

ΜΑΪΟΣ 2022 | 6€

Πτήση

**Fuerza Aerea
Colombiana**«Αερομαχίες»
με T-6C Texan II**SOFEX ORION 22**Επίδειξη Άμεσης
Επιθετικής Ενέργειας**SA'AR 6**Μια διαφορετική κορβέτα
για το ΠΝ**Κέντρο
Τεχνολογίας ΕΣ**«Αφανής»
πολλαπλασιαστής ισχύος**ΑΒ ΣΕΔΕΣ**Η συλλογή ιστορικών
αεροσκαφών



ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΑΣΗ ΣΕΔΕΣ

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ 1990-2020

Το Σέδες με την υπερεκατονταετή δράση του αποτελεί ένα από τα πλέον ιστορικά αεροδρόμια της Ελλάδας. Αν και με τη μεταστάθμευση των τριών εναπομεινάντων C-47A/B του 355/1 Σμήνους Τακτικών Μεταφορών στην 113PM τον Ιανουάριο του 2003 έπαυσε να φιλοξενεί επιχειρησιακά αεροπλάνα στις εγκαταστάσεις του, δεν σταμάτησε ποτέ να συμβάλλει στην άμυνα της πατρίδας μας, φιλοξενώντας πλέον Patriot της 350ης Πτέρυγας Κατευθυνόμενων Βλημάτων (350ΠΚΒ).

ΚΕΙΜΕΝΟ ΘΕΜΗΣ ΒΡΑΝΑΣ, ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΤΑΖΟΣ ΚΕΑΤΕΜΑΙΔΗΣ, ΠΑΣΧΑΛΗΣ ΠΑΛΑΒΟΥΖΗΣ, Θ.Β.

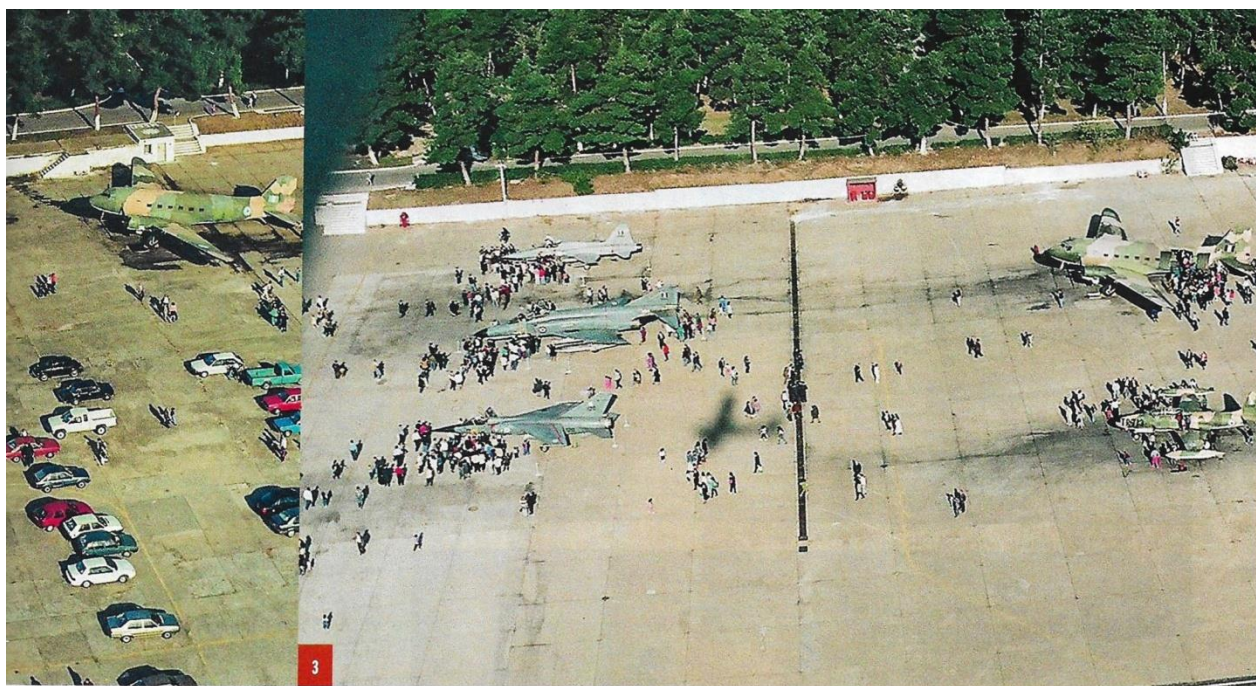
Είναι ευτυχές γεγονός ότι μεγάλο μέρος των ιστορικών εγκαταστάσεων στο Σέδες παραμένει άθικτο, περιλαμβάνοντας τον «σιδερένιο» διάδρομο προσαπογειώσεων PSP (Pierced Steel Planking), τον Πύργο Ελέγχου Πτήσεων και το προπολεμικής κατασκευής υπόστεγο συ-

ντήρησης. Διατηρεί έτσι τη μοναδική του ατμόσφαιρα και δίκαια χαρακτηρίζεται ως σπάνια και ιστορικά σημαντική χρονοκάψουλα της ελληνικής Αεροπορικής Ιστορίας.

Άθικτη επίσης έμεινε η συλλογή ιστορικών αεροσκαφών της Αεροπορικής Βάσης, η οποία εξακολουθεί να καταλαμβάνει τον ίδιο χώρο εδώ και πολλές δεκαετίες.

