



Τέως αεροδρόμια των Αθηνών



Εισαγωγή

Στο τεύχος 122 του «Αεραθλητισμού» ασχοληθήκαμε με αεροδρόμια ανά την Ελλάδα που δεν υπάρχουν πια. Το θέμα είναι ευρύτατο και απαιτεί περισσότερα κείμενα, ίσως ένα βιβλίο ανά αεροδρόμιο. Ευτυχώς, όπως αναπτύξαμε στο τεύχος εκείνο, εμφανίζονται ξαφνικές εκδοτικές εκλάμψεις για παλιά αεροδρόμια σε όλη την Ελλάδα, που μας εκπλήσσουν ευχάριστα.

Για το παρόν τεύχος δοκιμάσαμε να εστιάσουμε στο θέμα των τέως αεροδρομίων των Αθηνών. Όχι της Αττικής, αλλά των Αθηνών. Αλλά και αυτό το περιορισμένο θέμα πήρε μήκος μεγαλύτερο από ότι δικαιολογεί ένα τεύχος του «Αεραθλητισμού». Με πολλές φωτογραφίες, θα προέκυπτε ένα μεγάλο ebook.

Δουλεύοντας όμως το κείμενο, διαπιστώσαμε ότι το βιβλίο μας επεκτάθηκε σε θέσεις που ίσως δεν αποδέχεται η Πολεμική Αεροπορία για ένα σοβαρό βιβλίο που θα παραμείνει στις βιβλιοθήκες. Οπότε, προέκυψε αυτό το έντυπο που τώρα διαβάζετε. Εσείς θα κρίνετε αν πρόκειται για ένα τεύχος περιοδικού περιορισμένης κυκλοφορίας, ή για ένα ebook κατάλληλο για βιβλιοθήκες. Αυτός είναι ο λόγος που το τεύχος μας διαθέτει εξώφυλλο.

Οι πρώτοι ιπτάμενοι

Σε όλο τον κόσμο, οι πρώτοι ιπτάμενοι ήταν κατασκευαστές. Την δεκαετία του 1890, ο Γερμανός κατασκευαστής Otto Lillienthal έκανε πολλές εκατο-

ντάδες πτήσεις, κατολισθαίνοντας από ένα λόφο, με ιπτάμενες συσκευές που κατασκεύαζε ο ίδιος. Στο τέλος στολάρισε και σκοτώθηκε. Την πρώτη δεκαετία του 20ου αιώνα, οι κατασκευαστές ποδηλάτων αδερφοί Ράιτ, έκαναν πειράματα σε επίπεδο έδαφος, με ανεμόπτερα που κρατούσαν με σχοινιά, αντίθετα στον άνεμο.

Πολλοί απέδωσαν το ατύχημα του Lillienthal στο ότι είχε τοποθετήσει τα πηδάλια πίσω, στην ουρά. Υπήρξε η άποψη ότι φέρνοντας τα πηδάλια εμπρός, σε καθαρό αέρα, το αεροπλάνο θα ήταν ασφαλέστερο. Αυτήν την εσφαλμένη άποψη ακολούθησαν οι Ράιτ και την κληροδότησαν σε πολλές επόμενες κατασκευές.

Οι Ράιτ ήταν μυστικοπαθείς και έκαναν τα πειράματά τους μακριά από τα μάτια του κόσμου. Όταν τοποθέτησαν στις πετομηχανές τους κινητήρα, είχαν τους λόγους τους, να μην μάθει ο κόσμος ότι οι πρώτες πτήσεις έγιναν με την βοήθεια καταπέλτη βαρύτητας (βλέπε τεύχος 96) που δεν επέτρεπαν οι κανονισμοί. Θα κερδίσουν έτσι τα πρωτεία σαν μηχανοκίνητη πτήση, αλλά αυτό δεν είναι μεμπτό, γιατί πέταξαν αργότερα και χωρίς καταπέλτη, πριν από κάθε άλλον. Οι Ράιτ συνέχισαν να κρύβουν τις συσκευές τους από τον ανταγωνισμό, γιατί προσπαθούσαν να πάρουν κατασκευαστική παραγγελία από τον αμερικανικό στρατό. Οι αδελφοί Ράιτ ήταν κατασκευαστές.

Την επόμενη δεκαετία εμφανίστηκαν αεροπλάνα στην Ελλάδα. Δεν τα εμφάνισαν όμως Έλληνες κατασκευαστές. Ήταν αεροπλάνα Γάλλων κατασκευα-

στών, που είχαν ήδη πετάξει στην Γαλλία. Αυτό το γεγονός έδωσε ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στην τοπική ιστορία των πτήσεων και των χώρων που επιλέγησαν σαν αεροδρόμια. Οι πρώτες πτήσεις στην Ελλάδα δεν έγιναν σαν κατασκευαστικά πειράματα, αλλά σαν τσίρκο, για να μαζέψουν κόσμο και να κόψουν εισιτήρια.

