Κωνσταντίνος Πικρός

Το αεροδρόμιο του Μαραθώνος



Αθήναι 2019

Κωνσταντίνος Πικρός

Το αεροδρόμιο του Μαραθώνος
1973-2001

Αθήναι 2019

Περιεχόμενα

Πρόλογος	3
Εν αρχή ην το έλος	3
Τα νερά του Σουλίου	4
Η μάχη του Μαραθώνος	5
Γύρω από τον βάλτο	6
Η Μακαρία Κρήνη	7
Το πεδίο βολής Μαραθώνος	8
Το Τζάμπορι	10
Οι βάσεις	16
Η οικοπεδοποίηση	17
Οι ανεμοπόροι	18
Το μοντελοδρόμιο	20
Ελληνοτουρκικά	20
Μεγάλα σχέδια	21
Μετονομασία	22
Πρωτογονισμός	23
Τα ήρεμα χρόνια	23
Η πολλή ηρεμία βλάπτει	25
Οργανωμένο αεροδρόμιο	26
Πτήσεις και κεραίες	27
Οι αερομοντελιστές	28
Αερολέσχες στον Μαραθώνα	30
Παραθαλάσσια προβλήματα	31
Η Aegean και ο Μαραθώνας	31
Η Aegean μεγαλώνει	33
Η Aegean εγκαταλείπει τον Μαραθώνα	34
Περισσότερα για την αεροδιαφήμιση	34
Νυκτερινή αεροδιαφήμιση	36
Επισημότητες	37
Γυναίκες και αεραθλητισμός	38
Ανεμοπορικές κατασκηνώσεις στον Μαραθώνα	38
Ποικίλη δραστηριότης	42
Το αεροδρόμιο των Σπάτων	44
Οι Ολυμπιακοί Αγώνες	46
Κωπηλατοδρόμιο και βάλτος	46
Η τύχη του βάλτου	48
Η ιστορία ενός αεροδρομίου	49

Κωνσταντίνος Παν. Πικρός Δαβάκη 1, 17455 Άλιμος

Πρόλογος

Έχουν περάσει περί τα 20 χρόνια από τότε που έκλεισε το αεροδρόμιο του Μαραθώνα. Κάποιος έπρεπε να γράψει την ιστορία του. Η ιστορία αυτή είναι κυρίως αεροπορική και λιγότερο ανεμοπορική. Όταν η Ναταλία Ανεμοδουρά εξέδιδε το αεροπορικό περιοδικό "Remove Before Flight", είχε στο επιτελείο της συνεργάτες πρόθυμους να ασχοληθούν με τον Μαραθώνα. Τότε, συγκέντρωσα ότι ανεμοπορική ύλη είχα για το θέμα και την έθεσα στην διάθεσή τους. Δυστυχώς ο στενός μας αεροπορικός κύκλος δεν μπορεί να σηκώσει το κόστος ενός οργανωμένου αεροπορικού περιοδικού χωρίς αμυντικά θέματα, της ποιότητας του RBF. Έτσι, ο μικρός «Αεραθλητισμός» έμεινε πάλι το μόνο μη πολεμικό αεροπορικό έντυπο.

Ξαναβλέποντας προσφάτως την συγκεντρωμένη ύλη για τον Μαραθώνα, αποφάσισα να καλύψω το κενό της βιβλιογραφίας. Σκοπός ήταν να εκδοθεί ένα ειδικό τεύχος του περιοδικού «Αεραθλητισμός», αφιέρωμα στο αεροδρόμιο του Μαραθώνος. Όταν όμως συγκεντρώθηκε η ύλη, διαπίστωσα ότι ήταν περισσότερη από ένα μικρό τεύχος περιοδικού που θα αποστελλόταν στους αναγνώστες με email. Έτσι προέκυψε το μικρό ebook που τώρα διαβάζετε [a].

Εν αρχή ην το έλος

Ο «Μαραθών» είναι μια λέξη πολύ φορτισμένη, σε όλο τον δυτικό πολιτισμό. Τόσο βαριά που τείνει να εξαφανίζει πολλές λέξεις που θα γνωρίζαμε αλλιώς. Ποιός γνωρίζει πώς ονομάζεται ο ποταμός που ρέει από την Πάρνηθα μέχρι τον Μαραθώνα; «Το ποτάμι του Μαραθώνα», θα μου πείτε. Και όμως ο ποταμός αυτός έχει δικό του όνομα που χρειάστηκε να αναζητήσουμε στο ιντερνέτ [b].

Ο ποταμός ονομάζεται Χάραδρος ή Οινόης. Στην συμβολή του με τον παραπόταμο Βαρνάβα ανεγέρθηκε το 1928 το φράγμα του Μαραθώνα, για να τροφοδοτηθεί με πόσιμο νερό η πόλη των Αθηνών. Ο Μαραθών βρίσκεται περί τα 10 χιλιόμετρα στα κατάντη του φράγματος, αλλά αυτό είναι λεπτομέρεια. Το όνομα Μαραθών είναι δεσπόζον και επιβάλλεται.

Ο ποταμός έχει μια μεγάλη λεκάνη απορροής (117 τετραγωνικά χιλιόμετρα) ανατολικά της Πάρνηθας και βόρεια της Πεντέλης. Στην περιοχή αυτή η βροχόπτωση είναι περί το μισό μέτρο νερό ετησίως. Το Φθινόπωρο όμως συμβαίνουν συχνά έντονες καταιγίδες μικρής διάρκειας που δημιουργούν πλημμυρικά φαινόμενα. Πριν να ανεγερθεί το φράγμα, ο ποταμός έρρεε ορμητικός και κατέβαζε στην θάλασσα μεγάλες ποσότητες φερτών υλών. Έτσι δημιουργήθηκε ο παραθαλάσσιος κάμπος του Μαραθώνα. Σήμερα το φράγμα σταματάει το νερό που δεν φθάνει πια στον Μαραθώνα. Αν δεν υπήρχε το φράγμα, το χωριό του Μαραθώνα θα πλημμύριζε συχνά από την υπερχείλιση του ποταμού. Τα σημερινά κτίσματα του οικισμού βρίσκονται πολύ κοντά σε ότι απέμεινε από την παλιά

---

[a] *Τα τεύχη του «Αεραθλητισμού» είναι προσβάσιμα μέσω του www.aerodata.gr*

[b] *Σήμερα η έκφραση «δεν ξέρω» τείνει να αντικατασταθεί με την έκφραση «βαριέμαι να ψάξω στο ιντερνέτ».*

κοίτη του ποταμού.

Η άμμος που κατέβαζε το ποτάμι, εκπλενόμενη από τα θαλάσσια κύματα, δημιούργησε δύο αναχώματα, ένα στην κάθε πλευρά των εκβολών του ποταμού. Από την πλευρά της Νέας Μάκρης δημιουργήθηκε ένα μικρό ανάχωμα με μικρό έλος. Από την ανατολική πλευρά δημιουργήθηκε ένα επίμηκες ανάχωμα, ο Σχοινιάς του Μαραθώνα. Πίσω από το αμμώδες ανάχωμα του Σχοινιά δημιουργήθηκε ο μεγάλος βάλτος του Μαραθώνα.

Όταν γύρω στο 2002 θα καταστρεφόταν το αεροδρόμιο για να γίνει το Ολυμπιακό Κωπηλατοδρόμιο, είχε εκσπάσει μεταξύ των μελετητών μεγάλη διαφωνία για το που βρισκόταν κατά την αρχαιότητα το ανάχωμα του Σχοινιά. Υπήρξε άποψη ότι κατά την αρχαιότητα, όλος ο σημερινός βάλτος ήταν θάλασσα. Κατά την διάρκεια όμως των εργασιών για το κωπηλατοδρόμιο, βρέθηκαν στον χώρο αρχαία κτίσματα που διέψευσαν κάθε σχετική άποψη. Προφανώς το ανάχωμα του Σχοινιά υπήρχε στην αρχαιότητα, σε κάποια βορειότερη θέση από ότι είναι σήμερα.

Τα νερά του Σουλίου

Επί πολλούς αιώνες ο ποταμός κατέβαζε χώματα και τα παρέδιδε στην θάλασσα. Αυτό όμως σταμάτησε να γίνεται ξαφνικά το 1928, όταν άρχισε να γεμίζει η τεχνητή λίμνη. Τότε, ο ποταμός σταμάτησε να κατεβάζει νερό και χώματα. Η παραλία άρχισε να μην τροφοδοτείται με νέα άμμο, οπότε και η θάλασσα άρχισε να προσβάλει την ακτή, κυρίως στην περιοχή της εκβολής της παλιάς κοίτης του ποταμού. Σε κάποια σημεία, αναφέρεται υποχώρηση της ακτής της τάξεως των 3 μέτρων ανά δεκαετίαν.

Το φαινόμενο αυτό είναι παγκόσμιο. Η θάλασσα προσβάλει και τρώει την ξηρά και πολλοί υποστηρίζουν ότι αυτό οφείλεται στην άνοδο της στάθμης της θάλασσας, που συμβαίνει μετά της λήξη της τελευταίας εποχής παγετώνων. Όμως εξετάζοντας τους τελευταίους αιώνες, στις περισσότερες περιπτώσεις, τα πολλά φράγματα και τα πολλά αντιπλημμυρικά έργα είναι αυτά που μειώνουν την ποσότητα και την ταχύτητα της ροής των ποταμών. Στερούν την άμμο από τις παραλίες και επιτρέπουν στην θάλασσα να προχωράει εις βάρος της ξηράς.

Ο μεγάλος βάλτος του Μαραθώνα σταμάτησε να τροφοδοτείται από τον ποταμό με το νερό και τις προσχώσεις του. Συνέχισε όμως να τροφοδοτείται με καθαρό νερό, χωρίς χώμα, χειμώνα-καλοκαίρι. Υπήρχαν στην περιφέρεια του βάλτου μικρές λιμνοπηγές, όπως η εποχιακή Δρακονέρα στο ανατολικό άκρο του βάλτου. Αυτή έδωσε το όνομά της σε μια σπηλιά με νερό, καθώς και στον λόφο που βρίσκεται από πάνω της.

Στο Κάτω Σούλι υπήρχε μια μεγάλη πηγή, η Μακαρία Πηγή, που τροφοδοτούσε τον βάλτο με παροχή της τάξεως του μισού κυβικού μέτρου ανά δευτερόλεπτο. Όταν η ποσότης των νερών του φράγματος του Μαραθώνα δεν επαρκούσε πια για την ύδρευση των Αθηνών, προτάθηκε η αξιοποίηση των νερών του Σουλίου.

Τα νερά του Σουλίου ήταν υφάλμυρα. Αν όμως συμπλήρωναν το πολύ νερό του ταμιευτήρα (λίμνης του Μαραθώνα), δεν θα έκανε μεγάλη διαφορά στο πόσιμο νερό των Αθηνών. Άλλο ένα πρόβλημα των νερών του Σουλίου ήταν ότι έπρεπε να αντληθούν μέχρι σε ύψος 230 μέτρων, όπου βρίσκεται η λίμνη. Όμως, το πρόβλημα λειψυδρίας που είχε η Αθήνα ήταν τόσο μεγάλο, που επέβαλε την άντληση των νερών του Σουλίου προς την λίμνη. Έτσι το νερό της Μακαρίας Πηγής δεν τροφοδοτούσε πια τον βάλτο, ούτε έφευγε προς την θάλασσα. Πήγαινε στην λίμνη του Μαραθώνα.

Το πρόβλημα της αντλήσεως των λίγων νερών του Σουλίου σε μεγαλύτερο υψόμετρο, υπήρξε αργότερα πολύ εντονότερο για το πολύ νερό της Υλίκης. Χρειάστηκε ένα πολύ ενεργειοβόρο αντλιοστάσιο, για να έρχεται το νερό από την Υλίκη στο διυλιστήριο του Γαλατσίου. Έπρεπε να κατασκευάσουμε το φράγμα του Μόρνου για να έρθει το νερό στην Αθήνα με φυσική ροή (από τα 400 μ. της λίμνης του Μόρνου, στα 200 μ του νέου

διυλιστηρίου στο Μενίδι, που ήταν 400 χιλιόμετρα μακριά).

Αλλά ας γυρίσουμε στην αρχαιότητα και στο γεγονός που έκανε διάσημο τον Μαραθώνα.

Η μάχη του Μαραθώνος

Το πως έγινε η μάχη του 490 πΧ είναι γνωστό και διδάσκεται στην σχολική ιστορία. Το στρατήγημα του Μιλτιάδη στο να αραιώσει το κέντρο της παρατάξεως και να ενισχύσει τις πτέρυγες είναι πασίγνωστο. Εκεί που διαφωνούν οι μελετητές είναι στον προσανατολισμό της παρατάξεως μάχης. Άλλοι απεικονίζουν τις φάλαγγες των αντιπάλων παράλληλες με την ακτή και άλλοι κάθετες στην ακτή. Στην δεύτερη περίπτωση οι Πέρσες είχαν πίσω τους τον μεγάλο βάλτο.

Δοκιμάσαμε να επιλύσουμε το πρόβλημα ανατρέχοντας στον Ηρόδοτο, που έγραψε την ιστορία του περί τα 50 χρόνια μετά την μάχη. Αν θυμάστε το τεύχος μας 59 (Νοε 2004), ο Ηρόδοτος για την ναυμαχία της Σαλαμίνος, αναφέρει σαφώς ποιός ήταν στην ανατολική και ποιός στην δυτική πλευρά του στόλου. Δυστυχώς δεν κάνει το ίδιο για την μάχη του Μαραθώνος. Αναφέρει απλώς ποιός ήταν στο δεξιό και ποιός στο αριστερό πλευρό της παρατάξεως.

Κάποιοι ιστορικοί υποστηρίζουν ότι πολλοί Πέρσες πνίγηκαν στον βάλτο. Ο Ηρόδοτος δεν αναφέρει κάτι τέτοιο. Κάποιοι δοκιμάζουν να καταλάβουν πώς κατά την μάχη σκοτώθηκαν 6.300 Πέρσες και μόνο 291 Αθηναίοι. Γι αυτό όμως δεν χρειάζεται ο βάλτος. Η ελληνική φάλαγξ, όσο προχωρούσε συμπαγής, ήταν μια πολύ φονική μηχανή.

Δυστυχώς, ο Αισχύλος που πολέμησε στον Μαραθώνα, έγραψε στους «Πέρσες» περί Σαλαμίνος, αλλά δεν έγραψε απολύτως τίποτα για τον Μαραθώνα (σε όλα τα σωζόμενα έργα του). Ίσως γιατί στις αψιμαχίες γύρω από τα αποχωρούντα περσικά πλοία, σκοτώθηκε ο νεότερος αδελφός του Κυναίγειρος.

Ο ρόλος που έπαιξε ο βάλτος στην εξέλιξη της μάχης του Μαραθώνος δεν προκύπτει από συγχρόνους της μάχης συγγραφείς. Η συσχέτιση της μάχης με τον βάλτο ξεκινάει από τον περιηγητή Παυσανία (110-180 μΧ). Ο Παυσανίας όμως, όπως και ο Πλούταρχος που τους θεωρούμε αρχαίους, έγραψαν τις ιστορίες τους περί τα 600 χρόνια μετά την μάχη (600 χρόνια μας χωρίζουν σήμερα από την Άλωση στης Πόλης). Η περίπτωση όμως του Παυσανία είναι ιδιάζουσα.

Περί το 450 πΧ ενώ ακόμη ζούσαν κάποιοι μαραθωνομάχοι, οι Αθηναίοι διακόσμησαν την Ποικίλη Στοά με απεικόνιση της μάχης του Μαραθώνα. Η παράσταση αυτή υπήρχε ακόμα επί Παυσανία ο οποίος την είδε και μας την περιγράφει (Αττικά 1.15.3).

> *[3] τελευταῖον δὲ τῆς γραφῆς εἰσιν οἱ μαχεσάμενοι Μαραθῶνι· Βοιωτῶν δὲ οἱ Πλάταιαν ἔχοντες καὶ ὅσον ἦν Ἀττικὸν ἴασιν ἐς χεῖρας τοῖς βαρβάροις. καὶ ταύτῃ μέν ἐστιν ἴσα <τὰ> παρ᾽ ἀμφοτέρων ἐς τὸ ἔργον· τὸ δὲ ἔσω τῆς μάχης φεύγοντές εἰσιν οἱ βάρβαροι καὶ **<u>ἐς τὸ ἕλος ὠθοῦντες ἀλλήλους</u>**, ἔσχαται δὲ τῆς γραφῆς νῆές τε αἱ Φοίνισσαι καὶ τῶν βαρβάρων τοὺς ἐσπίπτοντας ἐς ταύτας φονεύοντες οἱ Ἕλληνες. ἐνταῦθα καὶ Μαραθὼν γεγραμμένος ἐστὶν ἥρως, ἀφ᾽ οὗ τὸ πεδίον ὠνόμασται, καὶ Θησεὺς ἀνιόντι ἐκ γῆς εἰκασμένος Ἀθηνᾷ τε καὶ Ἡρακλῆϊ· Μαραθωνίοις γάρ, ὡς αὐτοὶ λέγουσιν, Ἡρακλῆς ἐνομίσθη θεὸς πρώτοις. τῶν μαχομένων δὲ δῆλοι μάλιστά εἰσιν ἐν τῇ γραφῇ Καλλίμαχός τε, ὃς Ἀθηναίοις πολεμαρχεῖν ᾑρητο, καὶ Μιλτιάδης τῶν στρατηγούντων, ἥρως τε Ἔχετλος καλούμενος, οὗ καὶ ὕστερον ποιήσομαι μνήμην.*

Στην παράσταση της Ποικίλης Στοάς απεικονίζονταν τρεις φάσεις της μάχης. Πρώτον αψιμαχίες μεταξύ των αντιπάλων. Δεύτερον η κυρίως μάχη όπου οι Έλληνες ωθούν τους Πέρσες σε κάποιο έλος. Τρίτον η μάχη γύρω από τα πλοία. Έτσι προκύπτει η συσχέτιση της μάχης με τον βάλτο.

Αν δεχθούμε την σχέση του βάλτου με την μάχη, προκύπτει το ερώτημα: «ποιόν βάλτο»; Τον μεγάλο βάλτο πίσω από τον Σχοινιά, ή τον μικρό έλος δυτικότερα των εκβολών του ποταμού. Όλοι συμφωνούν ότι η μάχη έγινε σε μικρή απόσταση από τον Τύμβο, δηλαδή κοντά στο μικρό έλος. Το έλος αυτό κατά την αρχαιότητα θα βρισκόταν λίγο βορειότερα,

δηλαδή κοντύτερα στον Τύμβο από ότι είναι σήμερα. Αν η απεικόνιση της Ποικίλης Στοάς έδειχνε το σπρωξίδι της μάχης, όπου οι Έλληνες ωθούν τους Πέρσες στον βάλτο, πρόκειται για το μικρό έλος και όχι για τον μεγάλο βάλτο (4 χλμ μακριά, μετά τις εκβολές του ποταμού).

Αν δεχθούμε ότι οι Αθηναίοι είχαν αποκλείσει το στενό πέρασμα του δρόμου προς την Αθήνα (μεταξύ του μικρού έλους και του βουνού) η διάταξη μάχης παρομοιάζει με τις Θερμοπύλες. Εδώ όμως, οι Αθηναίοι με τους Πλαταιείς, αντί απλώς να αμυνθούν, ωθούν τους Πέρσες προς τον μικρό βάλτο και την περιοχή του Τύμβου, όπου τους κατανικούν και τους τρέπουν σε φυγή προς τα πλοία.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα περσικά πλοία ήταν τραβηγμένα στην ακτή, κατά μήκος του αμμώδους Σχοινιά. Εξακόσια πλοία (κατά τον Ηρόδοτο) το ένα πλάι στο άλλο, χρειάζονται μια παραλία μήκους 3,5-4 χιλιομέτρων. Σήμερα η παραλία του Σχοινιά έχει μήκος τάξεως 3 χιλιομέτρων (η συνολική αμμουδιά 4 χλμ), οπότε ακόμα και 600 πλοία είναι αποδεκτά σε μια σειρά. Οι απεικονίσεις των πλοίων σε δύο σειρές είναι ανεδαφικές. Κατά πάσαν πιθανότητα όμως, τα πλοία ήταν πολύ λιγότερα (γύρω στα 300), γιατί πολλά θα είχαν μείνει στην συνεχιζόμενη πολιορκία της Ερέτριας.

Μετά την ήττα, οι Πέρσες έσπευσαν προς τα πλοία τους, στην στενή λωρίδα γης του Σχοινιά, μεταξύ του μεγάλου βάλτου και της θάλασσας. Η άμυνα της στενής λωρίδας δεν ήταν δύσκολη. Έτσι, μόνο επτά περσικά πλοία έπεσαν στα χέρια των Ελλήνων.

Στην συσχέτιση του μεγάλου βάλτου με την μάχη, συνηγορεί η ανεύρεση ταφής μεγάλου πλήθους νεκρών (μάλλον Περσών) στην θέση Μεσοσπορίτισσα, που βρίσκεται ανατολικά των εκβολών του ποταμού και όπου στήθηκε αργότερα το Τρόπαιο της μάχης. Αυτοί όμως θα μπορούσαν να είναι οι νεκροί Πέρσες της τρίτης φάσης της μάχης (γύρω από τα πλοία). Η φάση αυτή ήταν και η φονικότερη.

Όσοι Πέρσες δεν μπόρεσαν να ανεβούν στα πλοία, προφανώς θανατώθηκαν, όπως έγινε με τους Πέρσες που ξέμειναν στην Ψυτάλλεια (δέκα χρόνια αργότερα, μετά την ναυμαχία της Σαλαμίνας). Και αυτοί οι Πέρσες θα ετάφησαν στην θέση Μεσοσπορίτισσα, κοντά στον μεγάλο βάλτο.

Ο περιηγητής Παυσανίας ερχόμενος στην Αθήνα κάποιους αιώνες μετά την μάχη, είχε να δει (και να μας περιγράψει) την λαμπρή αναπαράσταση της νίκης, μέσα στη Ποικίλη Στοά.

Δυστυχώς σήμερα, οι προβολή του χώρου της μάχης του Μαραθώνα βρίσκεται στα χέρια της γνωστής νεοελληνικής κρατικοδίαιτης μιζέριας. Όταν έρχονται ξένοι στην περιοχή, δεν έχουμε να τους δείξουμε κάτι συναρπαστικό, ούτε στον Μαραθώνα, ούτε στις Θερμοπύλες, ούτε στην Σαλαμίνα. Η συνηθισμένη αντιμετώπιση σε τέτοιες περιπτώσεις είναι: «Περιφράζουμε τον χώρο και βάζουμε εισιτήριο». Διορίζουμε και κάποιους φύλακες-εισπράκτορες και συνήθως, η μισθοδοσία τους είναι μεγαλύτερη από τις εισπράξεις. Καμία φαντασία για την ανάδειξη του χώρου.

Γύρω από τον βάλτο

Κατά την αρχαιότητα υπήρξαν στην περιοχή τέσσερεις οικισμοί (φωτ. [1]). Η περιοχή αναφέρεται σαν Τετράπολις (Ιωνική Τετράπολις). Προφανώς οι οικισμοί βρίσκονταν κοντά σε πηγές. Ο πρώτος οικισμός, η Τρικόρυνθος ήταν στο σημερινό Κάτω Σούλι όπου τότε, όπως και τώρα, υπήρχε η Μακαριά Κρήνη. Τρικόρυνθος σημαίνει Τρίλοφος.

Ο δεύτερος οικισμός, η Προβάλινθος ήταν κοντά στην σημερινή Νέα Μάκρη όπου αναβλύζει άλλη πηγή που αναφέρεται σαν Μάτι (κοντά στον σημερινό Βρανά). Επί ρωμαϊκής εποχής, ο Ηρώδης ο Αττικός είχε στην περιοχή μια εξοχική βίλλα.



1

Ο οικισμός Οινόη βρισκόταν δυτικότερα του σημερινού χωριού του Μαραθώνα, όπου υπάρχει το τοπωνύμιο Νοινόη και το σπήλαιο του Πανός.

Ο τέταρτος και σπουδαιότερος οικισμός ήταν ο ίδιος ο Μαραθώνας, για την ακριβή θέση του οποίου ακόμα και σήμερα εμφανίζονται αντιφατικές υποθέσεις. Μεγαλύτερη πιθανότητα είναι να βρισκόταν κοντά στον Τύμβο, εξ ου και η ονομασία της μάχης.

Εκτός από την Τετράπολη, δεν πρέπει να ξεχνάμε την γειτονική Ραμνούντα, σημαντικό οχυρό της Αττικής κοντά στον Ευβοϊκό κόλπο.

Γύρω στο 1932, ο αρχαιολόγος Γεώργιος Σωτηριάδης μελέτησε την περιοχή και δοκίμασε να σώσει ότι επεβίωνε από τις παράνομες ανασκαφές των γεωργών της περιοχής. Όσο καλλιεργούνταν σιτηρά, η καλλιέργεια ήταν επιφανειακή. Με την καλλιέργεια της αμπέλου όμως, το έδαφος διεταράσσετο σε μεγαλύτερο βάθος και πολλά αγαλματίδια και ενεπίγραφες πλάκες ανασκάφηκαν για να εξαφανισθούν. Έτσι αναφέρει ο ίδιος.

Ο Σωτηριάδης δεν έμεινε άτρωτος από τον βάλτο με τα κουνούπια του. Αναφέρει σε κείμενά του ότι έχασε μια ολόκληρη ανασκαφική περίοδο, καθηλωμένος στο κρεβάτι από βαριά ελονοσία.

Η Μακαρία Κρήνη

Το 1932 ήταν σημαντικό έτος στην ιστορία του βάλτου. Την χρονιά εκείνη έγινε ένα έργο μερικής αποξηράνσεως του βάλτου, με σκοπό την απαλλαγή της περιοχής από τα πολλά κουνούπιζ (counoupies είναι ο πληθυντικός της λέξεως counoupi κατά Ελληνοαμερικανό φίλο μας).

