

Πολεμική Αεροπορία Οι παλαιμάχοι του ΣΕΔΕΣ

Η αεροπορική βάση ΣΕΔΕΣ αποτελεί την πιο ιστορική αεροπορική εγκατάσταση στην Ελλάδα, στενά συνδεδεμένη με την ιστορία της Αεροπορίας στη χώρα μας. Μια μεγάλη συλλογή ιστορικών αεροπλάνων στον χώρο της αποτελεί αδιάψευστο μάρτυρα αυτής της παράδοσης.

Κείμενο-φωτογραφίες: Θέμης Βρανάς και Παναγιώτης-Ηλίας Βρανάς •

Για δεκαετίες η Αεροπορική Βάση ΣΕΔΕΣ ήταν ο «αεροπορικός πνεύμονας» των φίλων της Πολεμικής μας Αεροπορίας, έστω μόνο για τον τριήμερο –συνήθως– εορτασμό της. Χιλιάδες φίλοι της Αεροπορίας είχαν την ευκαιρία να απολαύσουν έναν μοναδικό συνδυασμό του σύγχρονου και του παλιού, μέσα σε μια μαγευτική αεροπορική τοποθεσία, κυριολεκτικά ανέγγιχτη από

τον χρόνο. Ο δρόμος που συνέδεε το ΣΕΔΕΣ με το αεροδρόμιο της Μίκρας γινόταν ο ομφάλιος λώρος που, σε μια ανάστροφη χρονική πορεία, επέτρεπε στο σύγχρονο αεριωθούμενο πολεμικό αεροσκάφος των δεκαετιών του 50, του 60, του 70, του 80 και του 90 να επιστρέψει στην αεροπορική του μήτρα που δημιουργήθηκε το 1917: η συλλογή ιστορικών αεροσκαφών της

Α.Β. ΣΕΔΕΣ από τη μια μεριά του υποστέγου συντήρησης των C-47A/B Dakota και ια εν ενεργεία εκθέματα από την άλλη. Τον Νοέμβριο του 2003 όμως μια δυσάρεστη έκληξη περίμενε όσους επισκέφθηκαν για ακόμη μία φορά το ΣΕΔΕΣ στη γιορτή της ΠΑ. Οι παραλλαγές των αεροσκαφών της ιστορικής συλλογής είχαν δώσει τη θέση τους σε αυθαίρετα βαψίματα που

“Σβήνοντας ένα κομμάτι από το παρελθόν
είναι σαν να σβήνεις και ένα αντίστοιχο
κομμάτι από το μέλλον. (Γιώργος Σεφέρης)”



Το RF-84F «53-7682», φωτογραφημένο τον Σεπτέμβριο του 2014, όπως αποκαταστάθηκε από την αρχική κατάσταση στην οποία βρισκόταν.
(φωτογραφία Γεώργιος Αθανασιάδης)

κινούνταν από το αισθητικά όμορφο, αλλήλ ιστορικά ανακριβές, ως το εντελώς φαιδρό. Σε κάθε περίπτωση μάλιστα και με κανένα τρόπο οι χρωματικές αυτές «επεμβάσεις» στα αεροπλάνα δεν μπορούσαν να χαρακτηριστούν «επετειακές»· ολίσθημα που διέηραξε η ΠΑ ανεβάζοντας φωτογραφίες τους στην επίσημη ιστοσελίδα της μ' αυτόν τον χαρακτηρισμό. Έπρεπε να περάσουν

περισσότερα από δέκα χρόνια, μέχρι το καλοκαίρι του 2014, όταν επιτέλους η ΠΑ άρχισε να ξαναδίνει σ' αυτά τα ιστορικά αεροπλάνα την αυθεντική τους εικόνα κάνοντας αρχή με το RF-84F. Δυστυχώς, όμως, παρά την πολύ ενθαρρυντική αρχή της υποκατάστασής τους, είναι δύσκολο να τα απολαύσουν ξανά οι πολυπληθείς θαυμαστές τους, μιας και από το 2005

ο εορτασμός του προσάτη της Πολιτικής μας Αεροπορίας δεν γίνεται πια στο ΣΕΔΕΣ αλλήλ στην 113 ΠΜ, στο Αεροδρόμιο της Μίκρας.

