



ΠΑ: 1990-2010, εκτός ενεργείας αεροσκάφη που καταστράφηκαν

Η αεροπορία που δεν υπάρχει πια!

Είκοσι χρόνια πριν, το Σεπτέμβριο του 1994, η Π&Δ ξεκίνησε μια προσπάθεια καταγραφής των αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας που είχαν τεθεί εκτός ενεργείας, αλλά το καθένα έκρυβε τη δική του ιστορία. Από τότε ακολούθησαν και πολλά άλλα άρθρα, σε μια προσπάθεια κόντρα στη λήθη και το πέρασμα του χρόνου. Δύο δεκαετίες αργότερα, κάποιες από εκείνες τις καταγραφές μας -και μαζί τους ένα κομμάτι της ΠΑ- δεν υπάρχουν πια.

Του Θέμη Βρανά

Κατά την περίοδο 1990-2010 περίπου ογδόντα εκτός ενεργείας αεροσκάφη της Πολεμικής Αεροπορίας καταστράφηκαν σε ασκήσεις πυρασφάλειας, συνθησιμένη κατάληξη σε τέτοιες περιπτώσεις, αλλά, στη συντριπτική τους πλειοψηφία, λόγω πώλησης ως άχρηστο υλικό.

Ο κύριος όγκος τους εκποιήθηκε μαζί, απομειώνοντας σημαντικά κυρίως τους αριθμούς των σωζόμενων F-84F και C-47A/B: είκοσι οκτώ F-84F στην 131 ΣΜ το 1996, εννέα F-84F στο ΚΕΑ το 1998, οκτώ C-47A/B στο ΣΕΔΕΣ το 1998.

Ανάμεσα στα εκποινθέντα αεροσκάφη υπήρχαν κάποια με ιδιαίτερη ιστορική αξία, όπως τρία

C-47A/B του 13^{ου} Σμήνους ΕΒΑ στην Κορέα (49-2620 «ΖΕΥΣ», 49-2630 «ΑΡΗΣ» και 49-2637 «ΗΡΑ»), ένα N2501D Noratlas που συμμετείχε στην «αποστολή ΝΙΚΗ» στην Κύπρο τον Ιούλιο του 1974 (52-189 «ΝΙΚΗ-11») ή το μόνο εναπομείναν DC-3 της Ολυμπιακής Αεροπορίας (12351 «SX-BAE»). Έτσι, ένα πραγματικό κομμάτι ελληνικής αεροπορικής ιστορίας χάθηκε για πάντα. Εξίσου δυσπρόσιτο γεγονός είναι και η άθλια κατάσταση στην οποία βρίσκεται σήμερα το N2501D Noratlas 53-234 («ΝΙΚΗ-5») στην 112 ΠΜ, αλλά και η μεταφορά εκεί του έτερου Noratlas της αποστολής ΝΙΚΗ 53-222 («ΝΙΚΗ-10») από τη Νέα Φιλαδέλ-

φεια στην Ελθευσία, αντί του Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας στο Τατόι, όπου ίσως θα είχε ελπιδείς αναπαλαιώσης και επιστροφής του σε εκθεσιακή κατάσταση. Αυτό, μάλιστα, γίνεται πάνω από δύο δεκαετίες μετά την ίδρυση του Μουσείου της ΠΑ, που φαίνεται έτσι να μην έχει λόγο και ρόλο στη διάσωση της αεροπορικής μας ιστορίας. Αρκεί από τα καταστραμμένα πλέον αεροσκάφη έτυχε να τα φωτογραφίσουμε στις επικές μας σε Μονάδες της ΠΑ την προσηφεία χρονική περίοδο ή ακόμη και παλαιότερα. Έτσι, το παρόν άρθρο συνιστά μια προσπάθεια καταγραφής και φωτογραφικής

τους παρουσιάσας, προσπαθώντας με αυτό τον τρόπο να εμβαθύνουμε ακόμη περισσότερο στην έρευνα για τα εκτός ενεργείας αεροσκάφη της ΠΛ, που ξεκίνησε με τη συγγραφή του βιβλίου «Πολεμώντας τη Λήθη, τα εκτός ενεργείας αεροσκάφη της ΠΛ 2010-2011». Ο κατάλογος δεν είναι σε καμιά περίπτωση ολοκληρωμένος και έτσι οποιαδήποτε βοήθεια από τους αναγνώστες θα είναι πολύ περισσότερο από ευπρόσδεκτη. Επιπλέον, αποτελεί -ελπίζουμε- μια ανανέωση της προσπάθειας νέας καταγραφής των εκτός ενεργείας αεροσκαφών, που ελπίζουμε να παρουσιάσουμε σε μελλοντικό μας τεύχος.