Το έργο ήταν η εκσκαφή αποστραγγιστικής τάφρου από την Μακαρία Κρήνη μέχρι την θάλασσα. Με τον τρόπο αυτό υποβιβάστηκε η στάθμη των επιφανειακών και των υπογείων υδάτων κατά ένα έως ενάμιση μέτρο. Ο βάλτος άρχισε να ξηραίνεται το καλοκαίρι και να είναι βάλτος μόνο από τις χειμερινές βροχές. Τα κουνούπιζ μειώθηκαν κάπως, αλλά δεν

εξαφανίστηκαν. Ο χώρος γύρω από την Μακαρία Κρήνη παρέμεινε βαλτώδης, αλλά και ανατολικότερα (προς την Δρακονέρα) υπήρχαν πολλά στάσιμα νερά που ήταν έξω από την επιρροή της μοναδικής αποστραγγιστικής τάφρου.

Η Μακαρία Κρήνη απαντά και στο ερώτημα: «Από ποιά πηγή υδρευόταν κατά την αρχαιότητα το πολύκοσμο περσικό εκστρατευτικό σώμα;». Σήμερα θεωρούμε φυσικό ότι όπου και να βρεθούμε θα έχουμε κάποιο νερό να πιούμε. Ακόμα και σε μικρά νησιά, κάποιος θα υπάρχει που θα έχει ανοίξει πηγάδι να μας δώσει ένα ποτήρι νερό. Η κατάσταση όμως στο παρελθόν ήταν διαφορετική. Αν έβγαινες κάπου σε νησί ή στο βουνό, χωρίς νερό, δεν είχες ελπίδα επιβιώσεως. Αν επρόκειτο για μεγάλο στράτευμα, το πρόβλημα του νερού ήταν θεμελιώδες. Θυμηθείτε πριν την μάχη των Πλαταιών, τις αψιμαχίες που έγιναν με τους Πέρσες για μια πηγή κοντά στις Ερυθρές.

Στον Μαραθώνα οι Πέρσες μάλλον θα είχαν καταλάβει την Μακαρία Κρήνη. Η περιοχή του Μαραθώνα ήταν καλά γνωστή στον Ιππία που καθοδηγούσε τους Πέρσες στην εκστρατεία αυτή, ελπίζοντας να ηγεμονεύσει στην Αθήνα. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο πατέρας του ο Πεισίστρατος, την δεύτερη φορά που έγινε τύραννος των Αθηνών, είχε ξεκινήσει από τον Μαραθώνα.

Φαίνεται ότι οι Μαραθωνήτες ήταν οπαδοί των Πεισιστρατίδων, ο δε Ιππίας παραμύθιασε τον Πέρση στρατηγό Δάτη ότι, με την εμφάνιση του περσικού στόλου, οι Αθηναίοι φίλοι του θα ανατρέψουν τους κρατούντες. Έτσι, ο περσικός στόλος αποπλέοντας από τον Μαραθώνα, έσπευσε στο Φάληρο. Πλην όμως, ο Μιλτιάδης έστειλε δρομέα [c] να αναγγείλει την νίκη στους Αθηναίους, ώστε να μην κινηθεί κανείς με επαναστατικές διαθέσεις. Ταυτοχρόνως, έσπευσε να μεταφέρει τις δυνάμεις του στην Αθήνα.

Προφανώς ο Δάτης, όταν διαπίστωσε την κατάσταση στην ακτή, γύρισε και είπε στον Ιππία, σε άπταιστο περσική (φαρσί δηλαδή): «Ρε Ιππία, μην μου πουλάς εμένα σάπια. Δεν βλέπω τους οπαδούς σου να μας προϋπαντούν. Εγώ φεύγω και εσύ, αν θέλεις, πέσε και κολύμπα στο Φάληρο». Τέτοια βεβαίως δεν τα γράφει ο Ηρόδοτος.

Το πεδίο βολής Μαραθώνος

Ας γυρίσουμε όμως στην σύγχρονη εποχή. Στην παραλία του Μαραθώνα, δυτικά του Σχοινιά, η ΕΒΑ (Ελληνική Βασιλική Αεροπορία) χρησιμοποιούσε ένα χώρο σαν πεδίο βολής. Στις αναμνήσεις των παλαιών αεροπόρων αναφέρονται συχνά βολές επί στόχων στον Μαραθώνα. Δεν βρήκαμε κάποιο αεροπορικό κείμενο αφιερωμένο στο πεδίο βολής Μαραθώνος.

Παλιοί χειριστές της διώξεως μάς είπαν ότι, γύρω στο ’51-52 απογειωνόμενοι από την Ελευσίνα, πολυβολούσαν στόχους από άσπρα σεντόνια απλωμένα στην ακτή του Μαραθώνα, και ότι η δραστηριότης διεκόπη γύρω στο ’56. Βρήκαμε όμως στο ιντερνέτ ένα κείμενο υπογραφόμενο από τον Απόστολο Παπαγεωργίου που αφορά το παλιό πολυβολείο που υπάρχει πλάι στην Μακαρία Πηγή. Το κείμενο επεκτείνεται στο πεδίο βολής και το παραθέτουμε αυτούσιο:

Το πολυβολείο πλάι στη Μακαρία Πηγή στο δρόμο προς Κάτω Σούλι κατασκευάστηκε παράλληλα με την ανέγερση του αντλιοστασίου της Εταιρείας Υδάτων, από το οποίο αντλούταν νερό για εμπλουτισμό της λίμνης του Μαραθώνα, για προστασία του. Με την αύξηση του πληθυσμού της πρωτεύουσας μετά το Β’ Π.Π. και μια σειρά ετών χωρίς βροχές, αναζητήθηκαν πηγές νερών, μια απ’ αυτές ήταν στο Κάτω Σούλι, το νερό όμως ήταν

[c] Το όνομά του αμφισβητείται. Φειδιππίδης (ή Φιλιππίδης κατά τον Ηρόδοτο) ήταν ο δρομεύς που έσπευσε να ζητήσει βοήθεια από την Σπάρτη, πριν την μάχη.

υφάλμυρο και καθώς αναμιγνύονταν με το λίγο νερό της τεχνητής λίμνης άλλαζαν τη γεύση του ποσίμου νερού που έπιναν οι καταναλωτές της πρωτεύουσας. Τα έργα είχαν αρχίσει πριν το τέλος του Εμφυλίου Πολέμου και ήταν απαραίτητο να υπάρχει ένοπλη προστασία όπως υπαγόρευαν οι σχετικές αποφάσεις του Γενικού Επιτελείου Στρατού.

Σε κοντινή απόσταση υπάρχουν κτιριακές εγκαταστάσεις που κατασκευάστηκαν από το Γ.Ε.Σ. τα μέσα του 1950 και για πολλά χρόνια στάθμευε κλιμάκιο του πυροβολικού το οποίο εκτελούσε δοκιμαστικές βολές με πυροβόλα για να γίνεται έλεγχος της ποιότητας των βλημάτων που παρελάμβανε ο Στρατός από το Καλυκοποιείο. Περί το τέλος του 1980 εγκαταλείφτηκαν οι εγκαταστάσεις και παραδόθηκαν προς χρήση από το Δήμο Μαραθώνα, σαν αμαξοστάσιο για τα οχήματα του Δήμου.

Στην παραλία υπάρχουν εγκαταστάσεις τις οποίες κατασκεύασε στη διάρκεια του Εμφυλίου η Πολεμική Αεροπορία (Ε.Β.Α. τότε) για να γίνεται εκπαίδευση των πιλότων και των Ικάρων στη βολή από αέρος και στον βομβαρδισμό στόχων στη θάλασσα. Διακρίνεται ακόμα ο πύργος ελέγχου και οι εγκαταστάσεις στρατωνισμού των σμηνιτών και υπαξιωματικών που επάνδρωναν τον πύργο ελέγχου από τον οποίο γινόταν ο συντονισμός για τις βολές των εκπαιδευομένων χειριστών της Ε.Β.Α. και των Ικάρων οι οποίοι επέβαιναν σε αεροσκάφη Σπίτφάϊρ, Χέλντάϊβερ, Χάρβαρντ, στην αρχή και μετά σε αεριωθούμενα Τ-33, F-84 και F-86. Οι πολυβολισμοί και οι βολές των ρουκετών γίνονταν με κάθετο εφόρμηση, με βύθιση από ύψος κάτω των 800 μέτρων με έναρξη πάνω από το δρόμο Μαραθώνα – Κάτω Σουλίου περίπου από τη διασταύρωση με το δρόμο που οδηγεί στο Κωπηλατοδρόμειο. Μετά τον πολυβολισμό γινόταν απότομη άνοδος ανάκτησης ύψους και αναμονή της επόμενης σειράς για βολή, που όριζε ο πύργος ελέγχου. Μετά από μερικές βυθίσεις τα αεροσκάφη επέστρεφαν στην Ελευσίνα και Τατόι αντίστοιχα, για ανεφοδιασμό σε καύσιμα, λιπαντικά, πυρομαχικά και φιλμ του φωτοπολυβόλου και αλλαγή εκπαιδευομένων.

Η εκπαίδευση σε βομβαρδισμό γινόταν σε πλωτό στόχο που ήταν αγκυροβολημένος στη θάλασσα του κόλπου του Μαραθώνα περί τα 250-300 μέτρα από τη ακτή με ελαφρά βύθιση πάνω από το στόχο. Η περιοχή εποπτεύονταν από ομάδα σμηνιτών οι οποίοι δεν επέτρεπαν στη διάρκεια των βολών την προσέγγιση της περιοχής του Πεδίου Βολής και από πλεούμενο για να μην πλησιάζουν πλωτά στον κόλπο του Μαραθώνα. Στις δεκαετίες του ’70 και ’80 από τον χώρο της βολής γινόταν δοκιμαστικές βολές με αληθινά πυρά για δοκιμή πυρομαχικών του Καλυκοποιείου.

Εδώ χρειάζεται κάποια διευκρίνιση, για τα περί δοκιμής πυρομαχικών. Δεν είναι τόσο τα εκρηκτικά υλικά που χρειάζονται δοκιμές, όσο τα προωθητικά. Όταν βάλει ένα πυροβόλο, μπορούμε εύκολα να ρυθμίσουμε την κατεύθυνση (αζιμούθιο) της βολής, στρέφοντας απλώς την κάνη του πυροβόλου. Η ρύθμιση της αποστάσεως της βολής γίνεται με ανύψωση της κάνης του πυροβόλου, αλλά εξαρτάται και από την προωθητική γόμωση που χρησιμοποιείται. Για επανειλημμένες βολές με ενδιάμεσες διορθώσεις σκοπεύσεως, είναι κεφαλαιώδους σημασίας να έχουμε σταθερότητα στις γομώσεις των διαδοχικών βολών.

Κοντά στο πεδίο βολής, στον χώρο όπου δημιουργήθηκε αργότερα το αεροδρόμιο, υπήρχε την δεκαετία του ‘50 κάποιος χωμάτινος χώρος προσγειώσεων. Δεν γνωρίζουμε αν τον είχε διαμορφώσει η ΠΑ για ασφάλεια των αεροπλάνων των ασκουμένων στο πεδίο βολής, ή αν τον είχε διαμορφώσει ο στρατός για τα Piper Cub που διέθετε, ή αν επρόκειτο απλώς για αδιαμόρφωτο επίπεδο έδαφος. Η μαρτυρία μάς έρχεται από τον Ν. Συμιγδαλά που είχε προσγειωθεί εκεί το 1957 με τον Φώτη Κατζούρο, πετώντας με το Stearman της Αερολέσχης Αθηνών. Ο ίδιος αναφέρει για την ίδια εποχή, προσγείωση στο επίπεδο έδαφος του αλιπέδου της Λούτσας.

Την δεκαετία του ’60 περπατούσαμε στην άμμο τις παραλίας του Σχοινιά. περνούσαμε την αποστραγγιστική τάφρο του βάλτου και βρισκόμαστε σε ένα τοπίο που θύμιζε τα πεδία



των μαχών του Πρώτου Πολέμου. Ήταν μια σειρά από αμμολόφους με κρατήρες σπαρμένους με θραύσματα κάθε είδους βλημάτων. Υπήρχαν πολλά βλήματα από πολυβόλα αεροπλάνων. Υπήρχαν όμως και θραύσματα από βλήματα μεγάλου διαμετρήματος. Στην φωτ.[2] του 1963, δυτικότερα από το παραλιακό δάσος, εμφανίζεται επί της ακτής μια άσπρη περιοχή. Είναι το πεδίο βολής από άσπρη ανασκαμμένη άμμο.

Τα επόμενα χρόνια εμφανίστηκε πάνω στο πεδίο βολής το παραλιακό κέντρο «Γαλάζια ακτή». Την δεκαετία του ’90 είχε αρχίσει η οικοπεδοποίηση του γύρω χώρου. Η «Γαλάζια ακτή» μάς παρείχε μια μεγάλη εξυπηρέτηση. Είχε εγκαταστήσει μετεωρολογικό σταθμό με κάμερα συνεχούς παρακολουθήσεως της ακτής, προσβάσιμης από το ιντερνέτ. Έτσι, μπορούσαμε να γνωρίζουμε τον τοπικό καιρό στην ακτή και στο αεροδρόμιο, για θαλάσσια και αεροπορικά σπορ.

2

Το Τζάμπορι

Ας γυρίσουμε όμως πάλι πίσω στο 1963. Ο μεγάλος βάλτος το καλοκαίρι ήταν ξηρός και έρημος. Οι πρόσκοποι αναζητούσαν μια μεγάλη έκταση, για να διοργανώσουν την μεγάλη παγκόσμια κατασκήνωση που ονομάζεται Τζάμπορι (Jamboree). Ο ξηρός βάλτος ήταν κατάλληλος, κατά τους άνομβρους μήνες. Στην φωτ.[3] βλέπουμε τον επίπεδο βάλτο πριν αρχίσουν τα έργα για το Τζάμπορι [d].

Την άνοιξη του ’63 άρχισαν τα έργα διαμορφώσεως του χώρου φιλοξενίας 14.000 ανθρώπων. Οι κατασκηνωτές θα έστηναν στις σκηνές τους σε προκαθορισμένους χώρους όπως φαίνεται στο γενικό τοπογραφικό σχ.[4] της μεγάλης περιοχής του βάλτου. Είναι αξιοσημείωτο ότι από το σημείο εισόδου στον χώρο, στο δυτικό άκρο, μέχρι το φυσικό αμφιθέατρο στους λόφους του ανατολικού άκρου, η απόσταση ήταν περί τα 5 χιλιόμετρα. Διαβάζουμε ότι κατασκευάστηκε στον βάλτο οδικό δίκτυο χωματοδρόμων, συνολικού μήκους 20 χιλιομέτρων. Κατασκευάστηκε επίσης υπόγειο δίκτυο υδρεύσεως των αποδυτηρίων και αποχωρητηρίων, καθώς και ηλεκτρικό δίκτυο στοιχειώδους φωτισμού της

[d] *Για το Τζάμπορι του 1963 υπάρχουν πολλές φωτογραφίες και βίντεο στο ιντερνέτ. Ίσως τα κυριότερα site είναι τα ακόλουθα που μοιάζουν να εκπορεύονται από την Πάτρα:*

http://www.marathon1963.com

http://www.proskopos.com/jamboree_video.html

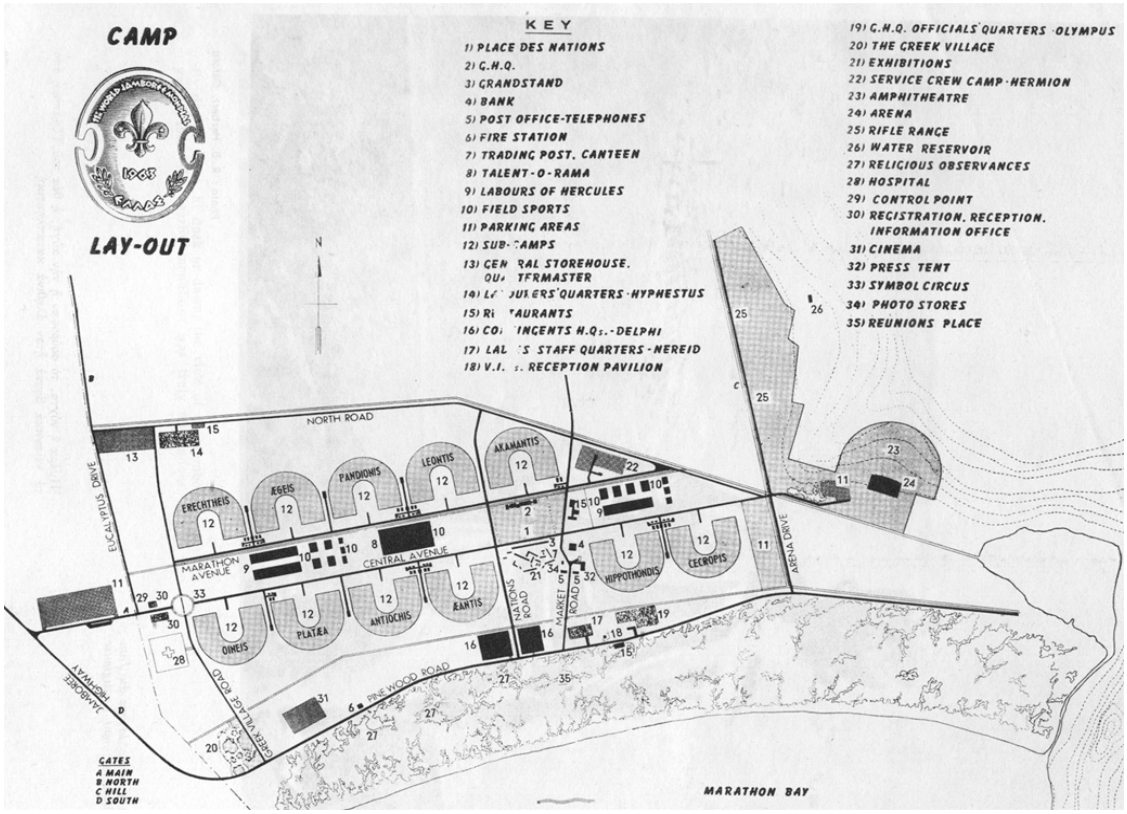
3



κατασκηνώσεως. Όλα αυτά τα έργα έγιναν από την ΣΥΚΕΑ [e] του στρατού.

Ευτυχώς κατά την διάρκεια του Τζάμπορι δεν έβρεξε, και έτσι ο βάλτος παρέμεινε σκληρό έδαφος. Το ισχυρό μελτέμι που έπνεε, ξήραινε τον βάλτο και δρόσιζε τους κατασκηνωτές, αλλά έκανε κάποιους να χαρακτηρίσουν την εκδήλωση «ανεμοτζάμπορι» ή «σκονοτζάμπορι» (βλ. γελοιογραφία στην σελ. 13).

4



Υπάρχουν πολλές φωτογραφίες και βίντεο από το Τζάμπορι, δεν υπάρχουν όμως πολλά κείμενα. Ο προσκοπισμός και η ανεμοπορία έχουν το κοινό χαρακτηριστικό ότι τον απολαμβάνεις όσο τον εξασκείς. Ότι κείμενο και να γράψεις για τους τρίτους, λίγα θα καταλάβουν.

Το Τζάμπορι ήταν πραγματική προσκοπική κατασκήνωση. Δεν ήταν μια διεθνής συγκέντρωση με ανέσεις και επιμελητεία που ανέλαβε το κράτος, ή ειδικότερα ο στρατός. Κάθε ομάδα έκανε το δικό της μαγείρεμα στην φωτιά, με ξύλα. Από έντυπο του Τζάμπορι

[e] *Περί ΣΥΚΕΑ και ΜΟΜΑ βλέπε το βιβλίο «Μπουνταλάς 1965» στην διεύθυνση www.marinaalimos.gr/bkn*

αντιγράφουμε:

ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΤΖΑΜΠΟΡΙ

Την διοίκηση του Τζάμπορι είχε αναλάβει Διεθνές Επιτελείο στο οποίο μετείχαν εθελοντικά πεπειραμένοι Βαθμοφόροι Προσκόπων από 22 χώρες. Τους διάφορους τομείς της Κεντρικής Διοίκησης της Κατασκήνωσης και των έντεκα Υποκατασκηνώσεων πλαισίωναν γύρω στα 1.200 άτομα ενώ το εργατοτεχνικό προσωπικό ανερχόταν σε 300. Ο τρόπος Διοίκησης ήταν απλά μια έμπρακτη εφαρμογή των αρχών του Προσκοπισμού.

ΕΞΟΔΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Τα έξοδα συμμετοχής ήταν 45 δολάρια ΗΠΑ ή 17 λίρες Αγγλίας για κάθε κατασκηνωτή (Πρόσκοπο ή Βαθμοφόρο). Για την Ελληνική αντιπροσωπεία, η συμμετοχή ήταν 300 δραχμές το άτομο ενώ το υπόλοιπο ποσό καλυπτόταν από την Οργανωτική Επιτροπή του Τζάμπορι. Το ποσό αυτό περιελάμβανε φαγητό, μεταφορικά, εφόδια, ιατρική περίθαλψη, ημερήσια εφημερίδα Τζάμπορι "Marathon Courrier", ημερολόγιο Τζάμπορι, σήμα Τζάμπορι.

Τα έξοδα συμμετοχής για τα μέλη του Επιτελείου του Γενικού Αρχηγείου του Τζάμπορι ή των Υποκατασκηνώσεων ανέρχονταν σε 30 δολάρια ΗΠΑ. Για τους Έλληνες-μέλη των Επιτελείων η συμμετοχή ανερχόταν σε 200 δραχμές ενώ το υπόλοιπο ποσό καλυπτόταν από την Οργανωτική Επιτροπή του Τζάμπορι.

ΚΑΥΣΙΜΑ

Η μόνη καύσιμη ύλη για την προετοιμασία του φαγητού ήταν τα ξύλα. Η προμήθεια των "φουφούδων" κάθε ομάδας γινόταν από την αποθήκη της Υποκατασκήνωσης αντί 60 δραχμών.

ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ

Το Υπουργείο Εξωτερικών απήλλαξε από τα έξοδα θεώρησης των διαβατηρίων για την είσοδο τους στην Ελλάδα, όλους τους συμμετέχοντες στο Τζάμπορι. Τα σιδηροδρομικά και ατμοπλοϊκά εισιτήρια ήταν φθηνότερα για τους Προσκόπους του Τζάμπορι.

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΗΣ

Η Κατασκήνωση διαιρούταν σε 11 Υποκατασκηνώσεις οι οποίες έφεραν τα αρχαία ελληνικά ονόματα των αθηναϊκών φυλών που πολέμησαν στον Μαραθώνα.

Κάθε Υποκατασκήνωση αποτελούταν από 30 περίπου Ομάδες των 36-40 ατόμων. Συγκεκριμένα, κάθε Ομάδα αποτελούταν από 4 Ενωμοτίες, 1 αρχηγό, 2 υπαρχηγούς και 1 βοηθό ομάδας (προαιρετικά). Κάθε Ενωμοτία αποτελούταν από 8-9 Προσκόπους. Συνολικά κάθε Υποκατασκήνωση απαρτιζόταν από 1200 περίπου Πρόσκοπους και Βαθμοφόρους.

Κάθε ομάδα διέθετε έκταση δυο στρεμμάτων περίπου. Της παρέχονταν 4 κάδοι απορριμμάτων, 4 κάδοι ύδατος σε περίπτωση πυρκαγιάς, 4 τραπέζια φαγητού μήκους 3 μέτρων και 8 πάγκοι. Για όλο το υπόλοιπο υλικό ήταν υπεύθυνες οι αντιπροσωπείες.

Κάθε Υποκατασκήνωση διοικούταν από έναν Αρχηγό ο οποίος ήταν βαθμοφόρος ενός από τα κράτη όπου είχαν γίνει τα προηγούμενα παγκόσμια Τζάμπορι. Αναπληρωτές Αρχηγοί ήταν Έλληνες βαθμοφόροι.

Κάθε Υποκατασκήνωση καταλάμβανε έκταση 54,8 στρεμμάτων και περιελάμβανε, σκηνές Επιτελείου, κέντρο διανομής τροφίμων, σταθμό Πρώτων Βοηθειών, περίπτερο, γραμματοκιβώτιο, σκηνή αναψυχής, ύδρευση, αποχωρητήρια, ντους και πλυντήρια. Το Τζάμπορη διέθετε τράπεζα, ταχυδρομείο, τηλεφωνική και τηλεγραφική υπηρεσία.

Σε 5 Υποκατασκηνώσεις στεγάζονταν τα μέλη της Διοίκησης και του Εργατοτεχνικού Προσωπικού.

Ένα πρόβλημα που ακούσαμε τότε, ήταν η αποτυχία των αποχωρητηρίων της κατασκηνώσεως. Η αποχέτευση προβλεπόταν με τοπικούς απορροφητικούς βόθρους, αλλά ο υδάτινος ορίζων του βάλτου βρισκόταν ελάχιστα κάτω από την επιφάνεια του εδάφους, οπότε, όπως μας είπαν χαρακτηριστικά: «στην αρχή πνίγηκαν στο σκατό». Οι απορροφητικοί βόθροι δεν ήταν κατάλληλη λύση για μια μικρή πόλη 14.000 κατοίκων που έκαναν συχνά δροσιστικά ντους και μαγείρεμα. Εκλήθησαν τα βυτιοφόρα.