Η ιστορική συλλογή

C 47A/B Dakota, N2501D Noratlas, T-6G Texan/Harvard, F-84G Thunderjet, RF-84F Thunderflash, F-84F Thunderstreak, F-86E Sabre,



Το RF-84F «53-7682» που απεικονίζεται στο πρώτο σελόνι του άρθρου, στην κατάσταση στην οποία βρισκόταν μέχρι και το Καλοκαίρι του 2014.

F-102A Delta Dagger, F-5A Freedom Fighter, TF-104G Starfighter, T-33A Shooting Star, T-33A Mk.3 (ή, αν προτιμάτε, MkIII!) κόσμησαν ή και συνεχίζουν να κοσμούν τη συλλογή ιστορικών αεροσκαφών του ΣΕΔΕΣ.

Οι απουσίες που σημειώθηκαν έχουν άμεση σχέση με τον σημαντικό εμπλουτισμό του Μουσείου της Πολεμικής Αεροπορίας στην Αεροπορική Βάση Δεκελίας στο Τατιά. Δύο T-6G και ένα F-84G εντάχθηκαν στο ΜΠΑ την περίοδο 1989-1990 ακολουθούμενα από δύο F-86E την περίοδο 1995-1996, εκδηλώνοντας έτσι την αποστολή του ΣΕΔΕΣ ως δεξαμενή αποθήκευσης του αεροπορικού θησαυρού της ΠΑ μέχρι την ίδρυση του Μουσείου της. Στους «ευεργετηθέντες» από τη συλλογή ΣΕΔΕΣ πρέπει να συμπεριλάβουμε την 110 ΠΜ που δέχτηκε στις αρχές

της δεκαετίας του 70 ένα F-84G και την 113 ΠΜ που εκθέτει από τις αρχές της δεκαετίας του 90 στην παλιά πύλη της Μίκρας ένα F-84F προερχόμενο.

Είναι απόλυτα λογικό και ταιριαστό την πύλη της Α.Β. ΣΕΔΕΣ, έδρας της 350 ΠΚΒ, να κοσμούν δύο αποσυρθέντα κατευθυνόμενα αντιαεροπορικά βλήματα ΝΙΚΗ-ΗΡΑΚΛΗΣ και ένα ΝΙΚΗ-ΑΙΑΣ. Τα τελευταία, πρόδρομοι των πρώτων, αποτελούσαν από την ίδρυση της Μοίρας ΝΙΚΗ τον Μάιο του 1960 τη ραχοκοκαλιά της αντιαεροπορικής προστασίας της Αττικής. Η Μοίρα μετεξελιχθηκε σε Σμηναρχία τον Ιούλιο του 1966 και τον Ιανουάριο του 1999 σε Πτέρυγα. Τον Σεπτέμβριο εκείνης της χρονιάς εντάχθηκαν στις Μοίρες της 350 ΠΚΒ τα βλήματα PATRIOT, ενώ τα βλήματα ΝΙΚΗ-ΗΡΑΚΛΗΣ

απουύρθηκαν στις 31 Ιανουαρίου 2004. Τον Ιούλιο του 2005 η έδρα της μεταφέρθηκε από την Αττική στη Θεσσαλονίκη, στην Α.Β. ΣΕΔΕΣ.

C-47A/B

Ο στόλος των C-47A/B άκμασε στο ΣΕΔΕΣ για πενήντα χρόνια ενταγμένος στην 356ΜΜ (1953-1975) και το 355/1 ΣΤΜ (1975-2003). Μοιραία, πολλὰ από τα αποσυρόμενα αεροπλάνα εκποιήθηκαν ως ανακυκλώσιμο μέταλλο εδώ. Σήμερα επτά Dakota βρίσκονται στην Αεροπορική Βάση ΣΕΔΕΣ: δύο σε έκθεση και πέντε παρατημένα σε μια άκρη της. Είχαμε αναφερθεί αναλυτικά στην ιστορία του καθενός τους σε παλαιότερο άρθρο μας για τα σωζόμενα ελληνικά C-47A/B (Π&Δ No 244, Ιανουάριος 2006) απ' όπου και αντλούμε τα

