

ΙΣΤΟΡΙΑ

1950

1980

2000

του Θέμη Βρανά (ThemisVranas@yahoo.gr)

* Φωτό: Αρχείο



49-2635, ΣΕΔΕΣ, 11/1996 (Νίκος Χαντζής)



2002

2004

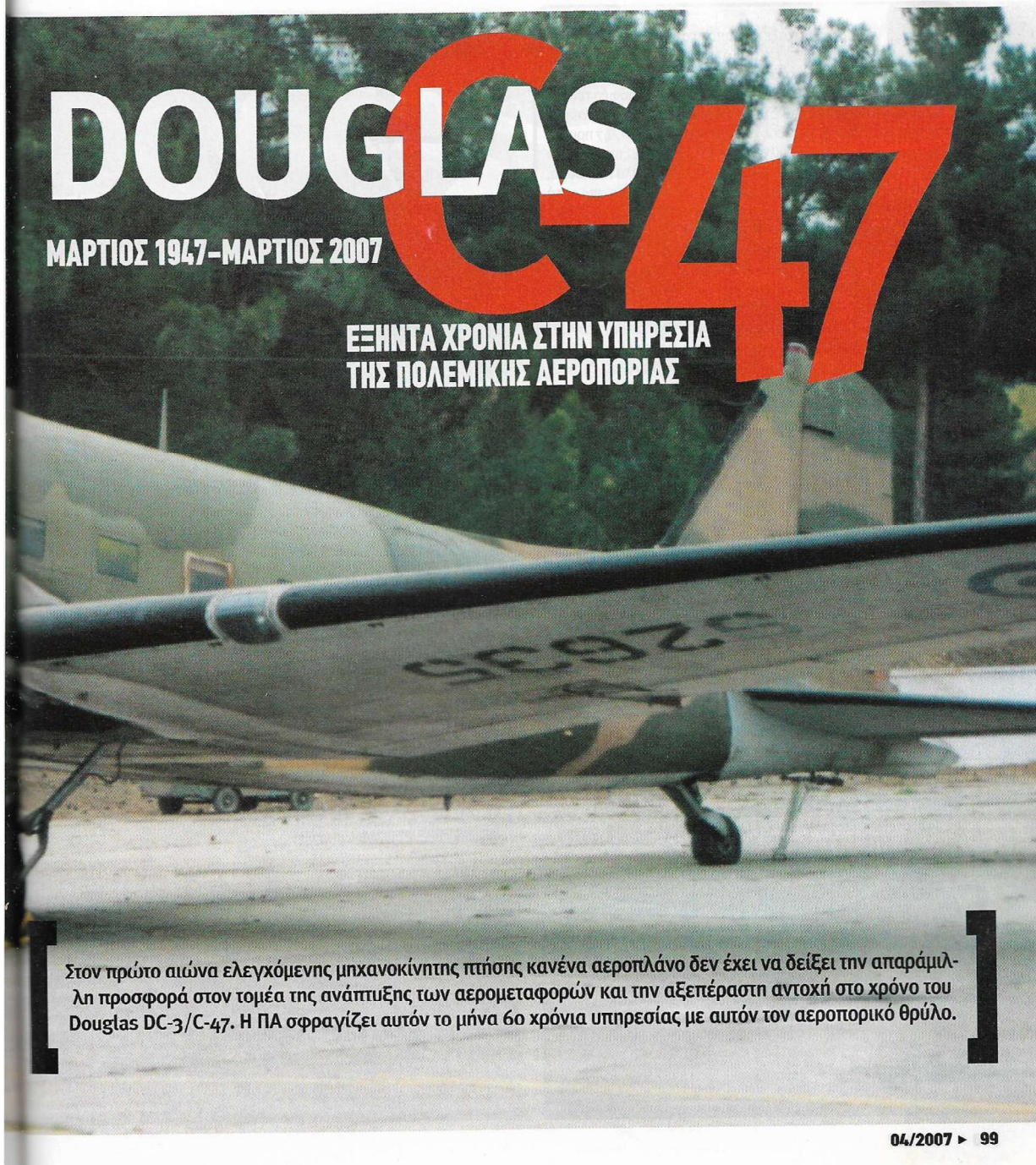
2006

DOUGLAS

ΜΑΡΤΙΟΣ 1947-ΜΑΡΤΙΟΣ 2007

ΕΞΗΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

C47



Στον πρώτο αιώνα ελεγχόμενης μηχανοκίνητης πτήσης κανένα αεροπλάνο δεν έχει να δείξει την απaráμιλλη προσφορά στον τομέα της ανάπτυξης των αερομεταφορών και την αξεπέραστη αντοχή στο χρόνο του Douglas DC-3/C-47. Η ΠΑ σφραγίζει αυτόν το μήνα 60 χρόνια υπηρεσίας με αυτόν τον αεροπορικό θρύλο.