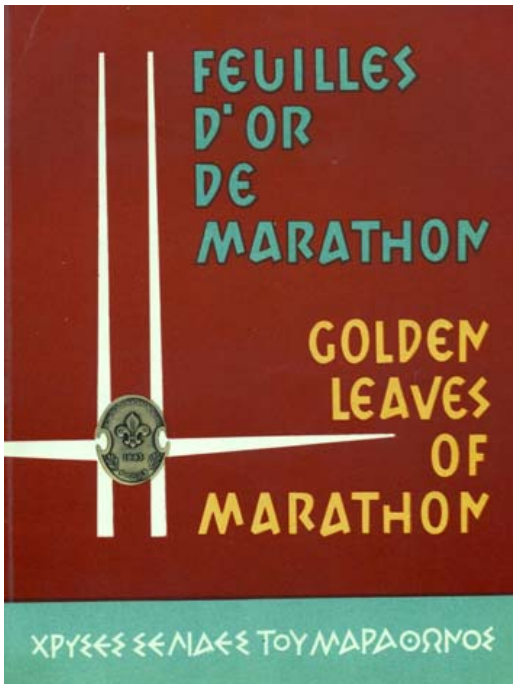
Όσο για τα ξακουστά κουνούπιζ του βάλτου, νωρίς το πρωί κάποιο αεροπλάνο Stearman του «αντιελονοσιακού πολέμου» έκανε ψεκασμούς σε όσα λιμνάζοντα ύδατα είχαν απομείνει το καλοκαίρι (φωτ.[5]).

Το Τζάμπορι του Μαραθώνος με τις παράπλευρες εκδηλώσεις του, υπήρξε μια μεγάλη παγκόσμια επιτυχία. Όταν τελείωσε το Τζάμπορι, ο χώρος απλώς εγκαταλείφθηκε.

5



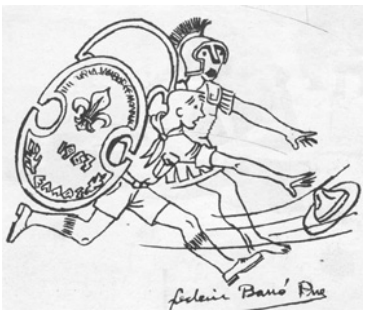
6



Μετά το Τζάμπορι, το Σώμα Ελλήνων Προσκόπων (ΣΕΠ) εκτύπωσε ένα τρίγλωσσο φωτογραφικό λεύκωμα (Γαλλικά-Αγγλικά-Ελληνικά) με τίτλο «Χρυσές σελίδες του Μαραθώνος» (φωτ.[6]). Στις 160 σελίδες του εμφανίζονται οι δράσεις που έλαβαν χώρα κατά την διάρκεια των 11 ημερών της κατασκηνώσεως, με πολλές φωτογραφίες. Από το έντυπο αυτό παραθέτουμε (στην επόμενη σελίδα) τον «πίνακα των συμμετεχόντων» και κάποιες χαρακτηριστικές φωτογραφίες.

Η φωτ.[7] εικονίζει την κατασκήνωση από τον λόφο της Δρακολίμνης. Στην προηγηθείσα φωτ.2 φαίνεται ο Σχοινιάς κατά την κατασκήνωση. Στην φωτ.[8] βλέπουμε την κατασκήνωση από την είσοδό της στο δυτικό άκρο, την ημέρα της παρελάσεως των αντιπροσωπιών. Στην φωτ. [9] βλέπουμε το φυσικό αμφιθέατρο στο ανατολικό άκρο της κατασκηνώσεως.





ROLL CALL

Country	Participants
Aden	2
Afghanistan	8
Algeria	10
Armenian Scouts	12
Australia	8
Austria	306
Barbados	1
Bechuanaland	7
Belgium	479
Bermuda	2
Brazil	8
British Guiana	16
Brunei	10
Burundi	12
Canada	432
Cayman Islands	2
Central African Republic	1
Ceylon	16
China (Formosa)	13
Congo (Leopoldville)	10
Costa Rica	1
Cyprus	200
Cameroon	1
Dahomey	3
Denmark	591
El Salvador	1
Faroe Islands	36
Finland	208
France	1,202
Germany	845
Ghana	1
Guatemala	1
Greece	1,000
Gilbert & Ellice Islands	1
Haiti	3
Hong Kong	8
Iceland	28
India	1
Iran	67
Iraq	16
Ireland	60
Israel	82
Italy	430
Ivory Coast	7
Jamaica	27
Japan	130
Jordan	40
Kenya	1
Kuwait	36

Country	Participants
Laos	3
Lebanon	95
Libya	11
Liechtenstein	10
Luxembourg	170
Malaya	7
Malta	8
Mexico	8
Monaco	16
Malagasy Republic	11
Netherlands	549
New Zealand	33
Nigeria	55
Norway	145
Pakistan	47
Philippines	3
Peru	5
Portugal	27
Rhodesia N.	17
Rhodesia S.	31
Saudi Arabia	42
Senegal	10
Singapore	8
South Africa	76
Spain	15
Sudan	10
Surinam	1
Sweden	424
Switzerland	480
Syria	111
St. Vincent Island	1
Thailand	8
Trinidad & Tobago	3
Tunisia	10
Turkey	34
United Arab Republic	69
United Kingdom	1,500
United States of America	650
Venezuela	7
Vietnam	1
Zanzibar	1
Total	11,093
Staff	2,618
Grand total	13,711
⊙ Filipinos	24



7

8



9



Οι βάσεις

Μετά τους προσκόπους, οι επόμενοι που αναζητούσαν μια μεγάλη επίπεδη έκταση ήταν οι Αμερικάνοι.

Όσοι ασχοληθήκαμε με τον Μαραθώνα βλέπαμε τις μεγάλες κεραίες στον βάλτο, αλλά φροντίζαμε να μην χώνουμε την μύτη μας στα εσωτερικά του ΝΑΤΟ. Επρόκειτο για απόρρητες στρατιωτικές εγκαταστάσεις. Τις βλέπαμε από μακριά και δεν τις σχολιάζαμε. Σήμερα όμως βρήκαμε στο ιντερνέτ ένα πολύ ενδιαφέρον κείμενο γραμμένο το 2011 από τον ραδιοερασιτέχνη Κ. Ψιλογιάννη, δημοσιευμένο το τεύχος 113 του περιοδικού των ραδιοερασιτεχνών «5-9 report»:

Οι βάσεις πρωτοεγκαταστάθηκαν το 1961 και μετά από δοκιμές, επίσημα το πρώτο μήνυμα εστάλη την 30/11/63.

Στην Νέα Μάκρη ήταν το κέντρο λήψεως και οι επικοινωνίες της Αμερικανικής Πρεσβείας. Στο Κάτω Σούλι ήταν το κέντρο εκπομπής. Στην Δεκέλεια ήταν ένα κέντρο λήψεως HF. Στο Ελληνικό ήταν η αεροπορική υποστήριξη και ο ραδιοσταθμός των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων, που μας ψυχαγωγούσε την εποχή που τα μοντέρνα τραγούδια δεν τα άκουγες στο ΕΙΡ (Εθνικό Ίδρυμα Ραδιοφωνίας).

Αλλά ας έρθουμε στην ουσία. Οι βάσεις στην Νέα Μάκρη και στο Κάτω Σούλι ήταν αμιγώς τηλεπικοινωνίες σε CW, RTTY, αλλά και SSB του Αμερικανικού Ναυτικού, για επικοινωνίες μεταξύ πλοίων που βρίσκονταν στην Μεσόγειο και αεροσκαφών. Επικοινωνίες σταθερών σταθμών αναμεταδόσεων από και προς άλλα σημεία της περιοχής, αλλά και υποβρυχίων με ειδική κεραία σε συχνότητες Very Low Frequency 15 kHz. Για αυτές τις τελευταίες επικοινωνίες και την κεραία τους υπάρχει μεγάλη «ιστορία».

Το 1990 (επί ελληνικής κυβερνήσεως Ζολώτα) οι Αμερικανοί αποφάσισαν να περιορίσουν τις τηλεπικοινωνιακές βάσεις τους σε όλη την υφήλιο, τόσο για οικονομικούς λόγους, όσο και για λόγους αναβαθμίσεως των τηλεπικοινωνιών τους με δορυφορικές επικοινωνίες. Έτσι διατήρησαν μόνο ορισμένες πολύ στρατηγικές βάσεις, όπως στην Σούδα.

Όλο το υλικό και τα μηχανήματα ήταν διαβαθμισμένα και δεν μπορούσαν να εκποιηθούν σε παλαιοπώλες. Πρότειναν λοιπόν στο Πολεμικό Ναυτικό να αγοράσει όλο τον εξοπλισμό (κεραίες, καθόδους, μηχανήματα κλπ) έναντι ενός συμβολικού ποσού. Το Ναυτικό ανταποκρίθηκε και συμφώνησαν σε ένα τίμημα της τάξεως των 500.000 δολαρίων.

Στην ουσία το Ναυτικό θα αποκτούσε μια έτοιμη εν λειτουργία τηλεπικοινωνιακή βάση που το κόστος ήταν της τάξεως των 200.000.000 δολαρίων. Οι Αμερικανοί περίμεναν αλλά εμείς αρχίσαμε τα γύφτικα παζάρια:

- Δεν έχουμε το κονδύλι των 500.000 δολ, διαθέτουμε 200.000 δολ. Τι λέτε;

Τι να κάνουν οι άνθρωποι; Συμφωνούμε, είπαν.

Περνάει ένας μήνας, εκείνοι πιέζονται να αποχωρήσουν και παίρνουν την απάντηση κεραυνός από το Ναυτικό:

- Έχουμε μόνο 50.000 δολ. Θέλετε;

Η κοροϊδία μεταξύ στρατιωτικών είναι μια πολύ δυσάρεστη κατάσταση. Η απάντησή τους ήταν αρνητική, γιατί στην ουσία τους κορόιδευαν. Τι έκαναν;

Κάλεσαν τους δημοσιογράφους και την τηλεόραση και έκαναν demolition show. Στην κυριολεξία γκρέμισαν την μεγαλύτερη κεραία (ύψους 200 μέτρων) που χρησίμευε στις επικοινωνίες με υποβρύχια σε κατάδυση σε VLF. Έκοψαν με τσεκούρια και τις καθόδους των 3 ιντσών (10.000 ανά μέτρο) των άλλων κεραιών και έφυγαν.

Η συνέχεια του χώρου της βάσεως έχει ακόμα μεγαλύτερη ιστορία, γιατί το Ναυτικό μας έπρεπε να εγκαταστήσει την ίδια κεραία για επικοινωνίες με τα υποβρύχιά μας.

Μετά από μερικά χρόνια έγινε διαγωνισμός και το κόστος, μόνο για την κεραία, έφθανε

τα 5.000.000.000 Δρχ. Καλά διαβάσατε 5 δισ. δραχμές!!!

Η έγκριση έφθασε στο γραφείο του τότε πρωθυπουργού Κ. Σημίτη ο οποίος διερρήγνυε τα ιμάτιά του, τι κεραία είναι αυτή που κάνει τόσα λεφτά;

Τελικά, αντί να αποκτήσουμε όλη τη βάση με 20 κεραίες και μηχανήματα με 8.000.000 Δρχ, πληρώσαμε 5 δις μόνο για μια κεραία. !!!

Οι μόνιμοι εργολάβοι του Ναυτικού έτριβαν τα χέρια τους.

Εμείς σήμερα περιοριζόμαστε στο να παραθέσουμε το επίσημο κείμενο για την σημερινή βάση του ΠΝ που βρήκαμε στο ιντερνέτ.

Kato Souli Naval Transmission Facility (Greek: Κέντρο Εκπομπής Κάτω Σουλίου) is a facility used by the Greek Navy for transmitting messages to submarines in the LF-range at Kato Souli near Marathon, Greece. It was commissioned in 1989 and uses as tallest antenna tower a 250-metre-tall guyed mast with umbrella antenna, the tallest structure in Greece. The site has an area of 650 acres. Nearby there was a transmission site of the US Navy with several shortwave transmitters.

Το ίδιο κείμενο το βρήκαμε και ελληνιστί, με λίγες αποκλίσεις:

Η ανάγκη για αποτελεσματικότερες επικοινωνίες με τα Υ/Β και λήψη εν καταδύσει, δημιούργησε την ανάγκη δημιουργίας του παραρτήματος, το οποίο στέγασε τους νέους πομπούς LLF. Το κέντρο ενεργοποιήθηκε το 1989 στην περιοχή Κ. Σουλίου σε μία έκταση 650 στρεμμάτων που απέχει 38 χιλιόμετρα από το Κ.Σ. Το έτος 1996 εγκαταστάθηκαν οι πομποί LF οι οποίοι μεταφέρθηκαν από το Κ.Ε. Σπάτων.

Το πώς αυτά τα γενικά ταιριάζουν με το λεπτομερές κείμενο του «5-9 report»... σας αφήνουμε να το επιλύσετε σπίτι σας, σαν άσκηση.

Όσο για τους κατοίκους της Νέας Μάκρης, έκλαιγαν ομαδικώς που έχασαν τους Αμερικανούς ενοικιαστές τους. Κακώς κατηγορούσαν το ελληνικό σύνθημα «έξω οι βάσεις», γιατί οι βάσεις δεν έφυγαν από ελληνικές, αλλά από αμερικανικές αποφάσεις.

Η οικοπεδοποίηση

Ο βάλτος έμεινε αδρανής για κάμποσα χρόνια, με μόνη διαφορά την σταδιακή ελάττωση της επιφανείας του. Δεν ήταν μόνο ιδιώτες καταπατητές που έκοβαν μικροτεμάχια του βάλτου. Επίσημοι οικοδομικοί συνεταιρισμοί πήραν νομίμως μεγάλα κομμάτια του βάλτου και τα μοίρασαν στους μετόχους τους. Ήταν κυρίως δικαστές, εισαγγελείς και δικαστικοί υπάλληλοι. «Οι εν τω ναώ εκ του ναού τραφήσονται» έλεγαν παλιά οι εκκλησιαστικοί.

Το δυτικό όριο του βάλτου που ήταν αρχικά η λεωφόρος Σχοινιά, μεταφέρθηκε ανατολικότερα στην αποστραγγιστική τάφρο του 1932, που έφερνε στην θάλασσα ότι είχε απομείνει από την Μακαρία Πηγή. Αλλά και ανατολικότερα της Μακαρίας Πηγής, κατά μήκος της λεωφόρου Σουλίου, ο βάλτος νομίμως οικοπεδοποιήθηκε. Ο λόφος της Δρακονέρας οικοπεδοποιήθηκε και αυτός, κυρίως προς την μεριά της θάλασσας. Υπήρξαν απαιτήσεις για οικοπεδοποίηση όλου του βάλτου, μέχρι το επίμηκες ακρωτήριο της Κυνοσούρας. Η νομιμότης των απαιτήσεων κτιζόταν εύκολα, με υπουργικές αποφάσεις που εύκολα αποσπούσαν οι ενδιαφερόμενοι.

Όσο για τον Σχοινιά, είχαν αρχίσει να εμφανίζονται στο δυτικό του άκρο πολυτελείς ιδιωτικές κατοικίες μέσα στα πεύκα.

Είναι γνωστή η επιγραφή στον τύμβο των πεσόντων μαραθωνομάχων: *Ελλήνων προμαχούντες Αθηναίοι, Μαραθώνι, χρυσοφόρων Μίδων εστώρεσαν δύναμιν*. Στον Σχοινιά προτείναμε τότε [f] να τοποθετηθεί η επιγραφή: *Κράτους προμαχούντες ιδιώτες, Μαραθώνι,*

[f] *Περιοδικό «Αθλητική Αεροπορία» τεύχος 13 (Σεπτ.76).*

κουκουναροφόρων πεύκων εστώρεσαν δύναμιν.

Ο Σχοινιάς κινδύνευε να έχει την ίδια τύχη με το Μεγάλο Καβούρι της Βουλιαγμένης. Εκεί κάποιοι επώνυμοι έκοψαν τα πεύκα του οικοπέδου τους και έκτισαν κατοικίες, υπολογίζοντας να έχουν την θαυμάσια θέα των γειτονικών πεύκων που τους περιέβαλαν. Δεν υπολόγιζαν ότι θα κάνουν το ίδιο και οι γείτονες, μέχρις ότου ο χώρος έγινε αστική περιοχή, χωρίς δάσος.

Ευτυχώς στον Σχοινιά υπήρξε σθεναρή αντίσταση στην περεταίρω οικοπεδοποίηση. Παρέμειναν κάποιες βίλλες, δακτυλοδεικτούμενες παραφωνίες μέσα στα πεύκα του παραλίου δάσους.

Οι ανεμοπόροι

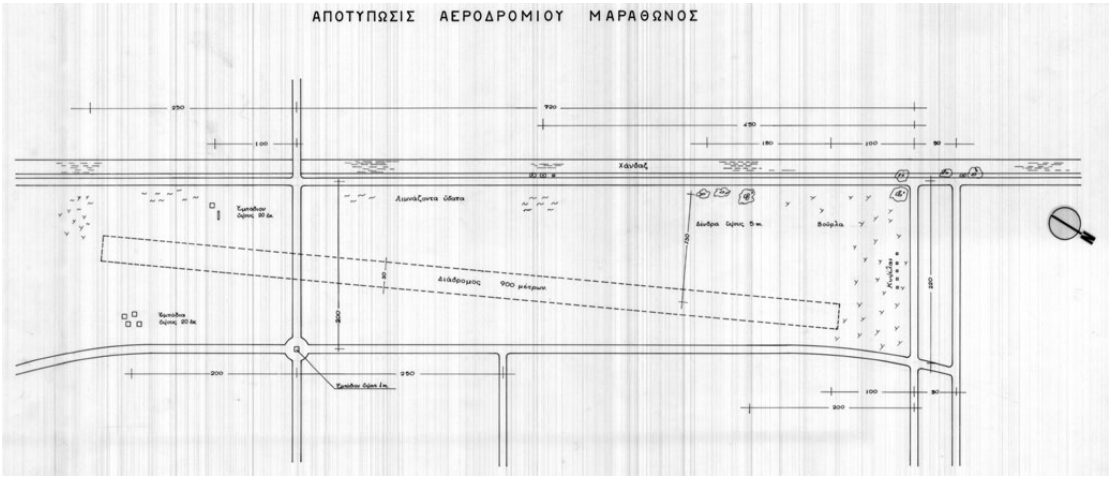
Κάπου εδώ εμφανιστήκαμε στον βάλτο εμείς οι ανεμοπόροι.

Στις αρχές της δεκαετίας του ’70 κύριος εκπαιδευτής μας στο Τατόι ήταν ο Παύλος Αργυράκης. Ήταν παλιός χειριστής του ΕΚΕΧ, εκπαιδευτής ανεμοπορίας στο Αεραθλητικό Κέντρο Τριπόλεως και αργότερα ελεγκτής εναερίου κυκλοφορίας της ΥΠΑ. Οι ανεμοπόροι γενικώς αρεσκόμαστε στο να παράγουμε έργο, αλλά αφήναμε τα προεδριλίκια και τις δημόσιες σχέσεις σε άλλους που ήταν πρόθυμοι να μας βοηθήσουν. Την εποχή εκείνη ο Αργυράκης είχε επιστρατεύσει γνωστά του ικανά στελέχη της ΥΠΑ. Πρόεδρο είχαμε τον Γιώργο Ασλανίδη της ΥΠΑ.

Ήταν η εποχή όταν είχαμε ανεξαρτητοποιηθεί από την Αερολέσχη Αθηνών και κάναμε όνειρα για ανάπτυξη. Το στρατιωτικό αεροδρόμιο του Τατοΐου είχε μεγάλες υπηρεσιακές υποχρεώσεις και μας επέτρεπε να πετάμε μόνο τα Σαββατοκύριακα. Χρειαζόμαστε ένα νέο χώρο πτήσεων. Ο χώρος του Τζάμπορι φαινόταν μια καλή επιλογή.

Η ιδέα του αεραθλητικού αεροδρομίου Μαραθώνος είχε γεννηθεί στην οικογένεια της Αερολέσχης Αθηνών και συνεζητείτο χαλαρά μέχρι το 1972. Ίσχυε τότε ακόμα το θέσφατο «μια αερολέσχη κατά νομόν» οπότε η Ανεμολέσχη Αθηνών ήταν σωματείο υπαγόμενο υποχρεωτικά στην Αερολέσχη Αθηνών. Το 1973 τα παιδία της γηραιάς Αερολέσχης μεγάλωσαν και (αψηφώντας το θέσφατο) άνοιξαν δικά τους σπίτια, την Αερολέσχη Πειραιώς και την ανεξάρτητη πλέον Ανεμολέσχη Αθηνών.

Η Αερολέσχη και η Ανεμολέσχη, παρ΄ όλο το ότι είχαν στήσει καυγά (όπως κάποια καινούρια σπίτια με τα πεθερικά τους) έκαναν επιτυχημένες παράλληλες ενέργειες για τον Μαραθώνα. Το 1973 η Αερολέσχη, μετά από συνεννόηση με το Αρχηγείο Αεροπορίας, πέτυχε την διάθεση του χώρου για τον αεραθλητισμό. Το 1973 η Ανεμολέσχη, μετά από συνεννόηση με την ΥΠΑ, πέτυχε την διαμόρφωση χωμάτινου διαδρόμου ο οποίος δόθηκε για λίγο «εν ενεργεία» το θέρος του 1973. Η μάχη με τους αγελαδοβοσκούς της περιοχής, που ήθελαν να ματαιώσουν την κατασκευή του διαδρόμου, ήταν μια ακόμη μάχη που κέρδισαν οι Αθηναίοι εν Μαραθώνι.



10

Οι ανεμοπόροι που είμαστε απλούστεροι στις απαιτήσεις μας, βάλαμε σαν στόχο την γρήγορη αξιοποίηση του αχρησιμοποίητου χώρου και ξεκινήσαμε με μια πρώτη πρόχειρη τοπογράφηση. Αυτή έγινε την άνοιξη του 1973, χωρίς τοπογραφικά όργανα, με τον χιλιομετρητή του αυτοκινήτου μας, διανύοντας τους πολλούς χαραγμένους εσωτερικούς δρόμους.

Οι δρόμοι ήταν εκεί από την χρονιά που έγινε στον Μαραθώνα το πολύκοσμο προσκοπικό Τζάμπορι. Οι βάσεις των εγκαταστάσεων του Τζάμπορι ήταν ακόμα ορατές. Ανάμεσα στους δρόμους οι χώροι ήταν καταπράσινοι από την ανοιξιάτικη εποχιακή βλάστηση, οι δε κάτασπροι ερωδιοί ήταν οι μόνοι κάτοικοι της περιοχής.

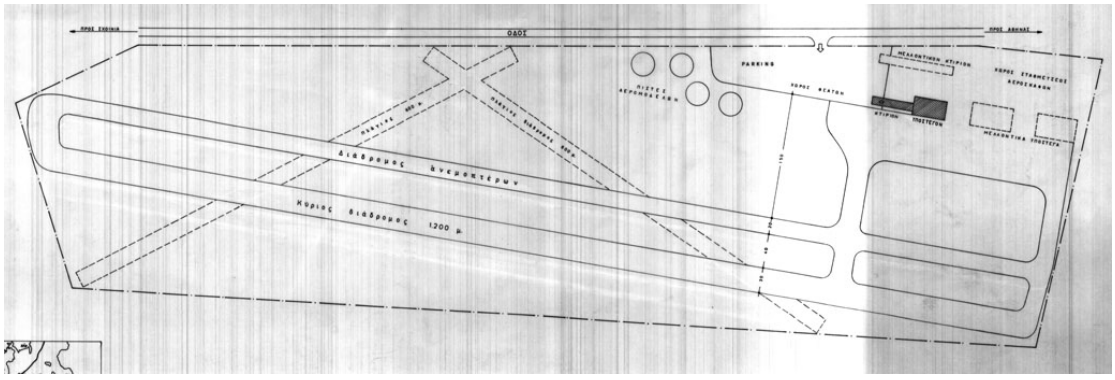
Γυρίζοντας στο γραφείο, σχεδιάσαμε το τοπογραφικό (σχ.[10]) και μελετήσαμε τον τότε ισχύοντα κανονισμό αεροδρομίων, για να δούμε τι μπορεί να προκύψει. Στο σχέδιό μας, το γεφυράκι πάνω στην αποστραγγιστική τάφρο ήταν η είσοδος της κατασκηνώσεως του Τζάμπορι, η δε μικρή πλατεία είχε στο κέντρο της την βάση του χαρακτηριστικού σταυρού, συμβόλου του Τζάμπορι.

Το μεγάλο μήκος του χώρου (περί τα 1.200 μέτρα) επέτρεπε αεροδρόμιο κατηγορίας C ή υποδεέστερο. Το μήκος αυτό όμως βρισκόταν πλάγια στους επικρατούντες βορείους ανέμους. Έπρεπε κατά το δυνατόν, να σχεδιάσουμε τον διάδρομο διαγώνιο, με στροφή κατά το δυνατόν προς τον βορά. Η ίδια στροφή θα βοηθούσε τον διάδρομο να μην βλέπει στο βουνό, αλλά στο διάσελο προς το Σούλι.

Το πλάτος του χώρου ήταν μικρό. Ένας διάδρομος χρειάζεται ζώνες ασφαλείας και ορισμένες αποστάσεις από άλλους διαδρόμους και τροχοδρόμους, ανάλογα με την κατηγορία του αεροδρομίου.

Αυτά μας υπαγόρευσαν να ονειρευόμαστε αεροδρόμιο κατηγορίας D που μας επέτρεπε ένα διάδρομο γενικής χρήσεως (εστραμμένο βορειότερα), ένα μικρότερο διάδρομο για τις προσγειώσεις των ανεμοπτέρων ή τροχόδρομο (σχ.[11]). Εκτός από αυτό το σχέδιο η μελέτη μας είχε και πρόταση για υπόστεγο και γραφεία, με πλήρη αρχιτεκτονικά σχέδια.