παρακάτω στοιχεία τους:

Το **KN475** κατασκευάστηκε στην Οκλαχόμα 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. Τον Δεκέμβριο του 1947 προσγειώνεται στη Μεγάλη Βρετανία και αποθηκεύεται στην 22 Μονάδα Συντήρησης (Maintenance Unit-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 επιχειρεί ως μεταφορικό αεροσκάφος 18 θέσεων φέροντας για κάποιο απροσδιόριστο διάστημα και τη βαθιά VIP (βελού-



ασημί]. Τουλάχιστον από το 1990 βρίσκεται εκτός ενεργείας στο ΣΕΔΕΣ.

Το **KN542** κατασκευάστηκε στην Οκλαχόμα 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 Νοτιανατολικής Ασίας όπου έφθασε τον Αύγουστο.

Τον Δεκέμβριο του 1947 προσγειώνεται στη Μεγάλη Βρετανία και αποθηκεύεται στην 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.

Το **KN575** κατασκευάστηκε επίσης στην Οκλαχόμα ως Skytrain C-47B-35-DK με c/n 16451/33199 και παραδόθηκε στην 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 Νοτιανατολικής Ασίας όπου έφθασε στις 29/5/1946. Τον Δεκέμβριο του 1946 το KN 575 προσγειώνεται στη Μεγάλη Βρετανία και τίθεται σε αποθήκευση στην 33 MU. Στις 17/4/1947 το Dakota αποθηκεύεται στην 22 MU. Στις 24/6/1947 το KN 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 MM στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, που το 1948 εγκαταστάθηκε στην Αεροπορική Βάση Ελευσίνας. Αργότερα, το KN 575 πέρασε στη δύναμη της 356 MM 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 KN 575 μετασκευάστηκε από τη βρετανική εταιρεία Scottish Aviation Ltd στο Prestwick σε δωδεκαθέσιο αεροσκάφος μεταφοράς υψηλών προσώπων και απόκτησε τον ανάλογο χρωματισμό (συνδυασμός

ασημί—λευκού χρώματος με μπλε διαχωριστική ρίγα]. Η μετατροπή αυτή έγινε αφού παραδύθηκε στην ΕΒΑ, διότι η βρετανική καρτέλα του αεροσκάφους δεν αναγράφει τίποτα σχετικό. Επί σειρά ετών έδρευε στην 110 ΠΜ ως το αεροσκάφος του Αρχηγού ΑΤΑ. Το 1998 κατά τη διάρκεια επιθεώρησης IRAN, το KN 575 μετατρέπεται ξανά σε μεταφορικό αεροσκάφος και αποκτά την τριχρώμη παραλλήλα.

Στις 4/10/2002, με χειριστές τον Επισμηναγό Παναγιώτη Σαμαρά και τον Υποσμηναγό Δημήτρη Κρικελιά, ραδιοαυτίλο τον Αρχισμηνία

Γεράσιμο Ξανθόπουλο και ιπτάμενο μηχανικό τον Αρχισμηνία Γιώργο Αραδίνογλου, επιστρέφει για τελευταία φορά στον αστάλινο διάδρομο του ΣΕΔΕΣ (στρώση PSP, Pierced Steel Planking) ολοκληρώνοντας το δρομολόγιο ΣΕΔΕΣ-130 ΣΜ-ΣΕΔΕΣ. Το σύνολο ωρών πτήσης του είναι μόλις 9.212. Αν και το 2010 ήταν εγκαταλειμμένο μαζί με τα υπόλοιπα αποσυρμένα C-47A/B, σήμερα βρίσκεται σε έκθεση, σε πολύ καλή εξωτερική κατάσταση αλλά δίχως κινητήρες.

