

Lockheed F-104G «61-2601» (8/2014). Το πρώτο μονοθέσιο Starfighter μοντέλο «G» που κατασκευάστηκε από τη Lockheed (c/n 4001) σπάζει πατατημένο στην 110 ΠΜ. Αν και το γεγονός ότι έχει εδώ και καιρό ζητηθεί από το Μουσείο ΠΑ, ώστε να γίνει ένα από τα σημαντικότερα και σπανιότερα εκθέματά του, δεν έχει οδηγήσει ακόμα στη διάσωσή του.



Η επόμενη μέρα των παλιών αεροσκαφών

«Δολώματα», εκθέματα... διακοσμητικά

Στο προηγούμενο τεύχος είχαμε αναφερθεί στη μετάπτωση των αεροσκαφών της ΠΑ σε διαδοχικές κατηγορίες όταν αποσύρονται από την ενεργό υπηρεσία. Σε συνέχεια της αναφοράς αυτής δίνουμε την απάντηση για το ποια μπορεί να είναι η τύχη τους, όταν εξαντλήσουν τη διαδικασία και πάψουν πλέον να θεωρούνται ιπτάμενες μηχανές.

Του Θέμη Βρανά, φωτογραφίες Αρχείο Θέμη Βρανά





Convair F-102A «56-1034» (4/1996). Είναι προφανής η προσπάθεια να μοιάζει όσο το δυνατόν περισσότερο με Mirage 2000, όταν κατά το πρώτο μισό της δεκαετίας του 90 δύο από τα αποσυρμένα αεροσκάφη του τύπου στην 114 ΠΜ βάφτηκαν με παραπλήσια παραλλαγή.



Northrop F-5A «68-9057» (8/2010). Βρίσκεται από τον Μάιο του 1997 στην 130 ΣΜ στη Λήμνο.



Lockheed F-104G «63-12720» (9/2014). Ο πανέμορφος τίγρης της 335 Μ, δημιούργημα του βετεράνου Αεροπόρου Νίκου Μανουσάκη, 22 χρόνια μετά τη βαφή του και 20 χρόνια μετά την ένταξή του στο Μουσείο ΠΑ, έχει πια απόλυτη ανάγκη ενός φρεσκαρίσματος του χρώματός του, όπως άλλωστε σχεδόν όλα τα αεροσκάφη του Μουσείου που βρίσκονται σε υπαίθρια έκθεση.

Tiger Moth DH-82A «T6776» (9/2014). Εκτίθεται στο Μουσείο ΠΑ από το 1997, ύστερα από συντήρησή του στο ΚΕΑ Ελληνικού. Η... εξαφάνιση του Boeing Stearman SX-AGI (πρώην SX-EAZ) της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης και η αναμενόμενη αλλά ακόμα μη πραγματοποιηθείσα ένταξη στο Μουσείο δύο Grumman AgCat, έχουν στερήσει από το Μουσείο της ΠΑ την άκρως ενδιαφέρουσα και μοναδική έκθεση τριών ιστορικών διπλάνων στον ίδιο χώρο.



Να υπενθυμίσουμε ότι μετά την απόσυρσή τους τα αεροσκάφη μπορούν να χαρακτηριστούν **κατηγορίας Ζ**, δηλαδή βρίσκονται σε βραχεία αποθήκευση διατηρούμενα σε πεπιεκτή κατάσταση με δυνατότητα να καταστούν άμεσα επιχειρησιακά, εξοκλουθώντας να είναι ενταγμένα στα πολεμικά σχέδια. Στο επόμενο διαδοχικό στάδιο τα αεροσκάφη χαρακτηρίζονται **E1**, δεν έχουν πλέον οποιονδήποτε επιχειρησιακό ρόλο, και βρισκόμενα σε απόθεση είναι διαθέσιμα για αποψίλωση από εύχρηστα απόρρια. Στο τέλος της πορείας βρίσκεται φυσικά η εκποίηση τους, όταν καταστούν άχρηστα ως αεροπορικό υλικό και χαρακτηριστούν κατηγορίας **E2**. Ποιες άλλες όμως πιθανές χρήσεις μπορεί να έχει ένα αεροσκάφος που έχει αποσυρθεί εντός και... εκτός των κόλπων της Πολεμικής Αεροπορίας;