Η ολοκλήρωση όμως της εγκατάστασης εκεί της 350ΠΚΒ τον Ιούλιο του 2005 είχε ως άμεσο αποτέλεσμα η βάση να κλείσει τις πύλες της στο κοινό που τόσο φιλόξενα υποδεχόταν για δεκαετίες κατά τη διάρκεια του εορτασμού της Πολεμικής μας Αεροπορίας κάθε Νοέμβριο.

Έτσι, η ενδιαφέρουσα συλλογή ιστορικών αεροσκαφών έχασε το κοινό της και σχεδόν έσβησε



από τη συλλογική μνήμη όχι μόνο των Θεσσαλονικέων, αλλά και όλων των Μακεδόνων φίλων της Αεροπορίας, που περίμεναν ανυπόμονα τον τριήμερο -συνήθως- εορτασμό της ΠΑ, για να την επισκεφθούν.

Η ποικιλία των εκθεμάτων, ο αριθμός και η σπανιότητά τους δίκαια την κατέτασσαν στις κορυφαίες συλλογές εντός ΠΑ, επιτρέποντάς μας να υποθέσουμε ότι ίσως από τη δεκαετία του 60 να υπήρξε πρόθεση να συγκεντρωθούν στο Σέδες αποσυρμένα αεροσκάφη διαφόρων τύπων με σκοπό τη διατήρησή τους, έχοντας ως προοπτική την ένταξή τους στο Μουσείο ΠΑ, όπου και όποτε αυτό ήθελε ιδρυθεί (Π&Δ 401, «Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας, Ώρα κρίσιμων αποφάσεων»).

Όντως, όταν τη δεκαετία του 90 δημιουργήθηκε στην **Αεροπορική Βάση Δεκελείας** το **Μουσείο ΠΑ**, άντλησε από το Σέδες αρκετά ενδιαφέροντα εκθέματα, όπως ένα F-84G Thunderjet, δύο T-6G Texan και δύο F-86E (M) Sabre, ενώ ένα F-84F Thunderstreak μετακινήθηκε για έκθεση στην 113ΠΜ. Αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμη και το F-84G Thunderjet της συλλογής αεροσκαφών της 110ΠΜ εμφανίζεται το 1965 σε απόθεση στο Σέδες!

Η συλλογή αεροσκαφών της AB Σέδες και η ιστορία τού κάθε εκθέματος ξεχωριστά παρου-

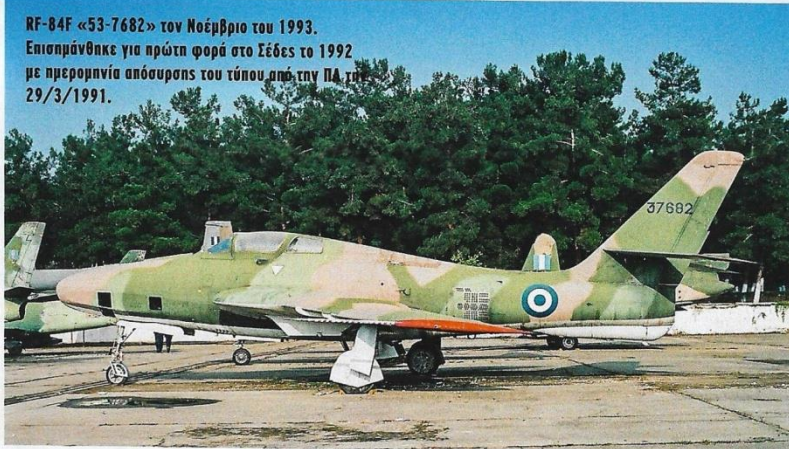
1. Το Μνημείο Πεσόντων Αεροπόρων της AB Σέδες

2. Η συλλογή ιστορικών αεροσκαφών από ψηλά, τον Νοέμβριο του 1992. Διακρίνονται τα F-86E που δόθηκαν στο Μουσείο ΠΑ. Το VIP C-47B είναι το «ΚΝ542», ενώ με παραλλαγή διακρίνεται το C-47A «49-2629».

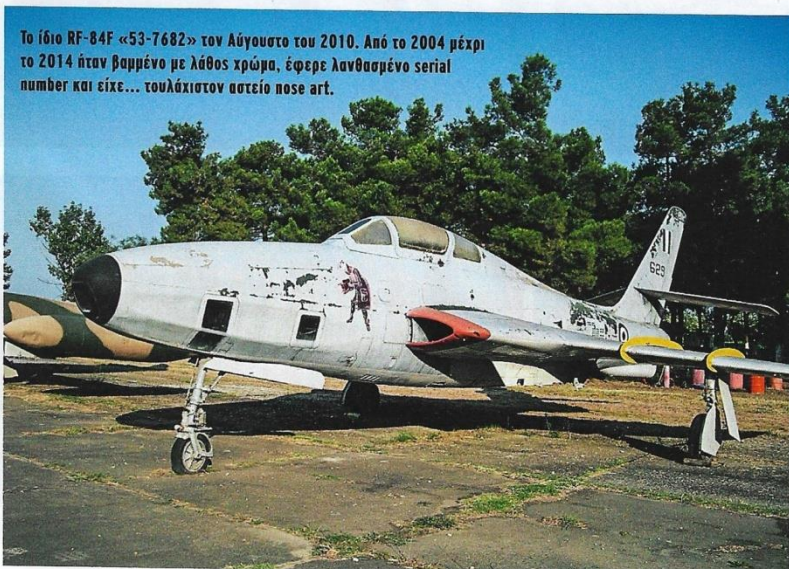
3. Ο χώρος έκθεσης των εν ενεργεία αεροσκαφών στη Γιορτά της Πολεμικής Αεροπορίας τον Νοέμβριο του 1992. Από όλα τα εικονιζόμενα αεροπλάνα μόνο τα F-4E είναι πλέον επιχειρησιακά ως αναβαθμισμένα F-4E AUP.