Το **49-2627** κατασκευάστηκε από την Douglas στο Λονγκ Μπιτς της

TF-104G «5708»



06/2015 ► 123



T-33A «53-5629»

Καλιφόρνιας 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 τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους επιχειρούσε με την εταιρεία Panamerican Airways (PAA), γεγονός σύνθησε στη διάρκεια του Β' ΠΠ. Τον Αύγουστο του 1943 δόθηκε στη Μοίρα Μεταφορών VR-3. Στις 5

Οκτωβρίου 1943 και ενώ εκτελούσε πτήση από το Αντάκ στο Κόντιακ της Αλάσκας έκανε αναγκαστική προσυδάτωση σε λίμνη. Σώθηκαν 21 επιβαίνοντες, αλλά δεν υπάρχουν πληροφορίες αν υπήρξαν θύματα. Επισκευάστηκε, και τον Ιανουάριο του 1944 εντάχθηκε στη Μοίρα VRF-3. Τον Μάρτιο του 1946 υπαγόταν στην Πτέρυγα FAW-5 (Fleet Air Wing 5). Στις 30 Σεπτεμβρίου του 1946 κρίθηκε πλεονάζων υλικό

και πουλήθηκε παίρνοντας το πολιτικό νπολόγιο NC30085. Το 1949 αποκτάται από την USAF, ανακατασκευάζεται από την εταιρεία Aircraft Maintenance Corp. και προωθείται στην EBA από την οποία παρελήφθη στις 10 Ιανουαρίου 1950. Χρησιμοποιήθηκε κυρίως για εκπαίδευση αεροναυττών. Βγήκε εκτός ενεργείας στις 25 Μαΐου 1978 στο ΣΕΔΕΣ. Μέχρι το 1992 αποτελούσε μέρος της συλλογής αεροσκαφών. Στη

συνέχεια μεταφέρθηκε στον χώρο απόσυρσης όπλου και βρίσκεται μέχρι σήμερα. Είναι πραγματικά κρίμα που ένα τόσο ιστορικό αεροπλάνο προορίζεται για εκποίηση, ενώ θα μπορούσε να αναδειχτεί ως το ιδανικό έκθεμα στη Σχολή Ιπτάμενων Ραδιοαυτίλων της ΠΑ.

Το 49-2634 κατασκευάστηκε από την Douglas Aircraft Corporation στην Οκλαχόμα ως Skytrain C-47A-30-DK με c/n 13836 και κόστος 109.663 δολάρια. Παραδόθηκε στην USAAF τον Ιούλιο του 1944 με s/n 43-30685 και κατά πάσα πιθανότητα παρέμεινε στις ΗΠΑ. Το 1946 παραχωρείται στον οργανισμό διάθεσης πολεμικού υλικού (War Assets Administration, WAA), ο οποίος ήταν υπεύθυνος για την εκποίηση πλεονάζοντος υλικού, και στις 16/5/1946 πωλείται παίρνοντας το πολιτικό νπολόγιο NC54339. Το 1949 ανακτάται από την USAF, ανακατασκευάζεται, αποκτά το s/n 49-2634 και δίδεται στις 18/11/1949 στην EBA. Χρησιμοποιήθηκε για μεταφορές VIP και ήταν βαμμένο με τη χαρακτηριστική άσηρη-ασημί βαφή. Παρέμεινε ενεργό μέχρι το 1992. Το 1993 τίθεται εκτός υπηρεσίας και από το 1994 βρίσκεται στο χώρο απόσυρσης του ΣΕΔΕΣ.

Το C-47A 49-2635 παραλήφθηκε από την EBA στις 19/1/1950, αφού πρώτα ανακατασκευάστηκε στο



T-33A Mk. III (T-33AN) «21367»



C-47B «KN575»

Van Nuys της Καλιφόρνιας. Στην Ελλάδα χρησιμοποιήθηκε ως μεταφορικό αλλιά και ως αεροσκάφος ρυμούλκησης ανεμουρίου. Μέχρι το 1993 ήταν επιχειρησιακό με το 355/1 ΣΤΜ στο ΣΕΔΕΣ. Αν και το 1994 υπήρξε σκέψη για αποστολή του στο ΚΕΑ Ελληνικού για επιθεώρηση IRAN, τελικά προτιμήθηκε η απόσυρσή του. Βρίσκεται στον χώρο απόσυρσης του ΣΕΔΕΣ.