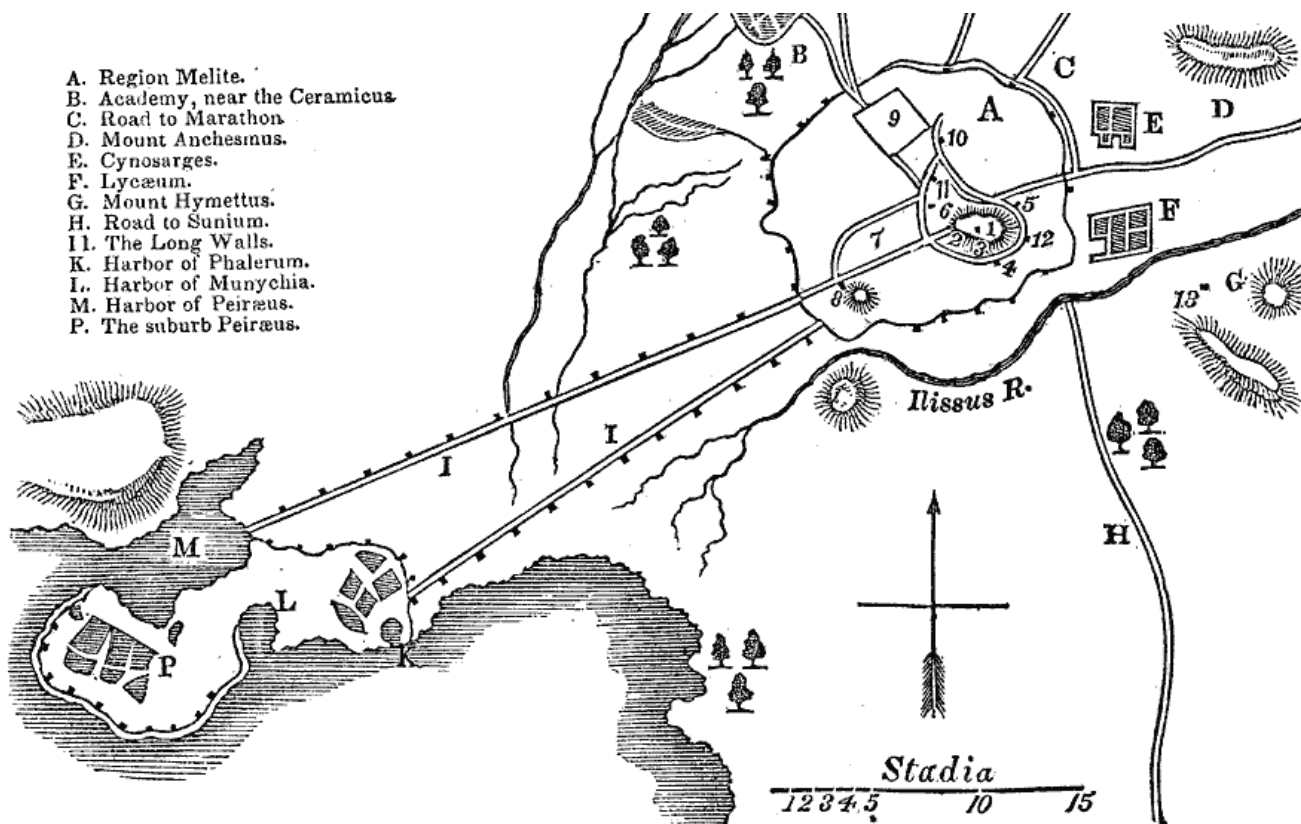
Η συνέχεια για την Δύση ήταν οι επιδόσεις, συχνά με χρηματικά έπαθλα. Εδώ, δεν είχαμε έπαθλα για επιδόσεις, δεν υπήρξαν καν προκηρυγμένοι στόχοι για επιδόσεις (πχ. κορυφή Ολύμπου).

Ο Λεωνίδας Αρνιώτης

Υπάρχει η λανθασμένη κοινή παραδοχή ότι το πρώτο αεροπλάνο που ήρθε στην Ελλάδα συναρμολογήθηκε για να πετάξει στο Τατόι. Ανήκε στον Λεωνίδα Αρνιώτη που το έφερε από την Γαλλία, χωρίς όμως ο ίδιος να το έχει πετάξει πρώτα στην Γαλλία. Ο Αρνιώτης ήταν θεατρικός επιχειρηματίας που πουλούσε θεάματα. Έκανε μια πρόχειρη περίφραξη στο Τατόι και έκοψε εισιτήρια.

Το πού ακριβώς ήταν το αεροδρόμιο αυτό, το γνωρίζουμε καλά. Ήταν στα βασιλικά κτήματα, πλάι στον σταθμό του τραίνου με το οποίο είχε έρθει το κιβώτιο με το αεροπλάνο, λυμένο. Με το ίδιο τρένο ήρθαν και οι θεατές από την Αθήνα.

Ο Αρνιώτης είχε ήδη κάνει ανεπιτυχή δοκιμή να πετάξει την προηγούμενη μέρα και θα ήταν (την 26η Σεπτεμβρίου 1910) ο πρώτος ιπτάμενος της χώρας μας. Υπάρχει η παράδοση ότι ο βασιλεύς Γεώργιος μετά την πρώτη αποτυχία, είπε στον Αρνιώτη: «Ναι



PLAN OF ANCIENT ATHENS.

