



Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας ΩΡΑ ΚΡΙΣΙΜΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Αποτελούσε το όνειρο δεκαετιών που υλοποιήθηκε το 1992 με την ελπίδα να γίνει ο ζωντανός θεματοφύλακας της ελληνικής αεροπορικής ιστορίας και να διατηρήσει τις μνήμες για τις επερχόμενες γενιές. Η πορεία του Μουσείου για 20 χρόνια, παρά τα προβλήματα και τις κακοδαιμονίες, υπήρξε ανοδική, αλλιώς η προσπάθεια ανακόπηκε από την κρίση που οδήγησε σε μαρσισμό και συρρίκνωση. Σε κρίσιμο σταυροδρόμι πλέον, απαιτείται η λήψη κρίσιμων αποφάσεων, πριν είναι πολύ αργά.

Κείμενο-φωτογραφίες: Θέμης Βρανάς και Γιώργος Τσιρικόπουλος

Το Μουσείο της Πολεμικής μας Αεροπορίας (ΜΠΑ) ιδρύθηκε επίσημα τον **Ιούλιο του 1992** και είναι ο καρπός μιας εξάχρονης προσπάθειας που ξεκίνησε το **1986** με τη συγκρότηση του *Γραφείου Οργάνωσης Πολεμικού Μουσείου ΠΑ*.

Το **1988** το Γραφείο εντάσσεται στην *Υπηρεσία Ιστορίας Αεροπορίας* και αρχίζει η συγκέντρωση μουσειακού υλικού. Το πρώτο αεροσκάφος που παρατηρήθηκε εντός του υπόστεγου «Λέρος» στην Αεροπορική

Βάση Δεκελείας τον Δεκέμβριο του 1988 ήταν το ελικόπτερο **OH-13H «53-5835»**, το οποίο ανακαταστάθηκε το 2010 από ένα ομοίωτό του λόγω θραύσης της καλύπτρας και πλέον εκτίθεται στην 359ΜΑ-ΕΔΥ.

Το **1990** δημιουργείται το *Γραφείο Ίδρυσης Μουσείου* υπό το ΓΕΑ/Α5, το οποίο συνεχίζει την προσπάθεια ανεύρεσης εκθεμάτων και παράλληλα ασχολείται με τη μελέτη διαφόρων μοντέλων λειτουργίας και

διοίκησης στρατιωτικών Μουσείων σε Ελλάδα και εξωτερικό με σκοπό την επιλογή του καταλληλότερου. Τον Ιούλιο του 1992, λαμβάνοντας υπ' όψιν την εισήγησή του, το Ανώτατο Αεροπορικό Συμβούλιο (ΑΑΣ) αποφασίζει την ίδρυση του ΜΠΑ με έδρα την Αεροπορική Βάση Δεκελίας στο Ιατόι.

Το Μουσείο θα αποτελούσε αρχικά ανεξάρτητη Μονάδα της ΠΑ σε επίπεδο Σμηναρχίας και στη συνέχεια προβλεπόταν η εξέλιξή του σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ) υπαγόμενο στο ΓΕΑ ή το ΓΕΕΘΑ στα πρότυπα του Πολεμικού Μουσείου. Κατά την πρώτη τουλάχιστον φάση του παραπάνω σχεδίου το ΜΠΑ θα υπαγόταν άμεσα στο Επιτελικό Γραφείο του Αρχηγού ΓΕΑ και το προσωπικό θα προερχόταν αποκλειστικά από τις τάξεις της ΠΑ.

Ο πρώτος Διοικητής του Σμήναρχος (ΤΥΤ) Σωτήριος Μπουντούρης, ο οποίος ήταν στέλεχος της Διεύθυνσης Δημοσίων Σχέσεων της ΠΑ, συγκέντρωσε γύρω του έναν αρχικό πυρήνα περίπου είκοσι στελεχών, αποτελούμενο από τεχνικούς κρίσιμων ειδικοτήτων (μηχανικούς, ελασματούργους, χρώστες), το αναγκαίο διοικητικό προσωπικό και τον πρώτο Ιστορικό του Μουσείου, τον (τότε) έφεδρο Σμηνία Δημήτριο Βογιατζή. Κύριο χαρακτηριστικό της πρώτης περιόδου ήταν ο μεγάλος ενθουσιασμός όλων των εμπλεκόμενων, η ασταμάτητη συλλογή εκθεμάτων από κάθε πιθανή πηγή εντός ΠΑ και η διαρκής προσπάθεια αντιμετώπισης των πρωτόγνωρων και συνεχών προκλήσεων που αναδύονταν καθημερινά.

Το υπόστεγο αεροσκαφών «Λέρος» στο Τατόι επιλέχθηκε ως έδρα και ταυτόχρονα ως κύριος χώρος έκθεσης των σημαντικότερων ιστορικών αεροσκαφών. Το ίδιο το υπόστεγο είναι από μόνο του ιστορικό αεροπορικό μνημείο, αφού ανεγέρθηκε στη διάρκεια του Μεσοπολέμου στην ιταλική βάση υδροπλάνων στο Λακκί της Λέρου και χρησιμοποιήθηκε τόσο πριν όσο και κατά τον Β' ΠΠ. Μεταπολεμικά αποσυναρμολογήθηκε και μεταφέρθηκε στην Αεροπορική Βάση Δεκελίας. Τα γραφεία και οι αίθουσες που ήταν ενσωματωμένα στο «Λέρος» χρησιμοποιούνταν την περίοδο 1988-1992 από το Κέντρο Εκπαίδευσης Χειριστών Ειδικής Μονιμότητας (ΚΕΧΕΜ), ενώ μέχρι και το 1999 στέγαζαν την Υπηρεσία Εναερίων Μέσων του Λιμενικού Σώματος. Κύριος αρωγός του Μουσείου ήταν η Υπηρεσία Ιστορίας ΠΑ -η οποία τον Μάιο του 2005 ενσωματώθηκε στο Μουσείο Ιστορίας ΠΑ (ΜΙΣΠΑ)- με τα αρχεία της να αποτελούν πολύτιμη πηγή πλη-

Δεκέμβριος 1991.
Η ευχετήρια κάρτα της Διεύθυνσης Δημοσίων Σχέσεων της ΠΑ με θέμα την επικείμενη ίδρυση του Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας.





DC-3, «SX-ECF», αεροπλάνο της ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) για βαθμονόμηση ραδιοβοηθημάτων (NavAid calibration).

ροφοριών και φωτογραφιών για τα σχέδια εργασίας που άρχισαν να καταστρώνονται από τις πρώτες κιόλας ημέρες λειτουργίας του. Παράλληλα, το ΚΕΑ Ελληνικού με την απίστευτη τεκνογνωσία των

C-47B, «KJ960» σε διαμόρφωση VIP θρυσκόταν στο ΚΕΑ Ελληνικού όταν αποφασίστηκε να μην περάσει επιθεώρηση IRAN (Inspect and Repair As Necessary), αλλά να διατεθεί στο Μουσείο ΠΑ. Η τελευταία του πτήση από το ΚΕΑ Ελληνικού στην 123ΠΤΕ πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 1994.