Με την απόσυρση, αποψίλωση και απόθεσή τους σε κάποια γωνιά του αεροδρομίου, αναλαμβάνουν αυτόματα τον πρώτο τους ρόλο, αυτόν του **δολώματος (decoy)**. Σε περίπτωση πολέμου, θα τοποθετηθούν σε συγκεκριμένα σημεία της Μονάδας (και θεωρητικά θα μετακινούνται), ώστε να ξεγελάσουν τόσο τους φωτοερμηνευτές του εχθρού κατά τη σχεδίαση κάποιας αποστολής βομβαρδισμού όσο και τους χειριστές των αεροσκαφών του. Τη διαδικασία αυτή της παραπλάνησης του εχθρού την ανήγαγαν σε τέχνη οι Βέλγοι τη δεκαετία του 70, όταν κυριολεκτικά μεταμόρφωσαν τα αποσυρμένα F-84F, βάζοντάς τους ρύγχος ραντάρ και αεροεισσωγές στα πηλαία της σπράκτου, αυξάνοντας την πτερυγική τους επιφάνεια και αφαιρώντας τα οριζόντια ουραία πτερύγια με τα πηδάλια ύψους-βάθους, ώστε να προσομοιάζουν στα, εν χρήσει εκείνη την περίοδο, Mirage 5! Έφτασαν μάλιστα στο σημείο να αναγράφουν στις σπράκτους ακόμη

και παραπλανητικούς κωδικούς αριθμούς, ίδιους με αυτούς των Mirage. Ένα περίπου παρόμοιο χαρακτηριστικό δείγμα τέτοιας χρήσης στην ΠΑ αποτελούν τα F-102A Delta Dagger της 114 ΠΜ, δύο από τα οποία στις αρχές της δεκαετίας του 90 βράβηκαν με τα χρώματα των συνοικούντων επίσης δελταπτερυγίων Mirage 2000.

Κάποια από τα αποσυρμένα αεροσκάφη αναλαμβάνουν **χρέη στατικού εκθέματος στην Πύλη της Μονάδας (gate guard)** ή μπροστά στο διοικητήριο, το Μουσείο ή κάποια Μοίρα της. Η επιλογή ανάγεται συνήθως στην ευαισθησία κάποιου διοικητή, δίνοντάς του τη δυνατότητα να σώσει από μελήθονακή εκποίηση σημαντικά ιστορικά αεροσκάφη (π.χ. το πρώτο ή από τα πρώτα παραληφθέντα ή κατασκευασθέντα του τύπου, το τελευταίο που επιχειρούσε από τη Μονάδα, κάποιο που εκτέλεσε μια αξιοσημείωτη αποστολή κ.ά.) που για κάποιους λόγους δεν κίνησαν το ενδιαφέρον του Μουσείου ΠΑ. Η ύπαρξη συλλογών αεροσκαφών σε κάθε Πτέρυγα της ΠΑ δείχνει με τον καλύτερο τρόπο τον σεβασμό των αεροπόρων μας προς τα παλαιότερα αεροσκάφη, αν και θα μπορούσε σε αρκετές περιπτώσεις να γίνει καλύτερη επιλογή των δειγμάτων που θα εκτεθούν, καθώς και βαθύτερη έρευνα των αυθεντικών χρωματικών παραληγών τους σε μια προσπάθεια πληρέστερης αποκατάστασής τους στην εμφάνιση που είχαν όταν υπηρετούσαν.

Το **Μουσείο της Πολεμικής Αεροπορίας** έχει φυσικά τη μερίδα του λέοντος στην επιλογή ιστορικών αεροσκαφών για ένταξη στη συλλογή του, καθώς και το προνόμιο να παίρνει πλήρη-μη αποψιλωμένα- αεροσκάφη που διαθέτουν όλα τα συστήματά τους (πίνακα οργάνων, εκκινασόμενο κάθισμα, κινητήρα), σε αντίθεση συνήθως με τα εκθέματα σε Μονάδες και άλλες εγκαταστάσεις,



McDonnell Douglas F-4E SRA «68-0496» (8/2010). Σε καθήκοντα «φρουρού Πύλης» (gate guard) της 130 ΣΜ στη Λήμνο από τον Οκτώβριο του 2005.