μεν δεν καταφέρατε να απογειωθείτε, αλλά μου οργώσατε καλά το χωράφι μου». Γνωρίζουμε λοιπόν καλά που έγιναν αυτές οι τροχοδρομήσεις του Αρνιώτη, χωρίς απογείωση.

Την περίοδο εκείνη προβλήθηκε στους κινηματογράφους των Αθηνών, σαν κωμωδία, μια κινηματογραφική ταινία με τις απόπειρες του Αρνιώτη να πετάξει. Δυστυχώς η ταινία αυτή του κινηματογραφιστή Εμίλ (Αιμίλιος) Λέστερ δεν υπάρχει πια.

Στην συνέχεια, ο Αρνιώτης προσπαθούσε επί μήνες να πετάξει με το αεροπλάνο του, αλλά δεν το κατάφερε ποτέ. Ο Αρνιώτης συνεργάστηκε αρμονικά με όλους τους επόμενους ιπτάμενους, δοκιμάζοντας

να διοργανώσει αγώνες και αεροπορικές επιδείξεις. Παρέμεινε στην ουσία, ένας ευγενής θεατρικός επιχειρηματίας. Δε ήταν εξ άλλου ο πρώτος αποτυχών.

Δεν είναι ευρέως γνωστό ότι πριν τον Αρνιώτη, υπήρξε και άλλος ένας ατυχήσας αεροπόρος που ήθελε να κόψει εισιτήρια. Πρόκειται για τον Βέλγο βαρόνο Pierre de Caters που έφερε το αεροπλάνο του στην Αθήνα τον Δεκέμβριο του 1909 για να κάνει πτητικό πανηγύρι με εισιτήριο.

Το αλίπεδο του Φαλήρου

Ένα αεροδρόμιο είναι απλώς μια επίπεδη εδαφική επιφάνεια με σκληρό (άρα μη καλλιεργού-

μενο) έδαφος. Σκληρά εδάφη, υπάρχουν πολλά γύρω από την Αθήνα. Τα επίπεδα εδάφη, είναι λίγα. Ο μεγάλος κάμπος του ελαιώνα ήταν επίπεδος, αλλά καλλιεργημένος. Μεγάλη επίπεδη ακαλλιεργητή έκταση ήταν το παραλιακό αλίπεδο των κοινών εκβολών του Κηφισού και του Ιλισού.

Στον χάρτη με την εικόνα των αρχαίων Αθηνών βλέπουμε τις εκβολές των ποταμών σε σχέση με τα μακρά τείχη προς τον Πειραιά. Υπήρξε και φαληρικό τείχος προς το Παλαιό Φάληρο. Αυτό το τελευταίο τείχος δεν ήταν σημαντικό και δεν έπαιξε μεγάλο ρόλο στην ιστορία. Το τείχος αυτό προστάτευε τον δρόμο από το άστυ μέχρι τον λιμενίσκο του Παλαιού Φαλήρου. Ο λιμένας του Φαλήρου ήταν σημαντικό καταφύγιο από τις βίαιες χειμωνιάτικες σοροκάδες (ΝΑ άνεμοι), αλλά και από τον μέτριο κυματισμό της καλοκαιρινής απογευματινής αύρας (μπουκαδούρας) που έρχεται από την ίδια κατεύθυνση. Ιστορικά, το σημαντικότερο γεγονός που συνέβη εκεί, ήταν η άφιξη του αποστόλου Παύλου για να κηρύξει τον