ΙΣΤΟΡΙΑ

1950

1980

2000

A

και πρωτοπέταξε πριν από 71 ολόκληρα χρόνια (πρώτη πτήση DC-3: 17/12/1935), εξακολουθεί ακόμα να βρίσκεται τόσο σε πολιτική όσο και σε στρατιωτική υπηρεσία. Σύμφωνα, μάλιστα, με την Jennifer M. Gradidge, συγγραφέα του καταπληκτικού βιβλίου «DC-1, DC-2, DC-3 The First Seventy Years» (Air Britain Publications, 2006), από τα 10.655 DC-3/C-47 που κατασκευάστηκαν από την Douglas Aircraft Company εξακολουθούν να βρίσκονται σε πτήση κατάσταση σήμερα, σε όλο τον κόσμο, τα 583! Μάλιστα, έχουμε την τύχη να βρίσκονται δύο από αυτά στην Ελλάδα, το 49-2622, ενταγμένο στο 355/1 ΣΤΜ της 113 ΠΜ, και το ΚΚ 156, σε αναμονή επιθεώρησης IRAN στην ΕΑΒ. Είναι οι τελευταίοι ενεργειαί εκπρόσωποι του τύπου στη χώρα του Ικάρου και, συγχρόνως, τα μόνα σε στρατιωτική υπηρεσία σε όλη την Ευρώπη, εξαιρουμένου, βέβαια, του Dakota ZA 947 του ιστορικού Σμήνους της RAF Battle of Britain Memorial Flight. Αυτά τα δύο πολύτιμα C-47 συνεχίζουν να γράφουν την ιστορία του μακροβιότερου μέχρι στιγμής τύπου αεροσκάφους που εντάχθηκε στη δύναμη της ΠΑ, αφού τα πρώτα της C-47 τα απόκτησε το Μάρτιο του 1947, ακριβώς πριν από 60 χρόνια!

ΚJ 960, Μουσείο ΠΑ, 4/1995. ΣΜΥΠ (Σμήνος Μεταφοράς Υψηλών Προσώπων), διαμορφώση 12 θέσεων. Βρίσκεται από το 1992 στο Μουσείο ΠΑ.



ΚΚ 156, 114 ΠΜ, Αρχαγγέλος 2005, 18/9/2005. Διαμορφωμένο για αερομολύκηση ανεμουρίου. (Λάμπρος Αμβράζης)



ΚJ 989, Raengyong-do K-53, Κορέα, 11/1953. Διακριτικά στην Κορέα: ΑΠΟΛΛΩΝ, 8, Ο. (James Lorenz)



ΚΝ 384, 1955. Άξια προσοχής τα «speedwings» στο ύψος του πιλοτηρίου. Το πρωτότυπο, βομβαρδιστικό C-47 κατά τον Εμφύλιο, αεροψεκαστικό την περίοδο 1968-1973. (Αρχείο Γεωργίου Μέρμηγκα)



ΚΚ 171, ΣΕΔΕΣ, 8/1990. Βομβαρδιστικό κατά τον Εμφύλιο. Διαμορφωμένο για αεροφωτογράφιση.





2002

2004

2006



KJ 950, ΥΠΑ SX-ECB, 2/2007. Βρίσκεται από 1/2005 στο Πολιτιστικό Κέντρο «ΔΗΜΑΡΧΙΑΣ 13». Αγοράστηκε 5/2004. (Γιώργος Ορνιθόπουλος)

ΠΕΣΟΝΤΕΣ ΜΕ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ DC-3/C-47

3/9/47	SX-BAB	Ασπας Κοπέλιας Παναγιώτης	Το DC-3 συνετρίβη στο Ελληνικό. Ο Αντισμήναρχος ήταν μέλος εξεταστικής επιτροπής της ΥΠΑ.
6/4/49	:	Ασπας Μουλόπουλος Αντώνιος	Χτυπήθηκε κατά τη διάρκεια αποστολής από βλήμα όλμου και συνετρίβη στην περιοχή θεστικού Γράμμου.
		Επας Βούτσας Βασίλειος	
		Ανθας Οικονόμου Νικόλαος	
		Ασπας Παπαγεωργακόπουλος Κων/νος	
26/5/51	49-2612	Σγας Βάμβουκας Αναστάσιος	
		Υπας Μάμαλης Νικόλαος	
		Ανθας Αρτίτας Ανδρέας	
		Σμιας Οικονομόπουλος Σπυρίδων	Κατέπεσε, λόγω κακοκαιρίας στο Λεκανοπέδιο Taejon, Κορέα.
22/12/52	49-2616	Ασπας Φραγκογιάννης Παναγιώτης	Καταστράφηκε, έπειτα από σύγκρουση με F-80 της USAF, κατά τη διάρκεια νυχτερινής απογείωσης από το αεροδρόμιο Suwon (K-13), Κορέα.
		Σγας Περακάκης Άγγελος	
		Εσμιας Ελευθερίου Αλέξανδρος	
		Υσμιας Τζινάκος Γρηγόριος	
27/12/52	49-2632	Επας Παπαδόκης Βασίλειος	Κατά τη διάρκεια νυχτερινής πτήσης, εκδηλώθηκε βλάβη στον αριστερό κινητήρα και το αεροσκάφος συνετρίβη σε λόφο στην περιοχή του αεροδρομίου Chinhae (K-10), Κορέα.
		Υπας Κατσάντωνης Βασίλειος	
		Ασπας Λάμπρου Παναγιώτης	
		Εσμιας Μπίλιας Γεώργιος	
8/12/54	:	Υπας Ζαργκίης Φίλιππος	Συνετρίβη στην 112 ΠΜ, κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης ρίψης εφοδίων, όταν μπλέχτηκε στα πηδάλια ύψους-βάθους ένα αλεξίπτωτο.
		Ανθας Βέρροιος Παναγιώτης	
		Ανθας Μίκας Τηλέμαχος	
12/2/56	KJ 909	Υπας Διονυσόπουλος Αθανάσιος	Συνετρίβη στο όρος Δίφνη Ευβοίας, λόγω κακοκαιρίας, κατά τη μεταφορά ριπών από το ΣΕΔΕΣ στην 112 ΠΜ.
		Ανθας Κοντογιάννης Κων/νος	
		Ανθας Ελληνάκης Νικόλαος	
		Σμιας Βουρβανάκης Σταύρος	
12/1/70	:	Επας Μώρος Γεώργιος	Κατά την αποστολή ρίψης αλεξιπτωτιστών, προσέκρουσε στο όρος Κιθαίρωνας.
		Επας Δημόπουλος Θεοφάνης	
		Ασπας Κωστόπουλος Γεώργιος	
		Ασπας Ψωμάκης Ηλίας	
		Ασπας Τσάρης Αλέξανδρος	
1/9/70	43-48782	Επας Παπαχριστόπουλος Παναγιώτης	Κατά τη διάρκεια πτήσης από την Καβάλα στην Πρέβεζα (μεταφορά σορού), κατέπεσε στο όρος Μιτσικέλι.
		Ανθας Κασφίκης Αναστάσιος	Συγκυβερνήτης ήταν εκπαιδευόμενος αλλοδαπός χειριστής από το Μπουρούντι.
		Ασπας Καφάκης Σωτήριος	
27/12/91	KK 171	Επας Καλβάκης Γεώργιος	Συνετρίβη, κατά την απογείωση στο αεροδρόμιο Τατοίου.