4. Κατευθυνόμενο βλήμα εδάφους-αέρος Nike-Hercules

5. Κατευθυνόμενο βλήμα εδάφους-αέρος Nike-Ajax



RF-84F «53-7682» τον Νοέμβριο του 1993. Επιστημάνθηκε για πρώτη φορά στο Σέδες το 1992 με ημερομηνία απόσυρσης του τύπου από την ΠΑ της 29/3/1991.



Το ίδιο RF-84F «53-7682» τον Αύγουστο του 2010. Από το 2004 μέχρι το 2014 ήταν βαμμένο με λάθος χρώμα, έφερε λανθασμένο serial number και είχε... τουλάχιστον αστείο nose art.



Το RF-84F «53-7682» τον Αύγουστο του 2020

σιάστηκαν αναλυτικά στο Τεύχος 349, 6/2015 της Π&Δ (το άρθρο μπορεί να διαβαστεί και στην ψηφιακή έκδοση του περιοδικού μας δίχως χρέωση, στον ιστότοπο Joomag, όπου φιλοξενείται). Έχοντας κατά νου ότι ελάχιστα πράγματα έχουν αλλάξει από τότε, αντί να επικεντρωθούμε ξανά στην ιστορία του καθενός αεροσκάφους, θεωρήσαμε ενδιαφέρον να επιχειρήσουμε μια φωτογραφική αναδρομή που εκτείνεται σε βάθος περίπου τριάντα ετών, δείχνοντας πώς έχει επηρεαστεί η εξωτερική τους κατάσταση κατά τις δεκαετίες παραμονής τους στο Σέδες.

Το σημαντικότερο γεγονός που συνέβη από την τελευταία μας επίσκεψη ήταν η μεταφορά έξι C-47A/B σε πιο απομακρυσμένο χώρο, πάντα σε χώμα και όχι άσφαλο ή τσιμέντο, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την επιδείνωση της κατάστασής τους.

Ένα από αυτά, το C-47B «KN575», είναι το τελευταίο αεροπλάνο που βγήκε εκτός ενεργείας στο Σέδες τον Οκτώβριο του 2002. Είναι εβδομήντα έξη ετών και σε διαρκή ελληνική υπηρεσία για πενήντα πέντε χρόνια -από το 1947 μέχρι το 2002! Χρησιμοποιήθηκε τόσο ως μεταφορικό γενικής χρήσης όσο και ως VIP, κυρίως στην υπηρεσία του Αρχηγού ΑΤΑ (Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας), με έδρα την 110ΠΜ στη Λάρισα.

Γνωρίζοντας την πολύτιμη και πολυετή προσφορά του στο ΑΤΑ, θα ήταν λογικό και ήρεμο η τελευταία πτήση του το 2002 να έχει ως προορισμό την



Το Ν2501D «53241»
τον Νοέμβριο του 1993.
Έκανε την τελευταία του
πτήση στις 16/4/1984
με προορισμό το Σέδες.
Στην άλλη φωτογραφία,
το ίδιο αεροπλάνο
σχεδόν 30 χρόνια
αργότερα, τον Αύγουστο
του 2020.

F-102A «56-1031»
τον Νοέμβριο του
1987. Αποσύρθηκε
το 1978 στην 112ΠΜ
και είναι άγνωστο
πότε μεταφέρθηκε
στο Σέδες. Η δεύτερη
φωτογραφία αφορά
το ίδιο αεροπλάνο τον
Νοέμβριο του 1993, ενώ
η τρίτη τον Αύγουστο
του 2020 το απεικονίζει
με την από το 2004
(σήμερα φθαρμένη)
πιο καλαισθητή αλλά μη
αυθεντική εμφάνιση.



110ΠΜ στη Λάρισα, με σκοπό την ένταξή του στο εκεί Μουσείο της Πτέρυγας. Όμως, πριν από δεκαοχτώ χρόνια κανείς δεν το σκέφτηκε ή φάνταζε παράταιρο σε μια κατεξοχήν Πτέρυγα μαχητικών να εκτίθεται ένα μεταφορικό αεροπλάνο. Με δεδομένη την εξωτερική κατάσταση του C-47B «KN575» υπάρχει ακόμη ο χρόνος να διορθωθούν λανθασμένες και κοντόφθαλμες επιλογές του παρελθόντος! Το αεροπλάνο συνεχίζει να στέκεται στο σύστημα προαγωγής του και είναι δομικά πλήρες (άτρακτος, πτέρυγες, πηδάλια ύψους-βάθους). Μια συνδυασμένη κίνηση ΑΤΑ/110ΠΜ μπορεί να οδηγήσει στη μεταφορά του στην ΑΒ Λάρισας και τη σταδιακή αποκατάστασή του σε επίπεδο στατικής έκθεσης, χρησιμοποιώντας, όπου χρειάζεται, εξαρτήματα από τα υπόλοιπα πέντε Dakota που βρίσκονται δίπλα του. Ένα βασικό ζήτημα είναι η απουσία κινητήρων και ελίκων, αλλά πιστεύουμε ότι σίγουρα σε κάποια αποθήκη βρίσκονται αποσυρμένα και αυτά τα υλικά. Μια τέτοια ενέργεια, όσο απαιτητική ή δύσκολη κι αν φαντάζει με την πρώτη ματιά, θα σώσει το «KN575» από βέβαιη καταστροφή και θα αποδώσει ένα πανέμορφο ιστορικό αεροπλάνο στη συλλογή της 110ΠΜ, άρρηκτα συνδεδεμένο τόσο με την ιστορία του ΑΤΑ όσο και της ίδιας της Μονάδας.