Στους πίνακες που ακολουθούν, τα στοιχεία στα οποία επικεντρώνεται η προσοχή μας είναι ο **αριθμός επί της στράκτου**, ο **αριθμός σειράς** (serial number) και ο **αριθμός κατασκευής** (construction number), που αποτελούν ακριβή ταυτότητα κάθε αεροπορικής κατασκευής.

Στις παρατηρήσεις αναφέρεται η **ημερομηνία Ε1** (δηλαδή η ημερομηνία κατά την οποία το αεροσκάφος χαρακτηρίστηκε επίσημα και τελεσίδικα από την ΠΛ ως εκτός ενεργείας), η **ημερομηνία καταστροφής** -όπου, βέβαια, αυτή είναι γνωστή- με έντονα γράμματα, αλλά και οι ημερομηνίες που προσδιορίζουν το χρόνο που το αεροσκάφος είχε αποδεδειγμένα παρατηρηθεί (από/ έως). Τα αρχικά ε.δ. δηλώνουν την ημερομηνία έγκρισης διάθεσης του συγκεκριμένου αεροσκάφους στη Μονάδα. Όταν η τελευταία ημερομηνία παρατήρησης αφορά σε υπολείμματά του, τότε συμπληρώνεται και η λέξη scrap. **Π60**



Douglas C-47A/B Dakota

Αριθμός επί στράκτου	Serial number	ε/η	Παρατηρήσεις
19274	42-100811 SX-BAC OA	19274	22/2/1977 Ε1, 4/1996 έως 7/2001 112ΠΜ scrap
ΚΝ691	44-77072	16656/33404	1980 βραχεία αποθήκευση ΣΕΔΕΣ, 9/1991 εκποίηση ως scrap
ΚΚ181	43-49611	15427/26872	ατύχημα 8/1987, ΣΕΔΕΣ, τέλη 1995 scrap
ΚΝ616	44-76931	16515/33263	1990 ΣΕΔΕΣ, 2/1998 scrap
12351	42-92539, Κ6344 RAF, SX-BAE OA	12351	μέσα δεκαετίας '80 Ε1 ΣΕΔΕΣ, 2/1998 scrap
16348	43-16348	20814	11/1998 ΣΕΔΕΣ, 2/1998 scrap
92615	49-2615	12843	βραχεία αποθήκευση, 1980 ΣΕΔΕΣ, 2/1998 scrap
92619	49-2619	4749	βραχεία αποθήκευση, 1980 ΣΕΔΕΣ, 2/1998 scrap
92620	49-2620	4481	βραχεία αποθήκευση, 1980 ΣΕΔΕΣ, 2/1998 scrap
92623	49-2623	-	βραχεία αποθήκευση, 1980 ΣΕΔΕΣ, 2/1998 scrap
92629	49-2629	-	αρχές δεκαετίας '90 Ε1 ΣΕΔΕΣ, 2/1998 scrap
92621	49-2621	-	13/5/1987 Ε1 ΚΕΑ, 15/10/2002 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 27/1/2003 εκποίηση ως scrap
92625	49-2625 41-1837	-	7/3/1984 Ε1 ΚΕΑ, 15/10/2002 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 27/1/2003 εκποίηση ως scrap
92630	49-2630	-	26/6/1993 Ε1 ΚΕΑ, 15/10/2002 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 27/1/2003 εκποίηση ως scrap
92637	49-2637 43-1551	19983	13/5/1987 Ε1 ΚΕΑ, 15/10/2002 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 27/1/2003 εκποίηση ως scrap

ΙΣΤΟΡΙΑ | Εκτός Ενεργείας Αεροσκάφη



C-47A, 49-2623, ΣΕΔΕΣ, 8-1997 (Θέμης Βρανάς).



C-47A, 49-2625, ΚΕΑ, 7-2001 (Θέμης Βρανάς).