ΙΣΤΟΡΙΑ

1950

1980

2000

Με τη λήξη του Β' Π.Π., εκατοντάδες C-47 χαρακτηρίστηκαν ως πλεονάζοντα των απαιτήσεων της RAF και της USAAF και αποφασίστηκε να διατεθούν προς πώληση σε ιδιώτες ή να δοθούν ως στρατιωτική βοήθεια σε φίλιες χώρες. Μια από αυτές ήταν και η Ελλάδα, η οποία συνολικά παρέλαβε 80 C-47. Αποδέκτης τους ήταν η τότε Ελληνική Βασιλική Αεροπορία (ΕΒΑ), η οποία τα χρησιμοποίησε άμεσα κατά τον Εμφύλιο σε αποστολές μεταφοράς εφοδίων, προσωπικού, τραυματιών, ρίψης υλικού, ακόμα και σε αποστολές βομβαρδισμού.

Τα πρώτα της C-47 ήταν Dakota Mk IV που προέρχονταν από την RAF και βρισκόταν σε αποθήκευση στη Μέση Ανατολή. Με την άφιξή τους στο Χασάνι, μετέπειτα Αερολιμένα Ελληνικού, άρχισε άμεσα και η εκπαίδευση του τεχνικού και ιπτάμενου προσωπικού στον τύπο. Εκπαιδευτής των Ελλήνων χειριστών ορίστηκε ο Σμηναγός Βαγνης της RAF. Αρχικά εντάχθηκαν στη Μοίρα Μεταφορικών Αεροπλάνων (ΜΜΑ) στο Χασάνι, μαζί με τα Anson και τα Oxford της ΕΒΑ. Το Μάιο του 1948 η Μοίρα μετονομάστηκε σε 355 Μοίρα Μεταφορών (355 MM) και μεταστάθμευσε μόνιμα στην Αεροπορική Βάση Ελευσίνιας. Στις 19 Δεκεμβρίου 1953 δημιουργήθηκε στην Ελευσίνα και δεύτερη Μοίρα C-47, η 356 MM, η οποία το Φεβρουάριο του 1954 μετεγκαταστάθηκε στη Θεσσαλονίκη, στο Αεροδρόμιο ΣΕΔΕΣ. Το διάστημα 1950-1955 η ΕΒΑ έστειλε το 13ο Σμήνος Μεταφορών στην Κορέα υπό την εποπτεία του ΟΗΕ, ενταγμένο επιχειρησιακά στην 21st/6461st TCS της USAF, ενώ τον Ιούλιο του 1960 δύο C-47 συμμετείχαν στην επιχείρηση μεταφοράς όσων Ελλήνων το επιθυμούσαν από το σπαρασσόμενο από τον εμφύλιο πόλεμο Κογκό. Το 1975 η 355 MM παραλαμβάνει τα CL-215 και διατηρεί στη δύναμή της μόνο ένα μικρό αριθμό C-47. Την ίδια χρονιά παραλαμβάνονται τα C-130H και δημιουργείται, για να τα υποδεχτεί, η νέα 356 MTM, με έδρα την 112 ΠΜ. Το προσωπικό της 356 MM στο ΣΕΔΕΣ και τα C-47 της εντάσσονται στο νεοσυσταθέν 3551 ΣΤΜ, που αρχίζει τη

**ΚΝ 527. ΣΜΥΠ, διαμόρφωση 18 θέσεων.
(Αρχείο Γεωργίου Μέρμηγκα)**



λειτουργία του από την 1η Οκτωβρίου 1975. Στις 22 Ιανουαρίου 2003 το 355/1 ΣΤΜ μετασταθμείωσε στο αεροδρόμιο «Μακεδονία», πάντα ενταγμένο στην 113 ΠΜ. Τα ελληνικά C-47 χρησιμοποιήθηκαν σε μια πλειάδα αποστολών, όπως σε μεταφορά προσωπικού, ρίψη αλεξιπτωτιστών, μεταφορά και ρίψη εφοδίων, βομβαρδισμό (κατά τον Εμφύλιο), αεροφωτογράφιση, αερορρυμούλκηση στόχου, αεροψεκασμούς, έρευνα και διάσωση, πυρασφάλεια, εναέρια περιπολία θαλάσσιων περιοχών κ.ά.



ΚΝ 691. ΣΕΔΕΣ, 8/1990.