Εναλλακτικά, αν και το ΑΤΑ έχει στις εγκαταστάσεις του σε έκθεση ένα F-104G, ένα F-5A και ένα A-7E, το συγκεκριμένο C-47B θα μπορούσε να λάβει μια τιμητική θέση στη συλλογή του! Ευχόμαστε τα στελέχη του Αρχηγείου και της 110ΠΜ να μην απορρίψουν αβασάνιστα την προοπτική μεταφοράς, αποκατάστασης και έκθεσης του C-47B «KN575» στη Λάρισα. Αν δεν το τολμήσουμε σήμερα που είναι εφικτό, αύριο στη θέση του μοναδικού ιστορικού εκθέματος θα βρίσκεται ένας σωρός κομμένου μετάλλου προς ανακύκλωση. Στη συλλογή αεροσκαφών του Σέδες βρίσκεται ένα πολύ σπάνιο

για τα ελληνικά δεδομένα T-33A. Πρόκειται για το **Canadair CL-30 Silver Star Mk.3 (T-33A-N) «21367»**, ένα από τα μόλις δύο ομοιότυπα αεροσκάφη που σώζονται στην Ελλάδα (το δεύτερο είναι το «21269» στην ΕΑΒ, Τανάγρα). Το Μουσείο ΠΑ δεν διαθέτει αυτή την έκδοση του T-33 στη συλλογή του και είναι απορίας άξιο πώς ακόμη υφίσταται αυτή η απουσία, είκοσι οκτώ χρόνια μετά την έναρξη λειτουργίας του.

Το αεροπλάνο φέρει έναν παράδοξο διάκοσμο που αποκτήθηκε το 2004, όταν σχεδόν το σύνολο των αεροσκαφών της συλλογής στο Σέδες αποτέλεσε έναν ιδιότυπο καμβά για εντελώς περιέργες και έξω από κάθε έννοια αυθεντικότητας εικαστικές -ας τις πούμε- παρεμβάσεις.

Κάποια αεροσκάφη ήταν όντως εντυπωσιακά (F-102A, TF-104G), ενώ άλλα απλώς... διασκεδαστικά (T-33A, RF-84F). Το μεγάλο μειονέκτημα της βαφής εκείνης ήταν η καταστροφή πολυτίμων, αυθεντικών, έστω και φθαρμένων, παραλλαγών, ενώ ως πλεονέκτημα θα μετρήσουμε τη μία ακόμη στρώση επιχρίσματος για την προστασία του μετάλλου.

Η μεταφορά του Silver Star στην Αεροπορική Βάση Δεκελείας δεν νομίζουμε ότι είναι κάτι το δύσκολο, ούτε και πρόκειται να επηρεάσει ιδιαίτερα τη συλλογή στο Σέδες, μιας και θα παραμείνουν εκεί άλλα δύο T-33A.

Ένα από αυτά, το **T-33A «51-6713»**, εντάχθηκε στη συλλογή την περίοδο 1992, έχοντας βγει εκτός ενεργείας (κατηγορία E1) το δεύτερο μισό εκείνης της χρονιάς. Κατά τον εορτασμό της ΠΑ τον Νοέμβριο του 1992, το συγκεκριμένο T-33A βρισκόταν στον χώρο των εν ενεργεία εκθεμάτων, με επισκέψιμο το πιλοτήριό του από το κοινό. Αμέσως μετά τον εορτασμό πήρε τη θέση του στη συλλογή ιστορικών αεροσκαφών, αλλά το 2010 το βρίσκουμε παραμερισμένο στον χώρο των παραπεταμένων



F-5A «68-9065», το οποίο βγήκε εκτός ενεργείας τον Μάιο του 1993, εδώ φωτογραφημένο τον Αύγουστο του 1997. Η δεύτερη φωτογραφία του Αυγούστου του 2010 το δείχνει με τη βαφή που προσομοιάζει με αυτών των αεροσκαφών του ακροβατικού σμήνους «Νέα Ελληνική Φλόγα» και αντικατέστησε την παραλλαγή Ghost από το 2004. Η τρίτη φωτογραφία είναι πρόσφατη, του 2020.

Το TF-104G «5708» τον Νοέμβριο του 1998. Μαζί με το TF-104G «5965» είναι τα τελευταία Starfighter που πέταξαν στην Ελλάδα σε πτήση από την 116ΠΜ στην 110ΠΜ (18/5/1993). (Φωτογραφία Δημήτρης Άγιου)

A18



Το TF-104G «5708» τον Αύγουστο του 2020. Μεταφέρθηκε από την 110ΠΜ στο Σέδες τον Μάρτιο του 1998.



Το T-33A «53-5629» τον Νοέμβριο του 1993. Το πρώην Luftwaffe «9448» αποσύρθηκε το 1977. Φωτογραφημένο το 2010, επιδεικνύει τα λανθασμένα (από το 2004) παραλλαγά και serial number (626), όπως και nose art «T-3+3=T-33» (με αναγωγή στο παρατσούκλι των αεροσκαφών... «δασκάλες»), τα οποία φέρει μέχρι και σήμερα.



AB-212EW «ΠΝ11» το καλοκαίρι του 2020. Βρίσκεται στο Σέδες τουλάχιστον από τον Μάρτιο του 2013 και χρησιμοποιείται ως εκπαιδευτικό βοήθημα.