F-86E (M), «19199», βαμμένο στα χρώματα της 341ΜΑ



μηχανικών και εμπειροτεχνιτών του ήταν σε θέση να επιλύει άμεσα θέματα τεχνικής φύσεως, κυρίως στους παλαιότερους τύπους αεροσκαφών, είτε λειτουργώντας συμβουλευτικά στο προσωπικό του Μουσείου είτε αναλαμβάνοντας εξολοκλήρου κάποια προγράμματα. Με δεδομένη την πολυδιάστατη εικόνα του ΜΠΑ στην παρούσα αναφορά μας θα εστιάσουμε το ενδιαφέρον μας στα αεροπλάνα και ελικόπτερα που βρίσκονται σε έκθεση, τη διαδικασία συντήρησης και την αποθήκευση.

Από το 1990, η Αεροπορική Βάση ΣΕΔΕΣ αποτέλεσε την πρώτη σημαντική -τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά- πηγή εκθέματων για το Μουσείο ΠΑ. Το F-84G «51-10822» μεταφέρεται εκείνη τη χρονιά στο Τατόι ακολουθούμενο το 1991 από δύο T-6G («49-2751» και «51-15057»/«830»). Τα T-6G δεν θα αποτελέσουν όμως ποτέ εκθέματα του ΜΠΑ: το «830» βρίσκεται ακόμη αποθηκευμένο, ενώ το «49-2751» εκτίθεται από το 2005 στο ΜΙΣΠΑ.

Το 1993 εντάσσεται στη συλλογή το T-6G «49-3424», το οποίο μέχρι τότε βρισκόταν στο Τατόι έξω από τη ΣΠΑ (Σχολή Πολέμου Αεροπορίας). Στο συγκεκριμένο αεροσκάφος ανήκει η τιμή του πρώτου προγράμματος συντήρησης σε επίπεδο στατικής έκθεσης που ολοκληρώθηκε εντός ΜΠΑ.

Με τη συμβολή της Ομάδας Υποβρυχίων Αποστολών (ΟΥΑ) της ΠΑ πραγματοποιείται και η πρώτη ανέλιξη τμημάτων ιστορικού αεροσκαφών, της πτέρυγας και των κινητήρων του Blenheim MkI «L1434» της RAF από τη λίμνη Πρέσπα.

Μια ακόμη πρωτιά το 1993 ανήκει στο F-104G «7415». Το συγκεκριμένο Starfighter πραγματοποίησε την τελευταία του πτήση από την 116ΠΜ στο ΚΕΑ Ελληνικού τον Απρίλιο του 1993 με σκοπό να απομνημωθεί από τα διαβαθμισμένα, επικίνδυνα ή εκρηκτικά εξαρτήματά του

F-86E(M), «19169», βαμμένο στα χρώματα του αεροκραβατικού σμήνους «Ελληνική Φλόγα» ως το α/φ «202».





F-104G, «63-12720», ο περίφημος επετειακός «ΤΙΓΡΗΣ» της 335ΜΚ. Το δεύτερο επετειακό Starfighter «7151» «ΟΛΥΜΠΟΣ» βρίσκεται στο Υπόστεγο Συντήρησης αναμένοντας ένα φρεσκάρισμα της καταπληκτικής βαφής του.

και να αποτελέσει πληρέστατο έκθεμα του Μουσείου κατά τον εορτασμό της ΠΑ τον Νοέμβριο του ίδιου έτους. Είναι το αεροσκάφος που έκανε την τελευταία πτήση ελληνικού μονοθέσιου Starfighter και το μοναδικό που βρίσκεται σε άριστη κατάσταση τόσο εξωτερικά όσο και εσωτερικά.

Το 1994 εμφανίζονται στο ΜΠΑ τρία από τα σημαντικότερα εκθέματα της Σχολής Ικάρων, το F-86E «19169», το F-86D «52-10067» και το H-19B «51-3952», τα οποία είχαν διατεθεί ήδη στο Μουσείο από το 1993, ενώ προσγειώνεται στο Τατόι για ένταξη το VIP C-47B «KJ960» προερχόμενο από το ΚΕΑ Ελληνικού.

Το 1995 -με την απόκτηση δώδεκα επιπλέον αεροσκαφών- το Μουσείο διπλασιάζει αριθμητικά τη δύναμή του. Σε αυτά περιλαμβάνεται μεγάλο μέρος των εκπαιδευτικών βοηθημάτων της ΣΤΥΑ μαζί με το υπόστεγο συντήρησης στον χώρο, που ήταν τότε γνωστός ως «πίστα ΣΤΥΑ». Από τα αεροσκάφη αυτά μόνο δύο αξιοποιήθηκαν ως εκθέματα: το F-84F «52-6361» ως «26595» στο υπόστεγο έκθεσης και το N2501D Noratlas «53258», το οποίο συντηρήθηκε μεν, αλλά παρέμεινε στην «πίστα ΣΤΥΑ».

Δύο ακόμη παραχωρήθηκαν αργότερα ως εκθέματα στη Σχολή Ικάρων (T-33A «51-6714») και στην 114ΠΜ (F-84F «52-6743»).

Το VIP C.159 Gulfstream I εκτελεί την τελευταία του πτήση από την 112ΠΜ στην ΑΒ Λεκαλειάς και αποτελεί πλέον έκθεμα του Μουσείου.

Σημαντικότερη εξέλιξη την ίδια χρονιά ήταν η διόρθωση στο ΜΠΑ από το Πολεμικό Μουσείο τριών μοναδικών ιστορικών αεροσκαφών στην Ελλάδα: των Supermarine Spitfire MkIXc «MJ755», Curtiss SB2C-5 Helldiver «83321» και D.H.82 Tiger Moth. Το πρώτο από αυτά που παρατηρείται στο Τατόι τον Απρίλιο του 1995 είναι το Spitfire.

Το 1995 το ΜΠΑ αποκτά επίσης το ένα και μοναδικό μέχρι σήμερα έκθεμά του που προήλθε από αντίστοιχο Αεροπορικό Μουσείο στο εξωτερικό. Πρόκειται για το πολωνικό Lim-2 301 που εκτίθε-

F-104G, «7415». Εκτέθηκε για πρώτη φορά στο ΜΠΑ τον Νοέμβριο του 1993. Αποτελεί το καλύτερα διατηρημένο F-104G στην Ελλάδα, μιας και προσγειώθηκε στο ΚΕΑ Ελληνικού τον Απρίλιο ή τον Μάιο του 1993 με αποκλειστικό σκοπό την άψογη προετοιμασία του για έκθεση.



RF-104G, «6677», πρώην έκθεμα στο Εργοστάσιο Τηλεπικοινωνιακών-Ηλεκτρονικών Μέσων (ΕΤΗΜ) στη Γλυφάδα.