Mirage F1CG «105» (8/2010) μπροστά από το διοικητήριο της 114 ΠΜ. Αν και τυπικά τα τελευταία αξιόπλοα αεροσκάφη του τύπου είχαν τεθεί σε κατάσταση μακράς αποθήκευσης τον Ιούνιο του 2003, κανένα τους δεν δέχθηκε κάποιο πρόσθετο μέτρο προστασίας από τα στοιχεία της φύσης. Είναι πολύ λυπηρό το ότι μόλις δύο αεροσκάφη διασώζονται σε έκθεση εκτός Τανάγρας: ένα στο Μουσείο ΠΑ και ένα στο ΜΙΣΠΑ. Ένα τρίτο Mirage F1CG, το «131», βρίσκεται σε υπόστεγο της 131 ΣΜ στο Άκτιο.



Lockheed T-39A «58-0516» (8/2010). Λιτό, μα τόσο ταιριαστό μνημείο στην πλατεία της Ελάτειας Λοκρίδος, αφιερωμένο στη μνήμη του Ταξίαρχου Χαράλαμπου Σκαμαγκούλη που σκοτώθηκε κατά τη συντριβή του Canadair CL-215 στις 5/3/1984.

Northrop F-5A «65-10574» (10/2010). Εκτίθεται στον Άγιο Γεώργιο Τυμφορηστού τουλάχιστον από τον Ιούνιο του 2000, προερχόμενο από την 110 ΠΜ. (φωτογραφία Νίκος Ζήρος)



που είναι σχεδόν πάντα αποψιλωμένα. Από την άλλη όμως, αν και το Μουσείο ΠΑ διαθέτει τους κορυφαίους ιστορικούς ερευνητές στην Ελλάδα, η χρόνια έλλειψη τεχνικού προσωπικού, υποδομών και πόρων δεν του επιτρέπουν να μας προσφέρει έναν πραγματικά αξιόλογο, πλήρη και διαδραστικό εκθεσιακό χώρο, αντίξιο της αεροπορικής μας Ιστορίας και κληρονομιάς. Από τη συλλογή του απουσιάζουν επίσης σημαντικοί τύποι αεροσκαφών που όμως σσιπίζουν σε κάποια αεροδρόμια, όπως Convair F-102A Delta Dagger, Lockheed T-33A Mk III, NAMC YS-11A, McDonnell Douglas F-4E SRA, Grumman G-164 AgCat, Northrop F-5B Freedom Fighter, Canadair NF-5A/B Freedom Fighter, I.TV TA-7H Corsair II κ.ά. Πέραν αυτού, μεμονωμένα αεροσκάφη με ανεκτίμητη ιστορική αξία είναι παρατημένα στην τύχη τους, όπως τα Nord N2501D Noratlas «53222» και «53234» στην 112 ΠΜ που συμμετείχαν στην αποστολή ΝΙΚΗ στην Κύπρο τον Ιούλιο του 1974 ή το Lockheed F-104G Starfighter «61-2601» στην 110 ΠΜ που είναι το πρώτο μονοθέσιο μοντέλο «G» που κατασκεύασε η Lockheed (c/n 4001).

Αεροσκάφη σε έκθεση της ΠΑ μπορούμε να βρούμε σε όλα τα ηπειρωτικά διαμερίσματα της Ελλάδας, αφού περίπου σαράντα παραχωρήθηκαν σε Δήμους. Είναι κατά κύριο λόγο F-104 και F-5 που επιλέχθηκαν στην τύχη και εκτίθενται σε βάση ή σε φυλάκη. Δυστυχώς η έκθεσή τους δεν είναι πάντα ιδανική και έχουν υπάρξει περιπτώσεις που η ΠΑ ορθά τα απέσυρε, καθώς τα εκθέματα είχαν πέσει θύματα βανδαλισμών και αποψιλώσεων από απαίδευτους συμπατριώτες μας που δεν είναι σε θέση να αντιληφθούν τι αυτά συμβολίζουν. Αρκεί από αυτά είναι αφιερωμένα στη μνήμη



North American F-86D «51-6171» (12/2011). Εκτίθεται στο North East Aircraft Museum με τα χρώματα του ακροβατικού Σμήνους Red Knights της USAF (φωτογραφία Kevin Betts)