Το 49-2638 κατασκευάστηκε στο Λονγκ Μπιτς της Καλιφόρνιας ως Skytrain C-47 με c/n 9720. Παραδόθηκε στην USAAF στις 18/6/1943 με s/n 42-23858 και εντάχθηκε στην 5^η Air Force στο Brisbane της Αυστραλίας. Τέλη Αυγούστου του 1943 επιστρέφει στις ΗΠΑ. Αρχές του 1946 κρίνεται πλεονάζων και δίδεται στον οργανισμό διάθεσης πολεμικού υλικού (War Assets Administration, WAA). Τέλη Ιουνίου του 1946 βρίσκεται στο Οντάριο απ' όπου και εκπαιείται παίρνοντας το πολιτικό νηολόγιο NC18027 και μεταφέρεται στο Ντάλας του Τέξας. Το 1949 επανεντάσσεται στην USAAF, ανακατασκευάζεται και στις 20/11/1949 παραδίδεται στην ΕΒΑ με 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 κι εγκαταλείπεται στον χώρο απόσυρσης όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα. Κοντά στα εκτός ενεργείας Dakota βρίσκεται η άτρακτος ενός AB212 του ΠΝ, τουλάχιστον από τον Μάρτιο του 2013.

Lockheed T-33A

Απομονωμένο από τα υπόλοιπα αεροσκάφη της ιστορικής συλλογής αλλιά σε έκθεση, βρίσκεται το Lockheed T-33A Shooting Star 51-6713. Παραχωρήθηκε από την USAF στη Βασιλική Καναδική Αεροπορία (RCAF) τον Αύγουστο του 1952 και παρέμεινε σε υπηρεσία μέχρι τον Φεβρουάριο του 1955. Κατόπιν επιστράφηκε στην USAF, για να παραχωρηθεί στην ΕΒΑ. Υπηρετήσε πιστά

την Πολεμική Αεροπορία μέχρι το 1992. Κατά τη χρονική περίοδο μεταξύ Σεπτεμβρίου-Νοεμβρίου 1992 αποσύρθηκε από την ενεργό υπηρεσία και εκτέθηκε για πρώτη φορά στο ΣΕΔΕΣ κατά τον εορτασμό της ΠΑ την ίδια χρονιά. Αν και το 2010 ήταν εγκαταλειμμένο στον χώρο των αποσυρμένων C-47A/B, σήμερα βρίσκεται σε έκθεση σε πολύ καλή εξωτερική κατάσταση.

Το Canadair T-33A Mk3 (ή Mk III) Silver Star 21367 με c/n T33-367 είναι ένα πολύ σπάνιο, για τα ελληνικά δεδομένα, αεροσκάφος καναδικής κατασκευής. Από τα 22 συνολικά που παραλάβαμε από την RCAF κατά τα έτη 1958, 1959 και 1962 μόνο δύο σώζονται σήμερα στην Ελλάδα, δίχως να γνωρίζουμε τίποτα για την τύχη των υπολοίπων. Παρέμεινε σε υπηρεσία με την RCAF μέχρι τον Μάιο του 1962 και στη συνέχεια δόθηκε στην ΕΒΑ. Σύμφωνα με τα ελληνικά αρχεία παραδόθηκε στην ΕΒΑ στις 20 Ιουνίου 1962. Ο τύπος αποσύρθηκε από την ενεργό υπηρεσία το 1977 και θεωρούμε ότι το 21367 πρέπει να ήταν ένα από τα τελευταία αεροσκάφη σε υπηρεσία. Βρίσκεται στο ΣΕΔΕΣ τουλάχιστον από τον Νοέμβριο του 1988.