Dakota» από το 2014 εκτίθεται μπροστά από το Ιατρείο της 350ΠΚΒ μαζί με το C-47B «ΚΝ575».

Στον χώρο της συλλογής αεροσκαφών βρίσκονται τα αεροσκάφη T-33A-N «21367», F-5A «68-9065», TF-104G «5708», T-33A «53-5629», N2501D «53241», F-102A «56-1031» και C-47B «ΚΝ542».

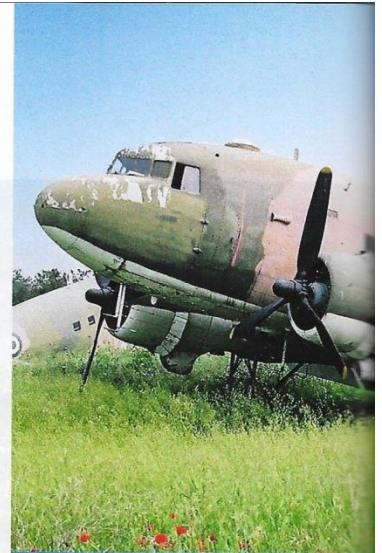
Κοντά στην κεντρική πύλη της Αεροπορικής Βάσης Σέδες εκτίθενται δύο κατευθυνόμενα αντιαεροπορικά βλήματα: ένα Νίκη-Ηρακλής και ένα Νίκη-Αίας.

Σε ελάχιστη απόσταση εκτίθεται το RF-84F «53-7682». Αν και το 2014 είχε την υπέροχη εμφάνιση μετάλλου, σήμερα είναι προφανές ότι πρέπει να δεχθεί ξανά τη φροντίδα των στελεχών της 350ΠΚΒ.

Η κατάσταση των C-47A/B, που βρίσκονται παρατημένα σε μια άκρη του Αεροδρομίου, ποικίλει από οριακά καλή ως... θλιβερή. Παρ' όλα αυτά, πρέπει να τους δοθεί μεγάλη προσοχή και φροντίδα, διότι πέραν της δυνατότητας που υπάρχει τουλάχιστον ένα από αυτά να αποκατασταθεί στην αρχική του κατάσταση («ΚΝ575»), τα υπόλοιπα μπορούν να προσφέρουν πολύτιμα εξαρτήματα τόσο στο προαναφερθέν C-47B



Το σπανιότερο αεροσκάφος στο Σέδες και ένα από τα μόλις δύο σωζόμενα στην Ελλάδα είναι το Silver Star Mk.3 «21367», το 1993 και τον Αύγουστο του 2020.

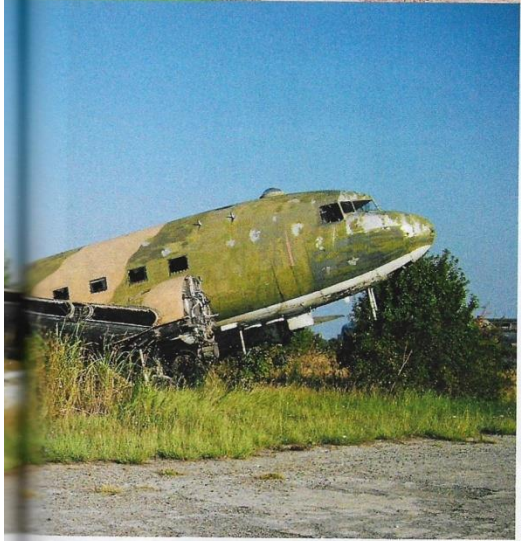


Το C-47A «49-2627» πρώην R4D-1 (BuNo «05058») του US Navy τον Μάρτιο του 1994 και τον Αύγουστο του 2010. Αποσύρθηκε το 1978.



Το ίδιο C-47A «49-2627» το καλοκαίρι του 2020. Το συγκεκριμένο αεροπλάνο χρησιμοποιήθηκε κυρίως για εκπαίδευση Ιπτάμενων Ραδιοναυτίων, έχοντας ειδικά διαρρυθμισμένη την καμρίνα επιβατών. Υπό αυτή την ιδιότητά του θα έπρεπε εδώ και χρόνια να κοσμή τις εγκαταστάσεις της ΣΙΡ (Σχολή Ιπταμένων Ραδιοναυτίων), αλλά κανείς δεν έδειξε ενδιαφέρον. Ο διάδοχος της ΣΙΡ, η ΣΜΥΑ, μάλλον έχασε την ευκαιρία να κληρονομήσει ένα αυθεντικό ιστορικό αεροπλάνο εκπαίδευσης των μοσχητών της.





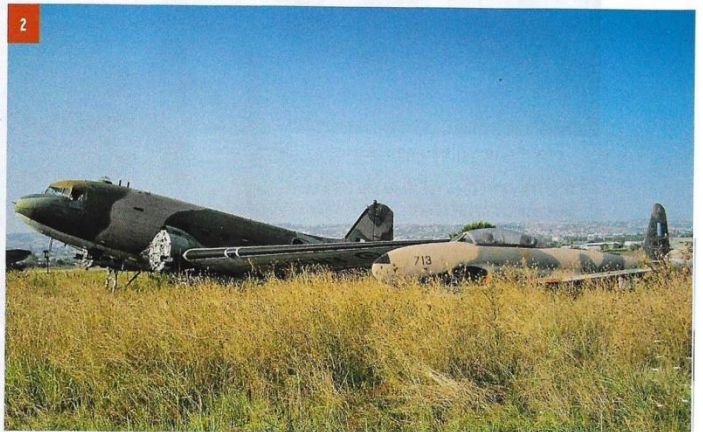
1. Το T-33A «51-6713» το 1993. Είχε εκτεθεί στο Σέδες μόλις την προηγούμενη χρονιά (1992) μαζί με τα εν ενεργεία αεροσκάφη και στη συνέχεια αποσύρθηκε!

