕΔΕΣ.

49-2635, Σίδες, 8/2003.



49-2638

Κατασκευάστηκε στο Long Beach της California ως Skytrain C-47 με c/n 9720. Η κατασκευή του κόστισε \$109.663. Παραδόθηκε στην USAAF στις 18/6/1943 με s/n 42-23858 και εντάχθηκε στην 5th Air Force στο Brisbane της Αυστραλίας. Τέλη Αυγούστου του 1943 επιστρέφει στις ΗΠΑ. Αρχές του 1946 κρίνεται ως πλεονάζον και δίδεται στον Οργανισμό Διάθεσης Πολεμικού Εξοπλισμού (War Assets Administration, WAA). Τέλη Ιουνίου του 1946 βρίσκεται στο Οντάριο, απ' όπου και εκποιείται, παίρνοντας το πολιτικό νηολόγιο NC18027 στο Dallas του Texas. Το 1949 επανεντάσσεται στην USAAF, ανακατασκευάζεται, και στις 20/11/1949 παραδίδεται στην ΕΒΑ ως s/n 49-2638. Βγήκε εκτός υπηρεσίας στα τέλη της δεκαετίας του '70 και τέθηκε σε βραχεία αποθήκευση. Το 1994 μετακινείται από την πίστα του ΣΕΔΕΣ και εγκαταλείπεται στο χώρο απόσυρσης, όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα.

49-2641

Παραδόθηκε στην ΕΒΑ στις 14/12/1949. Κατά έναν περίεργο τρόπο, όσο καιρό το 92641 ήταν σε υπηρεσία, δε λειτουργούσε ικανοποιητικά σχεδόν ποτέ το σύστημα θέρμανσης του αεροσκάφους! Έτσι, η Μοίρα προτιμούσε να το θέτει σε... χειμερία νάρκη βγάζοντάς το εκτός υπηρεσίας το Σεπτέμβριο, ενώ την άνοιξη συνεχίζονταν κανονικά η εκμετάλλευσή του. Τέθηκε εκτός ενεργείας στις 22/2/1977, καιιά πάσα πιθανότητα στο ΣΕΔΕΣ. Αγοράστηκε από ιδιώτη και, αντί να καταστραφεί, εκτίθεται τουλάχιστον από το 1983 στην ταράτσα καφετέριας δίπλα στην εθνική οδό, στο χωριό Καταχάς Πιερίας, όπου



βρίσκεται μέχρι σήμερα. Αρχικά έγραφε στην άτρακτο CAFÉ DC 10 TERMINAL, επιγραφή που αργότερα άλλαξε προς το... ορθότερο CAFE DC-3!

SX-ECD (πρώην EBA KJ 950)

Κατασκευάστηκε από την Douglas Aircraft Company Inc. στο εργοστάσιό της στην Oklahoma ως C-47B-10-DK c/n 14797 / 26242 βάσει του συμβολαίου υπ' αριθμόν AC-40652. Παραδόθηκε στην USAAF στις 10/10/1944 με το serial number 43-48981, η οποία με τη σειρά της, μέσω του προγράμματος Εκμίσθωσης-Δανεισμού (Lend-Lease), το παρέδωσε στο Nassau στη βρετανική RAF στις 17/10/1944. Στις τάξεις της RAF μετονομάστηκε σε Dakota Mk IV και απέκτησε το s/n KJ 950. Εντάχθηκε στην Αεροπορική Διοίκηση Νοτιοανατολικής Ασίας (Air Command South East Asia, ACSEA) στις 19/11/1944. Το Δεκέμβριο του 1947 προσγειώνεται στη Μεγάλη Βρετανία και αποθηκεύεται στην 22η Μονάδα Συντήρησης (22 Maintenance Unit). Στις 9/5/1949 η εταιρεία AGT (Airworks and General Trading) αναλαμβάνει να το επαναφέρει σε πλόιμη κατάσταση για να δοθεί στην EBA. Οι εργασίες τελειώνουν στις 15/8/1949 και στις 24/8/1949 το KJ 950 προσγειώνεται στην Ελλάδα και εντάσσεται στην 355 MM της EBA. Στις 15/12/1958 παραδίδεται στην ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), με την οποία ήδη πετούσε για άγνωστο χρονικό διάστημα, χρησιμοποιούμενο για τον έλεγχο ραδιοβοηθημάτων, και αποκτά το πολιτικό νολόγιο SX-ECD έχοντας ως βάση το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Διαγράφηκε από τα μητρώα της ΥΠΑ στις 11/4/1985 και μέσω ΟΔΔΥ πουλήθηκε στον πρώτο

από μια σειρά ιδιωτών ιδιοκτητών. Παραμένει σε άσχημη κατάσταση στο Ελληνικό με αβέβαιο το μέλλον του. Πρέπει να σημειωθεί ότι στο data plate έχει επικολληθεί μια μεταλλική πλακέτα με το c/n 26232. Το συγκεκριμένο C-47 όμως είχε δοθεί από τις ΗΠΑ στην ΕΣΣΔ κατά τη διάρκεια του Β' ΠΠ, οπότε εκτιμούμε ότι πρόκειται για λάθος αναγραφή.