C-47B, 12351, ΣΕΔΕΣ, 8-1997 (Θέμης Βρανάς).



C-47B, KK181, ΣΕΔΕΣ, 5-1994 (Θέμης Βρανάς).



C-47B, KN616, ΣΕΔΕΣ, 8-1997 (Θέμης Βρανάς).



C-47B, KN691, ΣΕΔΕΣ, 8-1990 (Θέμης Βρανάς).



F-84F, 52-6679, 110 ΠΜ, 3-1995 (Θέμης Βρανάς).



F-84F, 52-6681, ΚΕΑ, 6-1988 (Robert Cottrell).



C-47A 49-2629, ΣΕΔΕΣ, 8-1997 (Θέμης Βρανάς).



C-47A 49-2630, ΚΕΑ, 7-2001 (Θέμης Βρανάς).

Republic F-84F Thunderstreak

Αριθμός επί Αποθήκης	Serial number	ε/η	Παρατηρήσεις
26439	52-6439	-	19/8/1981 Ε1 ΚΕΑ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης από ΑΑΣ, 31/3/1998 εκποίηση ως scrap
26550	52-6550	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26565	52-6565	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26585	52-6585	-	1987 131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26611	52-6611	-	1986 134ΣΜ, Το F-84F 52-6611 εμφανίζεται στο αρχείο του 201 ΚΕΦΑ να έχει διατεθεί στη Μονάδα για ασκήσεις πυρασφάλειας, στις 2 Ιανουαρίου 2003. Τελευταία φορά που παρατηρήθηκε ήταν γίνει στην 131 ΣΜ το 1987, στην οποία αποδεικνύμενα δεν υπήρχε το Φεβρουάριο του 1997.
26621	52-6621	-	10/1984 ΚΕΑ, 6/6/1989 ε.δ. 117 ΠΜ για ασκήσεις πυρασφάλειας
26623	52-6623	-	1983 131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26679	52-6679	-	1982 έως 3/1995 110 ΠΜ καμένο
26681	52-6681	-	19/8/1981 Ε1 ΚΕΑ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης από ΑΑΣ, 31/3/1998 εκποίηση ως scrap
26689	52-6689	-	1986 131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26703	52-6703	-	19/8/1981 Ε1 ΚΕΑ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης από ΑΑΣ, 31/3/1998 εκποίηση ως scrap,
26727	52-6727	-	19/8/1981 Ε1 ΚΕΑ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης από ΑΑΣ, 31/3/1998 εκποίηση ως scrap
26744	52-6744	-	115ΠΜ, 12/10/1971 Ε1, καταστροφή σε άσκηση πυρασφάλειας
26761	52-6761	-	19/8/1981 Ε1 ΚΕΑ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης από ΑΑΣ, 31/3/1998 εκποίηση ως scrap
26773	52-6773	-	19/8/1981 Ε1 ΚΕΑ, 20/7/1996 ε.δ. Ελληνική Βιομηχανία Όπλων (ΕΒΟ), 1/1997 επιβεβαίωση ΓΕΑ της διάθεσης στη ΕΒΟ και απαγόρευση εκποίησής του ως scrap. Άγνωστη παρούσα κατάσταση/θέση, δεν βρίσκεται στο ΚΕΑ.
26797	52-6797	-	21/12/1982 Ε1 ΚΕΑ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης από ΑΑΣ, 31/3/1998 εκποίηση ως scrap,
26809	52-6809	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26828	52-6828	-	1986 131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26840	52-6840	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26857	52-6857	-	1986 131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26883	52-6883	-	1986 131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26891	52-6891	-	1987 131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26904	52-6904	-	1987 131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26926	52-6926	-	1986 έως 7/1987 Πύλη 131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26939	52-6939	-	1987 131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26941	52-6941	-	30/8/1983 131ΣΜ από 110 ΠΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26959	52-6959	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
26960	52-6960	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
27086	52-7086	-	19/8/1981 Ε1 ΚΕΑ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης από ΑΑΣ, 31/3/1998 εκποίηση ως scrap
27089	52-7089	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
27091	52-7091	-	19/8/1981 Ε1 ΚΕΑ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης από ΑΑΣ, 31/3/1998 εκποίηση ως scrap
27114	52-7114	-	4/1996 έως 1998 120ΠΕΑ καμένο, 11/2006 Άγιος Φιλώπος (Βαθύρα)
28827	52-8827	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
28951	52-8951	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
36545	53-6545	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
36611	53-6611	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
36663	53-6663	-	1987 131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
36798	53-6798	-	131ΣΜ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 8/1996 εκποίηση ως scrap, 8/1996 έως 6/2000 Βόνιτσα
37190	53-7190	-	Αρχές δεκαετίας '90 120ΠΕΑ, πιθανή χρήση σε ασκήσεις πυρασφάλειας, 11/2000 έως 11/2006 Άγιος Φιλώπος (Βαθύρα)
37209	53-7209	-	21/12/1982 Ε1 ΚΕΑ, 9/1/1995 απόφαση εκποίησης από ΑΑΣ, 31/3/1998 εκποίηση ως scrap