G.159, «120». Το VIP αεροσκάφος που είχε αγοραστεί για τις ανάγκες της πρώην βασιλικής οικογένειας έκανε την τελευταία του πτήση 112ΠΜ-123ΠΤΕ τον Οκτώβριο του 1995.





C-164A, «1260». Υπάρχει πιθανότητα να αντικατασταθεί στο ΜΠΑ από άλλο ομοίotypό του που βρίσκεται σε καλύτερη εξωτερική κατάσταση.

ται ως βορειοκορσατικό MiG-15bis «925».

Το 1996 συνεχίζεται η αύξηση των εκθεμάτων με έξι ακόμη αεροσκάφη, ανάμεσα τους δύο (F-86E Sabre «19168» και «19199») που προέρχονται από τη συλλογή ΣΕΔΕΣ και το σπάνιο σε παγκόσμια κλίμακα Helldiver που διατέθηκε από το Πολεμικό Μουσείο τον προ-

ηγούμενο χρόνο.

Σημαντική στιγμή του ίδιου έτους ήταν η ανέλκυση σε συνεργασία με την Κινητή Ομάδα Συντήρησης Υποβρύχιων Θαλάσσιων Εγκαταστάσεων (ΚΟΥΣΥΘΕ) του Blenheim MkIV «L9044» της RAF στα ανοιχτά του Ρεθύμνου.

Το 1997 ολοκληρώνεται ο κύκλος παραχωρήσεων αεροσκαφών από το Πολεμικό Μουσείο με τη μετακίνηση του Tiger Moth στο Ταΰτι, ενώ δωρίζεται στο Μουσείο από τον ιδιώτη Κων/νο Καρναθόπουλο μέσω της Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδος (ΑΑΚΕ) το υπερελαφρό αεροπλάνο HM14 Pou du Ciel.

Το 1998 από την επικείμενη απόσυρση των T-33A από τις τάξεις της ΠΑ το Μουσείο θα αποκτήσει τρία αεροσκάφη, τα οποία θα ακολουθηθούν το 2000 από ακόμη δύο ομοίotypa.

Το 2000 το ΜΠΑ υπάγεται στη Διοίκηση Αεροπορικής Εκπαίδευσης (ΔΑΕ) και η πολύ σωστή τακτική της απόκτησης πλήρως επιχειρησιακών αεροσκαφών λίγο πριν την απόσυρσή τους εξακολουθεί να εφαρμόζεται τη δεκαετία 2001-2010 με ένα T-37B και ένα T-37C το 2002, ένα A-7H το 2006 και αιπό ένα Do-28D-2 το 2009 και το 2010.

Σίγουρα η πιο εντυπωσιακή άφιξη στο Μουσείο έγινε στη 1/3/2004,



H-19B, «51-3952», από τα πρώτα εκθέματα του ΜΠΑ, προερχόμενο από τη Σχολή Ικάρων.



RF-5A, «69-7170». Βάφθηκε με επετειακά χρώματα και πέταξε κατά την τελετή διάλυσης της 349ΜΑΗ τον Σεπτέμβριο του 1997.



T-33A, «53-5029». με ιδιαίτερο χρωματισμό που έφεραν τα T-33A σε καθήκοντα ρυμούλκησης στόχου στο πεδίο βολής Κρήτης.

μεταφέρθηκε... αεροπορικά από την 112ΠΜ στην ΑΒ Δεκελίας ως εξωτερικό φορτίο Mil Mi-26 με τις πτέρυγες να βρίσκονται εντός της στράκτου του ελικοπτέρου!

Το 2004 το ΜΠΑ υπόκειται εκ νέου στο ΓΕΑ από τη ΔΑΕ και συνεχίζει την ανοδική του πορεία έχοντας συγκεντρώσει περί τα σαράντα πέντε αεροσκάφη και ελικοπτερα, ενώ ο συνολικός αριθμός του τεχνικού και διοικητικού προσωπικού αγγίζει τα πενήντα άτομα.

Δύο ακόμη σημαντικές στιγμές της δεκαετίας 2001-2010 αποτελούν οι ανεγκύσεις ισόριθμων αεροπλάνων της Luftwaffe που κατερρίφθησαν κατά τον Β' ΠΠ, του *Junkers Ju.52/3m «4V+BT»* το 2003 και του *Junkers Ju.87D-3 «S7+GM»* το 2006.

Το 2006, για μια ακόμη φορά, αλλάζει η διοικητική υπαγωγή του Μουσείου ΠΑ από το ΓΕΑ στη ΔΑΕ. Ύστερα από δύο δεκαετίες παρουσίας βρέθηκε να διαθέτει μια πολυπληθή συλλογή άνω των πενήντα αεροσκαφών και ελικοπτερών, καθώς και διαφόρων άλλων ιστορικών οχημάτων και εκθεμάτων.

Από την άλλη, ο χώρος έκθεσης εντός του υπόστεγου «Λέρος» ήταν πια πλήρης, με αποτέλεσμα φρεσκοσυντηρημένα αεροσκάφη να αφήνονται σε υπαίθριο χώρο, έρμια της ανελέητης φθοράς από τα στοιχεία της φύσης.

Αεροσκάφη του Β' ΠΠ που με τόσο κόπο και έξοδα ανεγκύστηκαν και συντηρήθηκαν (*Ju.52/3m*, *Ju.87D-3*) κατέληξαν να μην έχουν κατάλληλο στεγασμένο χώρο έκθεσης και να αυτοσκυρώνεται έτσι το αρχικό σκεπτικό απόκτησής τους.

Αν και υπήρχε σχεδιασμός της ΙΙΑ για διάθεση επιπλέον στεγασμένου χώρου στην Αεροπορική Βάση Δεκελίας ή, εναλλακτικά (τότε), μεταφορά μέρους της συλλογής του ΜΠΑ σε κατάλληλες εγκαταστάσεις στο πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού, τίποτα τελικά δεν έγινε!

Το 2009 το τεχνικό προσωπικό στο υπόστεγο συντήρησης συνεχίζει να αποτελεί μια υπολογίσιμη δύναμη τουλάχιστον δεκαπέντε ατόμων, στην οποία περιλαμβάνονται τρεις χρώστες, τρεις μηχανικοί, δύο ελασματοϋργοί, δύο οδηγοί, ένας ηλεκτρολόγος και ένας σιδηρουργός.

Κατά τη δεκαετία 2011-2020 οι νέες αφίξεις ιστορικών αεροσκαφών συνεχίζονται.

Το 2013 ανεγκύστηκε ακόμη ένα αεροσκάφος της Luftwaffe, το *Arado Ar.196 «A5 D1+L»*, ενώ το 2017 παραλήφθηκαν τα επετειάκα *A-7E Corsair II «158825» «Τίγρης»*, «160616» «Όλυμπος» και *RF-4E Phantom II «69-7487»*.



T-37C, «70-1959». Τον Οκτώβριο του 2002, μήνα απόσυρσης των T-37B/C από την ΠΑ, μαζί με το T-37B «67-14742» έκαναν την πτήση 120ΠΕΑ-123ΠΤΕ για την ένταξή τους στο ΜΠΑ.