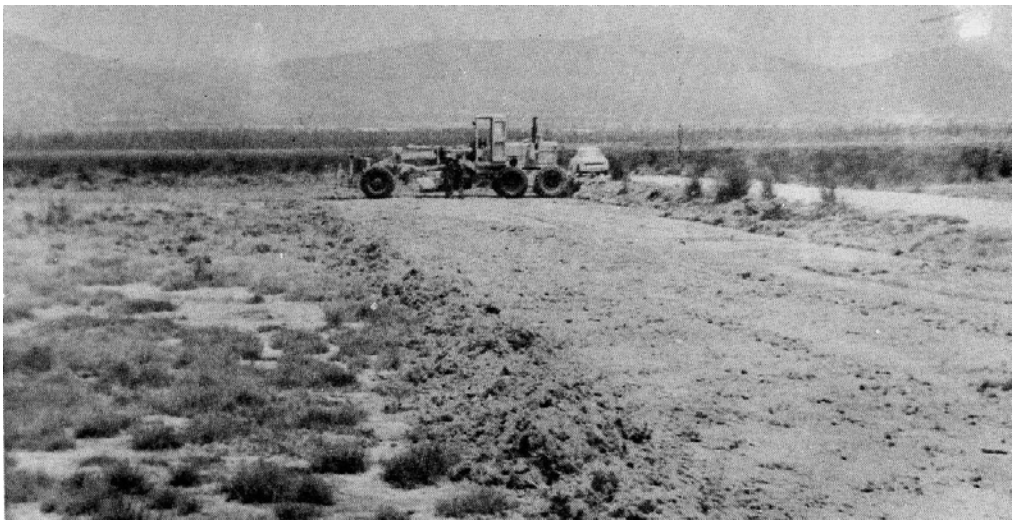
11



Υποβάλαμε τις προτάσεις μας στην ΥΠΑ για μελέτη και ζητήσαμε μηχανήματα για να αρχίσουμε χωματουργικά. Χρήματα βέβαια για τέτοια έργα δεν είχε ποτέ η Ανεμολέσχη. Γνωρίζοντας ότι η περιοχή πλημμυρίζει τον χειμώνα, ζητήσαμε να ξύσουμε απλώς ένα διάδρομο για καλοκαιρινή χρήση.

Η ΥΠΑ μάς διέθεσε πράγματι ένα γκρέιντερ το καλοκαίρι του 1973 και αρχίσαμε την ισοπέδωση με μεγάλα όνειρα (φωτ.[12] στην επόμενη σελίδα).

Στο τοπογραφικό τμήμα της ΥΠΑ ο αεραθλητισμός των Αθηνών (και αργότερα της Εδέσσης) είχε την υποστήριξη του Β. Μπορτζώφ, που πολλοί τον φώναζαν Βύρωνα, αλλά οι φίλοι του γνωρίζαμε και τον αποκαλούσαμε Βλαδίμηρο.



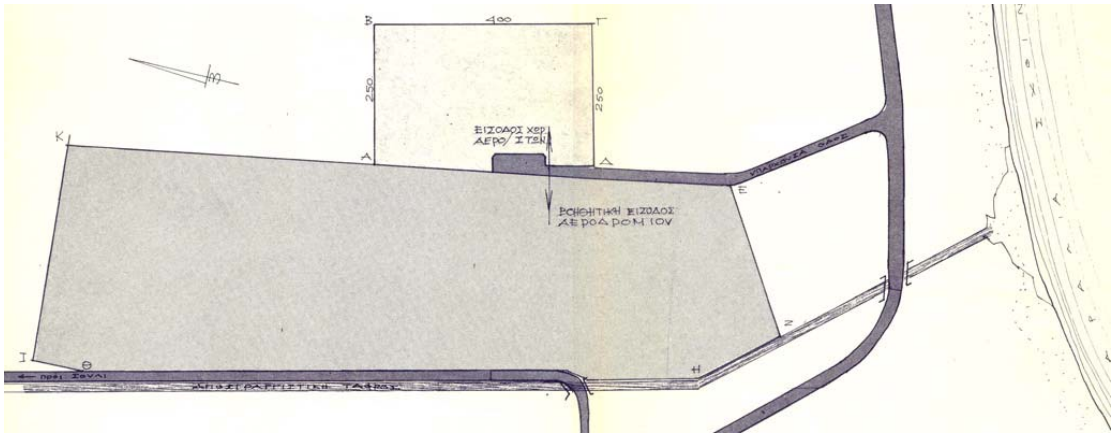
12

Το μοντελοδρόμιο

Την άνοιξη του 1973, παράλληλα με εμάς τους ανεμοπόρους, έκαναν ενέργειες και οι αερομοντελιστές για να αποκτήσουν μοντελοδρόμιο στον Μαραθώνα. Όλοι οι αεραθλητές ονειρευόμαστε τον Μαραθώνα σαν αεραθλητικό κέντρο και κάναμε σχέδια. Όχι θεωρητικά σχέδια, αλλά συγκεκριμένες σχεδιασμένες προτάσεις προς τους αρμοδίους.

Παραθέτουμε τα σχέδια του αρχιτέκτονα-αερομοντελιστή Γιώργου Σεβαστού που υπέβαλε στην ΥΠΑ η Εθνική Αερολέσχη για τους αερομοντελιστές. Στο τοπογραφικό (σχ.[13]) βλέπετε ότι ο χώρος των αερομοντελιστών θα βρισκόταν ανατολικά του αεροδρομίου που είναι η γκρι περιοχή. Η πρόσβασή του θα ήταν από τον παραλιακό δρόμο, μετά από το παραλιακό γεφυράκι της αποστραγγιστικής τάφρου. Στο σχ.[14] βλέπετε την προτεινόμενη διαρρύθμιση του χώρου για τις ανάγκες του αερομοντελισμού.

Όλα τα παρατιθέμενα σχέδια είναι τμήματα των υποβληθέντων μεγάλων σχεδίων τα οποία υπάρχουν στα αρχεία του αεραθλητισμού, προφανώς με τα υπομνήματά τους.



13

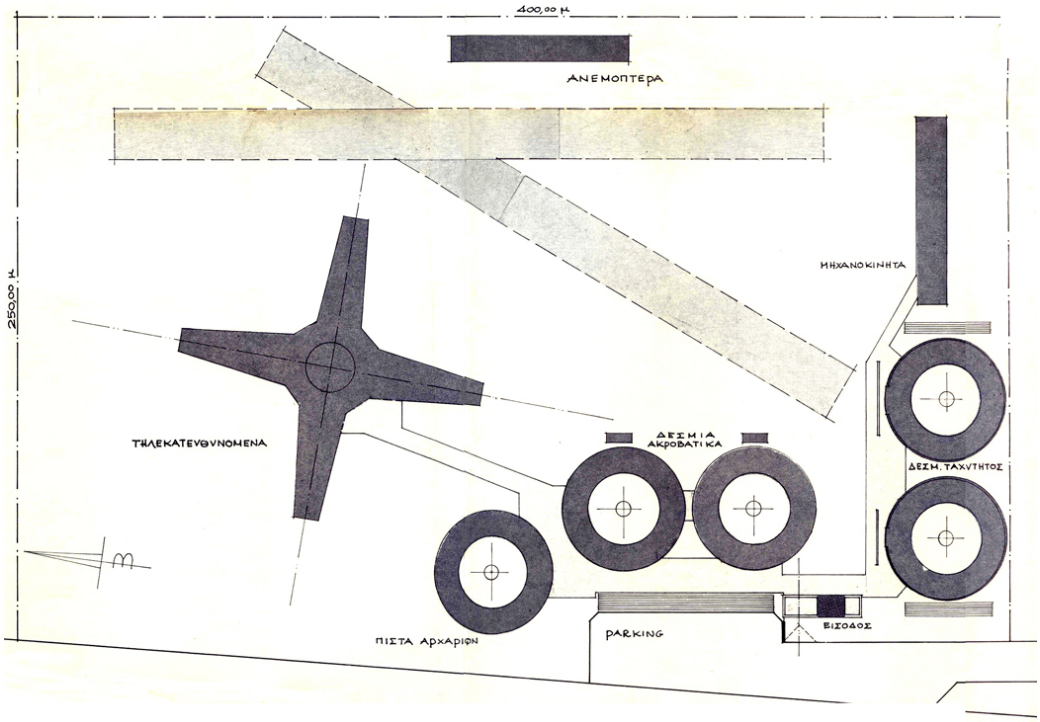
Η ΥΠΑ παρέλαβε μεν επισήμως τις προτάσεις του αεραθλητισμού, αλλά φαίνεται ότι είχε άλλα σχέδια για τον Μαραθώνα.

Ελληνοτουρκικά

Δυστυχώς τα όνειρά μας τα κατέστρεψαν οριστικά οι Τούρκοι. Η σχέση των Περσών με τον Μαραθώνα είναι γνωστή από τα βιβλία της ιστορίας. Η σχέση των Τούρκων με τον Μαραθώνα δεν είναι προφανής.

Την εποχή εκείνη, όπως και πολλές άλλες εποχές της πρόσφατης ιστορίας μας, τα

14



πράγματα με την Τουρκία δεν πήγαιναν καλά. Εμείς οι ανεμοπόροι ξέραμε καλύτερα από τον υπόλοιπο πληθυσμό πότε τα πράγματα ήταν κρίσιμα. Αν μας έκλειναν έξω από το Τατόι, η κρίση ήταν μέτρια. Αν η ΕΜΥ σταματούσε να δημοσιοποιεί τις μετεωρολογικές παρατηρήσεις και τις προγνώσεις της, ξέραμε ότι κάτι δεν πάει καθόλου καλά.

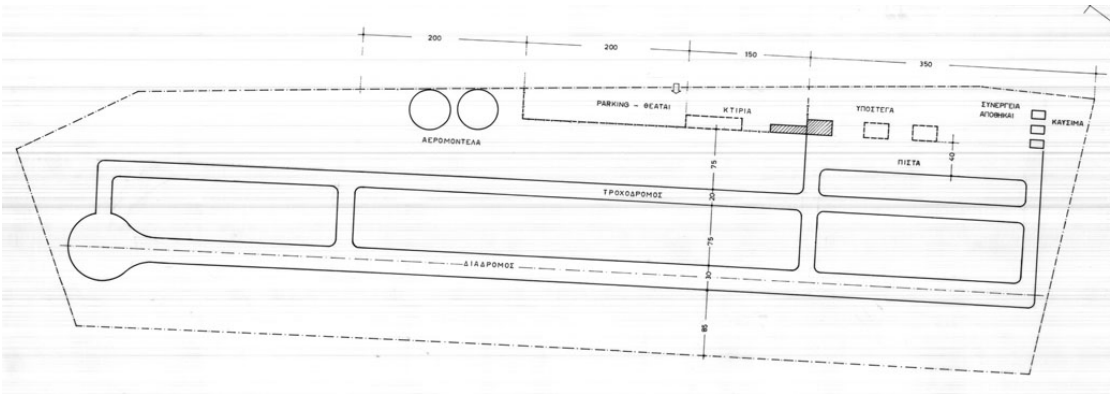
Στο τέλος κάποιας από τις μεγάλες κρίσεις, μάθαμε από την ΥΠΑ, ότι η Πολεμική Αεροπορία ζήτησε επειγόντως τον Μαραθώνα σαν αεροδρόμιο διασποράς. Έτσι διαδιδόταν τότε. Μάθαμε ότι κατασκευάσθηκε στα γρήγορα ένας διάδρομος μήκους 1.200 μ κατηγορίας C. Τελεία και παύλα.

Μετά την περί την Κύπρο ελληνοτουρκική κρίση του 1974, βρεθήκαμε με ένα ξεκάρφωτο ασφάλτινο διάδρομο σε σχήμα θερμομέτρου, χωρίς καν τροχόδρομο. Το πότε ακριβώς διαμορφώθηκε και ποιός τον έκανε, δεν μάθαμε. Η θέση όμως του διαδρόμου μέσα στον χώρο ήταν τέτοια, ώστε απέκλειε υποδεέστερες λύσεις. Επρόκειτο ήδη για ένα αεροδρόμιο κατηγορίας C, όπου μπορούσαν να προσγειώνονται και μικρά τζετ. Εμείς οι αεραθλητές και τα μικρά όνειρά μας για νοικοκυρεμένο αεραθλητικό κέντρο, είχαμε ήδη ξεπεραστεί.

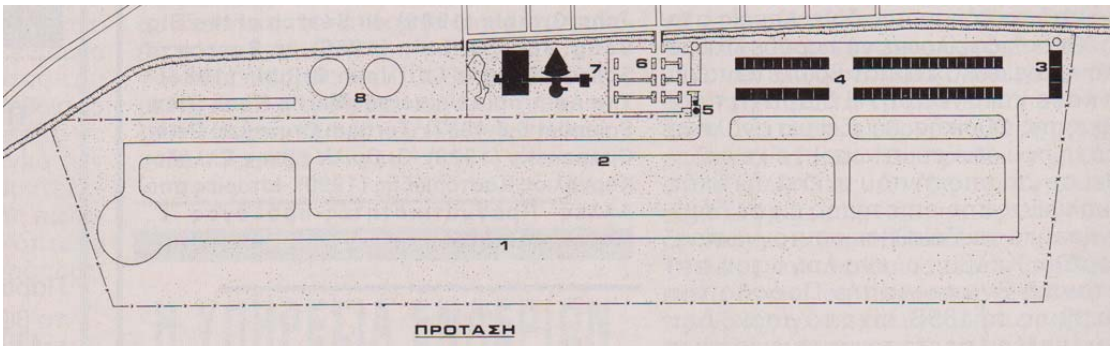
Μεγάλα σχέδια

Τον Σεπτέμβριο του ’76 στο τεύχος 13 της «Αθλητικής αεροπορίας» δημοσιεύαμε ένα νέο σχέδιο του αεροδρομίου Μαραθώνος σαν αεραθλητικό κέντρο, με τον υπάρχοντα διάδρομο (σχ.[15]). Παρόμοια μελέτη εκπόνησε αργότερα, σαν διπλωματική εργασία της

15



αρχιτεκτονικής σχολής, ο ανεμοπόρος Κώστας Κανάκης[g]. Όπως είναι λογικό, και τα δύο σχέδια υπαγόρευαν την ύπαρξη τροχοδρόμου (σχ.[16]). Για να χωρέσει όμως ο τροχόδρομος στο οικόπεδο, έπρεπε το αεροδρόμιο να υποβιβάσει την κατηγορία του από C σε D. Οι αεραθλητές επιμέναμε ότι αυτό ήταν απαραίτητο. Ήταν όμως ήδη αργά. Από το ’73 ως το ’76 είχαν αλλάξει πολλά.



Ακούγαμε από την ΥΠΑ μεγαλεπήβολα σχέδια. Αερολιμενικός έλεγχος, τελωνείο, η πύλη των Αθηνών για τα αεροπλάνα VIP. Ταυτοχρόνως ακούστηκε και από κύκλους της ΕΛΠΑ σχέδιο για πίστα αυτοκινήτων αγώνων, με λόφους για να κάθονται οι θεατές. Εμείς οι ανεμοπόροι μέναμε απλοί θεατές εξελίξεων που δεν μας περιελάμβαναν.

Με όλα αυτά τα μεγαλοπρεπή σχέδια, το αεροδρόμιο δεν απέκτησε ποτέ τροχόδρομο. Έμεινε μέχρι τέλους με ένα σκέτο διάδρομο σε σχήμα θερμομέτρου.

Σήμερα, μπορεί να πει κανείς ότι το πρόβλημα του αεροδρομίου Μαραθώνος υπήρξε πάντα η έλλειψη κάποιου σαφούς προορισμού. Το αεροδρόμιο υπήρξε χώρος ακουμπήματος οποιασδήποτε δραστηριότητας δεν χωρούσε κάπου αλλού. Αερολέσχες, ιδιώτες, ψεκαστές, σχολές, συντήρηση, εκπαίδευση από σχολές άλλων αεροδρομίων, όλα μαζί «τουρλού» χωρίς γενικό προγραμματισμό. Ήταν ένα μικρομέγαλο αεροδρόμιο για μικρομέγαλα σχέδια.

Μετονομασία

Ο Μαραθών ήταν παγκοσμίως γνωστός με το όνομα αυτό. Βέβαια οι δυτικοευρωπαίοι δεν τα πάνε και πολύ καλά με τον φθόγγο «θ» και τον έλεγαν Μαρατόν γαλλιστί και Μάρατον βρετανιστί. Όλα πήγαιναν καλά, μέχρις ότου οι νεοέλληνες άλλαξαν το όνομα του Μαραθώνα, από Μαραθών σε Μαραθώνας. Το έγραψαν αυτό με λατινικούς χαρακτήρες, σε πινακίδες, σε χάρτες, σε τουριστικά έντυπα. Δηλαδή Μαραθωνάς γαλλιστί.

Αυτός ο πρόσθετος φθόγγος «ασ» είναι πολύ κακόηχος. Το «ασ» γραφόμενο σαν ass είναι στα αγγλικά ο γάιδαρος, με την κακή έννοια της λέξης. Αν όμως γραφεί σαν arse το «ασ» είναι ο πισινός με την βαρβαρότερη δυνατή έννοια (vulgar term γράφει το λεξικό μου). Το ίδιο νόημα έχει το «ασ» και στα γερμανικά.

Έτσι λοιπόν, ενώ είχαμε παλιά το σεβαστό όνομα Μάρατον, έχουμε τώρα το Μάρατον-άς, δηλαδή τον πισινό του Μαραθώνα. Αυτά δεν είναι σοβαρά πράγματα, είναι πράγματα του «ασ». Ντροπής πράματα δηλαδής.

Στα λατινικά ο Μαραθώνας πρέπει να γράφεται Marathon, όπως πάντα.

[g] *Δημοσιεύθηκε στο περιοδικό ΠΤΗΣΗ τον Νοε. 1991*

Πρωτογονισμός

Αλλά ας γυρίσουμε στα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του αεροδρομίου. Υπήρχε ένας απλός διάδρομος καλά ασφαλτοστρωμένος και γύρω του τίποτα. Κάποιος συμπαθής Μαραθωνήτης ήταν, γενικά και αόριστα, φύλακας του χώρου που δεν είχε καν περίφραξη.

Εμείς πετούσαμε ανεμόπτερα τελείως ανενόχλητοι. Η απογευματινή αύρα που ερχόταν από τον Νότιο Ευβοϊκό ήταν κάθετη στην ακτή και παράλληλη με τον διάδρομο. Έφτανε στους λόφους που βρίσκονται βορείως του βάλτου και δημιουργούσε θαυμάσιο ανοδικό ρεύμα. Εκεί μπορούσε κανείς να ανεμοπορεί ήρεμα, όσο διαρκούσε η απογευματινή αύρα.

Κάποιο απόγευμα (μάλλον του 1979) πετούσα με μαθητή στο δυναμικό όταν, περί την δύση, διαπίστωσα ότι μέσα από το αεροδρόμιο περνούσε ένα πολύ μεγάλο κοπάδι από γελάδια. Περίμενα ότι θα απομακρυνθεί, αλλά εκείνο εγκαταστάθηκε κάθετα στον διάδρομο. Η εικόνα έμοιαζε με τα βουβάλια στις αμερικανικές πεδιάδες που σταματούσαν τα τραίνα. Τα τραίνα μεν μπορούσαν να περιμένουν, ένα ανεμόπτερο όμως που πρέπει να προσγειωθεί δεν μπορεί να περιμένει.

Το κοπάδι βρισκόταν ακριβώς στο μέσον του διαδρόμου, οπότε έπρεπε κανείς να αποφασίσει αν θα προσγειωθεί πριν ή μετά τα γελάδια. Το ανεμόπτερο χρειάζεται πολύ μικρό μήκος διαδρόμου μέχρι να σταματήσει, και έτσι προσγειωθήκαμε στην αρχή του διαδρόμου με πολύ μεγάλη άνεση μέχρι το κοπάδι.

Κάτι τέτοια γεγονότα έδειχναν ότι ήταν απαραίτητη η περίφραξη του χώρου. Εκτός από τα τετράποδα γελάδια, μεγάλο πρόβλημα ήταν τα δίποδα βόδια. Δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις όταν, κυρίως τις Κυριακές, κάποιοι με αυτοκίνητα ανέβαιναν στον μοναδικό διάδρομο για να έρθουν μέχρι το σημείο πτήσεων των ανεμοπτέρων. Βεβαίως δεν τους ένοιαζε αν κάποιος την ώρα εκείνη βρισκόταν στο τελικό σκέλος, για προσγείωση.

Αν υπήρχε τουλάχιστον τροχόδρομος, τα πράγματα δεν θα ήταν τόσο κρίσιμα. Δυστυχώς η εμμονή των αρμοδίων στην υψηλή κατηγορία του αεροδρομίου ήταν καταστροφική. Η υψηλή κατηγορία απαιτούσε πλάγιες ζώνες ασφαλείας στον διάδρομο και τον τροχόδρομο που δεν χωρούσαν στο μικρό πλάτος του οικοπέδου. Ο απαραίτητος τροχόδρομος δεν κατασκευάστηκε ποτέ, αλλά ούτε καν αμαξιτός δρόμος προς τα άκρα του μοναδικού διαδρόμου.

Τα ήρεμα χρόνια

Τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του αεροδρομίου δεν υπήρχε πύργος ελέγχου. Κάποια αεροπλάνα ήταν σπαρμένα στο χώμα γύρω από τον διάδρομο, αλλά οι ανεμοπόροι ήταν η κύρια κίνηση του αεροδρομίου. Υπόστεγα δεν υπήρχαν. Οι ανεμοπόροι έρχονταν από το Τατόι όπου ήταν η βάση τους.

Η εικόνα ήταν ειδυλλιακή. Γύρω από τον διάδρομο υπήρχε, ανάλογα με την εποχή, λάσπη ή ξερό-ταρατσωμένο χώμα. Στο χώμα αυτό φύτρωναν αραιοί άγριοι θάμνοι σε ύψος μέχρι την μέση μας. Ανάμεσα στους θάμνους συνέχιζαν να εμφανίζονται οι κάτασπροι ερωδιοί.

Η θαλάσσια αύρα είναι μια ευσταθής ροή πολύ κατάλληλη για δυναμικό, αλλά ακατάλληλη για θερμικά. Έτσι δεν μπορούσαν να γίνουν από τον Μαραθώνα πτήσεις αποστάσεως που να ξεκινάν νωρίς το πρωί. Μπορούσαν όμως να γίνονται τα απογεύματα, θαυμάσιες τοπικές πτήσεις. Μια τέτοια πτήση περιγράψαμε στην εφημερίδα της Εθνικής Αερολέσχης [h]: (βλέπε σχ.[17] στην επόμενη σελίδα)

Ο διάδρομος προσγειώσεως του Μαραθώνα, αν τον δει κανείς από τον αέρα, μοιάζει με

[h] *Εφημερίδα «Αεραθλητικά Νέα» (Σεπτ. 1981)*

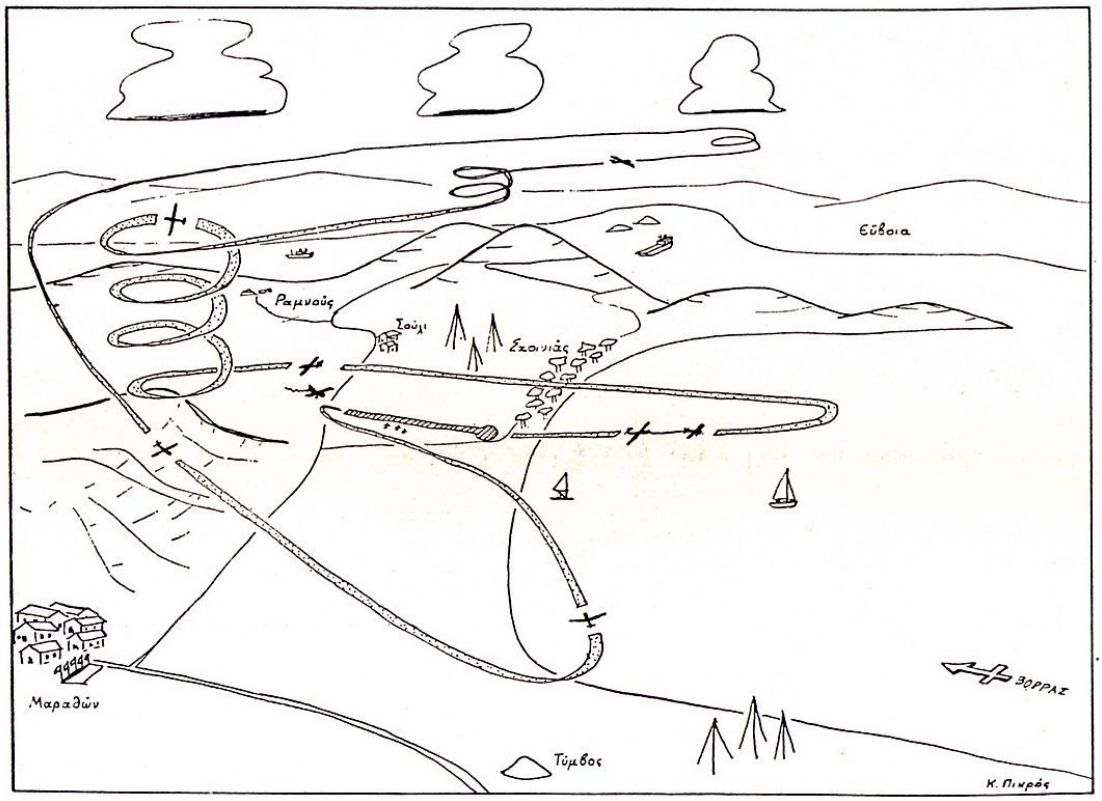
ένα μεγάλο θερμόμετρο. Είναι μια ευθεία γραμμή που στην άκρη της έχει ένα μεγάλο καρούμπαλο. Το καρούμπαλο χρειάζεται μάλλον για να στρίβουν τα μεγάλα αεροπλάνα επί τόπου, μια και δεν υπάρχει τροχόδρομος. Το τι κάνουν τα μεγάλα αεροπλάνα στο άλλο άκρο του διαδρόμου που δεν έχει καρούμπαλο, το αφήνω στην φαντασία σας. Προς το παρόν στον Μαραθώνα προσγειώνονται μόνο μικρά αεροπλάνα και ανεμόπτερα.