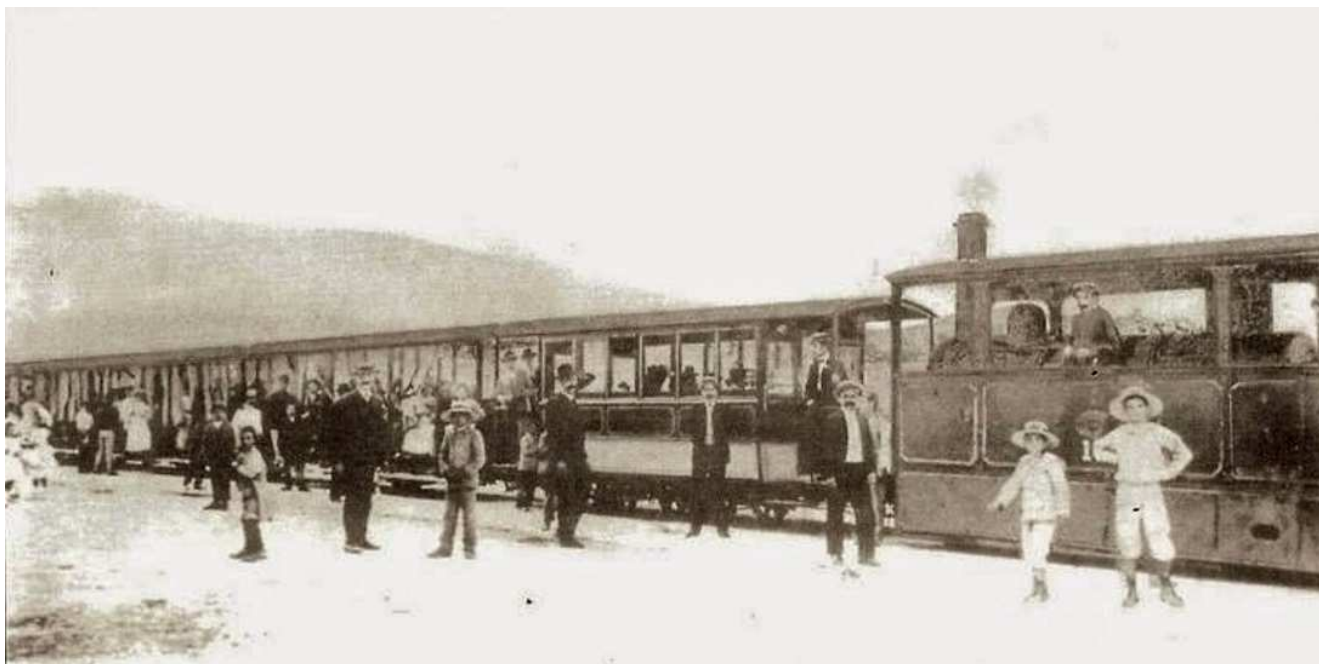
χριστιανισμό στους Αθηναίους. Η παραλία δεν έχει αλλάξει πολύ από τα αρχαία χρόνια.

Υπάρχουν κάποιοι που μπλέκουν τις ιστορικές περιόδους με τις γεωλογικές περιόδους. Αυτοί μας έλεγαν ότι κατά την αρχαιότητα, το αεροδρόμιο του Μαραθώνος ήταν θάλασσα. Η αρχαιολογική έρευνα τους διέψευσε παταγωδώς. Το ίδιο συμβαίνει και στο Φάληρο. Οι τάφοι του «Κυλωνίου Άγους» (του 632 πΧ) που βρέθηκαν κατά την διαμόρφωση του «κέντρου Νιάρχου», απέδειξαν ότι η παραλία στο Φάληρο δεν ήταν στην αρχαιότητα πολύ μακριά από την παραλία του 1960. Μετά την δεκαετία του '60 άρχισαν τα μεγάλα έργα σε όλο το παραλιακό μέτωπο που παραμόρφωσαν την φυσική παραλία (βλέπε σχετικά στο βιβλίο «Ένα λιμάνι που έφυγε» www.marinaalimos.gr/bkn).

Οικιστική ανάπτυξη

Όταν η Αθήνα έγινε πρωτεύουσα της Ελλάδος, αναπτύχθηκε πρώτα το Νέο Φάληρο, σαν καλοκαιρινό θέρετρο των Αθηναίων. Όσοι έχετε διαβάσει τον «Τρελαντώνη» της Δέλτα, θα θυμάστε ασφαλώς τις ιστορίες από το Νέο Φάληρο με τον Αντώνη Μπενάκη και την αδελφή του την Πουλουδιά που είναι η ίδια η Πηνελόπη Δέλτα. Αν αφαιρέσει κανείς τον χώρο ανάμεσα στην θάλασσα, τις γραμμές του τραίνου και τον Κηφισό, που είχε πολυτελείς βίλες και ξενοδοχεία, όλη η υπόλοιπη περιοχή παρέμενε ένα μεγάλο αλίπεδο.

Αργότερα κάποιοι άρχισαν να κτίζουν εξοχικές βίλλες στο Παλιό Φάληρο, στην περιοχή του Φλοίσβου, όπου διασώζεται ακόμα ένα βαρελόσχημο παραλιακό κτήριο. Η περιοχή του λιμενίσκου του Παλαιού Φαλήρου δεν είχε ενδιαφέρον για οικιστική ανάπτυξη. Με ισχυρές βροχοπτώσεις, το αλίπεδο γινόταν λασπώδης λίμνη, από το Παλιό μέχρι το Νέο Φάληρο.



Για την εξυπηρέτηση των παραλιακών οικισμών, κατασκευάστηκε την δεκαετία του 1880 ο ατμήλατος τροχιόδρομος (τραμ) της πρωτεύουσας, γνωστός ως «Κολοσούρτης». Η λειτουργία του εγκαινιάστηκε το 1887. Η αφετηρία του ήταν στα Προπύλαια του Πανεπιστημίου και μέσω των οδών Αμαλίας, Δημητράκοπούλου στο Κουκάκι και της Θησέως στην Καλλιθέα έφτανε στην θάλασσα, στις Τζιτζιφιές. Εκεί συνδεόταν με την παραλιακή γραμμή, που εκτεινόταν από το Νέο Φάληρο μέχρι το Έδεμ του Παλαιού Φαλήρου, δηλαδή μέχρι το ρέμα της Πικροδάφνης.