T-37B, «67-1472»



HU-16B, «51-7204», «ΖΕΥΣ»



D.H.82A, «T6776»

Στις 30 Ιανουαρίου 2018, ύστερα από συμφωνία του ΓΕΑ με τον μη κερδοσκοπικό οργανισμό Icarus Foundation, το Spitfire MkIXc «MJ755» αναχωρεί από το Τατόι με προορισμό το Biggin Hill του Ηνωμένου Βασιλείου.

Η ανέξοδη για την ΠΑ συμφωνία προβλέπει ότι το Spitfire έπειτα από εργασίες δύο ετών θα επανέλθει σε κατάσταση πτήσης. Θα παραμείνει στο Ηνωμένο Βασίλειο για ακόμη δύο έτη και θα συμμετέχει σε διεθνείς αεροπορικές επιδείξεις, πάντα με τα ελληνικά χρώματα. Με την πάροδο της διετίας θα επιστρέψει στην Ελλάδα, όπου θα συνεχίσει να πετά υπηρετούμενο από δύο Έλληνες χειριστές και δύο Έλληνες μηχανικούς, των οποίων η εκπαίδευση προβλέπεται στη συμφωνία.

Την ίδια χρονιά το ΜΠΑ εντάσσει στη συλλογή του το Grumman G-164A AgCat «1260» και το RF-104G Starfighter «6677», ενώ παράλληλα γίνεται αποδέκτης δύο πτητικών μέσων της ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), των DC-3 «SX-ECF» και Sud Aviation SA.318C Alouette «SX-HEB».

Στην πίστα μπροστά από το υπόστεγο συντήρησης του Μουσείου βρίσκονται συγκεντρωμένα αρκετά αεροσκάφη που περιμένουν χρόνια τη σειρά τους για αποκατάσταση σε επίπεδο στατικής έκθεσης. Σε αυτά περιλαμβάνονται πραγματικοί θησαυροί όπως το HU-16B ELINT Albatross «51-5289», το «βομβαρδιστικό» κατά τον εμφύλιο C-47B «KK169» και το πρώτο ελληνικό TF-104G Starfighter «62-12274».

Εκτός από τα αεροσκάφη του ΜΠΑ, στον χώρο αποθήκευσης φιλοξενούνται δύο αεροσκάφη παραγω-



Blenheim IV, «L9044»



F-84G, «51-10822», βαμμένο ως το «998» του Acro Team

γικών Σχολών της ΠΑ, το F-84F «52-6919» της ΣΤΥΑ, νυν ΣΜΥΑ, από το 2013 και το F-84F «52-6901» της Σχολής Ικάρων από το 2017), τα οποία προφανώς περιμένουν τη σειρά τους για συντήρηση από το προσωπικό του ΜΠΑ. Στον ίδιο χώρο βρίσκονται και αεροσκάφη που κατέληξαν σε υπαίθρια αποθήκευση στην ΑΒ Δεκελίας, αφού μετακινήθηκαν από τις προηγούμενες θέσεις τους (το T-33A «328» από ΚΕΑ Ελληνικού το 2003 και το F-104G «6681» από Άλσος Στράτου το 2013), καθώς και τμήματα αεροσκαφών που εδώ και αρκετά χρόνια



F-86E, «19168», βαμμένο στα χρώματα του αεροσκάφους του Άσου της USAF κατά τον πόλεμο της Κορέας, Σμήναγού Joseph McConnell



T-6G «49-3424». Ήταν το πρώτο αεροσκάφος που αποκαταστάθηκε σε επίπεδο στατικής έκθεσης από το προσωπικό του ΜΠΑ.



βρίσκονται στην 123ΣΤΕ (C-47B «ΚΚ171», TF-104G «62-12278»).

Η οικονομική κρίση, που τόσο βίαια και απάνθρωπα έπληξε την πατρίδα μας, δεν άφησε αλώβητο το Μουσείο της Πολεμικής Αεροπορίας, προσθέτοντας στα ήδη υπάρχοντα προβλήματα του νέα και σοβαρότερα.

Αν επιχειρούσαμε να τα ιεραρχήσουμε, ως σημαντικότερο θα αναδεικνύαμε τη διοικητική υποβάθμισή του: από Σμηνναρχία Μάχης άμεσα εξαρτώμενη από το Επιτελικό Γραφείο του Αρχηγού ΓΕΑ ή τη ΔΑΕ μετέπεσε το 2015 σε επίπεδο Μοίρας της 123ΠΤΕ (Πτέρυγα Τεχνικής Εκπαίδευσης) και, τέλος, σε επίπεδο Σμήνους της Μοίρας ΜΙΣΠΑ της 123ΣΤΕ (Σμηνναρχία Τεχνικής Εκπαίδευσης). Το προσωπικό του άρχισε να μειώνεται δραματικά, καθιστώντας κάθε νέο σχέδιο συντήρησης όλο και πιο απόμακρο ή χρονοβόρο.

Κατά τη διάρκεια της επίσκεψής μας (Ιούλιος 2019) στο Μουσείο ΠΑ υπηρετούσαν από πλεονάζοντες τεχνικούς προσωπικού μόλις δύο χρώστες και ένας μηχανικός, μια μικρή δύναμη που παρά τις γνώσεις και τη διάθεση για προσφορά είναι -προφανέστατα- αριθμητικά ανεπαρκής. Όλη την εικόνα του προσωπικού του Μουσείου ΠΑ συμπλήρωναν δύο μόνιμα στελέχη κι ένας Σμηννίτης, συνολικά έξι άτομα, μια χαστική μείωση ανθρώπινου δυναμικού σε σχέση με κάθε προηγούμενη στελέχωσή του! Πόσο παράδοξο ακούγεται το γεγονός ότι αυτή η τόσο μικρή ομάδα, που είναι υπεύθυνη για το σύ-

SB2C-5, «83321».

Ένα από τα σπανιότερα αεροσκάφη του Μουσείου, καθώς υπολογίζεται ότι παγκοσμίως σώζονται μόλις πέντε.

Lim-2, «301», της Πολωνικής Αεροπορίας βαμμένο στα χρώματα της Αεροπορίας της Βόρειας Κορέας κατά τον πόλεμο της Κορέας, αναπαριστώντας το αεροσκάφος που πετούσε ο Σοβιετικός Συνταγματάρχης Yevgeny Pepelyayev.