ΙΣΤΟΡΙΑ | Εκτός Ενεργείας Αεροσκάφη



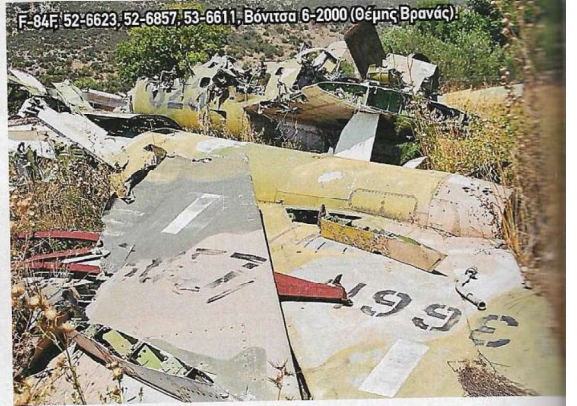
F-84F 52-6797, KEA-6-1988 (Robert Cottrell).



F-84F 53-7209, KEA-6-1988 (Robert Cottrell).



F-84F 52-7086, KEA-6-1988 (Robert Cottrell).



F-84F 52-6623, 52-6857, 53-6611, Βόνιτσα 6-2000 (Θέμης Βρανάς).



F-84F 52-6840, 131 ΣΜ, 1996 (Αντώνιος Μυλωνάκης).



F-84F 52-8951, 131 ΣΜ, 1996 (Αντώνιος Μυλωνάκης).



F-86D 51-6149, 131 ΣΜ, 2-1997 (Θέμης Βρανάς).



F-104G 7106, 116 ΠΜ, 6-2000 (Θέμης Βρανάς).



F-86D, 51-8330, 132 ΣΜ, 6-1996 (Θέμης Βρονός).

Lockheed F-104G Starfighter

Αριθμός επί Ατράκτου	Serial number	c/n	Παρατηρήσεις
7106;	DEU 22+29	7106	7/2000 116ΠΜ καμένο
6679	DEU 21+24	6679	σύγχρονα 7/1989 110 ΠΜ, 12/6/1991 Ε1 ΚΕΑ, 1998 καμένο 120ΠΕΑ, 11/2000 έως 11/2006 Άγιος Φλώρος (Βαθύρα)

Lockheed T-33A Shooting Star

Αριθμός επί Ατράκτου	Serial number	c/n	Παρατηρήσεις
-	-	-	3/1995 110ΠΜ
35736	53-5736	9075	5/10/1985 ε.δ.117ΠΜ για ΤΑΖΜΑ, 11/1995 117 ΠΜ
58515	58-0515	1484	26/11/1993 Ε1 ΚΕΑ, 2/4/2003 117ΠΜ, εκποίηση ως scrap καλοκαίρι 2010
58642	58-0642	1611	8/1990 έως 11/1992 ΣΕΔΕΣ
61592	56-1592	9942	13/3/1992 Ε1 ΚΕΑ, 7/1992 ε.δ. 1° Σύστημα Αεροπροσκόπων Δ. Πεύκης, 22/11/1992 Δ. Πεύκης, 11/1997 διαταγή επιστροφής στο ΚΕΑ λόγω φθορών, 7/2001 ΚΕΑ, 15/10/2002 απόφαση εκποίησης ΑΑΣ, 27/1/2003 εκποίηση ως scrap
29900	52-9900	7796	9-11/1992 Ε1 110ΠΜ, 3/1995 110 ΠΜ, 3/2004 scrap