1 Republic F-84F «52-6541» (12/2011). Από τον Οκτώβριο του 1985 εκτίθεται στο North East Aircraft Museum, προερχόμενο από το ΚΕΑ Ελληνικού. (φωτογραφία Kevin Betts)

Northrop F-5A «68-9056» (4/2011). Τουλάχιστον από τον Ιούλιο του 2009 χρησιμοποιείται ως εκπαιδευτικό βοήθημα στη Σχολή Ικάρων. (φωτογραφία Παναγιώτης Πιέτρης)





Canadair CL-13 (F-86E) (4/2011). Χρησιμοποιείται στη Σχολή Μηχανικού στο Λουτράκι για την εκπαίδευση τόσο των στελεχών όσο και των οπλιτών του Μηχανικού στο γνωστικό αντικείμενο της Παραλλαγής. (φωτογραφία Νικόλαος Τσελεπίδης)



Lockheed T-33A «58-0645» (7/2010). Χρησιμοποιήθηκε στο ΚΕΑ Ελληνικού για εκπαίδευση τεχνικών από τις παραγωγικές σχολές της ΠΑ. Όσο λειτουργούσε το ΚΕΑ στο Ελληνικό, βρισκόταν σε άψογη εξωτερική κατάσταση. Δυστυχώς δεν έχουμε καμία πληροφορία για την τωρινή του τύχη.



Convair F-102A «56-1056» (8/2010). Φαίνονται καθαρά στο ρύγχος τα μεταλλικά ελάσματα που τοποθετήθηκαν από εκπαιδευμένους στην ταχεία αποκατάσταση ζημιών μάχης (ΤΑΖΜΑ). Είναι πραγματικά κρίμα το ότι το συγκεκριμένο F-102Α, καθώς και το διπλανό του σπανιότατο T-33A Mk III «21269», δεν έχουν ενταχθεί ακόμα στο Μουσείο ΠΑ, το οποίο δεν διαθέτει αεροσκάφη των παραπάνω τύπων.

Republic F-84F «52-6871» ή «52-6928» (9/2010). Καταστράφηκε ολοσχερώς σε ασκήσεις πυρασφάλειας στην 135 ΣΜ στη Σκύρο. (φωτογραφία Βασίλειος Σοφιανόπουλος)



πесόντων Αεροπόρων που κατάγονταν από τις συγκεκριμένες περιοχές. Είναι παρήγορο και ελπιδοφόρο ότι τα συγκεκριμένα αεροσκάφη-μνημεία βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση, δείγμα του σεβασμού των τοπικών κοινωνιών προς τους ήρωές τους.

Κάποια από τα αποσυρμένα αεροσκάφη δίνονται προς έκθεση σε **Αεροπορικά Μουσεία στο εξωτερικό**. Δυστυχώς όμως, εκτός μιας και μοναδικής εξαίρεσης δεν ανταλλάσσονται – όπως είναι η διεθνής πρακτική – ώστε να πληρωθεί η συλλογή του Μουσείου της ΠΑ, που σίγουρα (και κάτω από άλλες φυσικά συνθήκες πρύθραυσης και λειτουργίας) θα μπορούσε να αποτελέσει ισχυρό πόλο έλξης για φίλους της Αεροπορίας απ' όλο τον κόσμο, όπως συμβαίνει με άλλες διεθνείς συλλογές. Στο παρελθόν υπήρξαν τουλάχιστον δύο προσπάθειες ανταλλαγής αεροσκαφών, αλλά δυστυχώς δεν κατέληξαν πουθενά. Η πρώτη πρόταση προήλθε από ιδιωτικό Μουσείο των ΗΠΑ για ανταλλαγή ενός HU-16B κατηγορίας E1 από την 112 ΠΜ με ένα πλήρες Folland Gnat, ενώ η δεύτερη πρόταση του North East Aircraft Museum αφορούσε ανταλλαγή ενός F-5A με de Havilland DH. 100 Vampire T.11). Ακόμη όμως και στην περίπτωση της απλής παραχώρησης σε κάποιο ξένο μουσείο υπάρχει ένα μεγάλο όφελος, καθώς λειτουργούν ως πρεσβευτές της Ελλάδας και προβάλλουν την ΠΑ, όταν βέβαια διατηρούν τα ελληνικά χρώματα (π.χ. το F-84F «52-6541» στο North East Aircraft Museum στη Βρετανία ή το NF-5A «3014» στο Letectva Museum της Σλοβακίας). Υπάρχει όμως και μια άλλη κατηγορία αποσυρμένων αεροσκαφών, τα οποία με τον δικό τους τρόπο συνεχίζουν να είναι «λειτουργικά» και απαραίτητα στις Ένοπλες Δυνάμεις. Είναι αυτά