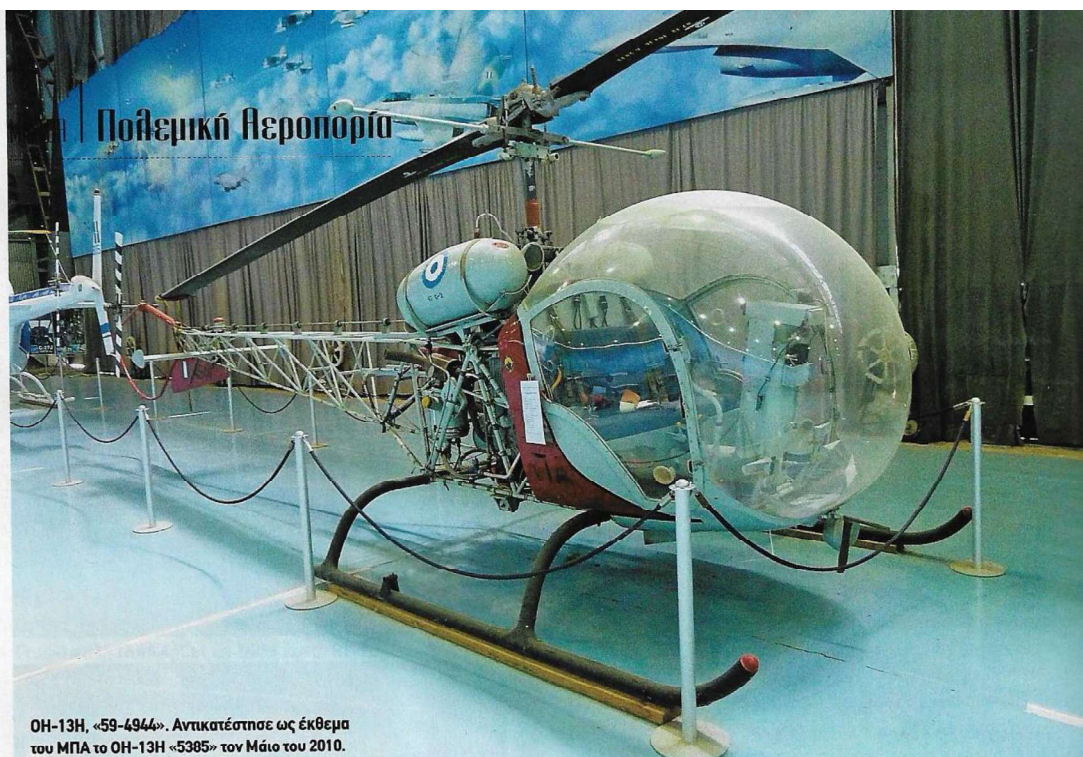
RF-84F «51-17011»



F-84F «52-6361», εκτίθεται ως «26595»



F-86D, «52-10067»



OH-13H, «59-4944». Αντικατέστησε ως έκθεμα του ΜΠΑ το OH-13H «5385» τον Μάιο του 2010.

νοlio της συλλογής αεροσκαφών του Μουσείου ΠΑ, αποφασίστηκε να αναλάβει επιπρόσθετα και την εξωτερική αποκατάσταση με νέα βαφή των αεροσκαφών του Πολεμικού Μουσείου!

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Πολεμική μας Αεροπορία επιθυμεί ένα σύγχρονο, ζωντανό και ενδιαφέρον Μουσείο, αντίστοιχο της μεγάλης και ένδοξης ιστορίας της.

Για να επιτευχθεί, όμως, τούτο, θα πρέπει να λάβει και να υλοποιήσει άμεσα ρηξικέλευθες αποφάσεις στην κατεύθυνση αυτών που ενδεικτικά περιγράφονται στη συνέχεια.

Βασική προϋπόθεση θεωρούμε ότι πρέπει να είναι η άμεση αυτονόμηση του Μουσείου ΠΑ από την 123 Σμηναρχία Τεχνικής Εκπαίδευσης, της οποίας το έργο δεν έχει καμία απολύτως συνάφεια με αυτό του ΜΠΑ, ώστε να θεωρείται προϊσταμένη του αρχή. Το Μουσείο ΠΑ και το ΜΙΣΠΑ θα μπορούσαν να συγκροτηθούν από κοινού μια ανεξάρτητη Μονάδα, η οποία θα έχει τους οικονομικούς πόρους και τα απαραίτητα τεχνικά μέσα που απαιτούνται για την απρόσκοπτη και ασφαλή ανάληψη των εργασιών της.

Η εκ νέου ένταξη του καινούργιου φορέα ΜΠΑ/ΜΙΣΠΑ στο Επιτελικό Γραφείο του Αρχηγού του ΓΕΑ θα προσδώσει μεγαλύτερη ταχύτητα στην εισήγηση προτάσεων και συνακόλουθα στη λήψη αποφάσεων σε ανώτατο επίπεδο, προσφέροντας μικρότερες πιθανότητες στη γραφειοκρατία να ορθώσει χάρτινα αήλικα ανυπερβλήτα εμπόδια στην υλοποίησή τους. Θα πρέπει επίσης να στελεχωθεί επαρκώς με όλες τις απαιτούμενες ειδικότητες τεχνικών, προσμετρώ-



AB.206A, «8005»



F-5A, «65-10541»

ντας όχι μόνο τα κλασικά υπηρεσιακά κριτήρια μετάθεσης που ισχύουν για κάθε Μονάδα της ΠΑ, αλλά και τις τεχνικές και ιστορικές γνώσεις όσων επιθυμούν να ενταχθούν σε αυτήν.

Η ιστορική συνείδηση και η επίγνωση της ιστορικής ευθύνης θα πρέπει να είναι βασικά



RF-4E, «69-7487». Φωτοαναγνωριστικό Phantom που προέρχεται από τη Luftwaffe.

προσόντα οποιουδήποτε κληθεί να αποκαταστήσει ένα μουσειακό αεροπλάνο, το οποίο, αν και δεν πρόκειται να ξαναπετάξει πια, πρέπει να αποκατασταθεί με απόλυτη τεχνική και ιστορική ακρίβεια για τις μελλοντικές γενιές.

Η στήριξη του ΜΠΑ από το Υπουργείο Πολιτισμού με την παροχή εξειδικευμένων συμβουλών Μουσειολογίας θα μπορούσε να οδηγήσει στη βέλτιστη εκμετάλλευση του περιορισμένου χώρου έκθεσης και στην εισαγωγή νέων, τεχνολογικά προηγμένων, διαδραστικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Από την άλλη, το Μουσείο ΠΑ ίσως είναι το μοναδικό σε πανευρωπαϊκή κλίμακα κρατικό Αεροπορικό Μουσείο που **δεν δέχεται την εθελοντική συνδρομή πολιτών** στα σχέδια εργασίας του. Η δυνατότητα προσφοράς εθελοντικής εργασίας στον τομέα της ιστορικής έρευνας από ιδιώτες, σε συνεργασία πάντα με τον Ιστορικό του ΜΠΑ, θα μπορούσε να αναδείξει πλήθώρα ένδοξων -αλλά άγνωστων ακόμη στους πολλούς- σελίδων της αεροπορικής μας Ιστορίας. Θα επιτρέψει επίσης να ξεκινήσει επιτέλους ένα πρόγραμμα συνεντεύξεων βετεράνων της ΠΑ για την προφορική καταγραφή της Ιστορίας της ΠΑ (oral history project) μέσα από τα βιώματα των στελεχών της, κάτι το οποίο έπρεπε να είχε αρχίσει ήδη εδώ και τρεις δεκαετίες...