Το αεραθλητικό πνεύμα στον Μαραθώνα είναι θαυμάσιο. Αεροπλάνα, ανεμόπτερα και ραδιοκατευθυνόμενα μοντέλα χρησιμοποιούν τον ίδιο διάδρομο, χωρίς να υπάρχει τροχόδρομος. Όλοι σέβονται αλλήλους και τους φιλικότατους αερολιμενικούς του αεροδρομίου και έτσι, το να πετάει κανείς στον Μαραθώνα είναι απόλαυση.

Ας απογειωθούμε λοιπόν. Το αεροπλάνο μάς τραβάει και αμέσως βρισκόμαστε πάνω από την θάλασσα, όπου αρμενίζουν δεκάδες πολύχρωμα πανιά. Γυρίζουμε πάλι προς την στεριά και, όταν φθάσουμε σε ύψος 600 μέτρων το αεροπλάνο μάς κουνάει τα φτερά του, που σημαίνει ότι μας βαρέθηκε. Απαγκιστρώνουμε λοιπόν το σχοινί και βλέπουμε το αεροπλάνο να βουτάει προς το αεροδρόμιο, για να ρυμουλκήσει το επόμενο ανεμόπτερο.

Ο μαθητής που στην αρχή βρίσκει πάντα δυσκολίες στην αερορυμούλκηση, πετάει ήδη ελεύθερος, με άνεση. Έχοντας το ανεμόπτερο στα χέρια του, ψάχνει να βρει ανοδικά ρεύματα. Το ανεμόπτερο χάνει συνεχώς ένα μέτρο ύψους για κάθε δευτερόλεπτο που περνάει και, αν δεν βρεθεί σε ανοδικό ρεύμα, η πτήση από την απογείωση μέχρι να βρεθούμε πάλι στο αεροδρόμιο θα διαρκέσει 15 περίπου λεπτά.

Σήμερα έχει καλό καιρό. Πάνω από τους λόφους συναντάμε το πρώτο μας θερμικό ανοδικό ρεύμα και, αρχίζουμε να κάνουμε κύκλους για να κρατηθούμε μέσα του. Κερδίζουμε ήδη περί τα δύο μέτρα ύψους το δευτερόλεπτο. Ο μαθητής έχει κάποια δυσκολία να κρατηθεί στο κέντρο του θερμικού και φεύγει σιγά-σιγά στο πλάι του. Σύντομα όμως μαθαίνει να μεταφέρει τους κύκλους του δεξιότερα ή αριστερότερα, για να διατηρείται στην περιοχή που τον ανεβάζει γρηγορότερα. Στην αρχή, αυτό γίνεται με τα όργανα του ανεμοπτέρου, σύντομα όμως οι επιταχύνσεις που αισθάνονται οι μυς του ανεμοπόρου είναι οι λεπτομερέστερες ενδείξεις για το τι πρέπει να κάνει.



17

Με όλα αυτά και με αρκετή υπομονή και αρκετούς κύκλους, φθάσαμε ήδη σε ύψος χιλίων μέτρων και πετάμε κάτω από ένα σύννεφο που δημιουργήθηκε από το θερμικό μας. Βλέπουμε ήδη ότι έχουν δημιουργηθεί άλλα δύο σύννεφα από άλλα θερμικά και, αποφασίζουμε να ταξιδεύσουμε. Ξεκινάμε λοιπόν για το δεύτερο θερμικό μας. Εκεί, κάνουμε πάλι μερικές στροφές και φθάνουμε σε ύψος 1200 μέτρα.

Το τρίτο σύννεφο είναι πιο μακριά από τους λόφους, πάνω από την θάλασσα. Κοιτάμε πίσω μας και διαπιστώνουμε ότι το αεροδρόμιο είναι κοντά, σχετικά με το ύψος που έχουμε. Μπορούμε λοιπόν να απομακρυνθούμε και να γυρίσουμε πίσω στο αεροδρόμιο, έστω και αν το τρίτο θερμικό δεν έχει ανοδικό ρεύμα όταν θα φθάσουμε εκεί. Πάμε λοιπόν.

Το τρίτο ανοδικό δεν είναι και πολύ καλό. Κερδίζουμε όμως ακόμα λίγο ύψος και αποφασίζουμε να πάμε παράλληλα με την ακτή του Ευβοϊκού μέχρι την Ραμνούντα. Α! να και το φέρυ-μπόουτ που γυρίζει από τα Στείρα της Ευβοίας.

Η Ραμνούς ήταν αρχαίος δήμος των Αθηνών με φρούριο, θέατρο και πολλή εμπορική κίνηση. Σήμερα αυτό που βλέπουμε από τον αέρα είναι πόσο καλή θέση είχαν διαλέξει για φρούριο, ώστε να ελέγχουν την δίοδο των βαρβάρων προς την Αττική εν καιρώ πολέμου, ή την δίοδο των Βοιωτών προς την Αττική εν καιρώ εθνικής φαγωμάρας.

Μετά την Ραμνούντα γυρίζουμε πάλι προς τον Μαραθώνα, χάνοντας συνεχώς ύψος. Έχουμε πετάξει αρκετή ώρα και έχουμε αρκετό ύψος, ώστε να μην κάνουμε στροφές όταν περνάμε από ανοδικά. Απλώς μειώνουμε την ταχύτητά μας μέσα σε αυτά. Την αυξάνουμε αντιθέτως μέσα στα καθοδικά, ώστε να μην μένουμε πολλή ώρα μέσα τους και χάνουμε περισσότερο ύψος.

Χάνουμε λοιπόν συνεχώς ύψος και, στον δρόμο κάνουμε μερικές εκπαιδευτικές ασκήσεις. Μετά τον τύμβο των Μαραθωνομάχων στρέφουμε προς το αεροδρόμιο όπου βρισκόμαστε με πολύ ύψος για χάσιμο. Είναι η κατάλληλη ευκαιρία για να μάθει ο μαθητής πως χάνουμε ύψος με πλαγιολίσθηση.

Χάνουμε λοιπόν ακόμη ύψος και, μπαίνοντας στον χώρο του αεροδρομίου, προσγειωνόμαστε ήρεμα στον διάδρομο. Η πτήση διήρκεσε περίπου μια ώρα και ήδη στο ανεμόπτερο μπαίνει ο επόμενος μαθητής που βιάζεται να συναντήσει τα δικά του μοναδικά και ανεπανάληπτα ανοδικά ρεύματα.

Η πολλή ηρεμία βλάπτει

Μια ήρεμη ιστορία από τον Μαραθώνα διηγιόταν ένας φίλος εκπαιδευτής ανεμοπορίας, προφανώς με την απαραίτητη στις ιστορίες υπερβολή.

Ανέβηκε για εκπαίδευση ένα απόγευμα με ήρεμο βόρειο ρεύμα. Είχε να εκπαιδεύσει έναν προχωρημένο μαθητή που ήξερε ήδη να πετάει και χρειαζόταν κυρίως εκπαίδευση στις προσγειώσεις. Μετά την απογείωση όμως, ο μαθητής συνάντησε ένα ωραίο θερμικό και άρχισε να το κυκλώνει.

Ο εκπαιδευτής δεν είχε να κάνει κάτι και, άφησε τον μαθητή να εκμεταλλεύεται το θερμικό του και να κερδίζει ύψος. Ο εκπαιδευτής καθόταν βαθειά στην πίσω θέση, παρακολουθώντας την μονότονη πτήση του μαθητή, μέχρις ότου τον πήρε ο ύπνος. Δεν είχε κοιμηθεί πολύ το προηγούμενο βράδυ και, με τον ήλιο στο κεφάλι, η ηρεμία που επικρατούσε ήταν πολύ νανουριστική.

Όταν κάποτε ο εκπαιδευτής ξύπνησε, διαπίστωσε με τρόμο ότι βρισκόταν πάνω από την θάλασσα. Τι είχε συμβεί; Όσο ο μαθητής ανέβαινε στο θερμικό του, το βόρειο ρεύμα παρέσυρε το θερμικό με το ανεμόπτερο προς νότον, μέχρις ότου βρέθηκε πάνω από την θάλασσα, κάπου μπροστά από την Νέα Μάκρη.

Ο εκπαιδευτής γύρισε προς το αεροδρόμιο και πέταξε με την κάλλιστη ταχύτητα, πλέον την μισή ταχύτητα του ανέμου, όπως ορίζει το διάγραμμα επιδόσεως του ανεμοπτέρου.

Έτσι, κατάφερε να γυρίσει στο αεροδρόμιο και να προσγειωθεί τσίμα-τσίμα πάνω από την ακτή, στην αρχή του διαδρόμου (βλέπε ελαιογραφία στο εξώφυλλο). Έτσι διηγιόταν την πτήση του στο διψασμένο για πτήσεις ανεμοπορικό ακροατήριο του Τατοΐου.

Οργανωμένο αεροδρόμιο

Το αεροδρόμιο του Μαραθώνα έγινε επίσημος αερολιμένας το 1979. Έγγραφο της ΥΠΑ της 7/4/79 το αναφέρει σαν «Κρατικός αερολιμένας γενικής αεροπορίας». Απέκτησε την κωδική ονομασία LGMR.

Τα επόμενα χρόνια άρχισε η διαμόρφωση των εγκαταστάσεων. Πρώτα ολοκληρώθηκε ένα μικρό μονώροφο κτίριο γραφείων. Στην φωτ.[18] βλέπουμε ανεμόπτερα της Ανεμολέσχης Αθηνών παρατεταγμένα μπροστά από το κτίριο της ΥΠΑ, χωρίς να υπάρχει ακόμα ο πύργος του αεροδρομίου. Λίγο αργότερα ανεγέρθηκε και ο πύργος.



18

Ο Οργανισμός της ΥΠΑ του 1981 (ΠΔ 647/1981, ΦΕΚ Α' 163) περιλαμβάνει και θέση αερολιμενάρχη Μαραθώνος. Μόνιμος αερολιμενάρχης μετετέθη ο Σπύρος Κουτσογιαννόπουλος, Μαραθωνίτης που μέχρις τότε υπηρετούσε στην Καλαμάτα. Ο ίδιος έμεινε σε αυτή την θέση μέχρι το κλείσιμο του αεροδρομίου.

Σιγά-σιγά το αεροδρόμιο απέκτησε περίφραξη και τάξη. Σε όλα τα χρόνια της πτητικής μου δραστηριότητας, η μόνη φορά που χρειάστηκε να επιδείξω το πτυχίο μου ήταν, όταν πρωτοδιορίστηκε αερολιμενικός στον Μαραθώνα.

Στην Ανεμολέσχη δίναμε λεσχικά ανεμόπτερα σε χειριστές για να πετάξουν. Έπρεπε λοιπόν να είμαστε σίγουροι ότι τα ανεμόπτερα ήταν πλόιμα και ασφαλισμένα και ότι οι χειριστές είχαν το πτυχίο τους σε ισχύ. Δεν ελέγχαμε τα πτυχία πριν από κάθε πτήση, αλλά είχαμε μια λίστα με την λήξη των πτυχίων των χειριστών. Ήταν η ίδια λίστα που δεν επέτρεπε τις πτήσεις σε όσους είχαν οικονομικές εκκρεμότητες προς το σωματείο.

Οι χειριστές είναι γενικώς πολύ επιμελείς στην τήρηση των πτυχίων τους εν ισχύ, οπότε και ο έλεγχος στους ερασιτέχνες είναι πολύ χαλαρός. Αυτό το «γενικώς», όπως όλα τα «γενικώς», έχει και γραφικές εξαιρέσεις. Ο συμπαθέστατος εκπαιδευτής μου Σπύρος Παναγώτας ήταν χειριστής της ΠΑ (του ΕΚΕΧ) και εκπαιδευτής ανεμοπορίας στο Ανεμοπορικό Κέντρο Τριπόλεως την δεκαετία του '50 (είχε γίνει εκπαιδευτής ανεμοπορίας το 1954 στο Rieti της Ιταλίας). Μας εκπαίδευε στα ανεμόπτερα στο Τατόι από το 1961 μέχρι το 1965. Μετά, στράφηκε στα αεροπλάνα της Αερολέσχης και αργότερα στην σχολή χειριστών της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας (ΣΕΧΑ).

Όταν κάποτε συμπλήρωνα τις λίστες των χειριστών ανεμοπορίας, διαπίστωσα με

έκπληξη ότι ο Παναγώτας δεν είχε αποκτήσει ποτέ πτυχίο ανεμοπόρου. Του απέδωσα λοιπόν αυθαιρέτως το πτυχίο με αριθμό 0 και έτσι θα τον βρείτε στο Hellenic Soaring Archive [i]. Τι είχε συμβεί;

Μέχρι το 1960 δεν υπήρχαν πτυχία της ΥΠΑ για τους ανεμοπόρους. Οι ανεμοπόροι πετούσαν με τα ανεμοπορικά εμβλήματα επιδόσεων Α,Β,C κλπ. Φαίνεται ότι ο Παναγώτας, έχοντας πτυχία αεροπλάνων και το ιταλικό πτυχίο εκπαιδευτή ανεμοπορίας, απαξίωσε να αποκτήσει ελληνικό πτυχίο ανεμοπόρου και συνέχισε να πετάει στο Τατόι, όπως πετούσε στην Τρίπολη.

Με την ίδια λογική, απαξίωσα και εγώ να αποκτήσω πτυχίο ραδιοτηλεφωνίας, όπως έπρεπε μετά από κάποια ημερομηνία. Συνέχισα να μιλάω με τους πύργους των αεροδρομίων, χωρίς να χρειαστεί ποτέ να αποδείξω ότι ήξερα να μιλάω από 3 ετών. Με την ίδια λογική, περπατούσα στις πίστες των αεροδρομίων χωρίς να αποκτήσω ποτέ επίσημο «πτυχίο βαδίσματος».

Πτήσεις και κεραίες

Ανατολικά του αεροδρομίου υπήρχαν οι μεγάλες κεραίες. Πολύ λίγη σημασία είχε αν ήταν αμερικανικές ή ελληνικές. Οι κεραίες ήταν πάντα εκεί και έφθαναν σε ύψος πάνω από 200 μέτρα. Αν ο ιστός μιας κεραίας είναι ευδιάκριτος, οι αντηρίδες που τον κρατάν όρθιο είναι περιφερειακά σύρματα από τον ιστό μέχρι το έδαφος, και είναι δυσδιάκριτα. Η φωτ.[19] είναι η μόνη αεροφωτογραφία που βρήκαμε στο ιντερνέτ όπου να φαίνεται καθαρά η μεγάλη κεραία. Οι αντηρίδες της κεραίας ούτε που διακρίνονται. Θα έλεγε λοιπόν κανείς ότι η γειτνίαση των κεραιών με το αεροδρόμιο θα ήταν πηγή συνεχούς κινδύνου και ανησυχίας κατά τις πτήσεις.

Στο προηγηθέν σχήμα 17 (σελ.24) βλέπετε τις κεραίες του Σχοινιά (του Σουλίου κατά τους ανθρώπους των βάσεων), βλέπετε όμως και ένα μικρότερο πεδίο κεραιών στο δεξιό άκρο του σχήματος. Αυτές ήταν οι αμερικανικές κεραίες της Νέας Μάκρης που ήταν χαμηλότερες και δεν μας απασχόλησαν ποτέ.

Το περίεργο ήταν ότι ούτε οι κεραίες του Σχοινιά υπήρξαν για εμάς πρόβλημα. Είχαμε απλώς αποδεχθεί το γεγονός ότι το αεροδρόμιο του Μαραθώνος είχε μόνο δυτικό κύκλο. Ανατολικός κύκλος δεν υπήρχε, οπότε οι κεραίες, είτε υπήρχαν είτε όχι, δεν μας απασχόλησαν ποτέ.



19

[i] *Το αρχείο Hellenic Soaring Archive βρίσκεται στην διεύθυνση: www.marinaalimos.gr/hsa*

Οι αερομοντελιστές

Η παρουσία των αερομοντελιστών στον Μαραθώνα ήταν συνεχής. Μετά το Τζάμπορι και μέχρι την τουρκική εισβολή, οι αερομοντελιστές πήγαιναν συχνά για πτήσεις στον βάλτο που ήταν πια το καλοκαίρι ξηρός και ισοπεδωμένος. Το 1973 περνούσαν το γεφυράκι της αποστραγγιστικής τάφρου και πήγαιναν για πτήσεις στον χωμάτινο διάδρομο της ΥΠΑ. Από την δραστηριότητα αυτή υπάρχουν πολλές φωτογραφίες.

Στην φωτ.[20] (1972)οι Γιάννης Κωνσταντακάτος, Αλ. Παναγόπουλος και Γιώργος Σεβαστός ετοιμάζονται να πετάξουν στον Μαραθώνα αεροπλάνα, πριν την κατασκευή του ασφάλτινου διαδρόμου.



20

Στην φωτ.[21] (1972) οι Σεβαστός και Κωνσταντακάτος κρατούν ραδιοκατευθυνόμενα ανεμόπτερα.



21

Η φωτ.[22] είναι στην πίστα του αεροδρομίου, ενώ έχει ήδη ανεγερθεί το κτήριο της ΥΠΑ. Πρόκεται για πτήση αεροπλάνου speed. Στην μέση ο Κωνστ. Κόλλιας κρατάει το μοντέλο που βρίσκεται ήδη σε λειτουργεία. Ο Μιχ. Λάμπρου πηγαίνει να φυλάξει το starter, ενώ ο Κωνστ. Νασιόπουλος σπεύδει πάρει το χειριστήρο του αεροπλάνου (control-line).



22

Το 1980 γίνεται δοκιμή τριπλάνου canard (φωτ.[23]). Ο Σεβαστός κρατάει την τηλεκατεύθυνση. Ο Αλ. Αυδής κινηματογραφεί, ενώ στο άκρο δεξιό ο αεροναυπηγός Θανάσης Ρήγος παρακολουθεί την διαδικασία. Ο Μαν. Παχάκης ασχολείται με τον κινητήρα.



23

Στην επόμενη σελίδα στην ίδια σκηνή (φωτ.[24]) εικονίζονται από αριστερά ο Μάικ Μέρλος, ο Φοίβος Πικρός, ο Παντελής Καλογράκος και ο Γιώργος Σεβαστός. Η δοκιμή δεν είχε επιτυχία. Προσέξετε στο βάθος τα πολλά αεροπλάνα στην πίστα του αεροδρομίου.



24

Μετά το 1984, με συνεχείς ενέργειες του Γ. Σεβαστού, οι Αθηναίοι αερομοντελιστές απέκτησαν τελικά δικό τους μοντελοδρόμιο, σε χώρο που τους παρεχώρησε προσωρινά ο εργολάβος του αεροδρομίου των Σπάτων. Η είσοδος ήταν από την πλευρά της Παιανίας, στον περιφερειακό χώρο του αεροδρομίου του οποίου τα χωματουργικά προχωρούσαν με γοργό ρυθμό. Το μοντελοδρόμιο των Σπάτων λειτούργησε μέχρι το 1996, όταν ο χώρος επεστράφη στον εργολάβο του αεροδρομίου μαζί με τις ευχαριστίες του αερομοντελισμού.

Μετά τα Σπάτα, ο αερομοντελισμός στην χώρα μας αλλάζει χαρακτήρα. Οι αερομοντελιστές σταματάν να κατασκευάζουν οι ίδιοι τα μοντέλα τους και τα αγοράζουν έτοιμα από το εμπόριο. Ο αερομοντελιστής-κατασκευαστής περιορίζει τον ρόλο του σε αερομοντελιστή-χειριστή. Τα μοντελοδρόμια της Αττικής σταματούν να είναι αντικείμενο των λεσχών και γίνονται αντικείμενο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Αερολέσχες στον Μαραθώνα

Κάθε αεροπορική σχολή που δρούσε στην Αττική, είχε πρόβλημα με την κυκλοφορία στο αεροδρόμιο όπου είχε την βάση της. Έτσι, ήταν συχνό φαινόμενο οι σχολές από το Ελληνικό και το Τατόι να στέλνουν τα αεροπλάνα τους για αποπροσγειώσεις στον Μαραθώνα.

Την περίοδο 1981-82 οι μαθητές της ΣΕΧΑ (σχολή της Ολυμπιακής) έκαναν συχνά εκπαιδευτικές αποπροσγειώσεις στον Μαραθώνα.

Η πρώτη αερολέσχη που άρχισε να πετάει συστηματικά από τον Μαραθώνα ήταν η Αερολέσχη Πειραιώς, με τότε πρόεδρο τον ανεμοπόρο Βασίλη Σκρέκη. Η λέσχη είχε αρχίσει την δραστηριότητά της με δύο γαλλικά αεροπλάνα Rallye, αλλά σύντομα απέκτησε δύο Tomahalk, ένα Cherokee και ένα Cessna 150. Η παρέα της αερολέσχης Πειραιώς ήταν εύθυμη και διασκέδαζε στον Μαραθώνα, οργανώνοντας τριήμερα γλέντια.

Το κτίριο της ΥΠΑ διέθετε γραφείο για τον αερολιμενικό, γραφείο μετεωρολογίας, γραφείο καυσίμων και άλλα, γύρω από μια κεντρική αίθουσα. Σε αυτή την αίθουσα η παρέα της Αερολέσχης Πειραιώς γλεντούσε μέχρις αργά το βράδυ και στο τέλος το έριχνε στρωματσάδα στο πάτωμα.

Όταν αργότερα κτίστηκε ο τριώροφος πύργος ελέγχου, στο ισόγειο βρισκόταν ο



25

αερολιμενάρχης, στον πρώτο όροφο τα μηχανήματα, ο δε δεύτερος όροφος προοριζόταν για τον εκάστοτε ελεγκτή της εναερίου κυκλοφορίας (φωτ.[25]). Το αεροδρόμιο όμως δεν απέκτησε ποτέ μόνιμο προσωπικό ελέγχου κυκλοφορίας. Λειτούργησε πάντα με AFIS (automatic flight information service). Λειτούργησε δε πάντα: sunrise to sunset.

Παραθαλάσσια προβλήματα

Στην ΔΕΗ γνωρίζουν καλά ότι δεν πρέπει να τοποθετούνται αλουμινένια καλώδια σε παράκτιες περιοχές. Το αλουμίνιο είναι καλός αγωγός του ηλεκτρισμού, λίγο χειρότερος από τον χαλκό. Είναι όμως πολύ φθηνότερο. Έτσι κάποτε δοκιμάστηκε να χρησιμοποιηθούν αλουμινένια εναέρια καλώδια. Σε παραθαλάσσιες περιοχές το αποτέλεσμα ήταν τραγικό. Η αλμύρα της θάλασσας έτρωγε το αλουμίνιο και το πείραμα απέτυχε.

Αυτό που γνώριζε καλά η ΔΕΗ, φαίνεται ότι δεν το γνώριζε η αεροπορία. Πολλά αλουμινένια αεροπλάνα παρκάρισαν στον Μαραθώνα και έμειναν εκεί για πολλά χρόνια. Κάποτε, ένα από αυτά (νομίζω Rallye) απογειώθηκε από τον Μαραθώνα και ήρθε στο Τατόι, για να υποστεί μια σοβαρή επιθεώρηση. Ίσως να είχε εκδοθεί κάποιο AD για τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκαφών.

Κατά σύμπτωσιν βρέθηκα πλάι στον μηχανικό, όταν άνοιξε η αλουμινένια επικάλυψη της πτέρυγας και φάνηκε η δοκός της. Η δοκός αποτελείται συνήθως από τον κατακόρυφο κορμό της και τα δύο πέλματα, πάνω και κάτω. Η αντοχή της δοκού εξαρτάται κυρίως από την διατομή των πελμάτων της. Ε, λοιπόν, στην συγκεκριμένη πτέρυγα τα πέλματα απλώς δεν υπήρχαν. Τα είχε φάει η θάλασσα. Αυτό που βρήκαμε ήταν μια άσπρη σκόνη, κάποιο οξείδιο του αλουμινίου.

Και όμως το αεροπλάνο είχε πετάξει επιτυχώς από τον Μαραθώνα στο Τατόι. Αν ο χειριστής γνώριζε τι είχε μέσα το φτερό του, προφανώς και δεν θα πετούσε. Το φτερό ήταν στην κυριολεξία stressed skin. Η αντοχή του βασιζόταν στην αλουμινένια επικάλυψη της πτέρυγας. Η επικάλυψη θα ήταν προφανώς από το κοινό αεροπορικό αλουμίνιο 6061. Τα πέλματα, από κάποιο ευγενέστερο και ανθεκτικότερο κράμα (ίσως της ομάδας 70 όπως το 7075) είχαν οξειδωθεί κατά προτίμησιν και είχαν εξαφανισθεί.

Η Aegean και ο Μαραθώνας

Πολλοί σήμερα αγνοούν ότι το αεροδρόμιο του Μαραθώνα ήταν το πρώτο «σπίτι» της Aegean. Η Aegean ξεκίνησε σαν μια ιδέα, ένα όνειρο του πατέρα Νίκου και του γιού Αντώνη Συμιγδαλά, στην προσπάθειά τους να δημιουργήσουν μια εξειδικευμένη



26

περιφερειακή (regional) αεροπορική εταιρεία, με σκοπό αρχικά να εξυπηρετεί το Αιγαιοπελαγίτικο Αρχιπέλαγος. Τις εποχές εκείνες όμως, οτιδήποτε αεροπορικό ήταν απαγορευμένο, λόγω του αποκλειστικού προνομίου πού είχε παραχωρηθεί στην Ολυμπιακή από το 1956, για κάθε αεροπορική εργασία. Μετά από πολλές προσπάθειες που κράτησαν πάνω από 15 χρόνια, τελικά το ελληνικό κράτος έδωσε την άδεια (και αυτό μόνο προσωρινά) για ... αεροδιαφημίσεις.