North American F-86D «51-8298» (9/2010). Για τη μεταφορά του από την 131 ΣΜ στην 132 ΣΜ στο Αγρίνιο τον Δεκέμβριο του 2004 αποκλειστικά για χρήση σε ασκήσεις πυρασφάλειας, απαιτήθηκε η αποκοπή των πτερύγων αυτού του Sabre Dog.



Ελληνικό Northrop F-5A «63-8418» (9/2011) στο Chalgrove στη Μεγάλη Βρετανία. (φωτογραφία Martin Baker Aircraft Company)

Nord N2501D «52161» (1/2011). Η εν λόγω άτρακτος που χρησιμοποιούνταν ως αποθηκευτικός χώρος στο χωριό Ριζάρι στην Πέλλα, εκποιήθηκε ως ανακυκλώσιμο μέταλλο στα τέλη του 2011.



που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση των τεχνικών στην ταχεία αποκατάσταση ζημιών μάχης (TAZMA) ή ως εποπτικό βοήθημα σε παραγωγικές σχολές της ΠΑ. Υπάρχει μάλιστα και η περίπτωση ατράκτου Noratlas η οποία χρησιμοποιείται ακόμη για επίγεια εκπαίδευση στη Σχολή Αλεξιπλωτιστών του ΕΣ στον Ασπρόπυργο!

Μια ειδική περίπτωση αποτελεί τμήμα ατράκτου ελληνικού Northrop F-5A («63-8418») που δόθηκε προς τα τέλη της δεκαετίας του 70/αρχές της δεκαετίας του 80 στην εταιρεία Martin Baker στο Chalgrove της Βρετανίας, ως βοήθημα για τη διαδικασία αντικατάστασης των εκτινασόμενων καθισμάτων των ελληνικών F-5 από τα εργοστασιακά της Northrop σε Martin Baker HRQ-7. Η Martin Baker δεν είναι σε θέση να μας πληροφορήσει για την ακριβή ημερομηνία παραλαβής του, ούτε να επιβεβαιώσει το s/n «63-8418» που δίνεται από πηγές στο Διαδίκτυο, αφού παρά την έρευνα στα αρχεία της δεν βρέθηκε κανένα στοιχείο σχετικό με το αντικείμενο. Το κενό έρχεται να αναπληρώσει ο ιστορικός ερευνητής Ιωάννης Μυλωνάς με την ανακάλυψη ενός ατυχήματος στην 111 ΠΜ στις 12/2/1966, όταν κατά την προσγείωση συγκρούστηκαν δύο F-5A της 341 ΜΑΗ, ένα εκ των οποίων ήταν το «63-8415». Ευτυχώς δεν υπήρξε απώλεια ζωής, αλλά τα αεροσκάφη έπαθαν σοβαρές ζημιές. Έναν μήνα μετά, στις 11/3/1966, το εν λόγω F-5A μαζί με ακόμη ένα ομοίotypό του βγήκαν τελειosίδικα εκτός ενεργείας (κατηγορία E1). Η ημερομηνία αυτή είναι η ημερομηνία μετάπτωσης σε κατηγορία E1 του F-5A «63-8418».

Αποσυρμένα όμως αεροπλάνα υπάρχουν «εν χρήσει» και σε ιδιωτικά χέρια, όπου κατέληξαν

μετά την εκποίησή τους ως κατηγορία E2. Ένα από τα πλάνο προβεβλημένα είναι το Dakota «49-2641» στον Κατακά του Νομού Πιερίας, δίπλα στην παλαιά εθνική οδό, που φιλοξενούνταν διαφημιστικά στην οροφή καφετέριας ή το κατεστραμμένο πλάνο Noratlas «52161» στο Ριζάρι του Νομού Πέλλας που χρησιμοποιήθηκε ως αποθήκη! Στην ίδια κατηγορία αξίζει να αναφέρουμε και το Dakota SX-ECD (πρώην EBA KJ950) στη Γλυφάδα, στον πολυχώρο «Δημαρχίας 13» που λειτουργεί ως εστιατόριο/καφετέρια!