Υπό το ίδιο πλάνο, θα μπορούσαν να οργανωθούν ομάδες ιδιωτών που θα συμμετέχουν εθελοντικά σε συγκεκριμένα προγράμματα συντήρησης του Μουσείου υπό την καθοδήγηση μηχανικών της ΠΑ, εξοικονομώντας τόσο χρόνο για την ολοκλήρωσή τους όσο και εργατοώρες για το προσωπικό της Αεροπορίας.

Τελευταίο αλλά όχι και έσχατο, για την αύξηση των εσόδων του θα πρέπει επιτέλους το ΜΠΑ να δει-

A-7H, «159664».
ένα από τα δύο πρώτα A-7H που παρέλαβε η ΠΑ τον Αύγουστο του 1975.

F1CG, «101».
Είναι το πρώτο αριθμητικό μαχητικό του τύπου της ΠΑ κι ένα από τα πρώτα που παρέλαβε τον Αύγουστο του 1975.

TF-102A, «55-4035»



HU-16B, «51-7190», «ΘΗΣΕΥΣ»





N2501D, «53258». Παρά τις δεκαετίες που πέρασαν, έχει σταθεί αδύνατο να σχεδιαστεί και να υλοποιηθεί μια επιχείρηση αποσυναρμολόγησης και μεταφοράς του μόλις εκατό μέτρα παραπέρα, στον χώρο έκθεσης αεροσκαφών. Ας ελπίσουμε ότι, ακόμη κι αν αυτό δεν γίνει ποτέ, το ΜΠΑ θα αποκτήσει επιτέλους το ιστορικό Noratlas «53222», τελευταίο σωζόμενο της αποστολής ΝΙΚΗ στην Κύπρο τον Ιούλιο του 1974, που σπιζίζει παρατημένο στην 112ΠΜ.



Ju-52/3m, «4V+BP»

τουργήσει όπως όλα τα σύγχρονα ευρωπαϊκά και ελληνικά Μουσεία με πωλητήριο βιβλίων και αναμνηστικών, διοργάνωση εκδηλώσεων με καταβολή αντιτίμου και, φυσικά, να αποκτήσει αυτόνομο τη δυνατότητα λήψης χρηματικών δωρεών. Τα έσοδα από όλες τις παραπάνω δραστηριότητες θα διατίθενται αποκλειστικά προς όφελος προγραμμάτων συντήρησης ή αγοράς μουσειακού υλικού.

Η περσινή χρονιά (2018) απέδειξε ότι τα πάντα, από το **απόλυτα σωστό** όπως η αναγέννηση και επαναφορά σε πλήρη κατάσταση του Spitfire IXc «MJ755», μέχρι το **απόλυτα λάθος** όπως η παραλίγο δωρεά μοναδικού ιστορικού αεροσκάφους του Μουσείου ΠΑ στο εξωτερικό, εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις προθέσεις όσων βρίσκονται στα ανώτατα αξιώματα.

Το Μουσείο ΠΑ πρέπει να θεωρακιστεί μια για πάντα με νομικό πλαίσιο που θα απαγορεύει ρητά τη διάθεση εντός ή εκτός Ελλάδας αεροσκαφών ή άλλων εκθεμάτων του δίχως τη σύμφωνη και τεκμηριωμένη γνώμη του ΜΠΑ/ΜΙΣΠΑ. Με την απουσία ή τη μη τήρηση ενός τέτοιου νομικού πλαισίου υπάρχει κίνδυνος να μετατραπεί το ΜΠΑ από θεματοφύλακας της Αεροπορικής μας Κληρονομιάς σε αποθηκάριος που απλά χορηγεί άκριτα, ότι υλικό του ζητηθεί από κάποια ιεραρχική





HU-16B, «51-5289», αεροσκάφος τροποποιημένο για αποστολές ELINT. Η ανάγκη άμεσης φροντίδας του είναι προφανής.

άνωτερη μεν, αλλά ιστορικά πολύ λιγότερο καταρτισμένη αρχή.

Μέχρι στιγμής έχουν υπάρξει δύο απώλειες:

Το **AB-476-5 «7893»**, το οποίο έφυγε από τις εγκαταστάσεις του Μουσείου ΠΑ για να πωληθεί τον Δεκέμβριο του 2015 σε ιδιωτική εταιρεία αεροψεκασμών και το **F-5A Freedom Fighter «63-8405»**, πρώτο αριθμητικά της πρώτης παρτίδας που παρέλαβε η ΕΒΑ/ΠΑ το 1965, το οποίο αφαιρέθηκε το 2016 από το ΜΠΑ για να εκτεθεί στο ΓΕΑ, τη στιγμή που άλλα συντηρημένα ομοιώτυπα αεροσκάφη ήταν διαθέσιμα στην 113ΠΜ.

Επίσης, κυριολεκτικά στο παραπάνε, απεφύχθη



C-47B, «KK169», τροποποιημένο στο ΚΕΑ Ελληνικού σε βομβαρδιστικό κατά τον εμφύλιο. Είναι ευτύχημα που ένα τόσο σπάνιο και ιστορικό αεροσκάφος σώζεται ακόμη, έστω και στα αζήτητα. Αποτελεί μέρος της κληρονομιάς που έδωσε η ΣΤΥΑ στο ΜΠΑ το 1995.



SA.318C, «SX-HEB», της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας



F-84F, «52-6919», Εκθεμα της ΣΤΥΑ που βρίσκεται για συντήρηση στο ΜΠΑ από τον Ιούλιο του 2013.

η προαναφερθείσα δωρεά αεριωθούμενου μαχητικού αεροσκάφους του Μουσείου ΠΑ (επί της υπουργίας Πάνου Καμμένου), η οποία, αν υλοποιούνταν, θα αποτελούσε τη μελανότερη μέχρι στιγμής σελίδα του...

Άλλο σημαντικό βήμα θα ήταν ο εμπλουτισμός του ΜΠΑ με τύπους αεροσκαφών της ΠΑ που αδικαιολόγητα απουσιάζουν από τη συλλογή του, όπως T-33A Mk.3, F-102A Delta Dagger, YS-11A, F-5B Freedom Fighter, NF-5A, NF-5B, F-4E Phantom II SRA, TA-7H Corsair II και TA-7C. Δεδομένου ότι κάποια από τα παραπάνω αεροσκάφη βρίσκονται εκτεθειμένα στα στοιχεία της φύσης για περισσότερο από τέσσερις δεκαετίες, γίνεται αντιληπτό πόσο σημαντικό είναι να υπάρξει άμεση πρόνοια για τη συλλογή και σωτηρία τους.