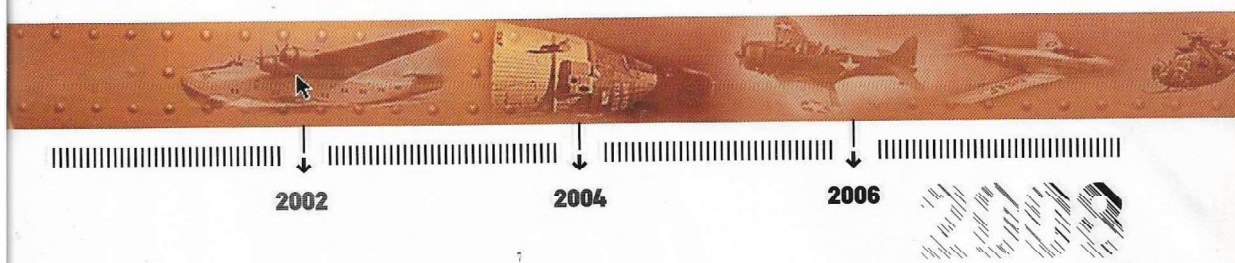
ΚΝ 542, ΣΕΔΕΣ, 4/1995. ΣΜΥΠ, διαμόρφωση 12 θέσεων, το αεροσκάφος του πρώην βασιλιά.



ΚΝ 475, ΣΕΔΕΣ, 11/1993. ΣΜΥΠ, διαμόρφωση 18 θέσεων.



ΚΝ 616, ΣΕΔΕΣ, 8/1990. Εκπαιδευτικό ραδιοναυτίλιν. Το 1973 μετατράπηκε σε γενικής χρήσης.



ΚΝ 575, 110 ΠΜ, 3/1995. ΣΜΥΠ, διαμόρφωση 12 θέσεων, το αεροσκάφος του εκάστοτε Α/ΑΤΑ.



ΠΡΩΗΝ RAF (1947-1949)

s/n RAF EBA - ΠΑ	c/n Douglas	s/n USAAF	Εκχώρηση στην ΕΒΑ, από UK ή MA	Ένταξη στην ΕΒΑ	Ημερομηνία απόσυρσης, παρατηρήσεις
KJ 841	25705	43-48444	30/4/47 MA	:	:
KJ 844	25783	43-48522	18/8/47 UK	:	:
KJ 950	26242	43-48981	19/8/49 UK	:	Στην ΥΠΑ από 15/12/58 ως SX-ECD, από 1/2005 στο Πολιτιστικό Κέντρο «Δημοφείας 13» Γλυφάδας. Από το 1992 εκτίθεται στο Μουσείο ΠΑ Συνετρίβη στο όρος Δίφνη 12/2/1956
KJ 960	26252	43-48991	9/9/49 UK	10/9/49	
KJ 989	26428	43-49167	12/10/49 UK	:	
KJ 991	26430	43-49169	1/7/47 UK	:	
KK 105	26555	43-49294	27/3/47 MA	:	
KK 156	26740	43-49479	14/9/49 UK	14/9/49	Αναμονή IRAN στην ΕΑΒ από 27/10/2005
KK 169	26860	43-49599	27/3/47 MA	3/3/47	1971, βρίσκεται στο Μουσείο ΠΑ
KK 171	26862	43-49601	27/3/47 MA	11/3/47	Καταστράφηκε 27/12/91 στο Τατάι
KK 181	26872	43-49611	27/3/47 MA	4/3/47	Ατύχημα εδάφους 8/1987, ΣΕΔΕΣ Scrap τέλη 1995
KK 219	27001	43-49740	20/4/47 MA	:	
KN 272	27206	43-49945	30/4/47 MA	:	
KN 339	32653	44-76321	26/6/47 MA	:	Εκχωρήθηκε από τη USAAF και όχι τη RAF
KN 384	32758	44-76426	23/8/47 UK	22/8/47	22/2/77
KN 398	32821	44-76489	27/3/47 MA	16/7/47	22/2/77
KN 475	32952	44-76620	5/8/49 UK	8/8/49	Σε αποθήκευση τουλάχιστον από το 1990, βρίσκεται στο ΣΕΔΕΣ 22/2/77
KN 527	33075	44-76743	6/8/49 UK	8/8/49	Σε αποθήκευση τουλάχιστον από το 1990, εκτίθεται στη συλλογή ΣΕΔΕΣ
KN 542	33146	44-76814	28/10/49 UK	29/10/49	4/10/2002, βρίσκεται στο ΣΕΔΕΣ
KN 575	33199	44-76867	28/6/47 UK	1/7/47	Σε αποθήκευση τουλάχιστον από το 1990 στο ΣΕΔΕΣ, Scrap 2/98
KN 616	33263	44-76931	18/8/47 UK	22/8/47	22/2/77
KN 672	33378	44-77046	25/7/49 UK	26/7/49	Σε αποθήκευση από το 1980 στο ΣΕΔΕΣ, Scrap 9/91
KN 691	33404	44-77072	1/9/49 UK	2/9/49	
KP 234	33519	44-77187	20/7/49 UK	:	
KP 253	33555	44-77223	20/7/49 UK	:	
KP 255	33557	44-77225	19/6/49 UK	20/6/49	25/4/2003, βρίσκεται στην 113 ΠΜ. Μίκρα

ΙΣΤΟΡΙΑ

1950

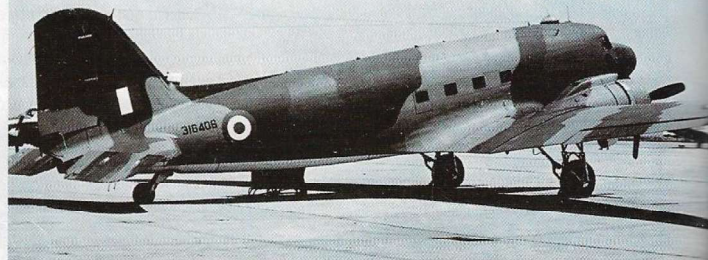
1980

2000

Θέλοντας να τιμήσουμε την 60ή επέτειο από την ένταξη σε υπηρεσία των ελληνικών C-47, προσπαθήσαμε να συλλέξουμε φωτογραφίες όσο περισσότερων ξεχωριστών αεροσκαφών ήταν δυνατόν. Με τη συνδρομή αρκετών φίλων, καταφέραμε να συγκεντρώσουμε φωτογραφικά ντοκουμέντα 52 διαφορετικών C-47.