2. Το «51-6713», που μόλις διακρίνεται δίπλα στο C-47B «ΚΝ575», το καλοκαίρι του 2010. Το T-33A τα κατάφερε και ξέφυγε από την περιοχή των άχρηστων αεροσκαφών, αλλά το C-47B «ΚΝ575» δυστυχώς παραμένει εκεί και κινδυνεύει να καταστραφεί σε πιθανή εκπόνηση άχρηστου υλικού.

3. Το T-33A «51-6713» σε έκθεση μπροστά από το Ιατρείο του Σέδες τον Αύγουστο του 2020.

όσο και στα C-47A/B, που εκτίθενται σε διάφορες Μονάδες της ΠΑ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Πολεμική μας Αεροπορία είχε απορρίψει παλαιότερα προτάσεις από το εξωτερικό για την πώληση όχι μόνο αυτών των C-47A/B που βρίσκονται στο Σέδες, αλλά ακόμη και αυτών που εκτίθενται σε αεροπορικές συλλογές Μονάδων της ΠΑ, με απώτερο σκοπό να μετατραπούν σε αεροσκάφη με turboprop κι-



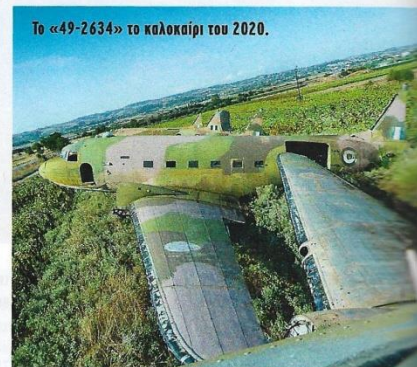
Ο C-47A «49-2634» τον Νοέμβριο του 1993, φωτογραφημένο τη χρονιά της απόσυρσής του, προσβάσιμο από το κοινό κατά τη γιορτή της ΠΑ.



Το C-47A «49-2634» τον Μάρτιο του 1994 και τον Αύγουστο του 2010 (κάτω).



Το «49-2634» το καλοκαίρι του 2020.



νηπτήρες και να πουληθούν σε διάφορες χώρες. Αυτή η στάση τιμά την Πολεμική μας Αεροπορία και ελπίζουμε να συνεχίσει να την τηρεί απαρέγκλιτα και στο μέλλον, προστατεύοντας την Ιστορία και την Κληρονομιά της.

Η τελευταία προσθήκη στην ΑΒ ΣΕΔΕΣ, αλλά όχι στη συλλογή αεροσκαφών του, είναι το ελικόπτερο AB.212 EW «ΠΝ11» του Πολεμικού Ναυτικού που βρίσκεται εκεί τουλάχιστον από τον Μάρτιο του 2013, μάλλον ως εκπαιδευτικό βοήθημα της ΣΠΥΠΑ (Σχολείο Πυρασφάλειας ΠΑ).

Κάθε επισκέπτης της ΑΒ Σέδες αντιλαμβάνεται άμεσα ότι θα πρέπει η συλλογή των ιστορι-



C-47A «49-2635» φωτογραφημένο τον Αύγουστο του 1994, λίγο μετά την απόσυρσή του, στην πίστα του ΣΕΑΕΣ. Στη δεύτερη φωτογραφία (κάτω) το ίδιο αεροπλάνο το 1999, όπου διακρίνεται η τροποποίηση στο οπίσθιο τμήμα της στράκτου για ανάληψη αποστολών ρυμούλκησης στόχου.



Το C-47A «49-2635» τον Αύγουστο του 2010 σε απόθεση δίπλα στο «KN575» και επίσης το ίδιο αεροπλάνο δέκα χρόνια αργότερα, το 2020 (κάτω).



κών αεροσκαφών να γίνει και πάλι προσβάσιμη στο ευρύ κοινό.

Η ιδανική λύση θα ήταν να βρεθεί ένας τρόπος που θα διασφαλίζει την απρόσκοπτη λειτουργία της 350ΠΚΒ, επιτρέποντας παράλληλα σε μόνιμη βάση την επίσκεψη της συλλογής και του ιστορικού «πυρήνα» της ΑΒ Σέδες, δηλαδή την περιοχή πίστα-υπόστεγο-Πύργος Ελέγχου-διάδρομος. Θα πρέπει πάντα να έχουμε κατά νου ότι όσο σημαντική είναι η συγκεκριμένη εγκατάσταση στο Σέδες για την επιχειρησιακή ΠΑ, άλλο τόσο, ίσως και περισσότερο, είναι και για την Ιστορία της από τον Α΄ ΠΠ, την περίοδο του Μεσοπολέμου, τον Β΄ ΠΠ και τη νεότερη περίοδο μέχρι σήμερα.