Στην φωτογραφία βλέπετε τον «Κολοσούρτη» σταματημένο στο παραλιακό μέτωπο. Μέσα στη διετία 1908-1910 ηλεκτροκινήθηκε ολόκληρο το δίκτυο των τραμ. Μετά το 1953 άρχισε το ξήλωμα των γραμμών του τραμ των Αθηνών, με πλήρη κατάργηση το 1960. Το τραμ επανέκαμψε το 2004

στην παραλία, αλλά ακόμα δεν έχει αποκτήσει την προπολεμική αίγλη του «Κολοσούρτη».

Η πρώτη πτητική απόπειρα

Ας γυρίσουμε στο 1909. Το πρώτο αεροπλάνο που έρχεται στην Αθήνα, ανήκει στον Pierre de Caters. Αναζητά αεροδρόμιο, για να γίνει επίδειξη πτήσεων, σαν θέαμα με εισιτήριο. Προτείνεται ο χώρος του Πεδίου του Άρεως, καθώς και το Παναθηναϊκό Στάδιο, αλλά γρήγορα οι χώροι απορρίπτονται, για ευνόητους λόγους ασφαλείας. Επικρατεί η λογική άποψη, προς το μεγάλο παραλιακό αλίπεδο. Προκρίνεται ο χώρος του μελλοντικού ιπποδρόμου.

Ο χώρος αποψιλώνεται από τα βούρλα και διαμορφώνεται, για να δεχθεί μεγάλο πλήθος πεζών, αμαξιών και λίγων αυτοκινήτων. Εν τω μεταξύ, ξεσπά κυβερνητική κρίση, αλλά και κακοκαιρία. Έχουν ήδη πουληθεί εισιτήρια, αλλά η παράσταση αναβάλλεται. Την νέα ημέρα που καθορίζεται για τις πτήσεις, το

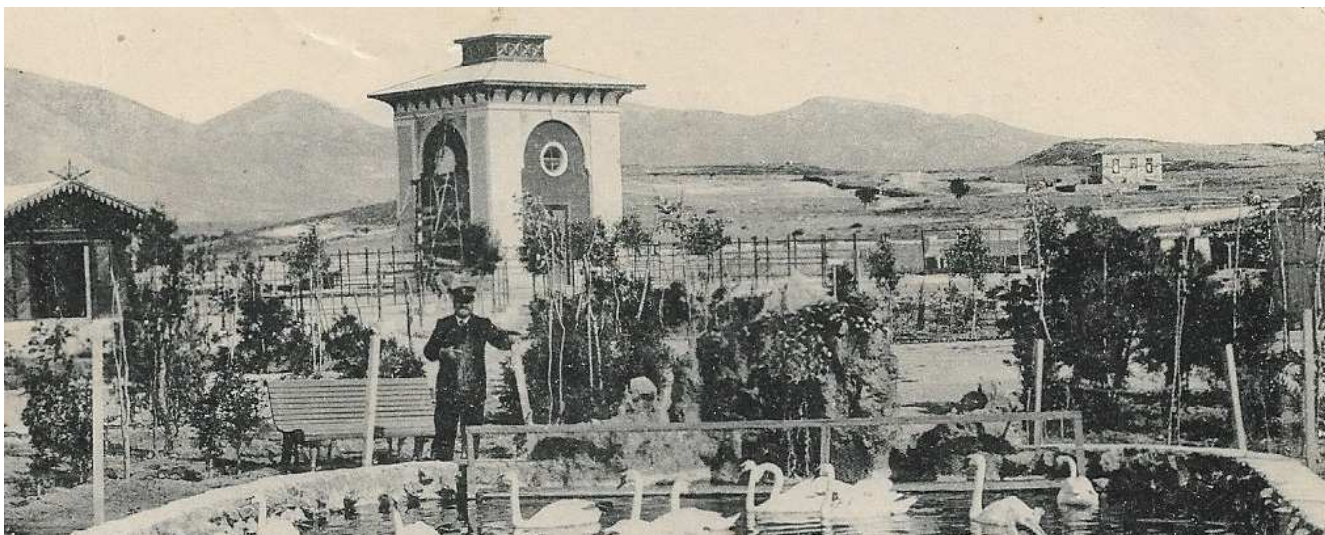
αλίπεδο είναι ήδη πλημμυρισμένο και το έδαφος είναι παχιά λάσπη, ακατάλληλη για κάθε χρήση.

Ο θίασος πακετάρει πάλι το αεροπλάνο και φεύγει, επιστρέφοντας τα εισιτήρια, χωρίς όμως να μην αφήσει πίσω του κάποιες οικονομικές εκκρεμότητες. Αυτή η περιπέτεια του 1909, δικαιολογεί από μια άποψη, το γιατί ο Αρνιώτης το 1910 δεν χρησιμοποίησε το μεγάλο αλίπεδο, αλλά πήγε στο Τατόι.