Επίσης, γίνεται παράθεση όσο το δυνατόν περισσότερων πληροφοριών για καθένα από τα 80 C-47 που ταυτοποιήσαμε ως ελληνικά. Για τον καθορισμό με όσο μεγαλύτερη ακρίβεια γίνεται του αριθμού των ελληνικών C-47, θεωρήσαμε ως πιο ενδεικτικό τρόπο την αναδρομή στις καρτέλες των C-47 της USAF, που φυλάσσονται στο Air Force Historical Research Agency, Maxwell AFB, Alabama, και στις αντίστοιχες της RAF, στο Μουσείο της στο Hendon. Η μεθοδολογία μας ήταν αρκετά απλή και συνίστατο στην απόκτηση αντιγράφου της καρτέλας οποιουδήποτε C-47 αναφέρθηκε σε κάποια πηγή ως ελληνικό. Αν δεν αναγραφόταν ξεκάθαρα στην καρτέλα η Ελλάδα ως τελικός αποδέκτης, το αεροσκάφος διαγραφόταν αυτόματα από τη λίστα μας. Ο μόνος τρόπος για να ανθεωρήσουμε τη διαγραφή ήταν η ύπαρξη φωτογραφίας του C-47 με τα ελληνικά χρώματα ή επανειλημμένες εγγραφές του σε βιβλία πτήσεων ιπταμένων της ΕΒΑ-ΠΑ. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί το C-47B KP 234, η καρτέλα του οποίου, διιστιχώς, δε διασώζεται, αλλά λάβαμε από το Μουσείο της RAF μια φωτοτυπία λίστας βρετανικών αεροπλάνων στην οποία αναγράφεται ότι δόθηκε στην Ελλάδα.

43-16406 . ΣΜΥΠ, διαμόρφωση 18 θέσεων.
(Μέσω Henk Sharringa, www.aviationwebshop.org)



49-2612, Κορέα. Διακριτικό γράμμα Α.

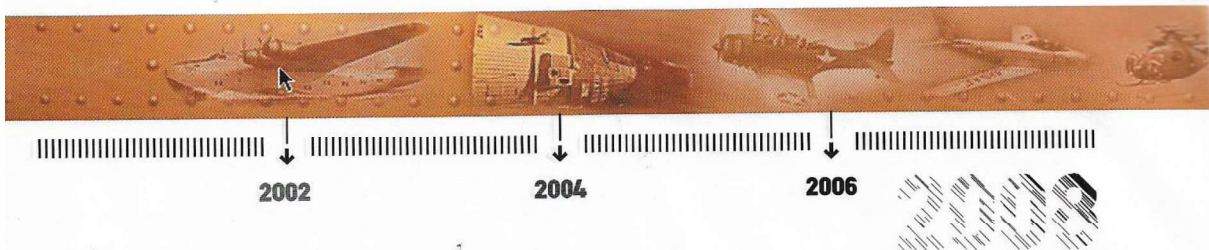


49-2616, Seoul K-16, Κορέα, 12/1952.
Διακριτικά στην Κορέα: ΔΗΜΗΤΡΑ, 2, C. (John Mouzak)



49-2613, Αερολέσχη Θεσσαλονίκης, 6/1992. Το συνοδό αεροπλάνο του 13ου Σμήνους με αμερικανικό πλήρωμα κατά την πτήση προς την Ιαπωνία το Νοέμβριο του 1950 μέχρι το Allahabad της Ινδίας, όπου έπαθε σοβαρές ζημιές κατά την προσγείωση.





43-49111, Luqa, Malta, 3/1/1969. (Adrian M. Balch)



ΠΡΩΗΝ USAF (1947-1948)

s/n USAF EBA-ΠΑ	c/n Douglas	Ημερομηνία μεταβίβασης στο FLC για εκχώρηση στην EBA	Αναχώρηση από Oberpfaffenhofen, Γερμανία	Ένταξη στην EBA	Ημερομηνία απόσυρσης, παρατηρήσεις
43-16264	20730	3/6/48	10/6/48	:	:
43-16272	20738	26/11/47	21/6/48	:	:
43-16348	20814	3/6/48	10/6/48	2/9/49	Σε βραχεία αποθήκευση από το 1980 στο ΣΕΔΕΣ, scrap 2/98
43-16406	20872	26/11/47	21/6/48	4/3/48	22/2/77
43-48379	25640	26/11/47	21/6/48	4/3/48	22/2/77
43-48604	25865	2/6/48	10/6/48	26/7/47	22/2/77
43-48782	26043	2/6/48	10/6/48	:	Συνετρίβη 1/9/70. Μιταικέλι
43-48804	26065	2/6/48	:	:	:
43-48865	26126	2/6/48	10/6/48	:	:
43-48900	26161	2/6/48	10/6/48	:	:
43-49086	26347	2/6/48	10/6/48	1/3/48	1960
43-49111	26372	2/6/48	10/6/48	8/8/47	Μέσα δεκαετίας '80, βρίσκεται στο Μουσείο ΠΑ
43-49188	26449	24/8/48	:	:	:
43-49246	26507	26/11/47	21/6/48	1/3/48	22/2/77
43-49249	26510	26/11/47	21/6/48	:	:
43-49424	26685	2/6/48	10/6/48	:	:
43-49532	26793	2/6/48	10/6/48	26/7/47	25/5/78, εκτίθεται στην 124 ΠΒΕ



43-16348, ΣΕΔΕΣ, 8/1990.