Κάποια άλλα αεροσκάφη ολοκληρώνουν την προσφορά τους στην ΠΑ σε **ασκήσεις πυρασφάλειας**. Η διατήρηση υψηλού επιπέδου ετοιμότητας των πληρωμάτων πυρασφάλειας αναμφισβήτητα δικαιολογεί την καταστροφή τους, αρκεί βέβαια κατά την επιλογή τους να λαμβάνεται υπ' όψιν η ιστορικότητα του συγκεκριμένου αεροσκάφους ή η σπανιότητα/ανταλλακτική αξία του τύπου στον οποίο ανήκει.

Τα στυχέστερα και πιο αδικημένα όμως όλων είναι αυτά που ύστερα από αρκετά χρόνια λήθης, δίχως ποτέ κανέναν να δείξει τον ελάχιστο σεβασμό ή ενδιαφέρον σ' αυτά, θα καταλήξουν κατεστραμμένα σε κάποια μάντρα ως υλικό προς ανακύκλωση.

Η φωτογραφική συλλογή που παρατίθεται είναι ένα μικρό δείγμα της τύχης των παιδιών αεροσκαφών. Όπως πάντα βέβαια οι αναγνώστες είστε οι καλύτεροι ρεπόρτερ και περιμένουμε τη συμβολή σας (στο e-mail ptisipress@gmail.com) με πληροφορίες και φωτογραφίες αεροσκαφών (η τμημάτων) που βρίσκονται κάπου στην Ελλάδα, καθώς υπάρχει πάντα πιθανότητα να μην βρίσκονται στο αρχείο μας, για να τα συμπεριλάβουμε στην επόμενη αναφορά μας. **ΠΣΘ**



Douglas C-47A «49-2641» (8/2014) στον Κατακά της Πιερίας. Η επιγραφή τα λέει όλα!



Douglas C-47B «SX-ECD» (1/2011) στον πολυχώρο «Δημαρχίας 13» στη Γλυφάδα. (φωτογραφία Παναγιώτης Πιέτρης)



Grumman G-16A AgCat (9/2014) στην 123 ΠΤΕ. Το τελευταίο των AgCat πραγματοποιήσε τη στερνή του πτήση στις 30/11/2010, με ξεκάθαρη την πρόθεση από πλευράς ΠΑ να τα πουλήσει στην ελεύθερη αγορά ως επιχειρησιακά αεροπλάνα. Υπάρχει η πληροφορία ότι δύο από αυτά θα καταλήξουν στο Μουσείο ΠΑ, αλλά μέχρι στιγμής δεν υπάρχει καμία επίσημη ανακοίνωση της παραχώρησής τους στο Μ ΠΑ.

112 ΠΜ (8/2010). Σοκαριστική φωτογραφία που δείχνει τη χειρότερη δυνατή μεταχείριση των άκρως ιστορικών και σπάνιων αεροσκαφών... Τρία από τα πέντε NAMC YS-11A της ΠΑ, το Noratlas «53234», βετεράνος της αποστολής ΝΙΚΗ στην Κύπρο τον Ιούλιο του 1974, ένα σπανιότατο σε παγκόσμιο επίπεδο Convair TF-102A μαζί με δύο ακόμα F-102A Delta Dagger, κυριολεκτικά σε απαράδεκτη κατάσταση στην 112 ΠΜ. Αν' όσο γνωρίζουμε, πέντε χρόνια μετά δεν αποκαταστάθηκε, δεν προφυλάχθηκε, δεν ανταλλάχθηκε κανένα τους. Γιατί τέτοια απίστευτη ασέβεια προς την αεροπορική μας Ιστορία και κληρονομιά; Σημειώστε ότι σε όλη την Ευρώπη δεν εκτίθεται κανένα TF-102A (εκτός από την Ελλάδα και την Τουρκία) και υπάρχουν μόλις δύο πρώην ελληνικά F-102A, ενώ YS-11A δεν εκτίθεται ούτε στην Ευρώπη, αλλά ούτε και στο Μουσείο ΠΑ!