Ο ζωολογικός κήπος

Το 1898 άρχισε να κατασκευάζεται η Λεωφόρος Συγγρού, πάνω σε προϋπάρχουσα χάραξη. Κάποτε έφθασε στην παραλία και έκοψε στα δύο το αλίπεδο. Το ανατολικό τμήμα προς το Παλιό Φάληρο ήταν μακριά από τις εκβολές των μεγάλων ποταμών και δεν ήταν τόσο επιρρεπές σε καταστροφικές πλημμύρες. Δεν έπαψε όμως να είναι ένα αλίπεδο με βούρλα. Ο χώρος αυτός ονομαζόταν αρχικά Βοϊδολίβαδο, αργότερα Βουρλοπόταμος και είναι αυτός που το 1960 μετονομάστηκε σε Αμφιθέα.

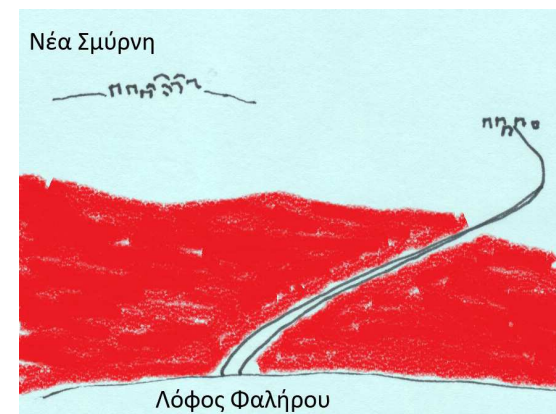
Το 1902 αποφασίζεται να δοθεί τμήμα αυτού του αλιπέδου για την δημιουργία ζωολογικού κήπου.



Υπάρχουν πολλές φωτογραφίες από τον κήπο με λέοντα, καμηλοπαρδάλεις, ελέφαντες και άλλα ζώα. Εδώ παραθέτουμε μια φωτογραφία από τον ζωολογικό κήπο, με κύκνους. Στο βάθος διακρίνεται καθαρά ο Υμηττός. Εμπρός όμως από τον Υμηττό φαίνεται μια άλλη ράχη. Την ράχη αυτή σήμερα, με την ανοικοδόμηση, δεν την υπολογίζει κανείς. Πρόκειται όμως για την χαμηλή ράχη πάνω στην οποία βαίνει η οδός Αχιλλέως από το Φάληρο προς την Νέα Σμύρνη. Βορειότερα από αυτήν τα νερά ρέουν προς τον Βουρλοπόταμο, ενώ νοτιότερα τα νερά ρέουν προς το ρέμα της Πικροδάφνης που εκρέει στο Έδεμ. Το πως η Αχιλλέως χωρίζει τις δύο λεκάνες απορροής που υπάρχουν πίσω από τον επιμήκη παραλιακό λόφο του Παλαιού Φαλήρου, το σχεδιάσαμε σε πρόχειρο σκαρίφημα.

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '50, όλη η περιοχή από τον λόφο του Φαλήρου μέχρι την Νέα Σμύρνη ήταν χέρσοι αγροί. Έχω ακόμα στην μνήμη μου την εικόνα που αντίκρισα όταν στο δημοτικό, μας πήγαν να παίξουμε μπάλα στις αλάνες πάνω στον λόφο του Φαλήρου. Σας την παραθέτω στο

σχαματάκι. Μέσα σε ένα κατακόκκινο χαλί από παπαρούνες ένας χωματόδρομος, η σημερινή οδός Αχιλλέως, προχωρούσε από τον λόφο του Φαλήρου προς την περιοχή των νεκροταφείων. Η Νέα Σμύρνη φαινόταν μακριά στο βάθος. Η λεκάνη απορροής των υδάτων προς τον Βουρλοπόταμο ήταν πολύ μεγάλη. Οι επιπτώσεις της δεν σταμάτησαν μέχρι την δεκαετία του 1980, όταν έγιναν τα έργα που θα αναπτύξουμε αργότερα.



Παρένθεση

Αναφερθήκαμε στο κόκκινο χρώμα των αγρών της δεκαετίας του '50, που οφείλετο στις παπαρούνες. Την επόμενη δεκαετία η εικόνα θα ήταν κίτρινη. Οι κόκκινες παπαρούνες έδωσαν την θέση τους σε κίτρινες μαργαρίτες. Αυτές άρχισαν να φθάνουν σε ύψος γύρω στο ένα μέτρο και να απαγορεύουν, σκιάζοντας από κάτω τους, κάθε άλλη βλάστηση. Την δεκαετία του '80 οι μαργαρίτες εξαφανίστηκαν με την σειρά τους. Σήμερα θα λέγαμε ότι φταίει η τρύπα του όζοντος, η κλιματική αλλαγή και η ανθρώπινη δραστηριότητα. Κάποιοι θέλουν να μας δημιουργήσουν ενοχές.

Φαίνεται όμως ότι μάλλον η μεγάλη συγκέντρωση ομοίων φυτών έδινε ευκαιρία για ανάπτυξη μεγάλων πληθυσμών εξειδικευμένων εντόμων ή σκωλήκων που προσέβαλαν τα φυτά αυτά και τα κατέστρεφαν. Κάτι παρόμοιο μοιάζει να κάνει σήμερα το κωρονοβιρούσι στις μεγάλες συγκεντρώσεις ανθρώπων στο ίδιο μέρος, χωρίς να φταίει γι αυτό η τρύπα του όζοντος. Αυτά κάνει η διασκέδαση εν συνοστισμό, όχι μόνο των ανθρώπων, αλλά και των φυτών.