ΙΣΤΟΡΙΑ

1950

1980

2000

Ανάλογα με την πηγή από την οποία προήλθε το κάθε αεροπλάνο (RAF, USAF ή Ολυμπιακή Αεροπορία) ανέπτυξε η ανάγκη να δοθούν διαφορετικού είδους πληροφορίες για το καθένα από αυτά. Έχοντας κατά νου την παραπάνω παρατήρηση, αποφασίσαμε να συντάξουμε διαφορετικές καταστάσεις για τα C-47 που προήλθαν από καθεμιά από τις παραπάνω πηγές. Στην περίπτωση, μάλιστα, της USAF, δίνονται δύο καταστάσεις, γεγονός που υπαγορεύτηκε από την ιδιαιτερότητα της προμήθειας των 30 C-47 με serial numbers στη σειρά 49-2.612 έως και 49-2.641! Στην κατάσταση της RAF περιλαμβάνονται όλα τα αεροπλάνα που πέταξαν με τη RAF και μετά την παραλαβή τους από την ΕΒΑ εξακολούθησαν να φέρουν αναγραμμένο το βρετανικό s/n. Αυτή η διευκρίνιση γίνεται, διότι, με τη λήξη του Β' Π.Π., κάποια από αυτά επιστράφηκαν τυπικά στις ΗΠΑ, οι οποίες αργότερα τα έδωσαν στην Ελλάδα ως αμερικανική βοήθεια. Στη στήλη όπου αναγράφεται η ημερομηνία εκχώρησης στην ΕΒΑ υπάρχει η ένδειξη «UK» ή «MA». Η ένδειξη «UK» δηλώνει ότι το αεροπλάνο παραλήφθηκε στη Μεγάλη Βρετανία, ενώ η ένδειξη «MA» στη Μέση Ανατολή. Σε όλες τις καταστάσεις οι ημερομηνίες που αναγράφονται στη στήλη «Ένταξη στην ΕΒΑ» προέρχονται αποκλειστικά από έγγραφο της ΠΑ και από καμία άλλη πηγή. Σε γενικές γραμμές, τα ελληνικά αρχεία συμφωνούν με τα βρετανικά και τα αντίστοιχα αμερικανικά, αν και στον υπογράφοντα έχει μείνει έντονη η αίσθηση ότι αρκετές καταχωρήσεις αποτελούν σε μεγάλο βαθμό λογιστικές-γραφειοκρατικές, αν θέλετε- πράξεις που δεν καταγράφουν την ημέρα που έλαβε χώρα το αναφερόμενο γεγονός, αλλά την ημέρα καταχώρησης του γεγονότος στα επίσημα αρχεία.



49-2617, Wonju K-38, Κορέα, 4/1/1951. Αν και έπαθε σχετικά ελαφρές ζημιές κατά την ολίσθηση στο παγωμένο προκεχωρημένο πεδίο προσγείωσης, μετακινήθηκε βίαια από τους Αμερικανούς για να ελευθερωθεί ο διάδρομος. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να αποκοπεί όλη η ουρά του 617 και να αχρηστευθεί εντελώς. Ύστερα από δύο ημέρες και αφού απογυμνώθηκε από κάθε χρήσιμο υλικό, κάηκε, για να μην πέσει στα χέρια των προελαυνόντων Κινέζων. (Αρχείο Ια-άννη Τζαμτζή, μέσω Υπτιχου ΕΑ Π-Β Παπαδόκη)



49-2620, Raengyong-do K-53, Κορέα, 12/1952. Διακριτικά στην Κορέα: ΖΕΥΣ, 4, Ρ. Αεροψεκαστικό την περίοδο 1968-1973. (John Mouzak)



49-2627, ΣΕΔΕΣ, 5/1994. Εκπαιδευτικό ραδιοναυτίλων.



49-2621, ΚΕΑ Ελληνικού, 6/1988. (Robert Cottrell) Τη νύχτα της 9ης προς 10η/9/1970, ο Υπάτος Μιχάλης Μανιαδάκης απογειώθηκε από τη Σούδα και, έπειτα από πτήση 7,5 ωρών πάνω από Ελλάδα, Τουρκία και Σοβιετική Ένωση, προσγειώθηκε στη Σεβαστούπολη με το συγκεκριμένο C-47.