Επιπρόσθετα, θα πρέπει να επαναξιολογηθούν το συντομότερο δυνατό ατυχείς επιλογές, όπως η εγκατάλειψη του μοναδικού σωζόμενου αεροσκάφους N2501D Noratlas «53222» που έλαβε μέρος στην αποστολή ΝΙΚΗ στην Κύπρο τον Ιούλιο του 1974. Για το συγκεκριμένο και παρά το γεγονός ότι φοδεύτηκαν σχεδόν 30.000 ευρώ για τη μεταφορά του από το ΕΠΑΣ Νέας Φιλαδέλφειας (όπου είχε βάνουσα κακοποιηθεί από ανεγκέφαλους) στο Μουσείο ΠΑ, το ιστορικό αεροπλάνο κατέληξε τελικά ξεχασμένο στο νεκροταφείο αεροσκαφών της 112ΠΜ.

Αν και είναι φανερό ότι δεν επαρκεί πλέον ο υπάρχων χώρος στο ΜΠΑ, θα πρέπει να επιλεγούν τα αεροσκάφη ανά την Ελλάδα που κρίνονται απαραίτητα για τη συλλογή του και να αποθηκευθούν άμεσα σε στεγασμένο φυλάσσομένο χώρο, ακόμη και εκτός της Αεροπορικής Βάσης Δεκελίας.

Παράλληλα θα πρέπει να γίνει έρευνα για εξεύρεση και συλλογή άκρως απαραίτητων αναλώσιμων υλικών για όλη τους τη συλλογή του Μουσείου, με κύρια έμφαση στα ελαστικά του συστήματος προαγωγής, για να βελτιωθεί η από καρδιωτική εμφάνιση δεκάδων εκθεμάτων με ξεφούσκωτα ή διαλυμένα ελαστικά...

F-84F «52-6901». Αεροσκάφος της ΣΙ που μεταφέρθηκε για συντήρηση στο ΜΠΑ το 2017.



T-33A «54-1814»



F-104G «6681»



F-86E (M) «19146» της ΣΤΥΑ, νυν ΣΜΥΑ, που είναι η πιο σπάνια Μονάδα από πλευράς ιστορικών αεροσκαφών. Το «19146» της το πήρε το ΜΠΑ το 2006 και το υπέροχο F-104G «64-17782» της το πήρε το ΚΕΔΑ Αγίου Ανδρέα το 2014, απογυμνώνοντας εντελώς από αεροπλάνο μια Σχολή Τεχνικών της ΠΑ!



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Ο αστερίσκος (*) υποδηλώνει ότι το αεροσκάφος βρίσκεται σε έκθεση. Τα αεροσκάφη δίχως αστερίσκο βρίσκονται σε αποθήκευση ή συντήρηση. Ο πίνακας περιλαμβάνει το σύνολο των αεροσκαφών που βρίσκονται στις εγκαταστάσεις του Μουσείου ΠΑ, άσχετα με το αν ανήκουν σε αυτό. Όπου υπάρχει υπαγωγή σε άλλη Μονάδα ή Φορέα, αναφέρεται σε παρένθεση.

Agusta Bell AB.47J-2	Douglas C-47B Skytrain/Dakota	LTV A-7E Corsair II
«2060»*/«066»	«KJ960»*	«158825»*
Agusta Bell 206A Jetranger II	«KK169»	«160616»*
«8005»*	«KK171, τμήμα α/φ (123ΣΤΕ)	LTV A-7E Corsair II
Arado Ar.196-A5	«43-49111»	«159664»*
«D1+L», τμήμα α/φ	Grumman G.159 Gulfstream I	McDD RF-4E Phantom II
Bell OH-13H	«120»*	«69-7487»*
«59-4944»*	Grumman G.164A AgCAT	NAA F-86D Sabre Dog
Bristol Blenheim I	«1260»*	«52-10067»*
«L1434»*, τμήμα α/φ	Grumman HU-16B Albatross	NAA T-66 Texan
Bristol Blenheim IVF	«51-5289»	«49-3424»*
«L9040»*	«51-7190»*	«51-15057»/«830»
Canadair CL-13 Mk2 F-86E (M) Sabre	«51-7204»*	Northrop F-5A Freedom Fighter
«19146»*	HM14 Pou du Ciel	65-10541*
«19168»*/«12910»	«Καλλιόνιτσα» «ΚΑΛΛΙΟΝΗ ΛΕΙΣΒΟΥ»	Northrop RF-5A Freedom Fighter
«19169»*/«202»	Junkers Ju-52/3m	«69-7170»*
«19199»*	«4V+BT»*	Nord N2510D Noratlas
Cessna T-37B Tweety Bird	Junkers Ju-87D-3	«53258»*
«67-14742»*	«57+6M», τμήμα α/φ	Piper PA-18-135
Cessna T-37C Tweety Bird	Lockheed F-104G Starfighter	«SX-AGU»
«70-1959»*	«6681»	Republic F-84F Thunderstreak
Cessna 172RG Cutlass	«7151» (σε συντήρηση)	«52-6361»*/«26595»
«AC-2» (Λιμενικό Σώμα)	«7415»*	«52-6901» (Σχολή Ικάρων)
Convair TF-102A Delta Dagger	«63-12720»*	«52-6919» (ΣΜΥΑ)
«55-4035»*	Lockheed RF-104G Starfighter	Republic F-84G Thunderjet
«56-2355»*	«6677»*	«51-10822»*/«998»
Curtis SB2C-5 Helldiver	Lockheed TF-104G Starfighter	Republic RF-84F Thunderflash
«83321»*	«5908»*	«51-17011»*
Dassault Mirage F1CG	«62-12274»	Sikorsky H-19B
«101»*	62-12278, τμήμα α/φ	«51-3952»*
D.H.82A Tiger Moth II	Lockheed T-33A Shooting Star	Sud Aviation SA.318C Alouette II
«T6776»*	«52-9805»	«SX-HEB»
Dornier Do28D-2 Skyservant	«53-5029»*	Supermarine Spitfire MkIXc
«4120»*	«53-5328» (123ΣΤΕ)	«MJ755»/«G-CLGS» (σε συντήρηση στο Ηνωμένο Βασίλειο)
«4131»*	«53-5890»	WSK Lim-2 (MiG-15bis)
Douglas DC-3	«54-1614»	«301»*/«925»
«SX-ECF»*	«58-0519»*	ΑΥΔΗ Α4
		«Ελληνικό Πνεύμα»
		Ανεμόπτερο Weihe
		«SX-109»



Μια Διοίκηση με γνώση, αποφασιστικότητα και ισχυρό νομικό πλαίσιο να την υποστηρίξει, μπορεί να διεκδικήσει τη δημιουργία μιας δεξαμενής αεροσκαφών προς ανταλλαγή με άλλα Αεροπορικά Μουσεία, κρατικά ή ακόμη και ιδιωτικά. Η δυνατότητα διάθεσής τους προς ανταλλαγή- παρά τις όποιες γραφειοκρατικές αντιρρήσεις- αποδεικνύεται περίτρανα από τα οκτώ ελληνικά αεροσκάφη που σήμερα εκτίθενται σε δύο Μουσεία Πολεμικών Αεροποριών στην Ολλανδία και τη Σλοβακία, τρία ιδιωτικά Αεροπορικά Μουσεία στο Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γαλλία και τη Γερμανία και μία αεροπορική Μονάδα στην Ισπανία. Για την ιστορία, όπως προαναφέρθηκε, το μόνο που αποκόμισε το Μουσείο ΠΑ από τις παραπάνω παραχωρήσεις αεροσκαφών είναι το Lim-2 (MiG-15bis) της Πολεμικής Αεροπορίας που δόθηκε στο ΜΠΑ από το