Μη έχοντας λοιπόν άλλη επιλογή, οι Συμιγδαλάδες (φωτ.[26]) ξεκίνησαν κάνοντας αεροδιαφημίσεις με τέσσερα ρυμουλκά Piper SuperCubs, αγορασμένα σε δημοπρασία εκποίησης υλικού από την αεροπορία στρατού της Ιταλίας. Στην αρχή τα τέσσερα Supercubs σταθμεύσανε στο Ελληνικό, όπως και όλα τα άλλα ελαφρά αεροπλάνα της Αθήνας. Όταν όμως άνοιξε ο Μαραθώνας, και δόθηκε στην χρήση της Γενικής Αεροπορίας το 1980, μετά πολλών κόπων και βασάνων (που αξίζουν αναφοράς σε κάποιο εκτενέστερο κείμενο) κατασκευάστηκε εκεί το πρώτο στην Ελληνική ιστορία ιδιωτικό υπόστεγο αεροπλάνων σε δημόσιο αερολιμένα. Εκεί λοιπόν ήταν το πρώτο «σπίτι» της Αεροπορίας του Αιγαίου, ή όπως έγινε πολύ αργότερα γνωστή, της Aegean Aviation, μετέπειτα Airlines.

Οι αεροδιαφημίσεις ήταν μια απαιτητική δραστηριότητα που γινόταν με την ρυμούλκηση διαφημιστικών πανό πετώντας στα 500 πόδια κατά μήκος των πολυσύχναστων παραλιών της Αττικής τα καλοκαίρια. Τα πανό αποτελούνταν από κόκκινα συνήθως γράμματα ύψους 1,5 μέτρων ύψους και 1 μέτρου μήκους, συνδεδεμένα μεταξύ τους με μια βέργα και ιμάντες σε 8 σημεία, όλα αυτά κατασκευασμένα από την Gasser Banners, στο Nashville του Tennessee. Το Supercub μπορούσε να τραβήξει πανό με μηνύματα μέχρι 42 γράμματα.

Έτσι λοιπόν, αφού κλείνονταν οι συμφωνίες με τους διάφορους διαφημιζόμενους, διαμορφωνόταν ένα πρόγραμμα πτήσεων που κάλυπτε όλα τα Σαββατοκύριακα του καλοκαιριού, από περίπου τα μέσα Ιουνίου μέχρι τις αρχές Σεπτεμβρίου. Όλο τον υπόλοιπο χρόνο, προετοιμάζονταν τα αεροπλάνα, συναρμολογούνταν τα διαφημιστικά πανό και γίνονταν όσες δοκιμές χρειάζονταν, ώστε να είναι όλα έτοιμα για το επόμενο καλοκαίρι.

Το αποτέλεσμα ήταν ότι, από το 1980 μαζί με την υπόλοιπη αεροπορική κοινότητα που είχε δημιουργηθεί στον Μαραθώνα, όπου συνυπήρχαν αεροπλάνα, ανεμόπτερα, αερομοντέλα, αερολέσχες, υπήρχε και ένα υπόστεγο (φωτ.[27]) όπου στεγάζονταν τα αεροπλάνα της μικρής Aegean και συντηρούνταν και μερικά από τα άλλα ιδιωτικά που

27



στάθμευαν στον Κρατικό Αερολιμένα του Μαραθώνα. Από εκεί πρωτοπέρασαν πολλοί σημερινοί επαγγελματίες της αεροπορίας, πήραν το βάπτισμα του αέρα με αεροπλάνα και ανεμόπτερα, και προχώρησαν στην συνέχεια στους δικούς τους εναέριους δρόμους.

Στο πασίγνωστο σήμα της Aegean, οι ανεμοπόροι αναγνώστες μας, όταν το ξανακοιτάξουν θα διακρίνουν σίγουρα την ομοιότητά του με το ανεμοπορικό έμβλημα Β'. Όσο για τους δύο γλάρους, έναν μεγάλο και έναν μικρότερο δίπλα σε κλειστό σχηματισμό, εύκολο είναι να καταλάβει κανείς για ποιους πρόκειται… ένας κλειστός σχηματισμός πατέρα και γιού σε αρμονική συνεργασία που έφερε πολλές αλλαγές στο τοπίο των αερομεταφορών στην Ελλάδα και όχι μόνο.

Η Aegean μεγαλώνει

Η Aegean ξεκίνησε στον Μαραθώνα στο 1980 με άδεια μόνο για αεροδιαφήμιση. Όμως το 1988 η Aegean Aviation ξανάνοιξε τον φάκελο αερομεταφορές, γιατί τον Δεκέμβριο του 1987 είχε αποφασιστεί από το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε. η απελευθέρωση του κλάδου αυτού σε ολόκληρη την Ευρώπη. Έτσι, η μικρή Aegean άρχισε (ξανά μετά από πολλά άλλα που είχαν συμβεί την δεκαετία του '60) να «βομβαρδίζει» το Ελληνικό Δημόσιο με αιτήσεις επί αιτήσεων και υπομνήματα επί υπομνημάτων για την ανάγκη εναρμονισμού της Ελληνικής Νομοθεσίας με την Ευρωπαϊκή, στοχεύοντας στην δραστηριοποίησή της αρχικά ως αεροταξί. Παράλληλα επεκτάθηκε και σε άλλες αεροπορικές δραστηριότητες, όπως την ανάληψη της αντιπροσωπείας της PIPER για την Ελλάδα, την δημιουργία εγκεκριμένου κέντρου συντηρήσεων ελαφρών (βάρους έως 6 τόνων) μονοκινητήριων και δικινητήριων αεροπλάνων και την επένδυση για την αγορά δύο αρχικά δικινητήριων PIPER SENECA για χρήση αεροταξί και μεταφοράς ασθενών που όμως δεν επετρέπετο να χρησιμοποιηθούν ακόμα, αφού δεν είχε ακόμα καν ψηφιστεί η σχετική ελληνική νομοθεσία.

Η νομοθεσία αυτή έκανε σχεδόν τέσσερα χρόνια να «φτάσει» από την Ευρώπη στην Ελλάδα, και τελικά στις 17 Φεβρουαρίου του 1992, η μικρή αλλά πολύ επίμονη Aegean πήρε την πρώτη Άδεια Αερομεταφορέως (όπως τότε την έλεγαν) που εκδόθηκε στην Ελληνική ιστορία της αεροπορίας σε ιδιωτική αεροπορική εταιρεία, μετά την Ολυμπιακή. Στην βάση της Aegean στον Κρατικό Αερολιμένα Μαραθώνος, δεν επιτράπηκε ποτέ η εκτέλεση πτήσεων μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων. Όλα αυτά γίνονταν από το Ελληνικό, και εκεί θέλοντας και μη μεταφέρθηκαν τα δικινητήρια και η δραστηριότητα των αερομεταφορών που γρήγορα έπιασε, μια και υπήρχε αρκετά μεγάλη ζήτηση για τέτοιες υπηρεσίες στην Ελλάδα.

Όμως ο Μαραθώνας, και το υπόστεγο της Aegean εκεί, συνέχισε να λειτουργεί. Οι αεροδιαφημίσεις συνέχιζαν κανονικά τα καλοκαίρια, κάποια λίγα PIPER συνέχιζαν να πωλούνται κάθε χρόνο από την αντιπροσωπία, και φυσικά όλα αυτά υποστηρίζονταν τεχνικά από το υπόστεγο και τους τεχνικούς της εταιρείας που εργάζονταν εκεί.

Από το 1995 προστέθηκαν στον μικρό στόλο της Aegean, ένα Learjet 35A και λίγο καιρό μετά, ένα Learjet 55, τα οποία δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στον Μαραθώνα που είχε μόνο 1200 μέτρα διάδρομο, καθόλου καύσιμα JET A1 και γενικά τις υποδομές που χρειάζονται αεροπλάνα αυτής της κατηγορίας. Οι Συμιγδαλάδες έκανα πολλές προσπάθειες να αναβαθμιστεί ο Μαραθώνας, έστω με φώτα για νυκτερινές προσεγγίσεις, με επάνδρωση για μεγαλύτερα ωράρια λειτουργίας, με κατάλληλο προσωπικό, με δάπεδα στάθμευσης, καύσιμα, αστυνομικό έλεγχο και τελωνείο, αλλά τίποτα από αυτά δεν έγινε ποτέ.

Παράλληλα, η Aegean μεγάλωσε και μετοχικά, αφού μπήκαν και άλλοι συνεταίροι στην ιδιοκτησία της και από τότε ξεκίνησε μια πορεία ανάπτυξης που την οδήγησε στο σημερινό της σημαντικό μέγεθος, την αναγνώριση και αποδοχή της στην Ελληνική και διεθνή αγορά των αερομεταφορών και στην εγκατάστασή της ως η διάδοχη κατάσταση της Ολυμπιακής με ένα πολύ καλά θεμελιωμένο προϊόν και ένα ευρύτατο χώρο και δίκτυο λειτουργίας.

Αν κάτι φέρουν με μεγάλη υπερηφάνεια ο Νίκος και ο Αντώνης Συμιγδαλάς, είναι ότι με τις αρχές και την νοοτροπία που έχτισαν στην επιχείρηση, από εκείνες τις δύσκολες μέρες του 1978, μέχρι και το 2009 που αποχώρησαν από την Aegean, δεν είχαν ούτε ένα ατύχημα, ούτε έναν μεγάλο η μικρό τραυματισμό, στο έδαφος η στον αέρα. Not a scratch, not in our watch.

Ας μην ξεχνάμε ότι ο Νίκος Συμιγδαλάς πρωτοπέταξε σαν ανεμοπόρος στο Ανεμοπορικό Κέντρο Τριπόλεως την δεκαετία του ’50. Ο Ν. Συμιγδαλάς δεν ξεκίνησε την Aegean από αγάπη προς τις επιχειρήσεις και το χρήμα, αλλά από αγάπη προς τον αέρα και τους ανθρώπους του.

Η Aegean εγκαταλείπει τον Μαραθώνα

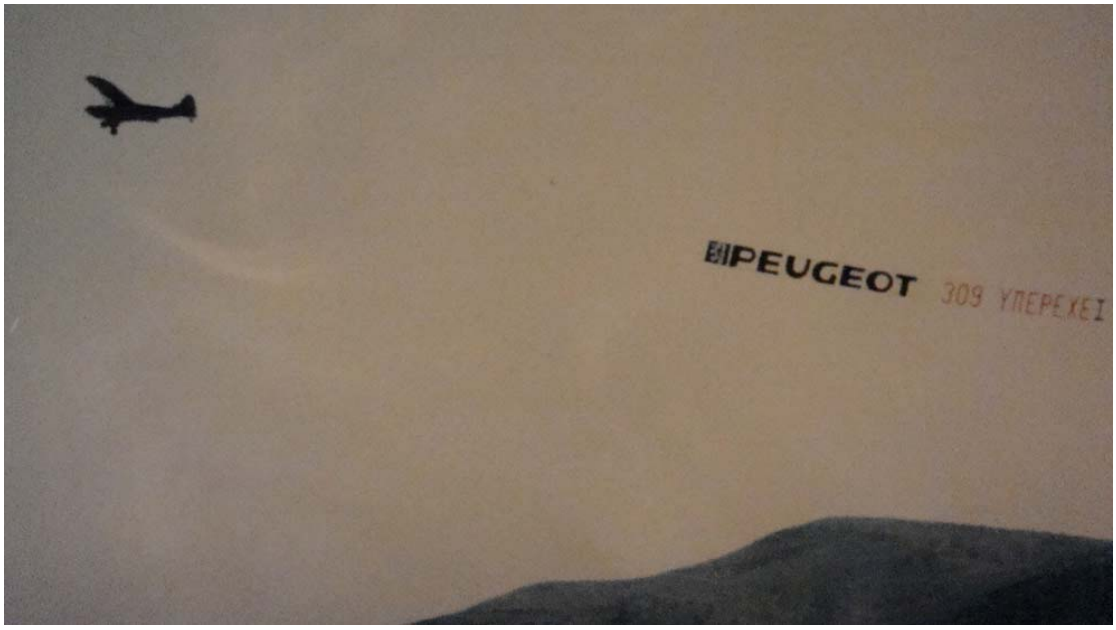
Η Aegean μεγαλώνοντας έφυγε από τον Μαραθώνα, μάλιστα το 1997 όλη της η εκεί εγκατάσταση μαζί με την αντιπροσωπεία της PIPER μεταβιβάστηκε στην νεοσύστατη τότε Global Aviation, την πρώτη τότε ιδιωτική σχολή εκπαίδευσης στην Αθήνα, μια επίσης θαυμάσια προσπάθεια τολμηρών ανθρώπων που αγαπούν το αεροπλάνο με πολύ σημαντική παρουσία στον χώρο της εκπαίδευσης. Όμως αυτοί που ξεκίνησαν την Aegean, ποτέ δεν ξέχασαν τον Μαραθώνα και ούτε θα τον ξεχάσουν ποτέ, παρόλο που μετά την επιτυχία της Aegean και την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής ως Olympic Air, εδώ και χρόνια υπηρετούν τις αερομεταφορές και την αεροπορία έξω από τα Ελληνικά σύνορα.

Όλες αυτές τις πληροφορίες μας τις έδωσε ο Αντώνης Συμιγδαλάς. Προσφάτως όμως ο Νίκος Συμιγδαλάς (ο πατήρ) εξέδωσε το βιβλίο «Ένα χρονικό κανάβων και γλάρων» που αφορά την περίοδο από τον πόλεμο μέχρι σήμερα, με όλη την προσωπική αεροπορική ιστορία που έζησε. Το βιβλίο αυτό των 428 σελίδων, δεν θα το βρείτε στα βιβλιοπωλεία. Τυπώθηκε σε περιορισμένα αντίτυπα για τους φίλους του συγγραφέα και τους ιστορικούς του μέλλοντος.

Περισσότερα για την αεροδιαφήμιση

Κάθε αεροπλάνο που έχει στην ουρά του αφετήρα, μπορεί να τραβήξει ένα διαφημιστικό μπάνερ (αμερικανιστί) ή αεροπανό (γαλλιστί). Αν κάτι πάει στραβά, ο χειριστής απαγκιστώνει το μπάνερ και πετάει ανεξάρτητος, όπως ακριβώς κάνει με την ρυμούλκηση των ανεμοπτέρων. Ανάλογα με το μέγεθος του μπάνερ, το μόνο που αλλάζει είναι η απαιτούμενη ισχύς του αεροπλάνου. Το απλούστερο διαφημιστικό μπάνερ είναι μια

28



μεγάλη σημαία που έλκεται από την πάνω γωνία της, ενώ στην κάτω έχει ένα βαρίδι για να κυματίζει ωραία.

Τα πράγματα όμως δεν είναι τόσο απλά. Το μπάνερ είναι μια μεγάλη επιφάνεια κατασκευασμένη από ελαφρά υλικά. Είναι κάτι το εύθραυστο που δεν πρέπει να σούρνεται στο έδαφος πίσω από το αεροπλάνο. Πρέπει με κάποιο τρόπο να βρεθεί γρήγορα στον αέρα. Ο κλασικός τρόπος είναι να απογειωθεί το αεροπλάνο χωρίς το μπάνερ. Όταν βρεθεί ψηλά, ο χειριστής πετάει από την καμπίνα ένα γάντζο σαν μικρή άγκυρα που είναι δεμένη με μικρό σκοινί από τον αφετήρα της ουράς. Έτσι το αεροπλάνο κάνει χαμηλή διέλευση και γαντζώνει με την άγκυρα το μακρύ σκοινί που τραβάει το μπάνερ. Η διέλευση θέλει μεγάλη ακρίβεια. Αν η διέλευση είναι ψηλή, ο γάντζος δεν θα αγκιστρώσει το σκοινί που βρίσκεται τεντωμένο ανάμεσα σε δύο στυλίσκους. Θα πρέπει το αεροπλάνο να κάνει κύκλο και να ξαναδοκιμάσει. Αν η διέλευση είναι χαμηλή, υπάρχει κίνδυνος να μπλέξει κάπου ο γάντζος. Μια μικρή ασφάλεια πάνω στο σκοινί, μάς διασφαλίζει ότι θα κοπεί το σκοινί και όχι η ουρά του αεροπλάνου.

Μετά την αγκίστρωση του μπάνερ, το αεροπλάνο κάνει απότομη άνοδο για να αποσπάσει το μπάνερ από το έδαφος ώστε να μην σουρθεί καθόλου. Πρέπει όμως ο χειριστής να προσέξει την άνοδο αυτή, ώστε να μην πέσει πολύ η ταχύτης πτήσεως, κυρίως αν το αεροπλάνο είναι μικρής ισχύος.

Αν δεχθούμε μια μικρή φθορά του μπάνερ στο έδαφος, η μέθοδος απλουστεύεται και γίνεται πολύ ασφαλέστερη. Το μπάνερ τοποθετείται στο έδαφος πίσω από το αεροπλάνο. Το αεροπλάνο και το μπάνερ ξεκινούν μαζί. Στο μπροστινό μέρος του μπάνερ υπάρχει ένας μεταλλικός πόλος, με βάρος στην κάτω πλευρά, οπότε μόλις το μπάνερ αρχίζει να "πετάει", ο πόλος με το βάρος το φέρει σε κατακόρυφη θέση, ενώ στο τέλος του μπάνερ ένα ελαφρύ αλεξιπτωτάκι εξασφαλίζει την οριζόντια θέση του. Αυτή η μέθοδος χρησιμοποιήθηκε στον Μαραθώνα. (φωτ. [28])

Είναι μια μέθοδος που χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή αν φυσάει πλάγιος άνεμος, λόγω των αυξημένων εκτροπών που δημιουργούνται, και οι οποίες μειώνουν σημαντικά την ανοχή του συνόλου (αεροπλάνου και μπάνερ) στην πλαγιότητα του ανέμου. Στον Μαραθώνα, αυτό ήταν ένα σημαντικό και πολύ συχνό πρόβλημα, που πολλές φορές οδηγούσε στην ακύρωση πτήσεων. Η Aegean χρησιμοποίησε τον πιο πεπειραμένο αερορυμουλκό της Ανεμολέσχης τον Γιώργο Τζανάκο, (παλιό χειριστή του ΕΚΕΧ). Στην φωτ. [29] (επόμενη σελίδα) βλέπουμε τον Τζανάκο στο Τατόι, με το χαρακτηριστικό ύφος του.

Το ότι το πρόβλημα τις έλξεως μπάνερ δεν είναι απλό, αποδεικνύεται από την απόπειρα



άλλης εταιρείας που δοκίμασε να κάνει το ίδιο στον Μαραθώνα. Στην πρώτη πτήση με μπάνερ, το αεροπλάνο εξετράπη αριστερά του διαδρόμου, έπαθε μικρή ζημιά στο ακροπτερύγιο και εγκατέλειψε οριστικά την προσπάθεια. Η Aegean αντιθέτως διαφήμισε πολλές ελληνικές εταιρείες πάνω από τις παραλίες του Σαρωνικού, του Ευβοϊκού και του Κορινθιακού, επί σχεδόν 20 χρόνια (1976-1994). Κάλυψε όλες τις πολύκοσμες ακτές σε ακτίνα πάνω από 150 χλμ από τον Μαραθώνα, πετώντας με ασφάλεια πάνω από την θάλασσα.

Νυκτερινή αεροδιαφήμιση

Το 1977 παράλληλα με τα μπάνερς, η Aegean ξεκίνησε, νυκτερινή αεροδιαφήμιση. Κάτω από το Piper Cub προσαρμόστηκε πλαίσιο σε μέγεθος όσο της πτέρυγας του αεροπλάνου, που έφερε φωτάκια. Τα φωτάκια αυτά άναβαν διαδοχικά από σύστημα προγραμματισμού, ώστε να σχηματίζουν μια ταινία από κινούμενο φωτεινό μήνυμα.

Για την πρώτη πτήση βοήθησαν δύο ακόμα παλιά στελέχη της ανεμοπορίας, ο εκπαιδευτής Φώτης Κατζούρος, τότε προϊστάμενος ΠΕΠ στο Ελληνικό, και ο Σπύρος Παναγώτας, κυβερνήτης της Ολυμπιακής και αρχιεκπαιδευτής της ΣΕΧΑ (σχολή της Ολυμπιακής) όπου τότε ήταν μαθητής ο Αντώνης Συμιγδαλάς. Και οι δύο χειριστές ήταν παλιοί εκπαιδευτές ανεμοπορίας, ήταν παλιοί χειριστές στην ΠΑ μέσω του ΕΚΕΧ. Ανήκαν στον κύκλο χειριστών που δημιουργήθηκε στο ανεμοπορικό κέντρο Τριπόλεως.

Το Πάσχα οι πιστοί των εκκλησιών του Παγκρατίου είδαν να περνάει από πάνω τους, σε χαμηλό ύψος, ένα αεροπλάνο με διαφημιστικά φωτεινά μηνύματα. Εκείνη την εποχή, πολλαπλασιάστηκαν οι αναφορές για UFO (ΑΤΙΑ) πάνω από την Αθήνα μιά και, αν κάποιος έβλεπε την νυκτερινή φωτεινή πινακίδα υπό γωνία, δεν διέκρινε τα γράμματα και εύλογα θα νόμιζε ότι έβλεπε κάτι ..εξωγήινο. Αυτή η δραστηριότητα κράτησε για περίπου δύο χρόνια, κατά την διάρκεια των οποίων και τα τέσσερα Supercub στάθμευαν στο Ελληνικό.

Για την ασφάλεια των χαμηλών πτήσεων είχαν επισημανθεί διάφορα γήπεδα στα οποία θα μπορούσε να προσγειωθεί ένα Piper οριακά (όχι βεβαίως να απογειωθεί). Για παράδειγμα το στάδιο, ή ποδοσφαιρικά γήπεδα των Αθηνών, ήταν «στα υπ'όψιν» των χειριστών για περίπτωση ανάγκης.

Το 1980 όμως, δύο πράγματα οδήγησαν στο να σταματήσει αυτή η δραστηριότης. Πρώτον ότι το Ελληνικό, από όπου γίνονταν αυτές οι πτήσεις είχε πλέον αρκετή κίνηση και δεν έβλεπε με συμπάθεια την special VFR νυχτερινή δραστηριότητα, και μάλιστα σε χαμηλά ύψη πάνω από την πυκνοκατοικημένη Αθήνα. Δεύτερον ότι και ο Νίκος Συμιγδαλάς έκρινε ότι η χαμηλή νυκτερινή πτήση πάνω από την πόλη (έστω και αδειοδοτημένη από την ΥΠΑ) αποτελούσε μεν μια ενδιαφέρουσα και προσοδοφόρα δραστηριότητα, αλλά κανείς δεν ήξερε τι θα μπορούσε να συμβεί αν κρατούσε ένας κινητήρας πάνω από την νυκτερινή και πυκνοκατοικημένη Αθήνα, όσο καλά κι αν ήταν συντηρημένος ο κινητήρας. Κανείς δεν επιθυμούσε νυκτερινή προσγείωση σε σκοτεινό γήπεδο. Έτσι τελείωσαν οι μέρες της νυκτερινής διαφήμισης και αμέσως μετά, εξαφανίστηκαν και οι εξωγήινοι που είχαν συνηθίσει να βλέπουν οι Αθηναίοι.

30



31



Επισημότητες

Αν ένας δημοσιογράφος θελήσει να γράψει την ιστορία του αεροδρομίου Μαραθώνος, προφανώς θα ανατρέξει στα δημοσιεύματα του τύπου. Δεν θα βρει όμως πολλά πράγματα. Ο τύπος ασχολείται κυρίως με μούρες. Ποιός έφαγε τα μούτρα του πετώντας στον Μαραθώνα και ποιός πούλησε μούρη σε επίσημες τελετές στο αεροδρόμιο. Τέτοια, ο Μαραθώνας δεν είχε πολλά. Η ανεμοπορία όμως είχε μια επίσημη τελετή με συμμετοχή της Aegean του Μαραθώνα.

Ο Μιχάλης και η Νατάσα Χρυσοχοΐδη ήταν ανεμοπόροι. Ο Μιχάλης ήταν εκπαιδευτής της Ανεμολέσχης. Η Νατάσα ήταν ανεμοπόρος των Αθηνών που άρχισε να πετάει στην Έδεσσα, στην πρώτη ανεμοπορική σχολή ΠΑΣΑΠ των αεροπροσκόπων.

Όταν οι δύο αποφάσισαν να τελέσουν τους γάμους τους, η τελετή πήρε πολύ ανεμοπορικό χρώμα. Δεν ήταν μόνο ότι οι ιδρυτές της Aegean ξεκίνησαν σαν ανεμοπόροι, αλλά και πολλοί χειριστές τους ήταν επίσης ανεμοπόροι. Έτσι, κατά την έξοδο των νεονύμφων από την εκκλησία της Κηφισιάς, ένα αεροπλάνο Piper Cub της Aegean υπερίπτατο, τραβώντας μπάνερ με την επιγραφή «ΜΙΧΑΛΗ ΚΑΙ ΝΑΤΑΣΣΑ ΝΑ ΖΗΣΕΤΕ».

Χειριστής του ήταν ο Γιώργος Τζανάκος, ο κλασικός αερορυμουλκός της Ανεμολέσχης.

Η γαμήλια δεξίωση έλαβε χώραν στο Τατόι, μέσα στο υπόστεγο της Ανεμολέσχης. Η παρατιθέμενες φωτογραφίες [30] και [31] μιλάν από μόνες τους. Τέτοιες επισημότητες δεν απασχόλησαν ποτέ τον ημερήσιο και περιοδικό τύπο.

Γυναίκες και αεραθλητισμός

Δυστυχώς η ιστορία του αεραθλητισμού δεν περιλαμβάνει γυναίκες, παρά μόνο ευκαιριακώς. Για φανταστείτε τι εντύπωση θα προκαλέσει στους γυναικείους κύκλους κάποια που θα δοκιμάσει νε καυχηθεί στην μητέρα της, ή στην πεθερά της, ότι «αγόρασε ένα τέλειο αεροπλάνο». Στην εποχή μας πρέπει ακόμα να καυχηθεί ότι «ψώνισε ένα τέλειο άντρα με αεροπλάνο». Το πρόβλημα αφορά αποκλειστικά την γυναικεία και όχι την ανδρική ιεραρχία.