Το αεροδρόμιο Παλαιού Φαλήρου

Ο επόμενος που έφερε αεροπλάνο στην Αθήνα ήταν ο Ρώσος Ουτότσκιν. Αυτός πέταξε τον Μάρτιο του 1911. Ναι, πέταξε πραγματικά στο Παλαιό Φάληρο. Γιατί όμως εκεί; και που εκεί;

Περιγράψαμε μέχρι τώρα την προ του αεροδρομίου κατάσταση στην περιοχή του αλιπέδου. Το ερώτημα είναι σε ποιο χώρο του Παλαιού Φαλήρου έγιναν οι πτήσεις του Ουτότσκιν και των άλλων πρωτοπόρων; Το αλίπεδο είχε μεγάλη έκταση και θα μπορούσαν να είχαν γίνει πτήσεις σε κάθε σημείο του μεγάλου επιπέδου χώρου. Ο Αυδής στο

βιβλίο του «Οι πρωτοπόροι» αναφέρεται δύο φορές, στον χώρο «πίσω από τον Ζωολογικό κήπο».

Ο Αλέξανδρος Αυδής ήταν καλός γνώστης της περιοχής. Από προπολεμικώς, ήταν υπάλληλος του ΚΕΑ. Υπήρξε ανεμοπόρος της Αερολέσχης Παλαιού Φαλήρου. Έκανε τις πρώτες ανεμοπορικές πτήσεις του στον λόφο του Φαλήρου, στην περιοχή Παναγίτσας (στο Hellenic Soaring Archive υπάρχει φωτογραφία). Αγόρασε οικόπεδο στους πρόποδες του λόφου, κοντά στο ΚΕΑ (στο τέλος της οδού

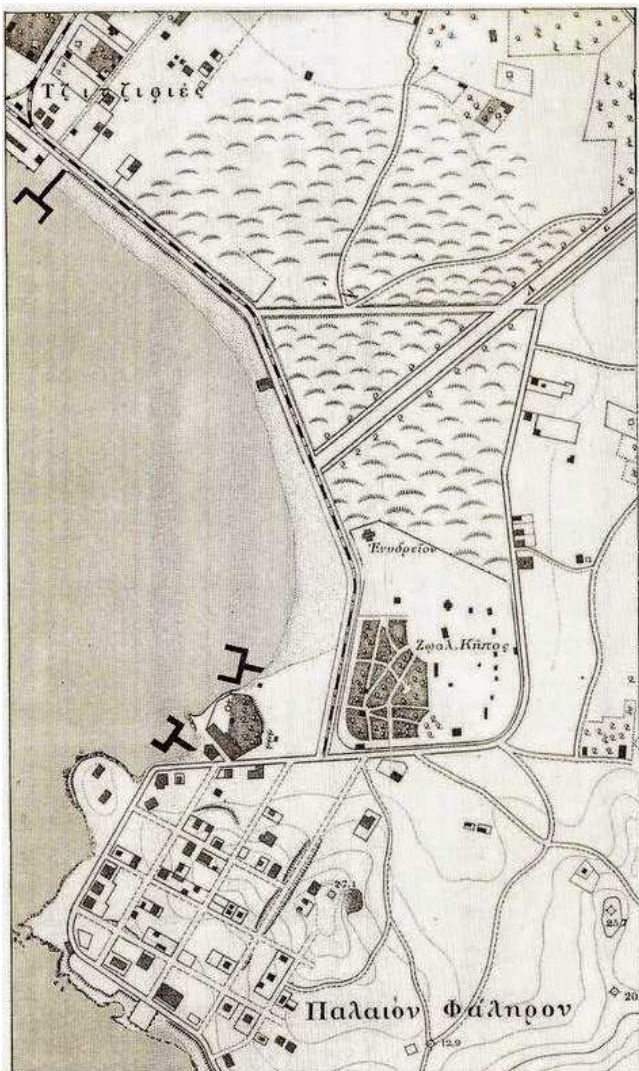


Τερψιχόρης), όπου έχτισε το σπίτι του και κατοίκησε εκεί δια βίου.

Η αεροπορική ιστορία σε όλο τον κόσμο, είναι μόνο 120 ετών. Πρόκειται δηλαδή για ιστορία τεσσάρων γενεών. Δεδομένης όμως της σύγχρονης μακροζωίας, οι επικαλύψεις τριών γενεών μάς δίνουν ευχερώς το σύνολο των γνώσεων. Ο Αυδής, γεννημένος το 1920, ήταν ο συνδυαστικός κρίκος ανάμεσα στους πρωτοπόρους και σε εμάς τις νεότερες γενεές. Ήταν η μεσαία γενιά. Γνώρισε τον Καμπέρο, σαν εκπαιδευτή του στο Φάληρο. Γνώρισε και τον Πέσκε, πρωτοπόρο της ανεμοπορίας (επίσης κάτοικο Φαλήρου). Ήταν παρών όταν ο Γεώργιος Πέσκε συναντήθηκε για πρώτη φορά με τον Καμπέρο. Όλα αυτά τα καταγράφει στο πολύτιμο βιβλίο του «Οι πρωτοπόροι», όπως τα έζησε. Το ίδιο ισχύει και για το δεύτερο βιβλίο του «Οι Μπουραντάδες». Τα σχέδια των βιβλίων του δεν είναι καλλιτεχνικής αξίας, είναι όμως η ακριβής απεικόνιση από τον ίδιο, των όσων είχε καταγράψει στην μνήμη του.