αντίστοιχο Μουσείο της Ολλανδικής Πολεμικής Αεροπορίας ως... «χάρισμα» για την παραχώρηση του F-102A Delta Dagger «56-1052». Χρησιμοποιείται η λέξη «χάρισμα» αντί «αντάλλαγμα», διότι η απόφαση για το αν θα δοθεί και τι από την πλευρά των Ολλανδών ήταν καθαρά δικό τους θέμα και όχι προϊόν διαπραγμάτευσης με τη Διοίκηση του ΜΠΑ. Αυτή η χαοτική αδυναμία διαπραγμάτευσης έχει οδηγήσει σε ναυαγιο αρκετές αξιόλογες προτάσεις, όπως, μεταξύ άλλων, ανταλλαγής με βρετανικό Μουσείο ενός F-5A με ένα de Havilland Vampire T.11 ή με αμερικανικό Μουσείο ενός εγκαταλειμμένου HU-16B με ένα Folland Gnat.

Αν η Πολεμική Αεροπορία κρίνει ότι οι παραπάνω προτάσεις είναι υπερβολικές ή ανεφάρμοστες, οδηγούμαστε νομοτελειακά στην υπο-





βάθμιση του Μουσείου ΠΑ από φορέα διατήρησης και ανάδειξης της Αεροπορικής μας Κληρονομιάς σε μια μεγάλη συλλογή φθαρμένων και κακοσυντηρημένων αεροσκαφών.

Εάν αυτό -δυστυχώς- συμβεί, τότε οι επερχόμενες γενιές Ελλήνων (που ίσως συνειδητοποιήσουν την τεράστια ιστορική, εθνική και ηθική σημασία ενός σύγχρονου και πλήρως λειτουργικού Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας) θα πρέπει να διαθέσουν τεράστια χρηματικά ποσά για να αγοράσουν από το εξωτερικό όσα η δική μας γενιά τόσο απείρισκοντα απαξίωσε και κατέστρεψε. **ΠΕΘ**



TF-104G, «62-12274» και T-33A, «53-5328». Το Starfighter είχε ήδη μπει σε διαδικασία συντήρησης πριν από τουλάχιστον δέκα χρόνια, αλλά, προφανώς, υπήρξε αλλαγή προτεραιοτήτων με αποτέλεσμα να βρεθεί ξεχασμένο δίχως καμία απολύτως προστασία έξω από το Υπόστεγο Συντήρησης του ΜΠΑ.



Cessna T-41D, «69-7190»

T-41D: Πλήσιμο Ιστορικό Αεροσκάφος

Κατά τη διάρκεια της επίσκεψής μας στην Αεροπορική Βάση Δεκελίας παρατηρήσαμε ότι ένας μικρός πυρήνας εκπαιδευτικών αεροσκαφών Cessna T-41D της 360ΜΕΑ εξακολουθεί να παραμένει επιχειρησιακός. Η πρώτη μας σκέψη ριέγοντας τα ήταν ότι κάλλιστα θα μπορούσε κάποιο από αυτά, μόλις σταματήσει η πτητική του εκμετάλλευση, να ενταχθεί άμεσα ως έκθεμα στο ΜΠΑ. Παράλληλα, ένα ακόμη πλήσιμο ομοίτυπο αεροσκάφος με πλήρη σειρά ανταλλακτικών και εργαλείων απαραίτητων για τη συντήρησή του θα μπορούσε να διατεθεί προς φύλαξη στο Μουσείο για μελλοντική ένταξη του στο Σμήνος Αεροπορικής Κληρονομιάς, το οποίο εκ των πραγμάτων δημιουργείται με την επιστροφή, σε λίγα χρόνια, του πλήρους Spitfire στην Ελλάδα.

Αν, μάλλον, αναλογιστούμε ότι αυτή τη στιγμή υπάρχει στο Τατόι πληθώρα χειριστών και μηχανικών διαθέσιμων στον τύπο, θα ήρθε ναμνε η Πολεμική μας Αεροπορία να χαρακτηρίσει άμεσα ένα T-41D ως ιστορικό αεροσκάφος σε κατάσταση πτήσης. Σε μια τέτοια ιδανική περίπτωση αυτό θα μπορούσε να παραμείνει στη δύναμη της 360ΜΕΑ ως Σμήνος Αεροπορικής Κληρονομιάς της Μοίρας.

Στη φετινή γιορτή της ΠΑ θα ήταν δυνατόν το συγκεκριμένο αεροπλάνο να σταθμεύσει δίπλα στον χώρο έκθεσης του ΜΠΑ και να κάνει συχνές πτήσεις πάνω από την ΑΒ Δεκελίας, δίνοντας τη δυνατότητα στο κοινό να παρακολουθεί όλη την προετοιμασία και εκτέλεση μιας τέτοιας διαδικασίας. Ένας σχολιαστής θα εξηγεί τι ακριβώς γίνεται, δίνοντας παράλληλα ιστορικά στοιχεία για τη χρήση τόσο του T-41D όσο και των υπόλοιπων ιστορικών εκπαιδευτικών αεροσκαφών που φιλοξενοούνται στο ΜΠΑ.

Αυτή η κίνηση θα επιτρέψει στην ΠΑ να αξιολογήσει έμμεσα και ανέξοδα πώς μπορεί να δημιουργηθεί και να χρησιμοποιηθεί ένα Σμήνος Ιστορικών Αεροσκαφών, αποκομίζοντας έτσι πολύτιμη εμπειρία για την άριστη διαχείριση, σε λίγα χρόνια, του Spitfire IXc «MJ755» και, γιατί όχι, του βετεράνου του πολέμου της Κορέας C-47A «49-2622» «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

Η παραπάνω πρόταση, αν υιοθετηθεί, έχει ουσιαστικά μηδαμινό κόστος και εγγύτατο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης. Την ίδια στιγμή δείχνει ξεκάθαρα ότι η ηγεσία της ΠΑ έχει όραμα για την ανάδειξη της Ζώσας Αεροπορικής μας Κληρονομιάς και δεν διστάζει να του δώσει, για πρώτη φορά στην Πατρίδα μας, σάρκα και οστά. Ύστερα από μισό αιώνα αδιάκοπης πτητικής εκμετάλλευσης στην εκπαίδευση των Ικάρων μας, αναμφισβήτητα δικαιούται την παραμονή του σε υπηρεσία ως «Πλήσιμο Ιστορικό Αεροσκάφος»!