North American Aviation F-86D Sabre Dog

Αριθμός επί Ατράκτου	Serial number	c/n	Παρατηρήσεις
16216	51-6216	173-360	7/2000 116ΠΜ scrap
18330	51-8330	173-463	6/1996 132 ΣΜ, 9/1996 120 ΠΕΑ για ασκήσεις πυρασφάλειας, 1998 scrap, 11/2000 έως 11/2006 Άγιος Φλώρος
16145	51-6145	173-289	2/1979 έως 8/1/1998 126ΣΜ
18385	51-8385	173-518	4/1983 126ΣΜ
16149	51-6149	173-293	2/1997 131ΣΜ καμένο

Canadair CL-13 Sabre Mk.2, F-86E(M)

Αριθμός επί Ατράκτου	Serial number	c/n	Παρατηρήσεις
-	-	-	4/1996 έως 8 0 /011997 113ΠΜ scrap
19433	19433	333	3/1991 117ΠΜ

Agusta Bell 206A

Αριθμός επί Ατράκτου	Serial number	c/n	Παρατηρήσεις
70-8260	70-8260	8260	12/1989 359 ΜΑΕΔΥ scrap
70-8261	70-8261	8261	12/1989 359 ΜΑΕΔΥ scrap





YS-11A, 2144, KEA, 7-2001 (Θέμης Βρανάς).

NORD N2501D Noratlas

Αριθμός επί Ατράκτου	Serial number	c/n	Παρατηρήσεις
52189	DEU 52+89	D107	9/1985 έως 4/1996 112ΠΜ
53228	DEU 53+28	D148	4/1996 112ΠΜ
53239	DEU 53+39	D162	5/1985 έως 4/1996 112ΠΜ

Northrop F-5B Freedom Fighter

Αριθμός επί Ατράκτου	Serial number	c/n	Παρατηρήσεις
6413377	64-13377	N8025	Ατύχημα 5/7/1999 113 ΠΜ, 8/2010 scrap

Cessna T-37C Tweety Bird

Αριθμός επί Ατράκτου	Serial number	c/n	Παρατηρήσεις
25973	62-5973	40766	23/2/2000 Ε1 ΚΕΑ, 7/2001 ΚΕΑ, 15/10/2002 απόφαση εκποίησης ΑΑΤ, 27/1/2003 εκποίηση ως scrap

Dornier Do28D-2 Skyservant

Αριθμός επί Ατράκτου	Serial number	c/n	Παρατηρήσεις
4117	DEU 58+42	DEU 58+42	25/1/1999 Ε1 ΚΕΑ, 6/9/1999 ε.δ. Σκοπή Πυροσβεστών ΥΠΑ/ΚΑΑ, 29/6/2000 ΥΠΑ, αποσυναρμολογημένο, η κατάληξή του παραμένει άγνωστη

NAMC YS-11A-520

Αριθμός επί Ατράκτου	Serial number	c/n	Παρατηρήσεις
2144	SX-BBK 0A	2144	Ατύχημα στη Μόνο 4/1989, 26/1/1993 Ε1 ΚΕΑ, 7/2001 ΚΕΑ, 18/6/2004 εκποίηση ως scrap

T-6 Texan/Harvard

Αριθμός επί Ατράκτου	Serial number	c/n	Παρατηρήσεις
93416	49-3416	-	12/1988 123 ΠΤΕ
92-426	-	-	12/1988 123 ΠΤΕ



30 ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΙΝ...