Το Lockheed T-33A Shooting Star 53-5629 με c/n 8968 υπηρέτησε ενταγμένο στη Luftwaffe φέροντας διαδοχικά τους αριθμούς AB-778, BD-778 και 9448. Δόθηκε στην Ελλάδα τον Νοέμβριο του 1971 και αποσύρθηκε από την ενεργό υπηρεσία (κατηγορία E1) στις 14/5/1977. Βρίσκεται στο ΣΕΔΕΣ



C-47B «KN542»



C-47 «49-2627»



C-47A «49-2634»



C-47A «49-2635»

τουλάχιστον από τον Νοέμβριο του 1987, φέροντας στο κάθετο σταθερό τον λανθασμένο αριθμό 626.

Lockheed Starfighter

Το Lockheed TF-104G Starfighter 5708, c/n 5708, USAF s/n 61-3037, υπηρέτησε στη Luftwaffe ως 2707. Δόθηκε στην Ελλάδα τον Δεκέμβριο του 1982 και έχει την τιμή, μαζί με τα TF-104G 5955 και 5965, να ανήκει στα τελευταία Starfighter που πέταξαν στην Ελλάδα στις 18 Μαΐου 1993, εκτελώντας την πτήση 116ΠΜ-110ΠΜ. Αρχικά σχεδιαζόταν να αεροσκάφη να προσγειωθούν στην 113 ΠΜ, προκειμένου να εκτεθούν σε κατάληψη για την προβολή της ΠΑ σημεία στη Μακεδονία. Περιορισμοί στα συστήματα ασφαλείας για προσγείωση ενός F-104 στη Μίκρα (έλλειψη συρματοσχοινίου ανάσχεσης) οδήγησαν στην απόφαση να αεροσκάφη να προσγειωθούν στην 110 ΠΜ και στη συνέχεια να μεταφερθούν οδικώς στην 113 ΠΜ. Το 5708 έμεινε μια πενταετία στην 110 ΠΜ και μεταφέρθηκε τελικά στο ΣΕΔΕΣ τον Μάρτιο του 1998.

Northrop Freedom Fighter

Το Northrop F-5A Freedom Fighter 68-9065 με c/n N6436 υπηρέτησε αρχικά με την Ιρανική Αεροπορία (Imperial Iranian Air Force, IIAF) και δόθηκε στην Ελλάδα τον Φεβρουάριο του 1976. Βγήκε εκτός ενεργείας στις 30/5/1993 ή σύμφωνα με άλλη πηγή στις 26/8/1992. Τουλάχιστον



C-47B «KN475»



χιστον μέχρι τον Απρίλιο του 1995 βρισκόταν σε απόθεση στην 113 ΠΜ. Τον Νοέμβριο του ίδιου έτους παραυπρήθηκε ενταγμένο στη συλλογή ΣΕΔΕΣ.

Republic Thunderflash

Το Republic RF-84F Thunderflash 53-7682 προέρχεται από τη Luftwaffe, με την οποία πετούσε ως EB-234 και EB-334. Δόθηκε στην Ελλάδα τον Ιούνιο του 1967 και επιχειρούσε με την 348 ΜΤΑ από την 110 ΠΜ. Δεν γνωρίζουμε πότε αποσύρθηκε από την ενεργό υπηρεσία, ενώ παρατηρήθηκε για πρώτη φορά στη συλλογή ΣΕΔΕΣ τον

Νοέμβριο του 1992. Από τα τέλη της άνοιξης του 2014 εκτίθεται κοντά στην είσοδο της Α.Β. ΣΕΔΕΣ. Το 2003 βάφτηκε με λιάθος χρώματα, απόκτησε έναν επιεικώς αστείο διάκοσμο στο ρύγχος («κατάσκοπος») και ανεγράφη λανθασμένα το s/n (629)! Ευτυχώς τον Αύγουστο του 2014 αποφασίστηκε και πραγματοποιήθηκε η εκ νέου βαφή του αεροπλάνου και η αποκατάστασή του στα αυθεντικά του χρώματα με ομοιογενείς ωραία ασημένια βαφή.