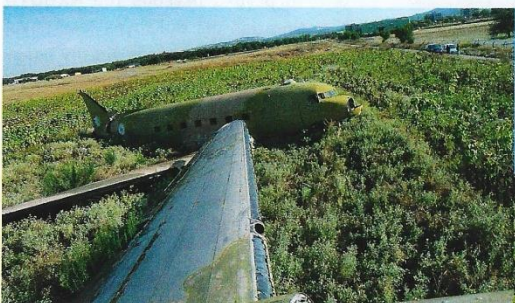
Αν αυτό είναι αδύνατο, γνώμη του γράφοντος είναι να υπάρξει σχέδιο μεταφοράς των αεροσκαφών της ιστορικής συλλογής της ΑΒ Σέδες στην 113 Πτέρυγα Μάχης, στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία». Αυτό βέβαια προϋποθέτει την εύρεση του κατάλληλου χώρου έκθεσης, ικανού να διατηρεί τα αεροσκάφη πάνω στην πίστα, αλλά παράλληλα να μην εμποδίζει το επιχειρησιακό έργο της εκεί Πτέρυγας.

Επίσης, θα πρέπει να εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση για την εκ νέου βαφή των αεροσκαφών, λυτρώνοντάς τα επιτέλους από τη μη αυθεντική εμφάνισή τους.

Το μεγάλο μέγεθος του N2501D Noratlas της συλλογής ίσως είναι ένας σοβαρός λόγος για την παραμονή του στο Σέδες, ενώ το C-47B «KN542», που χρησιμοποιήθηκε τόσο από την πρώην βασιλική οικογένεια όσο και κατά τη μεταπολίτευση ως VIP αεροπλάνο, πιστεύουμε ότι θα πρέπει να παραμείνει τιμητικά ως το μόνο πλήρες Dakota στην Αεροπορική Βάση που φιλοξενεί ανελλιπώς τον τύπο από το 1954.



Το C-47A «49-2638» εδώ σε φωτογραφία του 1990. Υπηρέτησε σε τρεις ηπείρους, Βόρεια Αμερική και Αυστραλία με την USAAF κατά τον Β' ΠΠ και Ευρώπη με την ΕΒΑ/ΠΑ από το 1949 μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 70. Η δεύτερη φωτογραφία (δεξιά) το απεικονίζει τον Μάρτιο του 1994.



Το C-47A «49-2638» τον Αύγουστο του 2010 και του 2020 (κάτω).

Το C-47B «KN475» σε φωτογραφία του 1990. Υπηρέτησε με τη RAF το διάστημα 1945-1947 και έπειτα από βραχύχρονη αποθήκευση μπήκε σε ελληνική υπηρεσία από το 1949. Στη δεύτερη φωτογραφία του 2010 (κάτω) διακρίνονται οι αεραγωγοί στη ράχη της στράκτου, που μαρτυρούν ότι χρησιμοποιήθηκε ως VIP αεροπλάνο 18 θέσεων.

Το C-47B «KN475» όπως «αναπαύεται» σήμερα!

Το C-47B «ΚΝ542» το 1990. Βρέθηκε σε ελληνική υπηρεσία από το 1949 μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 70 και χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά σε καθήκοντα VIP.



Το «ΚΝ542» τον Μάρτιο του 1994. Διακρίνεται άποψη της πολυτελούς διαρρύθμισης της καμπίνας επιβατών.



Το C-47B «ΚΝ542» το καλοκαίρι του 2010 και δέκα χρόνια μετά, το 2020.





Το C-47B «KN575» τον Απρίλιο του 1996 ετοιμάζεται για δοκιμαστική πτήση ύστερα από επιθεώρηση. Με το πέρας της δοκιμής απογειώθηκε με προορισμό τη βάση του, την 110 ΠΜ, ως αεροπλάνο στη διάθεση του Αρχηγού ΑΤΑ.



Το «KN575» τον Αύγουστο του 2003. Το 1998 μετατράπηκε από VIP σε γενικής χρήσης, αποκτώντας εμφάνιση με παραλλαγή.



Το «KN575» το 2003. Έναν χρόνο μετά την απόσυρσή του δέχεται το κοινό κατά την ημέρα σερτασμού της ΠΑ.



Το «KN575» τον Αύγουστο του 2014. Τότε η εικόνα μας γέμισε χαρά και ανακούφιση, αφού νομίσσαμε ότι αυτό το ιστορικό αεροπλάνο χαρακτηρίστηκε ως έκθεμα και όχι ως άχρηστο μέταλλο. Δυστυχώς, διαφευστήκαμε...



Το C-47B «KN575» το καλοκαίρι του 2020



Το C-47B «KN691» τον Αύγουστο του 1990. Αν και εκποιήθηκε ως μέταλλο πριν από σχεδόν 30 χρόνια (9/1991), στο Σέδες σώζεται ακόμη πλαίσιο του πίνακα οργάνων του.



Ο κενός πίνακας οργάνων του «KN691» σε φωτογραφία του 2020. Έχει υπάρξει ένα απίστευτο μπέρδεμα ταυτοτήτων ανάμεσα στο C-47B «KN691» και το «KK169», το πρώην βορβορηστικό Dakota που σώζεται στο Μουσείο ΠΑ, στο Τατόι, με τα «data plate» των δύο αεροσκαφών να βρίσκονται αμφότερα στη λάθος άτρακτο! Θα μπορούσε κάποιος να δεχθεί ότι λάθη πάντα γίνονται. Όμως ο μηχανικός αεροσκαφών και ερευνητής της Αεροπορικής Ιστορίας Ιωάννης Μυλωνάς έχει βάσιμα στοιχεία ότι ίσως μιλάμε όχι για τυχαίο μπέρδεμα, αλλά για συνειδητή αλλαγή ταυτοτήτων! («The C-47 Dakota in the Hellenic Air Force-Part 3», σελίδα 107, Air-Britain Aeromilitaria, September 2016).