Στην ανεμοπορία εκπαιδεύσαμε κατά καιρούς ικανότατες γυναίκες που όμως γρήγορα μας εγκατέλειψαν. Σε μια περίπτωση, θυμάμαι να έχουμε στο Τατόι τρεις τέτοιες γυναίκες που μου ζήτησαν να κατεβάσουν ένα ανεμόπτερο από το υπόστεγο, για να πετάξουν. Όλοι οι τζέδες της σχολής ήταν πρόθυμοι να πάνε να βοηθήσουν. Έστειλα όμως μόνες τους τις γυναίκες και τις καμάρωνα να σπρώχνουν με ικανοποίηση το ανεμόπτερο από το υπόστεγο μέχρι τον χώρο πτήσεων. Ονειρευόμουνα την δημιουργία γυναικείας ανεμοπορικής ομάδας, αλλά φαίνεται ότι κανείς άλλος δεν είχε το ίδιο όνειρο.

Η ιστορία διδάσκει ότι οι γυναίκες φεύγουν σύντομα από την ανεμοπορία. Καμία δεν παρέμεινε μαζί μας περισσότερο από λίγα χρόνια. Δεν είναι λοιπόν περίεργο ότι η ιστορία του Μαραθώνα είναι μια καθαρά ανδρική ιστορία.

Ανεμοπορικές κατασκηνώσεις στον Μαραθώνα

Μνημειώδεις θα μείνουν οι εξορμήσεις και κατασκηνώσεις της Ανεμολέσχης στο αεροδρόμιο του Μαραθώνα. Την δεκαετία του '90 η Ανεμολέσχη είχε ικανότατους νέους χειριστές που είχαν λάβει το πτυχίο τους μόλις έκλεισαν τα 16 τους χρόνια.

Στον Μαραθώνα, μια ομάδα τέτοιων ανεμοπόρων διαχειρίζονταν δύο ανεμόπτερα και ένα αεροπλάνο, αξίας πολλών εκατομμυρίων δραχμών, υπό την αρχηγία ενός μόλις ενηλικιωθέντος ανεμοπόρου. Οι πρωινές πτήσεις γίνονταν από τους πτυχιούχους αυτούς, χωρίς παρουσία εκπαιδευτή. Οι εκπαιδευτές εμφανιζόμαστε κάποιες μέρες το απόγευμα, όταν τελειώναμε τις δουλειές μας, για να προσφέρουμε επίσημη εκπαίδευση σε καινούριους μαθητές. Ο βοριάς στο αεροδρόμιο του Μαραθώνα ήταν συνήθως ισχυρός με μεγάλη πλαγιότητα. Έτσι, όσοι νέοι ανεμοπόροι εκπαιδεύθηκαν στον Μαραθώνα, έγιναν άσσοι σε προσγειώσεις με ισχυρό πλάγιο άνεμο.

Για τις επανειλημμένες κατασκηνώσεις των ετών 1989-91 στο Μαραθώνα, παραθέτουμε κείμενο του Λέοντος Πικρού γραμμένο στο πρώτο πρόσωπο: [j]

Το καλοκαίρι φυσάει μελτέμι. Στο Τατόι φυσάει λίγο περισσότερο. Τόσο περισσότερο ώστε τοποθετούνται φορτηγά αυτοκίνητα Ρέο μπροστά στα αεροπλάνα της Σχολής Ικάρων για να μην τα πάρει ο αέρας. Δυστυχώς, οι πυργίτες δεν μας πιστεύουν ότι ο άνεμος είναι τοπικός στην περιοχή του πύργου. Επιμένουν να μην μας αφήνουν να πετάμε.

Κατά κακή σύμπτωση, οι διακοπές μας είναι συνήθως το καλοκαίρι, την εποχή του μελτεμιού. Πολύ θα θέλαμε να πετάμε κάθε μέρα. Αυτό δεν γίνεται τις καθημερινές για υπηρεσιακούς λόγους, ούτε όμως τις Κυριακές γιατί έχει παρατηρηθεί ότι, τότε το μελτέμι είναι ισχυρότερο στο Τατόι.

[j] Δημοσιεύτηκε στο τεύχος 30 του «Αεραθλητισμού» (Νοεμ.1996).

Η λύση είναι απλή: Παίρνουμε ένα αεροπλάνο και δυο-τρία ανεμόπτερα και φεύγουμε για το κοντινότερο πολιτικό αεροδρόμιο.

Κοιτάζοντας τον χάρτη, υπάρχει ένα αεροδρόμιο προς νότον κοντά στον Σαρωνικό, πλάι στον δήμο Αλίμου. Εκεί όμως δεν μας επιτρέπεται να στήσουμε τις σκηνές μας κοντά στα ανεμόπτερα, (απαγορεύεται το κάμπινγκ). Γι αυτό τον λόγο, αποφασίσαμε να πηγαίνουμε καλύτερα στον Μαραθώνα.

Στην αρχή έγιναν μερικές αναγνωριστικές εξορμήσεις. Την Παρασκευή το βράδυ που έπεφτε το μελτέμι, κάποιος αποφάσιζε και έπαιρνε το ASK-21 με το αερορυμουλκό αεροπλάνο στον Μαραθώνα.

Το Σάββατο το πρωί πήγαινες να πετάξεις στο Τατόι και έβρισκες στο υπόστεγο μια επιγραφή που έλεγε: "Ημαστε στον Μαραθώνα". Την εποχή εκείνη δεν είχα αυτοκίνητο και έτσι γύριζα σπίτι χωρίς να πετάξω. Μερικές τέτοιες εξορμήσεις μάς έπεισαν να οργανώσουμε κάτι πιο σοβαρό. Μια δεκαπενθήμερη κατασκήνωση στον Μαραθώνα. Αυτό έγινε για πρώτη φορά το καλοκαίρι του '89.

Αναπόσπαστο στοιχείο των κατασκηνώσεων ήταν το υπερφορτωμένο παλιό φορτηγό της λέσχης. Παρόλο το βάψιμο και τα σήματα της Ανεμολέσχης που είχαμε ζωγραφίσει, το φορτηγό μας δεν έπαψε να έχει εμφάνιση σαράβαλου επισκευασμένου κακήν-κακώς. Το φορτηγό μετέφερε όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό των καθώς-πρέπει κατασκηνωτών. Σκηνές, τέντες, ρούχα και λοιπά προσωπικά είδη έψαχναν απεγνωσμένα να βρουν μια σπιθαμή θέσεως ανάμεσα από τα διάφορα μηχανήματα, ανταλλακτικά, σχοινιά ρυμουλκήσεως και φυσικά τους ίδιους τους ανεμοπόρους.

Κάτω από όλα αυτά τα πρόχειρα στερεωμένα αντικείμενα ήταν μερικά βαρέλια αεροπορικού καυσίμου που αρκούσαν για να τινάξουν όλη την Ανεμολέσχη στο αέρα.

Το φορτηγό περνούσε από τις αμέτρητες στροφές του ορεινού δρόμου προς τον Μαραθώνα και έφθανε στο αεροδρόμιο, αφήνοντας πίσω του την απορία χαραγμένη στα πρόσωπα όσων το συναντούσαν.

Ακολουθούσε η επιτυχημένη επιλογή του χώρου κατασκηνώσεως.

Μεταξύ της Αερολέσχης Πειραιώς και των υποστέγων του Σιμιγδαλά υπάρχει ένας θαυμάσιος επίπεδος χώρος με μαλακό χώμα, χωρίς πέτρες, θαυμάσιο έδαφος για τα πασαλάκια των σκηνών. Εκεί κατασκηνώναμε.

Χρειάστηκε μια καλή καταιγίδα για να καταλάβουμε πως δημιουργούνται τόσο επίπεδα εδάφη. Το κάμπινγκ μας έγινε ένας λασπότοπος όπου κανείς δεν μπορούσε να περάσει



32

χωρίς να χωθεί μέχρι το γόνατο στην λάσπη. Η λάσπη ήταν τόσο υγρή, ώστε μερικά λεπτά αρκούσαν για να σβηστούν όλα μας τα ίχνη.

Όταν το τέλμα αυτό στέγνωνε, γινόταν επίπεδο σαν τραπέζι μπιλιάρδου. Όσο για τις πέτρες... απλώς βούλιαζαν εξαφανιζόμενες προς το κέντρο της γης.

Από τον Μαραθώνα πέρασαν διαδοχικά όλοι οι μόνιμοι και περαστικοί του Τατοΐου. Η βασική ομάδα όμως, που πέρασε δύο αξέχαστε βδομάδες πλάι στα ανεμόπτερα, ήταν περίπου δεκαμελής. Επρόκειτο για παλιά και πεπειραμένα στελέχη της λέσχης (... με άσπρα μαλλιά). Ο αρχηγός της ομάδας και μεγαλύτερος σε ηλικία ήταν ο Δημητρακάκης που τότε ήταν περίπου 20 χρονών. Όλοι οι άλλοι είμαστε νεώτεροι.

Η ομάδα διεχειρίζετο ένα αεροπλάνο και δύο-τρία ανεμόπτερα αξίας πολλών εκατομμυρίων δραχμών. Μια μεγάλη παρέα τόσο μικρής μέσης ηλικίας δεν βρέθηκε ποτέ να παίζει με τόσο ακριβά παιγνίδια.

Οι μέρες ξεκινούσαν με την περιβόητη "τυρομπουγάτσα" και Μίλκο. Μετά μαζεύαμε όλα τα καλώδια των φορτιστών για τις μπαταρίες, λύναμε τα ανεμόπτερα και το ρυμουλκό αεροπλάνο από τις αγκυρώσεις τους και σπρώχναμε τα πάντα στον διάδρομο.

Όταν άρχιζαν οι πτήσεις, κανείς δεν σκεπτόταν πια το φαΐ. Όχι όμως ότι δεν εμφανίζονταν κάτι τερατώδη σάντουιτς και ντομάτες. Αυτά παρόλο που δεν μπορούν να μετρήσουν για φαΐ, αρκούσαν για να καθησυχάσουν τους γουργουριστικούς θορύβους μερικών κοιλιών.

Το σούρουπο, μετά τις πτήσεις, δέναμε τα πάντα στο έδαφος, ξεμπλέκαμε τον γόρδιο δεσμό των καλωδίων για τους φορτωτές και, μετά από μια βουτιά και ένα beach voley, την κοπανάγαμε για ένα από τα γειτονικά φαγάδικα.

Τις περισσότερες φορές κανείς από τους μόνιμους κατασκηνωτές δεν είχε αυτοκίνητο. Έτσι, συχνά δούλευε "παπί και άγιος ο Θεός". Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι την εποχή εκείνη οι νεότεροι ανεμοπόροι μάθαιναν να οδηγούν και να επισκευάζουν αυτοκίνητα μέσα στο αεροδρόμιο (καημένο Πόνυ). Οι περισσότεροι από εμάς αποκτήσαμε πτυχίο ανεμοπτέρου πριν το πτυχίο αυτοκινήτου.

Το '89 πήγαμε επανειλημμένως στον Μαραθώνα, Το καλοκαίρι κάναμε περισσότερα



μπάνια τις ημέρες που το μελτέμι ήταν πολύ ισχυρό. Τις υπόλοιπες μέρες μελτεμιού προσγειωνόμαστε με το δεξί φτερό σχεδόν να ακουμπάει στο έδαφος, γιατί το μελτέμι είναι πολύ πλάγιο στον διάδρομο του Μαραθώνα. Όποιοι εκπαιδεύτηκαν στον Μαραθώνα δεν ξαναείχαν ποτέ προβλήματα με τον πλάγιο άνεμο.

Η τελευταία κατασκήνωση του '89 έγινε τον Νοέμβριο, στις εκλογές. Μετά την γιορτή των αρχαγγέλων προστατών της αεροπορίας, έπιασε ψοφόκρυο. Έτσι γίνεται κάθε χρόνο στην γιορτή της αεροπορίας.

Το '90 έγιναν άλλες δύο κατασκηνώσεις στον Μαραθώνα, με τις ίδιες προδιαγραφές του '89 (μια το Πάσχα και μια το καλοκαίρι). Επιπλέον του καθαρά εκπαιδευτικού έργου βγήκαν και δύο πεντάωρα, αλλά οι απόπειρες για πενηντάρια δεν απέδωσαν.

Το '91 η Ανεμολέσχη προτίμησε να πάει στα Γιάννενα, με σκοπό να υποβοηθηθεί το εκπαιδευτικό έργο της Αερολέσχης Ιωαννίνων. [k]

Η αποστολή στα Γιάννενα είναι η τελευταία ανεμοπορική κατασκήνωση με καθαρά εκπαιδευτικό χαρακτήρα. Οι εξορμήσεις από το '92 και μετά απέκτησαν περισσότερο χαρακτήρα ανεμοπορικών επιδόσεων, παρά οργανωμένων κατασκηνώσεων για μετεκπαίδευση της εκπαιδευτικής σειράς. Η εκπαίδευση έπαψε πλέον να είναι ο πρωταρχικός ρόλος της Ανεμολέσχης και μια νέα εποχή άνοιγε στον ορίζοντα. Η εποχή του κυνηγιού των ατομικών επιδόσεων.

Όπως ήδη εξηγήσαμε, το αεροδρόμιο Μαραθώνος δεν ήταν κατάλληλο για πτήσεις επιδόσεων και έτσι η ανεμοπορία στράφηκε στο αεροδρόμιο της Λαμίας και αργότερα της Κωπαΐδας.

Υπάρχουν πολλές ανεμοπορικές φωτογραφίες από τον Μαραθώνα, τόσο στο έδαφος όσο και στον αέρα. Η φωτ.[32] στην σελ 39 ανήκει σε σειρά φωτογραφιών με λήψη από το ακροπτερύγιο του ανεμοπτέρου. Στην φωτ.[33] οι Αλ. Αναστασίου, Φοι. Πικρός, Διον. Ρουμπάκης, Θάνος Κώνστας, Δημ. Οικονόμου και Μάκης Τρωιάνος, με τον αερορυμουλκό Κώστα Σπέτσα, σε διάλειμμα των πτήσεων. Στην φωτ.[34] οι Γιάννης Μπαρτάς, Αγγελική Μπακαλάκη, Δημ. Δημητρακάκης (αρχηγός της ομάδας), Λέων Πικρός και Ευστ. Βουρσούκης, (ανεμοπόροι όντες) ασχολούνται με αεροπλάνο.



34

[k] Βλέπε σχετικό άρθρο του Λ. Πικρού στον "Αεραθλητισμό", τεύχος 20, Οκτώβριος 1991)



35



36

Ποικίλη δραστηριότης

Οι ανεμοπόροι δεν εγκατασταθήκαμε ποτέ μονίμως στον Μαραθώνα. Η βάση μας ήταν πάντα το Τατόι. Σαν και εμάς ήσαν πολλοί. Η Αερολέσχη Αθηνών είχε επίσης την βάση της στο Τατόι. Τα αεροπλάνα της όμως έρχονταν για εκπαιδευτικές πτήσεις στον Μαραθώνα. Το ίδιο γινόταν και από αεροπλάνα της σχολής της Ολυμπιακής (ΣΕΧΑ) που έρχονταν από το Ελληνικό.

Αερολέσχες όπως η Αχαρνών και η Μεσογείων, που είχαν βάση στο Τατόι, έρχονταν συχνά στον Μαραθώνα. Άρχισε όμως και η βαθμιαία συγκέντρωση στον Μαραθώνα ιδιωτικών αεροπλάνων. Κάποιοι ιδιώτες ανήγειραν και κτίρια για τις δραστηριότητές τους. Χαρακτηριστική είναι η φωτ. [35] όπου διακρίνονται πολλά αεροπλάνα παρκαρισμένα στην πίστα του αεροδρομίου. Στην φωτ. [36] των μέσων της δεκαετίας του ΄90 η πίστα είναι ελεύθερη και διακρίνουμε τα κτήρια, διαδοχικά εκ δεξιών:

- Το μεγάλο υπόστεγο του Συμιγδαλά “Aegean” (αργότερα Τσαχτάνη “Global”).
- Το Isobox κτηριάκι γραφείων της ΒΡ.
- Το κτίριο της ΥΠΑ και πίσω του τον πύργο του αεροδρομίου.
- Το υποστεγάκι με την κόκκινη στέγη, των επιχειρήσεων του Δάφνη “Aeroservices”.
- Ένα ακόμα Isobox που μόλις διακρίνεται.

Στην Ελλάδα είχαν πουληθεί αρκετά αεροπλάνα Rallye από τον αρχικό αντιπρόσωπο της Aerospaciale Παναγιώτη Βαξεβανάκη. Αυτή μετονομάστηκε αργότερα σε Socata. Η αντιπροσωπία πέρασε διαδοχικά στον Ντούλη Καραφίλ, για να καταλήξει στον Δημ. Δάφνη που έκανε στον Μαραθώνα τα πρώτα βήματα των επιχειρήσεών του.

Οι αεροψεκασμοί στην Ελλάδα είναι μια ενδιαφέρουσα υπόθεση με την οποία πρέπει κάποιος να ασχοληθεί. Κάθε χειμώνα ο Μαραθώνας συγκέντρωνε πολλά ψεκαστικά αεροπλάνα που παρέμεναν εκεί μεταβατικώς, σαν τα αποδημητικά πτηνά. Το καλοκαίρι διασκορπίζονταν σε όλη την Ελλάδα, σε μικρά πεδία, όπου οι μηχανικοί έκανα την απαραίτητη συντήρηση, χωρίς να υπάρχουν στεγασμένα συνεργεία. Κατά τον ίδιο τρόπο, πολλοί μηχανικοί συντηρούσαν τα ψεκαστικά στον Μαραθώνα, στο ύπαιθρο.

Όταν έπαψαν οι αεροψεκασμοί στην Ελλάδα, πολλά ψεκαστικά αεροπλάνα βρέθηκαν στον Μαραθώνα και παρέμεναν εκεί, μέχρις ότου μετασταθμεύσουν σε άλλες χώρες, ή μέχρις ότου πωληθούν.

Σε κάποια φάση, άρχισε στην χώρα μας ο πολλαπλασιασμός των ελικοπτέρων. Δεν ήταν μόνο τα ελικόπτερα του ναυτικού (από το ελικοδρόμιο στο Κοτρώνι) που πετούσαν πάνω από το αεροδρόμιο του Μαραθώνα και έκαναν εκεί αποπροσγειώσεις. Συχνά βλέπαμε πολιτικά ελικόπτερα να έρχονται για εκπαίδευση από το Ελληνικό.

Η αεροφωτογραφία [37] προέρχεται από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού. Διακρίνεται καθαρά η αποστραγγιστική τάφρος και το γεφυράκι της εισόδου, το ίδιο από την εποχή του Τζάμπορι. Διακρίνεται ακόμα στην ευθεία του, ο κεντρικός δρόμος του Τζάμπορι. Έχει ήδη ανεγερθεί το κτήριο της ΥΠΑ, ο πύργος, καθώς και το υπόστεγο της Aegean. Η φωτογραφία πρέπει να είναι της δεκαετίας του ’80.



37

Συγκρίνοντας με παρόμοια φωτογραφία [38] της δεκαετίας του ΄90 (επόμενη σελίδα) βλέπουμε να υπάρχει η δεύτερη πίστα πλάι στην πρώτη, και να είναι και οι δύο γεμάτες από αεροπλάνα. Διακρίνουμε επίσης τα κτήρια της φωτ. 35.

Το αεροδρόμιο του Μαραθώνα είχε συνεχώς αυξανόμενη κίνηση. Μέχρι το τέλος του 2000 είχαν γεμίσει με αεροπλάνα όλες οι πίστες του. Η ανάγκη ήταν να επεκταθεί το αεροδρόμιο. Αντί γι αυτό όμως, κάποιοι φρόντισαν να το κλείσουν.



Το αεροδρόμιο των Σπάτων

Όλες οι μεγάλες πόλεις έχουν δύο και τρία πολιτικά αεροδρόμια. Στην Αθήνα είχαμε δύο πολιτικά αεροδρόμια Ελληνικό-Μαραθώνας και τα αντικαταστήσαμε με ένα στα Σπάτα. Η σύμβαση που υπέγραψε το Ελληνικό Δημόσιο για την δημιουργία του νέου αεροδρομίου των Σπάτων, ήταν καταστροφική για κάθε άλλη αεροπορική δραστηριότητα. Το μεγάλο ψάρι τρώει το μικρό, λέει ο λαός μας. Κατά τον ίδιο τρόπο η Ολυμπιακή (του Ωνάση ή κρατική) κατέπνιγε κάθε μικρότερη αεροπορική δραστηριότητα που δοκίμαζε να αναπτυχθεί, και ο «ελΒενιζέλος» αντιστρατευόταν κάθε μικρότερο πολιτικό αεροδρόμιο. Είχαν υπογραφεί σχετικές μονοπωλιακές συμβάσεις, με αποικιακή νοοτροπία.

Το αεροδρόμιο του Μαραθώνος θα μπορούσε να παραμείνει σαν αεροδρόμιο Γενικής Αεροπορίας, χωρίς επαγγελματική δραστηριότητα. Όμως κάτι υπαγόρευε να κλείσει και αυτό. Μας ελέχθη ότι βρισκόταν στην προέκταση του διαδρόμου των Σπάτων και τα αεροπλάνα του Μαραθώνα, σαν στόχοι του ραντάρ, θα ενοχλούσαν τον έλεγχο της κυκλοφορίας των Σπάτων. Ο Μαραθώνας όμως ήταν 24 χλμ μακριά από τα Σπάτα, των οποίων ο διάδρομος βλέπει τα Στείρα και όχι τον Μαραθώνα. Ο διάδρομος του Ελληνικού στόχευε το αεροδρόμιο της Ελευσίνας στα 24 χλμ χωρίς ποτέ να διανοηθεί κανείς ότι αυτό θα μπορούσε να ήταν πρόβλημα.

Θα μπορούσε ο Μαραθώνας να έχει απλώς περιορισμό στο επιτρεπόμενο ύψος πτήσεων. Κάτι όμως επέβαλε να κλείσει ειδικώς ο Μαραθώνας. Το διπλανό στρατιωτικό Κοτρώνι δεν έκλεισε και, κανείς δεν εξέφρασε ποτέ την άποψη ότι πρέπει να κλείσει. Φαίνεται ότι τα ογκώδη στρατιωτικά ελικόπτερα είχαν μικρότερο ίχνος στο ραντάρ από τα μικρά αεροπλάνα και τα πλαστικά ανεμόπτερα.

Στις 29/3/2001 άνοιξε ο «ελΒενιζέλος» και έκλεισε ο Μαραθώνας. Το μόνο που επιτρεπόταν στον Μαραθώνα ήταν πτήσεις μετασταθμεύσεως των αεροπλάνων του. Που θα πήγαιναν όμως; Δεν είχε γίνει καμία πρόβλεψη. Υπήρξαν τους επόμενους μήνες στο Ελληνικό 112 αεροπλάνα που πέταξαν για να παρκάρουν εκεί. Όχι για να πετάν, αλλά μόνο για να παρκάρουν. Η φωτ.[39] του Ελληνικού που παραθέτουμε δείχνει τα μισά από αυτά τα αεροπλάνα επί του εδάφους. Σε ερώτημα «Τι θα τα κάνουν οι ιδιώτες τα αεροπλάνα τους;» κάποιος υπουργός απάντησε με το αμίμητο: «Να τα πάρουν σπίτι τους».

Το πρόβλημα ήταν μεγάλο. Στην Αεραθλητική Ομοσπονδία μάς έρχονταν μηνύματα από την Δυτική Ευρώπη με περιεχόμενο: «Σκοπεύουμε να πετάξουμε τους προσεχείς μήνες προς την Αθήνα. Ποιό είναι το αεροδρόμιο Γενικής Αεροπορίας των Αθηνών;» Τα μηνύματα αυτά τα προωθούσαμε στην ΥΠΑ, γιατί εμείς δεν μπορούσαμε να απαντήσουμε κάτι.



39

Πέρασαν δύο-τρία χρόνια με συζητήσεις και αδράνεια. Οι ιδιώτες και οι επιχειρήσεις τους (κυρίως αεροπορικές σχολές) βρίσκονταν σε απόγνωση. Έγιναν διάφορες διαδοχικές προτάσεις αεροδρομίων, όπως το Λέχαιο Κορινθίας. Στο τέλος, λίγο πριν την Ολυμπιάδα, αποφασίστηκε να μεταφερθεί όλη αυτή η δραστηριότης στα Μέγαρα. Εκεί μεταφέρθηκε το μεγάλο υπόστεγο του Συμιγδαλά/Τσαχτάνη και άλλα μικρότερα ιδιωτικά κτίσματα του Μαραθώνα. Το κόκκινο υποστεγάκι του Δάφνη έμεινε για καιρό λυμένο στο Τατόι, αργότερα χάσαμε τα ίχνη του. Ο ίδιος ο Δάφνης ανέπτυξε την αύξουσα δραστηριότητα της Aerosevices στα Μέγαρα.

Για κάποιο άγνωστο λόγο, από όλη αυτή την καταστροφή στον Μαραθώνα, γλύτωσε μόνο ο πύργος του αεροδρομίου. Τον βλέπετε στην φωτογραφία [40] να στέκεται μόνος του το 2004, μέσα στον χώρο του κωπηλατοδρομίου. Θλιβερή ανάμνηση αυτού που θα μπορούσε να ήταν το ευγενές αεραθλητικό αεροδρόμιο της Αττικής.



40

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες

Το καλοκαίρι του 2004 έγινε ένα αθλητικό γεγονός με διάρκεια 15 ημερών. Για αυτό ξοδεύθηκαν υπέρογκα χρήματα που τα πληρώνουμε ακόμα, σαν δημόσιο χρέος. Μας είπαν ότι το αεροδρόμιο του Μαραθώνος θυσιάστηκε για να δημιουργηθεί το κωπηλατοδρόμιο και ότι, το κωπηλατοδρόμιο θα διατηρήσει τον βάλτο που τον θέλουν οι περιβαλλοντολόγοι. Μια στενή λωρίδα μήκους 1.200 μέτρων του αεροδρομίου, αντικαταστάθηκε με μια ευρεία ζώνη μήκους 2.200 μέτρων που καταλαμβάνει το κωπηλατοδρόμιο.