Nord Noratlas

Το Nord N.2501D Noratlas 53241

με c/n D164 δόθηκε στην Ελλάδα από τη Luftwaffe τον Απρίλιο του 1976. Σε γερμανική υπηρεσία έφερε τον διακριτικό αριθμό 5341. Πραγματοποίησε την τελευταία του πτήση στις 16 Απριλίου 1984 από την 112 ΠΜ με προορισμό την Α.Β. ΣΕΔΕΣ.

Convair Delta Dagger

Το Convair F-102A Delta Dagger 56-1031 ήλθε στην Ελλάδα τον Οκτώβριο του 1969, προερχόμενο από την 119 FIS της εθνοφυράς της πολιτείας του Κονέκτικατ. Εντάχθηκε στην 342 ΜΠΚ/114 ΠΜ. Αν και εμφανίζεται να έχει τεθεί σε απόθεση στην 112 ΠΜ από το 1977 (European Wrecks & Relics by Mike Bursell, 1989), εντούτοις δεν περιλαμβάνεται στα αεροσκάφη του τύπου που προσγειώθηκαν εκεί τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο του 1977 (HAF Yearbook 2007/A, Αντώνιος Τσαγκαράκης). Εντάχθηκε στη συλλογή ΣΕΔΕΣ τον Δεκέμβριο του 1987.

Το ΣΕΔΕΣ σήμερα, ουσιαστικά έναν αιώνα μετά τη δημιουργία του, διατρέχει τον μεγαλύτερο κίνδυνο στην ιστορία του.

Η παραχώρησή του στο Ταμείο Αξί-

AB.212EW του ΠΝ, όταν αποσύρθηκε, αποψιλώθηκε και παραδόθηκε στο ΣΕΔΕΣ ως εκπαιδευτικό βοήθημα.





Κατευθυνόμενο βλήμα εδάφους-αέρος NIKE-HERCULES.



Κατευθυνόμενο βλήμα εδάφους-αέρος NIKE-AJAX.

οποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), όπως αναγράφεται στο ΦΕΚ 1020τ.Β'/25-4-2013, **δίδως την προηγούμενη έγκριση του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας**, άνοιξε διάπλατα τον δρόμο της καταστροφής της Ιστορικής Κοιτίδας της Πολεμικής μας Αεροπορίας. Το ΥΕΘΑ ζήτησε από το Υπουργείο Οικονομικών να φροντίσει για την

εξαίρεση της Αεροπορικής Βάσης ΣΕΔΕΣ από τη λίστα του ΤΑΙΠΕΔ, αν και σύμφωνα με το Ν.3986/2011 τα ακίνητα που μεταβιβάστηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ δεν μπορούν να αναμεταβιβασθούν στον προηγούμενο κύριο ή δικαιούχο. **Να περιμένουμε ότι οι πρόσφατες αλλαγές στον συγκεκριμένο οργανισμό δίνουν ελπίδες για αναθεώρηση της κατάστασης;**

Πιθανή καταστροφή του ΣΕΔΕΣ, του Παρθενώνα της Πολεμικής μας Αεροπορίας, όχι από βόμβες ή πυραύλους του εχθρού αλλά από ελληνικά χέρια, θα σημαίνει ότι δυστυχώς είμαστε εξόφθαλμα ανίκανοι να φροντίσουμε και να προστατέψουμε την Αεροπορική μας Ιστορία και Κληρονομιά. Μια τέτοια στιμωτική καταστροφή θα



Το μνημείο Πεσόντων Αεροπόρων του ΣΕΔΕΣ.



Ξύλινο φύλλο έλικας από Spitfire σε ρόλο ταμπέλας στο ΣΕΔΕΣ!

μετατρέψει τη γενιά μας και όλους όσους μεγαλώσαμε ήξεμε ότι αγαπάμε την Πολεμική μας Αεροπορία σε όνειδος των επερχόμενων γενεών Ελλήνων που δίκαια θα μας απαξιώνουν για τη μαθητικότητα, την ολιγωρία και την ιστορική άγνοια που τόσο ανόητα επιδείξαμε στη λήψη κρίσιμων αποφάσεων. **ΠΘ**