Άλλωστε, το «ΚΡ255», που βρίσκεται στην 113ΠΜ (σπάνιο πρώην ELINT C-47B), μπορεί κάλλιστα να έλθει σε επίπεδο στατικής έκθεσης, κάτι που επίσης ισχύει και για το «άτυχο» **C-47A «49-2613»**, το ιστορικό ελληνικό αεροσκάφος-προπομπός που συνόδευσε το 13^ο Σμήνος ΕΒΑ με αμερικανικό πλήρωμα κατά τη μετάβασή του στην Ιαπωνία τον Νοέμβριο του 1950. Για την ιστορία αναφέρουμε ότι το «92613» έφτασε μέχρι το Allahabad της Ινδίας, όπου είχε ατύχημα κατά την προσγείωση, και δεν συνέχισε το ταξίδι του μέχρι τον τελικό προορισμό του. Το «92613» είχε παραχωρηθεί στην

ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΜΕΝΩΝ Ή ΕΚΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΤΗΣ ΑΒ ΣΕΔΕΣ, 1990-2020

Douglas C-47A/B Dakota	Lockheed T-33A Shooting Star
«12351» Εκποίηση 2/1998	«58-0642» Τελευταία θέαση 11/1992, εκποίηση
«43-16348» Εκποίηση 2/1998	Republic F-84F Thunderstreak
«49-2615» Εκποίηση 2/1998	«52-6866» 113 ΠΜ, 1992
«49-2619» Εκποίηση 2/1998	Republic F-84G Thunderjet
«49-2620» Εκποίηση 2/1998	«51-10822» Μουσείο ΠΑ, 1990
«49-2623» Εκποίηση 2/1998	Canadair CL-13 Sabre Mk.2, F-86E
«49-2629» Εκποίηση 2/1998	«19168» Μουσείο ΠΑ, 1996
«ΚΚ181» Εκποίηση τέλη 1995	«19199» Μουσείο ΠΑ, 1996
«ΚΝ616» Εκποίηση 2/1998	North American T-6G Texan
«ΚΝ691» Εκποίηση 9/1991	«49-2751» Μουσείο ΠΑ, 1991 ΜΙΣΠΑ, 2005
	«51-15057» Μουσείο ΠΑ, 1991

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΚΤΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΣΤΗΝ ΑΒ ΣΕΔΕΣ

Douglas C-47A/B Dakota	Nord N2501D Noratlas	Convair F-102A Delta Dagger
«49-2627»	«53241»	«56-1031»
«49-2634»	Lockheed T-33A Shooting Star	Lockheed TF-104G Starfighter
«49-2635»	«51-6713»	«5708»
«49-2638»	«53-5629»	Northrop F-5A Freedom Fighter
«ΚΝ475»	Canadair CL-30 Silver Star Mk.3, T-33A-N	«68-9065»
«ΚΝ542»	«21367»	Agusta Bell 212 EW
«ΚΝ575»	Republic RF-84F Thunderflash	«ΠΝ11»
	«53-7682»	

Αερολέσχη Θεσσαλονίκης και τώρα βρίσκεται παρατεταμένο κάπου στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία»...

Η ηγεσία της Πολεμικής μας Αεροπορίας σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού μπορεί και πρέπει να επιδιώξει η Αεροπορική Βάση Σέδες να **χαρακτηριστεί επιτέλους ως Ιστορικός Τόπος**. Πέραν και ανεξάρτητα αυτού, το Ανώτατο Αεροπορικό Συμβούλιο θα πρέπει το συντομότερο να ζητήσει σχετική εισήγηση του Μ.Ι.Σ.ΠΑ (Μουσείου Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας), ώστε να αναγνωρίσει επίσημα την απαρίμλλη ιστορική βαρύτητα της Αεροπορικής Βάσης για την Πολεμική μας Αεροπορία και να ορίσει με κατηγορηματικό τρόπο ότι δεν μπορεί να γίνει καμία απολύτως χωροταξική ή ιστορική αλλοίωση του χαρακτήρα του.

Για κάποιους βέβαια τα παραπάνω ίσως να είναι ευσεβείς πόθοι, και η πραγματικότητα είναι δυστυχώς αμείλικτη, δίχως ιδιαίτερες αλλαγές από το 2015, όταν δημοσιεύθηκε το προηγούμενο αφιέρωμα της Π&Δ στην ιστορική συλλογή αεροσκαφών της ΑΒ Σέδες. Έτσι, ως επίλογο, επαναλαμβάνουμε τις προηγούμενες σκέψεις μας:

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

Η παραχώρησή του στο Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), όπως αναγράφεται στο ΦΕΚ 1020τ.Β'/25-4-2013, δίχως την προηγούμενη έγκριση του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας ανοίγει διάπλατα τον δρόμο της καταστροφής της Ιστορικής Κοιτίδας της Πολεμικής μας Αεροπορίας.

Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας ζήτησε από το Υπουργείο Οικονομικών να φροντίσει για την εξαίρεση της Αεροπορικής Βάσης Σέδες από τη λίστα του ΤΑΙΠΕΔ, αν και σύμφωνα με τον Ν.3986/2011 τα ακίνητα που μεταβιβάστηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ δεν μπορούν να αναμεταβιβαστούν 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 ατιμωτική καταστροφή θα μετατρέψει τη γενιά μας και όλους όσοι μεγαλόστομα λέμε ότι αγαπάμε την Πολεμική μας Αεροπορία σε όνειδος των επερχόμενων γενεών Ελλήνων που δίκαια θα μας απαξιώνουν για τη μαλθακότητα, την ολιγωρία και την ιστορική άγνοια που τόσο ανόητα επιδείξαμε στη λήψη κρίσιμων αποφάσεων». ■