Τεύχος 30, Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1984

Η «Αγορά του Αιώνα» για τον εκσυγχρονισμό του στόλου της ΠΑ ήταν το πρώτο θέμα του περιοδικού, με τον Κ.Κ. να εστιάζει περισσότερο στις απονοσίες των κομματικών κύκλων και του ημερήσιου τύπου αλλά και στο φλέγον θέμα των αντισταθμιστικών ωφελημάτων (τότε OFFSET, αργότερα απλά ΑΩ). Όπως επισημαίναμε, η διαδικασία είχε μπει στην τελική ευθεία, με τα τέσσερα υποψήφια να έχουν μείνει δύο, τα F-16 και F-18, ενώ είχε απορριφθεί οριστικά το Tornado. Την ίδια στιγμή σημειώναμε πως το Mirage 2000 ήταν «η μόνη σύνορη επιλογή» από τα αρχικά υποψήφια και αυτό του χάριζε μία θέση στο εξωφυλλό αλλά και μία νέα, αναλυτικότερη παρουσίαση, ενώ ενδιαφέρον είχε η σχετική τετρασέλιδη καταχώριση υπό μορφή εφημερίδας («The Mirage World», αναστύπωση από την έκδοση του Farnborough) από τις εταιρίες που συμμετείχαν στην κατασκευή ή τον εξοπλισμό του αεροσκάφους (DBA, Snecma, Thomson, Matra κ.λπ.). Στο τεύχος γράφαμε ακόμα για τον πόλεμο Ιράν - Ιράκ, που συμπλήρωνε τότε τέσσερα χρόνια, παρουσιάζαμε τους πυραύλους αέρος - αέρος, αναλύσαμε τη μορφή και την οργάνωση του Συμφώνου της Βαρσοβίας, «ταξιδεύσαμε» στον Τιτάνη, τον «μασκόφορο» δορυφόρο του Κρόνου», κάναμε αναδρομή στην ιστορία του Bristol Blenheim, παρουσιάζαμε την εταιρία ELFOΝ και κατασκευάζαμε υπό κλήμακα τη «θυσία» του Peter Townsend», το Hawker Hurricane Mk.1.



20 ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΙΝ...

Τεύχος 116, Σεπτέμβριος 1994

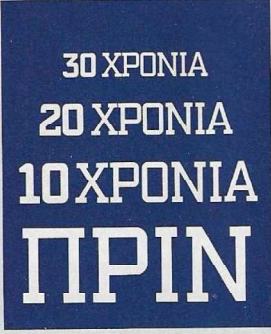
Η σύγκριση ανάμεσα στα κορυφαία μαχητικά F-16 και MiG-29 με βάση στοιχεία που είχαν μόλις δει το φως της δημοσιότητας ήταν το κύριο άρθρο και το θέμα του εξωφυλλού του τεύχους 116. Τα άλλα θέματα ήταν η αποστολή στην έκθεση του Farnborough, η παρουσίαση της βάσης NAWS China Lake του USN, η επίσκεψη στο Σέ-δες για τα εναπομεινάντα ελληνικά C-47 (το ντεμπούτο του γνωστού «ντακοτολόγου» Θ. Βρανό στην ΠΔΔ), ο σχολιασμός του νέου σχεδίου αναδιάρθρωσης της Πλημψιακής Αεροπορίας, μία ανάλυση για την ανάγκη καθορισμού εθνικού στρατηγικού δόγματος, το «τέλος ενός κομήτη», τα πειράματα με σχοινοειδείς ιστούς στο Διάστημα και ιστορικές αναδρομές στο F-8 Crusader και στην Operation Millennium της RAF με στόχο την Κυλιωνία. Στα Αερονέα κυριαρχούσε η επίδοση που μεταφέραμε με επιφύλαξη για την «κατάρριψη» F-4E της ΠΑ από φίλια πυρά κατά τη διάρκεια άσκησης, ενώ γράφαμε ακόμα για την πτήση του σμυού Βρακά με Ag-Cat πάνω από τη Βόρεια Ήπειρο και τη ρίψη προκρηρύξεων, τα πρώτα συμπεράσματα από την πτώση του πρωτοτύπου A330 και την επιλογή του BMP-3 από την Εθνική Φρουρά έναντι του Λεωνίδας-2. Το φόρουμ είχε Βορειοηπειρωτικό, Ολυμπιακό, Κυπριακό και απεργία ΕΕΚ (ξανά), με τον Σεπτέμβριο εκείνου του έτους να μοιάζει πιο «θερμός» από το καλοκαίρι.



10 ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΙΝ...