Μετά τις 15 μέρες της Ολυμπιάδας και μέχρι σήμερα, αναζητούνται αγωνιωδώς εκδηλώσεις για την αξιοποίησή του κωπηλατοδρομίου, ώστε να δικαιολογηθεί η διατήρησή του και τα τακτικά και έκτακτα έξοδά του. Μέχρι που ακούσαμε το αδιανόητο: Να προσθαλασσώνονται εκεί υδροπλάνα.

Υπήρξε μια ακόμα επίπτωση εις βάρος των αεροδρομίων που προήλθε από την Ολυμπιάδα. Λίγοι την υπολογίζουν. Εκτός από τα δύο αεροδρόμια που χάσαμε στην Αττική, χάσαμε και ένα διάδρομο προσγειώσεων σε υφιστάμενο αεροδρόμιο.

Για να προσγειώνονται τα ιδιωτικά αεροπλάνα executive στο Τατόι κατά την Ολυμπιάδα (πόσα ήρθαν τελικά από δαύτα;) τοποθετήθηκε στην μέση του αεροδρομίου ένα σύγχρονο ραδιοβοήθημα. Αυτό, εκτός από την μεγάλη δαπάνη που χρεωθήκαμε, μας κόστισε και την απόλυα του χωμάτινου διαδρόμου (του ΑΓ) που τόσο συμπαθούσαμε εμείς οι ανεμοπόροι. Όταν ο κύριος διάδρομος ήταν κατειλημμένος, καθησυχάζαμε τον πύργο, προτείνοντας να προσγειωθούμε στον χωμάτινο ΑΓ. Αυτό επισφράγιζε την άριστη συνεργασία μας με τον πύργο.

Κωπηλατοδρόμιο και βάλτος

Όσο για τον βάλτο, ποιόν βάλτο; Είχε μείνει μια μικρή έκταση γύρω από την Μακαρία Πηγή της οποίας το νερό πήγαινε πια στο κωπηλατοδρόμιο. Ένας βάλτος σημαίνει νερό με βούρλα, κουνούπια, βατράχια, φίδια και υδρόβια πτηνά. Αν ψεκάζουμε τακτικά για να εξολοθρέψουμε όλη την τροφική αλυσίδα, δεν έχουμε πια τον μεγάλο βάλτο του Μαραθώνα. Έχουμε έναν ελάχιστο βάλτο-γιαλατζή, γύρω από την Μακαρία Πηγή, για να ασχολούνται με κάτι οι περιβαλλοντολόγοι. Αυτή ήταν η εικόνα κατά την περίοδο του Τζάμπορι και του αεροδρομίου.

Το κωπηλατοδρόμιο θα μπορούσε να είχε καθαρό νερό απαλλαγμένο από κάθε ζωή, κυρίως δε απαλλαγμένο από κουνούπιζ. Τα κουνούπιζ όμως βρέθηκαν να έχουν στον Μαραθώνα πολλούς συμμάχους κατά των περιοίκων του πάρκου. Ο Φορέας του Πάρκου Σχοινιά έβαλε σαν στόχο να αποκαταστήσει την κωνοποκαλλιέργεια της περιοχής. Θέλησε να αποκαταστήσει το status quo ante του βάλτου. Όχι όμως το quo ante της εποχής του αεροδρομίου και του Τζάμπορι, αλλά το quo ante του 1932, πριν ανασκαφεί η αποστραγγιστική τάφρος, όταν ο κάμπος του Μαραθώνα ήταν καθαρά αγροτική περιοχή.

Η Μακαρία Πηγή υπερυψώθηκε με μικρό φράγμα, περίπου στην στάθμη που είχε πριν την τάφρο του 1932. Το νερό πήγε στο κωπηλατοδρόμιο και από εκεί διοχετεύθηκε στον παλιό βάλτο που βρέθηκε να έχει λιμνάζοντα νερά χειμώνα-καλοκαίρι (φωτ. [41]). Και πάλι το κουνούπι σύννεφο.

Στο ερώτημα "γιατί να εκτρέφουμε κουνούπιζ στον βάλτο", η προφανής απάντηση ήταν "γιατί τα κουνούπιζ είναι η βάση της τροφικής πυραμίδας του βάλτου". Είμαστε ικανοποιημένοι με την απάντηση αυτή και παρακολουθούσαμε από μακριά τα γεγονότα. Όμως, το 2017 έγινε στον βάλτο ένα ατύχημα με ψεκαστικό ελικόπτερο, που μας δημιούργησε απορίες. Το που ψέκαζε το ελικόπτερο το είδαμε στο δημοσιευθέν πόρισμα του ατυχήματος (φωτ. [42]). Ψέκαζε τα κουνούπιζ του βάλτου.

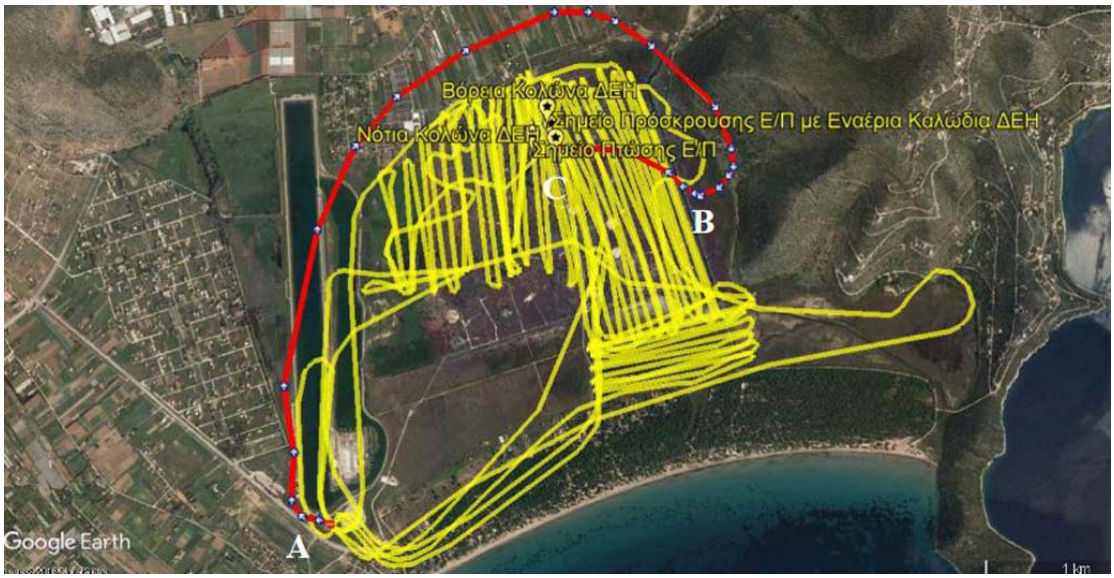
41



Τα πρόβατα και τις κότες τις εκτρέφουμε και μετά τις σκοτώνουμε για να τις φάμε. Το ίδιο μοιάζει να κάνουμε και με τα κουνούπιζ. Τα κουνούπιζ όμως δεν τα τρώμε. Γιατί άραγε τα εκτρέφουμε και μετά τα σκοτώνουμε, διαταράσσοντας την τροφική αλυσίδα του βάλτου; Ίσως τα ψόφια κουνούπια να είναι εκλεκτός μεζές για τα βατράχια, μαζί με το ψεκαστικό υγρό που τα σκοτώνει. Δεν έχουμε όμως διαβάσει κάποια μελέτη που να αποδεικνύει την προτίμηση των βατράχων για τα ψόφια κουνούπια έναντι των ζωντανών. Ιδού ένα θέμα για εμπεριστατωμένη διδακτορική διατριβή.

Ψάχνοντας λίγο στο παρελθόν διαπιστώσαμε ότι, το 2006 κάποιοι «άγνωστοι» κατέστρεψαν μια περίφραξη. Γύρισαν κάποιες βάνες. Υποβίβασαν την στάθμη του νερού στο κωπηλατοδρόμιο και εξολόθρευσαν όλη την βιοποικιλία που εκαυχάτο ότι είχε δημιουργήσει ο νέος βάλτος. Ο Φορέας βρέθηκε αντιμέτωπος όχι μόνο με τους διεκδικητές και τους καταπατητές της γης, αλλά και με τους θιγόμενους από την ανύψωση των υδάτων της περιοχής. Υπάρχουν στο ιντερνέτ πάμπολλες σελίδες σχετικές με τους δικαστικούς αγώνες της περιοχής του Σχοινιά. Εμπλέκονται ο Φορέας του πάρκου, διάφοροι οικοδομικοί συνεταιρισμοί, ο Δήμος, η Περιφέρεια, το Δασαρχείο για τον πευκώνα, το Λιμεναρχείο για την παραλία, η Πολεοδομία για τα αυθαίρετα, το Υγειονομικό για τα φαγάδικα και τις αποχετεύσεις τους, η Αστυνομία και, συνήθως όλοι μαζί. Όποιος έχει περιέργεια (ή συμφέρον) να ασχοληθεί με τις δικαστικές διαφορές, ας ψάξει στο ιντερνέτ.

42



Μετά από πολλούς δικαστικούς αγώνες με πολλές αναβολές, μάθαμε ότι μόλις το 2018 έγινε εφικτό να απομακρυνθούν από τον Σχοινιά τα τελευταία αυθαίρετα φαγάδικα. Και οι αγώνες συνεχίζονται από όλες τις πλευρές, μέχρις ότου έρθει ένα πολύ μεγάλο ψάρι και τους καταβροχθίσει όλους.

Η λέξη «βάλτος» και η λέξη «έλος» έχουν το ίδιο νόημα. Όμως, ο φθόγγος «ελ» του έλους είναι στην γλώσσα μας ελαφρύς και ευγενής. Την ελληνική λέξη «έλος» διατηρήσαμε για τον μικρό βάλτο, όπου έγινε η μάχη του Μαραθώνος. Αντιθέτως, ο φθόγγος «βα» του βάλτου ακούγεται βαρβαρότερος και πιο βρόμικος (παράβαλε λέξεις όπως βούρκος, βόθρος, βόρβορος). Προτιμήσαμε λοιπόν να διατηρήσουμε τον σλαβικό αυτό όρο για τον μεγάλο βάλτο. Ταιριάζει περισσότερο, σαν ήχος, με το περιεχόμενο του χώρου. Ανάλογο χρώμα δώσαμε και στο εξώφυλλο του βιβλίου.

Η τύχη του βάλτου

Τον μεγάλο βάλτο, ξεχάστε τον. Ο βάλτος δεν περιβάλλεται πια από αγροτικές εκτάσεις, αλλά από τους οικισμούς των συνεταιρισμών. Με την οικιστική ανάπτυξη που θα τείνει να τον περισφίγγει, ο βάλτος στο απώτερο μέλλον είναι καταδικασμένος. Ας το αποδεχθούν αυτό οι περιβαλλοντολόγοι. Δεν νοείται αστικός βάλτος. Άλλο αστική λίμνη και άλλο βάλτος. Το μεγάλο Central Park της Νέας Υόρκης έχει μια λίμνη, δεν έχει βάλτο. Το αεροδρόμιο του Μαραθώνος (νυν κωπηλατοδρόμιο) θα έχει μακροχρονίως την τύχη του αεροδρομίου του Ελληνικού. Όσο αυξάνει η αξία της γης, τίποτα δεν μπορεί να συγκρατήσει τα μεγάλα συμφέροντα.

Ένας βάλτος που εξυγιάνθηκε (δηλαδή αποξηράνθηκε για να εξολοθρευτεί κάθε ζωντανό του) δεν θα είναι πια βάλτος. Θα είναι αλίπεδο. Το αλίπεδο είναι η επόμενη μορφή κάθε βάλτου. Κάπως έτσι εξ άλλου ήταν ο χώρος από το 1932 μέχρι το 2004.

Σας παραθέτουμε μια σειρά από αλίπεδα (τέως βάλτους) στην Αττική και σας αφήνουμε να αναλογιστείτε ποιά ήταν η τύχη τους:

1) Το Δέλτα Φαλήρου. Αυτό ήταν το κλασικό αλίπεδο των Αθηνών στην αρχαιότητα. Τα υλικά που κατέβαζαν ο Κηφισός και ο Ιλισός δημιουργούσαν μια αμμώδη παραλία, πίσω από την οποία υπήρχε μεγάλος βάλτος. Μέχρι την δεκαετία του ’60 τα άλογα του ιπποδρόμου έκαναν το πρωί προπόνηση ανάμεσα στα βούρλα του βάλτου, στο εσωτερικό του στίβου ιπποδρομιών του Δέλτα Φαλήρου. Μην ξεχνάμε ότι το 1911 ο πρωτοπόρος της αεροπορίας Δημήτριος Καμπέρος έκαμε τις γνωστές πτήσεις του απογειωνόμενος από το Δέλτα Φαλήρου. [l]

2) Το αλίπεδο του Αλίμου. Βρισκόταν μεταξύ του Αγ.Κοσμά και του αεροδρομίου Καλαμακίου (γνωστού και σαν Χασάνι και τέλος σαν Ελληνικό). Επί Παπαδόπουλου, το Αλίπεδο του Αλίμου το πήρε η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού και το έκανε αθλητικό κέντρο για την νεότητα. Τώρα το συζητάν για καζίνο, ελπίζουμε όχι για την νεότητα.

3) Τα δύο αλίπεδα της Βούλας (Ασκληπιείο και Πηγαδάκια). Έγιναν και τα δύο οργανωμένες πλαζ. Μην ξεχνάμε ότι στα Πηγαδάκια, ο Νικόλαος Κόσκορος είχε οργανώσει το 1934 την πρώτη ανεμοπορική εκπαίδευση στην Ελλάδα. [m]

4) Το αλίπεδο στην Βάρκιζα (Αλίανθο). Κάτι πήρε ο δρόμος. Κάτι έγινε οικόπεδα. Κάτι πήρε η πλαζ. Πάει και αυτό.

5) Το μικρό αλίπεδο στην Αγ. Μαρίνα, καλυμμένο με καλαμιώνα (μετά την λεγόμενη «σπηλιά του Καραμανλή»). Μπαζώθηκε και πούντο;

[l] *Βλέπε βιβλίο «Οι πρωτοπόροι» του Αλεξάνδρου Αυδή*
[m] *Βλέπε βιβλίο «Ανεμοπορία και ΠΑ» του Κ. Πικρού. (www.aerodata.gr)*

6) Το μεγάλο αλίπεδο-αλυκές της Αναβύσσου. Την δεκαετία του ‘70 το περιφράξαμε και το μελετήσαμε σαν ιππόδρομο. Προχώρησαν τα χωματουργικά και κατασκευάστηκαν τα πέδιλα του κτιρίου για τις κερκίδες των θεατών. Μετά εγκαταλείφθηκε ξαφνικά, παρ΄όλο το μεγάλο ενδιαφέρον επιχειρηματιών για μεγάλα ξενοδοχεία πολλών αστέρων, ενδεχομένως με καζίνο.

7) Το ειδυλλιακό αλίπεδο της Λούτσας (Αρτέμιδος), με λεπτή λευκή άμμο και παράλιο πευκώνα. Εροκανίσθη βαθμιαίως και πάει καλιά του.

8) Το μικρό αλίπεδο του Ορωπού.

9) Τι σας λέει ότι το μεγάλο αλίπεδο του Μαραθώνα θα έχει διαφορετική τύχη;

Να μην υπολογίζετε ότι η σωτηρία του Σχοινιά μπορεί να έρθει από την βάση με τις κεραίες του Πολεμικού Ναυτικού. Ένας χώρος, από την στιγμή που περνάει στο κράτος, είναι επιρρεπής σε «αξιοποίηση». Σκεφτείτε τι έγιναν τα μεγάλα στρατόπεδα γύρω από την Αθήνα, ή το Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων (ΚΕΑ Φαλήρου), ή το μεγάλο στρατόπεδο των Λόχων Ορεινών Καταδρομών (ΛΟΚ στην Βουλιαγμένη), ή τα στρατόπεδα που υπήρχαν κατά μήκος της παραλίας του Ελληνικού.

Θυμηθείτε ακόμα ότι το αεροδρόμιο των Μεγάρων είχε παραχωρηθεί στην εταιρεία ΣΤΡΑΝ, για να γίνει διυλιστήριο. Η εταιρεία έβαλε αμέσως μεγάλα μηχανήματα και εξερίζωσαν όλες τις υπεραιωνόβιες ελιές που κάλυπταν τον κάμπο των Μεγάρων, από το αεροδρόμιο μέχρι την εθνική οδό. Ήταν η αντιπαράθεση του επαναπατρισθέντος Κων. Καραμανλή προς τον Στρ.Ανδρεάδη που ανέκοψε την επένδυση και επανέφερε την Αεροπορία Στρατού στο αεροδρόμιο. Το αεροδρόμιο των Μεγάρων που εξυπηρετεί σήμερα την Γενική Αεροπορία, διεσώθη μόνο από ιστορικές συγκυρίες. Θα μπορούσε να μην υπάρχει.

Η ιστορία ενός αεροδρομίου

Αναφέραμε ήδη ότι η δημοσιογραφική ιστορία ενός αεροδρομίου περιλαμβάνει κυρίως τα ατυχήματα και τις τελετές που απασχολούν τον τύπο. Τέτοια δεν υπάρχουν πολλά για τον Μαραθώνα. Η επίσημη ιστορία του αεροδρομίου πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον την ετήσια δραστηριότητά του σε αποπροσγειώσεις. Τέτοιες όμως πληροφορίες δεν διασώθηκαν. Κάπου διαβάσαμε για 10.000 αποπροσγειώσεις ετησίως, κατά τα τελευταία χρόνια της λειτουργίας του. Τελικώς, τι έμεινε σαν ιστορία του αεροδρομίου; Έμεναν οι ευχάριστες αναμνήσεις των χειριστών που χρησιμοποίησαν το αεροδρόμιο.

Το αεροδρόμιο σαν γκαράζ αεροπλάνων δεν αποτελεί ιστορία. Το ότι απογειωθήκαμε από τον Μαραθώνα για μια διασκεδαστική εκδρομή στην Σκιάθο, δεν είναι ιστορία του Μαραθώνα. Είναι ιστορία της Σκιάθου. Ιστορία του Μαραθώνα είναι η διασκέδαση και τα γεγονότα που έλαβαν χώρα στον Μαραθώνα.

Αν δούμε έτσι την ιστορία των αεροδρομίων, φθάνουμε στο συμπέρασμα ότι ένα αεροδρόμιο παράγει ευχάριστη ιστορία όσο είναι μικρό και ανοργάνωτο. Όταν γίνει επίσημο και σοβαρό, δεν παράγει πια ευχάριστη ιστορία. Παράγει μόνο δυσάρεστες ευκαιριακές ειδήσεις για τον τύπο. Θυμόμαστε λοιπόν πάντα με κατανόηση την άρνηση της ομάδας της Κομοτηνής στο να τους κατασκευάσει το κράτος σοβαρό ασφάλτινο διάδρομο. Επιθυμούσαν μόνο 600 μέτρα χώμα και ήταν κατηγορηματικοί σε αυτό, προς μεγάλην έκπληξη του δημοσίου. Και εμείς στον Μαραθώνα μικρό αεραθλητικό αεροδρόμιο κατηγορίας D είχαμε ονειρευθεί το 1973, όταν ξύναμε με το γκρέιντερ τον πρώτο διάδρομο.

Περισσότερα για τις φωτογραφίες

Το βιβλίο αυτό δεν είναι φωτογραφικό λεύκωμα, με επεξηγηματικά κείμενα για τις φωτογραφίες. Οι φωτογραφίες είναι οι ελάχιστες που εξυπηρετούν το κείμενο.

Οι φωτογραφίες που παραθέτονται στο κείμενο είναι όλες cropped και downsized. Οι πηγές των φωτογραφιών αναγράφονται κατωτέρω, ώστε να μπορεί κανείς να έχει πρόσβαση στο πρωτότυπο. Οι φωτογραφίες επελέγησαν όχι μόνο για το θέμα τους, αλλά και για την ευκρίνειά τους. Η περίοδος που καλύπτουν είναι: μετά την ασπρόμαυρη εποχή και πριν επικρατήσει η ψηφιακή φωτογραφία. Ήταν περίοδος εκλαΐκευσης, όταν τραβήχτηκαν χιλιάδες φωτογραφίες με φθηνές μηχανές και φθηνά έγχρωμα φιλμ. Φθηνό ήταν και το αποτέλεσμα. Καλές φωτογραφίες, την εποχή εκείνη, τραβούσαν λίγοι και εκλεκτοί.

---

[1] Τοπωνύμια που αναφέρονται στο κείμενο.
[2] Ο Σχοινιάς κατά την διάρκεια του Τζάμπορι, με το πεδίο βολής στο βάθος (λεύκωμα ΣΕΠ).
[3] Η όψη του βάλτου πριν τα έργα για το Τζάμπορι (λεύκωμα ΣΕΠ).
[4] Τοπογραφικό σχέδιο της διαρρυθμίσεως του Τζάμπορι (λεύκωμα ΣΕΠ).
[5] Αεροπλάνο Stearman του ΣΑΠ (Σμήνος Αντιελονοσιακού Πολέμου) (λεύκωμα ΣΕΠ).
[6] Εξώφυλλο του λευκώματος του ΣΕΠ από το οποίο προέρχονται οι δημοσιευόμενες φωτογραφίες.
[7] Γενική όψη της κατασκηνώσεως από τον λόφο της Δρακονέρας (λεύκωμα ΣΕΠ).
[8] Συγκέντρωση των κατασκηνωτών για παρέλαση (λεύκωμα ΣΕΠ).
[9] Το αμφιθέατρο στο ανατολικό άκρο της κατασκηνώσεως (λόφος Δρακονέρας).
[10] Το πρώτο πρόχειρο τοπογραφικό του αεροδρομίου (κατά Κ. Πικρό).
[11] Η πρόταση για αεροδρόμιο κατηγορίας D (κατά Κ. Πικρό).
[12] Το 1973 το γκέιντερ της ΥΠΑ χαράζει τον πρώτο διάδρομο του Μαραθώνα (φωτ. Κ.Πικρός).
[13] Σχέδιο του προτεινομένου για μοντελοδρόμιο χώρου (κατά Γ. Σεβαστό).
[14] Προτεινόμενη διαρρύθμιση χώρου μοντελοδρομίου (κατά Γ. Σεβαστό).
[15] Πρόταση διαμορφώσεως του αεροδρομίου μετά την κατασκευή του διαδρόμου (κατά Κ. Πικρό).
[16] Πρόταση διαμορφώσεως του αεροδρομίου από τον Κ. Κανάκη.
[17] Ταξιδεύοντας στον Μαραθώνα με ανεμόπτερο. Πρόκειται για τρία διαδοχικά άρθρα στα «Αεραθλητικά Νέα» με ανεμοπορικούς περιπάτους: Τατόι-Έδεσσα-Μαραθών.
[18] Το κτήριο της ΥΠΑ στον Μαραθώνα, χωρίς ακόμα να υπάρχει ο πύργος. (φωτ. Α. Συμιγδαλά).
[19] Φωτογραφία την κεραίας του ναυτικού. Προέλευση κατά το ιντερνέτ: Πτήση, τεύχος 85, σελ18.
[20] Από το αερομοντελιστικό αρχείο του Ι. Κωνσταντακάτου.
[21] Από το αερομοντελιστικό αρχείο του Ι. Κωνσταντακάτου.
[22] Από το αερομοντελιστικό αρχείο του Ι. Κωνσταντακάτου.
[23] Φωτογραφία Κ. Πικρού.
[24] Φωτογραφία Κ. Πικρού.
[25] Από το αρχείο Κυπριανού Μπίρη.
[26] Αντώνης και Νίκος Συμιγδαλάς στον Μαραθώνα το 1990 (αρχείο Ν. Συμιγδαλά).
[27] Το υπόστεγο της Aegean στον Μαραθώνα (αρχείο Ν. Συμιγδαλά).
[28] Piper Cub της Aegean ρυμουλκεί μπάνερ (αρχείο Ν. Συμιγδαλά).
[29] Ο αερορυμουλκός Γιώργος Τζανάκος στο Τατόι (φωτ. Β. Κατηνιώτη).
[30] Η γαμήλια δεξίωση (αρχείο Χρυσοχοΐδη).
[31] Οι νεόνυμφοι (αρχείο Χρυσοχοΐδη).
[32] Το αεροδρόμιο σε φωτογραφία του 1990 (φωτ. Λ.Πικρού που βρίσκεται στην πίσω θέση).
[33] Εύθυμη ανεμοπορική παρέα (φωτ. Λ.Πικρού).
[34] Ανεμοπόροι ασχολούνται με αεροπλάνο (φωτ. Λ.Πικρού).
[35] Αεροπλάνα στην πίστα του αεροδρομίου (αρχείο Κυπ. Μπίρη).
[36] Η πίστα χωρίς αεροπλάνα (αρχείο Κυπ. Μπίρη).
[37] Αεροφωτογραφία του αεροδρομίου (φωτ. Γ.Ε.Ναυτικού).
[38] Αεροφωτογραφία του αεροδρομίου (αρχείο Κυπ. Μπίρη).
[39] Αεροφωτογραφία μιας πίστας του Ελληνικού με τμήμα από τα 112 αεροπλάνα (φωτ. Β. Κατηνιώτη)
[40] Ο πύργος του αεροδρομίου μέσα στο κωπηλατοδρόμιο (φωτ. Β. Κατηνιώτη)
[41] Ο βάλτος σήμερα (Ιαν. 2019) στην περιοχή Δρακονέρας (φωτ. Λ. Πικρού)
[42] Το ίχνος ψεκασμού του ελικοπτέρου (από το πόρισμα της ΥΠΑ).

Το αεροδρόμιο του Μαραθώνα (1973-2001) και οι μάχες που χάραξαν την ιστορία του χώρου και δεν έχουν ακόμα τελειώσει.