49-2622, Seoul K-16, Κορέα, 1953. Διακριτικά στην Κορέα: ΠΟΣΕΙΔΩΝ, 9, Ε. (Jack Hayslett)

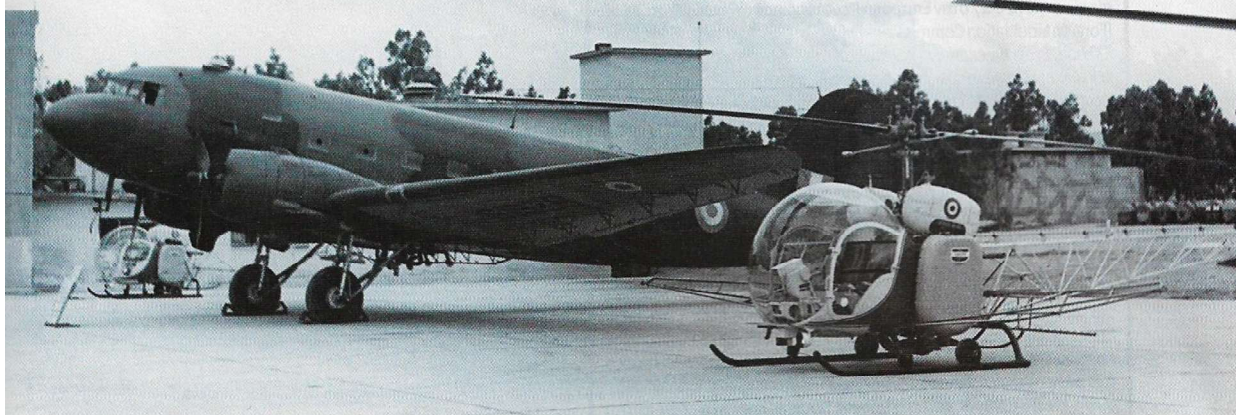


2002

2004

2006

49-2618, 359 ΜΑΕΔΥ, 112 ΠΜ 5/6/1968. Παρατηρήστε το σύστημα ψεκασμού στο χέιλος εκφυγής της πτέρυγας. (Αρχείο Γεωργίου Μέρμηγκα)



ΠΡΩΗΝ USAF (1949-1950)

s/n USAF	c/n Douglas	Εκχώρηση	Αναχώρηση από Van Nuys, California	Έναρξη στην ΕΒΑ	Ημερομηνία απόσυρσης, παρατηρήσεις
EBA-IIA		στην ΕΒΑ			
49-2612	:	18/8/49	6/9/49	:	Συνετρίβη 25/5/51, Taejon, Κορέα
49-2613	:	18/8/49	6/9/49	19/9/49	Σε βραχεία αποθήκευση από το 1980, εκτίθεται στην Αερολέσχη Θεσσαλονίκης
49-2614	:	18/8/49	28/10/49	5/11/49	5/6/71
49-2615	12843	18/8/49	24/9/49	5/11/49	Σε βραχεία αποθήκευση από το 1980, ΣΕΔΕΣ, scrap 2/98
49-2616	:	18/8/49	28/9/49	:	Καταστράφηκε στις 22/12/52, Suwon, Κορέα
49-2617	:	16/9/49	28/9/49	:	Καταστράφηκε στις 4/1/51, Wonju, Κορέα
49-2618	:	16/9/49	3/10/49	14/3/50	??/2/77
49-2619	4749	19/9/49	17/11/49	3/12/49	Σε βραχεία αποθήκευση από το 1980, ΣΕΔΕΣ, scrap 2/98
49-2620	4481	23/9/49	7/10/49	18/10/11/49	Σε βραχεία αποθήκευση από το 1980, ΣΕΔΕΣ, scrap 2/98
49-2621	:	23/9/49	5/12/49	13/12/49	1983, ΚΕΑ Ελληνικού, scrap 2003
49-2622	20474	30/9/49	7/10/49	17/10/49	Σε υπηρεσία
49-2623	:	30/9/49	28/11/49	13/12/49	Σε βραχεία αποθήκευση από το 1980, ΣΕΔΕΣ, scrap 2/98
49-2624	9658	30/9/49	14/10/49	:	:
49-2625	:	30/9/49	20/10/49	6/11/49	1983, ΚΕΑ Ελληνικού, scrap 2003
49-2626	:	30/9/49	24/10/49	8/11/49	Μέσα δεκαετίας '80, εκτίθεται στη συλλογή 112 ΠΜ
49-2627	4658	30/9/49	13/12/49	10/1/50	25/5/78, βρίσκεται στο ΣΕΔΕΣ
49-2628	:	30/9/49	24/10/49	18/11/49	18/9/73
49-2629	:	4/10/49	16/12/49	19/1/50	Αρχές δεκαετίας '90 στο ΣΕΔΕΣ, scrap 2/98
49-2630	:	4/10/49	24/10/49	14/11/49	1991, ΚΕΑ Ελληνικού, scrap 2003
49-2631	:	4/10/49	15/11/49	30/11/49	22/2/77
49-2632	:	4/10/49	28/12/49	:	Συνετρίβη 27/12/52, Chinhua, Κορέα
49-2633	10246	4/10/49	30/11/49	11/12/49	22/2/77
49-2634	13836	4/10/49	9/11/49	18/11/49	1993, βρίσκεται στο ΣΕΔΕΣ
49-2635	:	4/10/49	13/12/49	19/1/50	1994, βρίσκεται στο ΣΕΔΕΣ
49-2636	:	4/10/49	9/11/49	27/11/49	??/2/77
49-2637	19983	4/10/49	13/1/50	6/2/50	1983, ΚΕΑ Ελληνικού, scrap 2003
49-2638	9720	4/10/49	8/11/49	20/11/49	Σε βραχεία αποθήκευση από το 1980, βρίσκεται στο ΣΕΔΕΣ
49-2639	:	4/10/49	5/12/49	:	:
49-2640	:	4/10/49	15/11/49	:	1964, 123 ΠΤΕ
49-2641	:	4/10/49	28/11/49	14/12/49	22/2/77, τουλάχιστον από το 1983 σε καφετέρια στο χωριό Καπαχός Πιερίας