SX-ECF

Κατασκευάστηκε στην Oklahoma ως TC-47B-35-DK c/n 16458/33206 και παραδόθηκε στη USAAF με το s/n 44-76874 ως εκπαιδευτικό αεροναυτίλων. Η USAAF το έδωσε στο αμερικανικό πολεμικό ναυτικό στις 8/5/1945, το οποίο το μετονόμασε σε R4D-7 Bu 99836. Οι Μονάδες στις οποίες κατά καιρούς εντάχθηκε ήταν οι VRS-1 (Transport Squadron 1), MAG-21 (Marine Air Group 21), Fasron 4 (Fleet Aircraft Service Squadron 4), Fasron 102 και FAETULANT (Fleet Airborne Electronics Training Unit, atLANTic). Προς το τέλος της «ναυτικής» του σταδιοδρομίας τροποποιήθηκε σε R4D-6R, δηλαδή σε αεροσκάφος μεταφοράς αποκλειστικά επιβατών με 21 καθίσματα. Όταν κρίθηκε από το Ναυτικό ως πλεονάζων - το 1948 ή και λίγο αργότερα - εκπονήθηκε παίρνοντας κατά καιρούς τα νολόγια N7071C, N29, N17, N73. Πρέπει να αναφερθεί ότι με το νολόγιο N29 εμφανίζεται να ανήκει και πάλι στο αμερικανικό πολεμικό ναυτικό αλλά ταυτόχρονα να χρησιμοποιείται και από την αμερικανική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA). Παραλήφθηκε από την ΥΠΑ στις 13/3/1965 στη Δυτική Γερμανία και παρέμεινε σε υπηρεσία μέχρι το 1978, κατόρθο με εξειδικευμένα μηχανήματα ελέγχου ραδιοβοηθημάτων και ραντάρ καιρού στο ρύγχος. Το 1983 αποφασίστηκε το SX-ECF να συντηρηθεί και να εκτεθεί στατικά στις εγκαταστάσεις της ΥΠΑ στο Ελληνικό, όπου και βρίσκεται μέχρι σήμερα.

49-2638, Σίδες,
8/1990.
(Αριστερά)

49-2635, Σίδες,
8/1990.
(Δεξιά)

Τηλ. 210-9635416
Επώνυμο του
εγγιαγορίου,
με ταξίδι εντός.
Εκεί από 1/2005

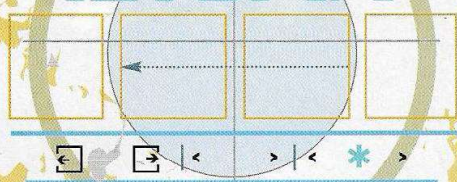
Ναύτσος κα/τα
Γιώργος Ορνιθόπουλος
Fax: 9635675

49-2641, Καταχάς Πι-
ρίας, 8/2003. (Αριστερά)

49-2638, Σίδες,
8/1997.
(Δεξιά)



ΙΣΤΟΡΙΑ



K-53 Raengyong Do, Δεκέμβριος 1952 Ο Υποσμηναγός Μούζακ με τον Σμηναγό Γιαλελή και τον Επισμηναγό Κουντούρη, ο οποίος διετέλεσε και Διοικητής του 13ου Σμήνου μετά το θάνατο του Επισμηναγού Φραγκογιάννη.



ΕΛΛΗΝΙΚΑ C-47 ΣΤΗΝ ΚΟΡΕΑ

Από τον Ελληνοαμερικανό Επισμηναγό ε.α. της USAF κ. John Mouzak, μέσω του Υποπτέραρχου ε.α. Παναγιώτη-Βαρδή Παπαδάκη, λάβαμε μερικές πολύ ενδιαφέρουσες φωτογραφίες προσωπικού και αεροσκαφών του 13ου Σμήνου της ΕΒΑ στην Κορέα. Ο Υποσμηναγός τότε John Mouzak υπηρέτησε στην Κορέα δύο περιόδους: Κατά την πρώτη, 2/1952 έως 10/52, ήταν ενταγμένος στο 606th ACWS (Μοίρα Αεροπορικού Ελέγχου και Προειδοποίησης) με έδρα το Kimp'o (K-14), πετώντας T-6 σε ρόλο συνδέσμου με τα κλιμάκια της Μοίρας κυρίως στο απομακρυσμένο νησάκι Cho do (K-54) αλλά και στην πρώτη γραμμή του πυρός (Mayoni airstrip). Κατά τη δεύτερη, 10/1952 έως 4/1953, εντάχθηκε στο 21st TCS ως σύνδεσμος με το 13ο Σμήνος της ΕΒΑ.

Ιανουάριος 1953.
Οι Υποσμηναγοί Μανώλης Κανδανολέων και John Mouzak μαζί με τον Ανθυποσμηναγό Δήμο Κραβαρίτη μπροστά από το 49-2620 «Ζεύς» στο K-53.



Αποστολή μεταφοράς τραυματιών με το C-47B KJ989, «Απόλλων».