Τεύχος 228, Σεπτέμβριος 2004

Στον απόηχο των ΟΑ Αθήνα 2004 κυκλοφόρησε το τεύχος 228 με ένα σχετικό άρθρο για τη συνεισφορά των ενόπλων δυνάμεων. Τα άλλα κύρια θέματα: Farnborough και RIAT, πτήση με Hawk του FRADU (από αυτό το θέμα και η φωτογραφία του εξωφυλλού), νέα γενιά εκπαιδευτικών και M346, τα τελευταία F-104, Κέντρο Αεροπορικής Ιατρικής, διαστημόπλοιο κήληρ, πρόγραμμα Have Blue και γέννηση του F-117, 50 χρόνια C-130 και επιστροφή από την «Αποστολή Νίκη». Η «Ισσοροπία Δυνάμεων» φιλοξενούσε άρθρα για τη Eurosatory, τις επαναστασιαστικές δυνάμεις και έρευνες στα εξοπλιστικά (TOR M1 κ.ά.), τις χαμένες ευκαιρίες της πολεμικής βιομηχανίας, τις επιχειρήσεις ΠΒΧ άμυνας και την αναθεώρηση της Δομής Κύριων Μονάδων του ΠΝ. Στο Φόρουμ γράφαμε για την «Παγίδα της Ασφάλειας» με αφορμή τους ΟΑ2004 και την 11η Σεπτεμβρίου, την προσαρμογή της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Διαστήματος (ESA) και την «Πραγματοποίηση» στον ΕΣ, ενώ στα περιορισμένα Αερονέα διαβάζουμε για την επίσημη ένταξη των έξι Dauphin στο ΛΣ, την απονομή διάκρισης στην ΕΑΒ για τον TF33, την απόκτηση συστημάτων καταστολής Αεράμυνας Harpy 2/HAROP από την Τουρκία, που συνιστούσε «σοβαρό κίνδυνο για την ελληνική αεράμυνα», την παράδοση της Κ/Φ «Αήττητος» στο ΠΝ, αλλά και τις επιτυχείς δοκιμές του βλήματος Arrow και του ανιχνευτικού συστήματος LOSAT.



Το περιοδικό «ΠΤΗΣΗ & ΔΙΑΣΤΗΜΑ» εκδίδεται από τις «Εκδόσεις Πτήση Μ.Ι.Κ.Ε.», Λεωφόρος Λαυρίου 158 & Κορυτσάς 1, Γλυκά Νερά, ΤΚ 15354, τηλ.: 210.35.11.750, e-mail: ptispress@gmail.com, Αρ. ISSN 1105-1310. Η «ΠΤΗΣΗ & ΔΙΑΣΤΗΜΑ» κυκλοφορεί σε όλη την Ελλάδα στη 1η κάθε μήνα. Υπεύθυνος Σύμφωνο με το Νόμο: Φαίδων Γ. Καραϊωσήφιδης, Λεωφόρος Λαυρίου 158 & Κορυτσάς 1, Γλυκά Νερά, ΤΚ 15354. • Διάθεση - Διανομή ΑΡΓΟΣ Α.Ε. Κεντρικό: 20α κλμ Α. Μαρκοπούλου, 1.Θ. 65, 19002 Παιανία. Εδρα: Μικαλακοπούλου 80, 11528 Αθήνα. Τηλ.: 210.669.0560 - Fax: 210.669.0699. • Εκτύπωση: ΧΑΪΔΕΜΕΝΟΣ ΑΕΒΕ, τηλ.: 210.9940.944. • Βιβλιοδεσία: Ν. ΛΙΑ-ΠΗΣ, τηλ.: 210.6647.127. • Χειρόγραφα, διαφωτισμένες και φωτογραφίες που στέλνονται για δημοσίευση δεν επιστρέφονται, ανεξάρτητα εάν δημοσιευθούν ή όχι. • Το περιοδικό διατίθεται το δικαίωμα να περικόπεται επιστολές που δημοσιεύονται, χωρίς, όμως, να αλλάζονται ή να μεταβάλλεται το νόημά τους. • Οι απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. • Απαγορεύεται η αναδημοσίευση άρθρων, τμημάτων άρθρων, σχεδίων και φωτογραφιών χωρίς την έγγραφη άδεια του περιοδικού. • «PTISI & DIASTIMA» (FLIGHT & SPACE) magazine is published on the 1st of each month except August by «PTISI PRESS: S.M.P.C.», Λεωφόρος Λαυρίου 158 & Κορυτσάς 1, Glyka Nera 15354, Greece, tel.: +30 210.35.11.750, e-mail: ptispress@gmail.com, ISSN No 1105-1310. All Editorial correspondence should be addressed to Mr Faithon Karaiossifidis, Publisher - Editor.

340 ΜΟΙΡΑ-60 ΧΡΟΝΙΑ-ΤΟ ΛΕΥΚΟΜΑ