ΙΣΤΟΡΙΑ

1950

1990

2000

Στην παρτίδα των αεροπλάνων που παραλάβαμε από τους Αμερικανούς τα έτη 1947-1948 από το Oberpfaffenhofen στη Γερμανία, και συγκεκριμένα στη στήλη «Ημερομηνία μεταβίβασης στο FLC για εικώρηση στην FBA», αναγράφεται η ημερομηνία που η USAF μεταβίβασε τα συγκεκριμένα C-47 στην Επιτροπή Ρευστοποίησης Υλικού Εξωτερικού (Foreign Liquidation Commission - FLC), ώστε αυτή να τα διαθέσει στην Ελλάδα. Στη συγκεκριμένη κατάσταση τα ελληνικά και αμερικανικά αρχεία δίνουν ανακόλουθες ημερομηνίες. Από τη στιγμή, όμως, που αυτές περιλαμβάνονται σε επίσημα έγγραφα, τις παραθέτουμε, ώστε να είναι στη διάθεση όποιου πιθανόν θα ήθελε να ερευνήσει περαιτέρω το θέμα. Στην άλλη κατάσταση της USAF περιλαμβάνονται τα προαναφερθέντα 30 C-47 που, αφού πωλήθηκαν σε ιδιώτες, με τη λήξη του Β' Π.Π., επανακτήθηκαν από τη USAF το 1949, μέσω της εταιρείας The Babb Co Inc., εγγράφηκαν στη δύναμη της Air Material Command και δόθηκαν για συντήρηση στην εταιρεία Aircraft Maintenance Corp στο Van Nuys της California. Απέκτησαν νέα s/n και δόθηκαν μέσω του προγράμματος MDAP στην Ελλάδα. Πρέπει να τονιστεί ότι στις καρτέλες της USAF χαρακτηρίζονται ως C-47A και όχι ως C-47-DL, γεγονός που απορρίπτει την άποψη που κυριαρχεί στο σύνολο των αναφορών σχετικά με αυτήν την παρτίδα C-47. Δυστυχώς, δε γνωρίζουμε την προηγούμενη ταυτότητα των περισσότερων, διότι το μόνο στοιχείο που μπορεί να μας οδηγήσει σ' αυτήν είναι ο αριθμός κατασκευής της Douglas που αναγράφεται στο νέο data plate που τοποθετήθηκε στα αεροπλάνα. Από τα αναγραφόμενα c/h στην κατάσταση έχουμε ταυτοποιήσει μόνο αυτά των C-47A 49-2615, 49-2619, 49-2622, 49-2627, 49-2634 και 49-2638.

Αν κάποιος φίλος αναγνώστης διαθέτει φωτογραφίες ελληνικών C-47 που δεν περιλαμβάνονται στο φωτογραφικό μας αφιέρωμα ή πληροφορίες που θεωρεί ότι αξίζει να δημοσιευτούν, θα τον παρακαλούσαμε θερμά να επικοινωνήσει μαζί μας, ώστε μέχρι το τέλος του επετειακού έτους 2007 να δημοσιεύσουμε ένα νέο αφιέρωμα που θα συμπληρώσει τα κενά και θα διορθώσει τυχόν λάθη του παρόντος!

49-2637, Κορέα. Διακριτικά στην Κορέα: HPA, 7, H. (Αρχείο Υπτηχου Π-Β Παπαδάκη)



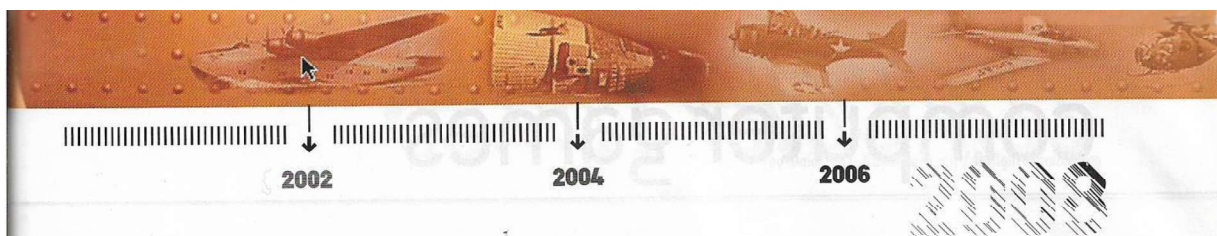
49-2641, Καταχάς, Πιερίας, 8/2003.



49-2626, 112 PM, 4/1995.



49-2632, Κορέα. Διακριτικά: 6, G. (Αρχείο Υπτηχου Π-Β Παπαδάκη)



ΠΡΩΗΝ ΟΑ (1963)

s/n EBA-ΠΑ	c/n Douglas	s/n USAF	s/n RAF	Νηολόγιο ΟΑ	Ένταξη στην ΕΒΑ	Ημερομηνία απόσυρσης, παρατηρήσεις
42-23325	9187	42-23325	FU 825	SX-BAN	5-1-63	22/2/77
12304	12304	42-92497	FZ 698	SX-BBC	5-1-63	22/2/77
12351	12351	42-92539	KG 344	SX-BAE	5-1-63	Μέσα δεκαετίας '80, ΣΕΔΕΣ, scrap 2/98
12373	12373	42-92559	KG 364	SX-BBA	5-1-63	22/2/77
12677	12677	42-92833	-	SX-BAA	5-1-63	22/2/77
13012	13012	42-93134	KG 529	SX-BBD	5-1-63	22/2/77
19274	19274	42-100811	-	SX-BAC	5-1-63	22/2/77

49-2630, ΣΕΔΕΣ, 3/1991.
Διακριτικά στην Κορέα: ΑΡΗΣ, 5, F.

12351, ΣΕΔΕΣ, 8/1997.
ΣΜΥΠ, διαμόρφωση 24 θέσεων.