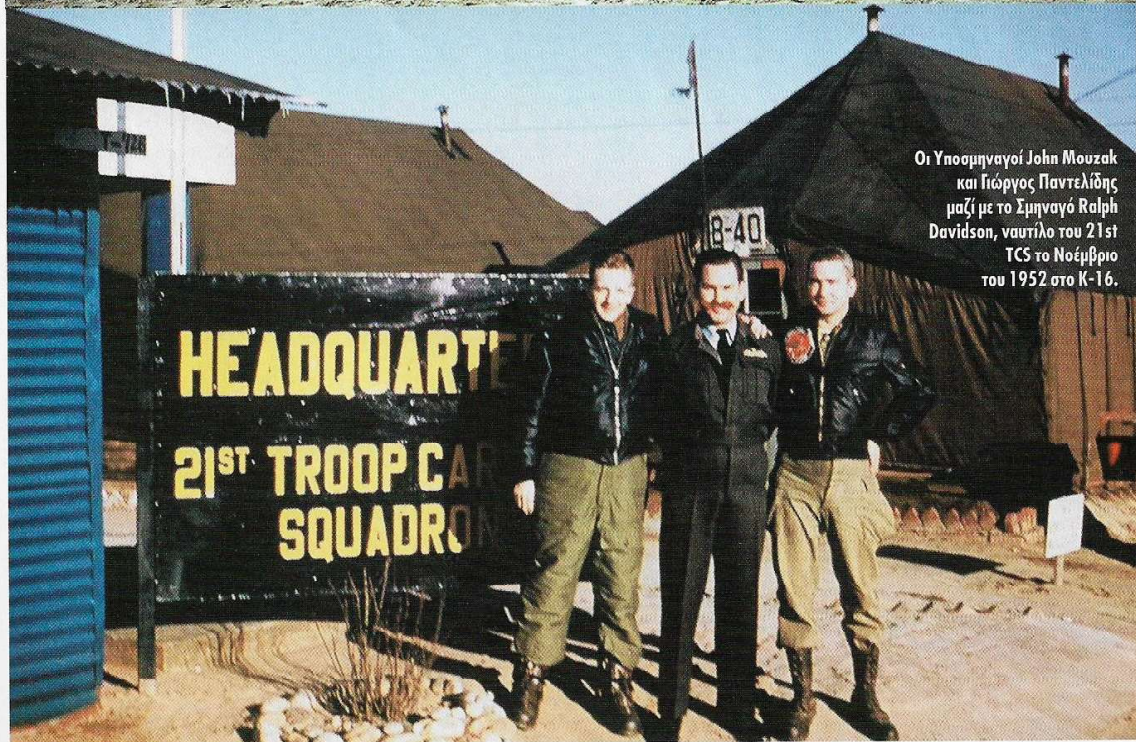
Συντήρηση του KJ 989 στο K-16. (Seoul).



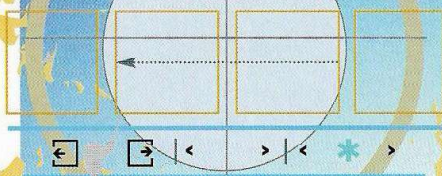
Οι Υποσμηναγοί Φίλιππος Ζαρμής και Κ. Καλαποθαράκος
στο Κ-53 το Δεκέμβριο του 1952.



Οι Υποσμηναγοί John Μουζακ
και Γιώργος Παντελίδης
μαζί με το Σμηναγό Ralph
Davidson, ναυτίλο του 21στ
ΤCS το Νοέμβριο
του 1952 στο Κ-16.



ΙΣΤΟΡΙΑ



Ο Υποσημηναγός Μουζακ στο Κ-53.
Διακρίνεται το 49-2622 «Ποσειδών».



Προσωπικό του 13ου Σμήνους μπροστά από το C-47 49-2616 «Δημήτρα» στο Κ-16 το Δεκέμβριο του 1952, λίγες ημέρες πριν το τραγικό δυστύχημα στο Κ-13.



Ο Υποσημηναγός Κ. Καλαποθαράκος στο Κ-53.



Δεκέμβριος 1952. Ο Ταξίαρχος Κων/νος Κωστόπουλος με το Διοικητή και προσωπικό του 13ου Σμήνους στο K-16 (Seoul). Λίγες μέρες μετά τη λήψη της φωτογραφίας, στις 22/12/1952, ο Διοικητής Επισμηναγός Παναγιώτης Φραγκογιάννης έμελλε να βρει το θάνατό μαζί με όλους τους επιβαίνοντες στο C-47 49-2616 «Δήμητρα» όταν συγκρούστηκε νύχτα στο διάδρομο απογείωσης του K-13 (Sounwon) με ένα αμερικανικό F-80. (Επάνω)

Επιθεώρηση του Ταξίαρχου Κωστόπουλου στο 13ο Σμήνος το Δεκέμβριο του 1952. Διακρίνεται το C-47 49-2630 «Άρης».

Δεκέμβριος 1952. Η πίστα του 13ου Σμήνους στο K-16. (Κάτω)