Πρέπει τώρα να καθορίσουμε τι εννοεί ο Αυδής με τις λέξεις «πίσω από τον ζωολογικό κήπο». Εννοεί πίσω, όπως τον βλέπουμε από την θάλασσα; ή πίσω όπως θα τον έβλεπε από το σπίτι του; Στον χάρτη του 1908 της επόμενης σελίδας, ο ελεύθερος χώρος μεταξύ του κήπου και της Λεωφόρου Συγγρού, είναι ο πιο πιθανός.

Ως προς τον προσανατολισμό του χώρου, αναγράφεται συχνά ότι κάποιος απογειώθηκε προς ανατολάς, ή προς νότον, ή προς βορράν. Ο προσανατολισμός της Συγγρού είναι από ΒΑ προς ΝΔ, οπότε ο καθένας διαλέγει ότι θέλει, κατά προσέγγιση. Άλλοτε πάλι ο χώρος αναγράφεται απλώς σαν πλατεία στον ζωολογικό κήπο. Υπάρχει μεγάλη ασάφεια.



Τον χάρτη αυτό το βρίσκουμε σε πολλές μεριές, αλλά κανείς δεν επεξηγεί τι είναι οι μαύρες διχάλες που εικονίζονται στην παραλία. Πρόκειται για ξύλινες προβλήτες με αποδυτήρια, χώρια για τους άνδρες και χώρια για τις γυναίκες.

Στον χάρτη, οι γραμμές του τραμ φθάνουν μέχρι τον κήπο. Αργότερα επεκτάθηκαν μέχρι το Έδεμ.



Παραθέτουμε φωτογραφία του 1903 που εικονίζει αριστερά μεν τα αποδυτήρια, δεξιά δε το εξοχικό κέντρο του Ξηροτάγαρου, από τον οποίο πήρε το όνομά της η περιοχή αυτή του Φαλήρου. Στο βάθος φαίνονται οι Τζιτζιφιές.

Αν επιθυμείτε να μάθετε περισσότερα για την περιοχή και να δείτε περισσότερες φωτογραφίες, να επισκευθείτε το site του Ναυτικού Ομίλου Αμφιθέας στην διεύθυνση:

www.noam.gr/o-όμιλος/τοποθεσία/

Κάποιος έχει κάνει εκεί ωραία ιστορική δουλειά, ενώ για τον Ναυτικό Όμιλο Παλαιού Φαλήρου, που βρισκόταν παραδοσιακά στον λιμενίσκο, δεν βρήκαμε πολλά ιστορικά στοιχεία.

Οι πτήσεις του Ουτότσκιν

Σε ρωσικά sites βρήκαμε πολλές πληροφορίες για την ιστορία του Ουτότσκιν. Υπάρχει και κινηματογραφικό έργο, εις άπταιστον ρωσικόν.

Ένας Έλλην τραπεζίτης της Οδησσού, ονόματι Ξυδιάς, ήταν στέλεχος της τοπικής αερολέσχης. Έφερε στην Οδησσό ανεμόπτερα και πριμοδότησε τους δύο πρώτους πιλότους της Ρωσίας, τον Εφίμοφ και τον Ουτότσκιν, ώστε να αρχίσουν τις πτήσεις τους. Ο μεν Εφίμοφ στάλθηκε από τον Ξυδιά στην Γαλλία και εκπαιδεύτηκε στην σχολή των αδελφών Φαρμάν. Ο δε Ουτότσκιν ανεξαρτητοποιήθηκε και έγινε ανεκπαιδευτος και αυτοδίδακτος. Την ενδιαφέρουσα αυτή ιστορία, με δραματικό τέλος, θα την βρείτε στο τέλος του τεύχους μας.

Την εποχή εκείνη υπήρχαν πολλοί στην Ευρώπη, που έκαναν πτήσεις επιδείξεως και βαπτίσματα αέρος επ' αμοιβή. Προφανώς έτσι δρούσε και ο Ουτότσκιν, θα μπορούσαμε να υποθέσουμε ότι η συνεργασία του με τον διευθυντή του ζωολογικού κήπου Νικόλαο Γερμανό τον συνέδεε με κατεστημένο τρόπο εισπράξεως πόρων από θεάματα.

Αυτή ήταν η αρχή της ιστορίας που συνέδεσε τους

πρωτοπόρους με το Φάληρο. Ο χώρος αναψυχής της παραλίας, σε συνδυασμό με το αλίπεδο και το τέρμα της γραμμής του τραμ (που μπορούσε να φέρει πολλούς θεατές από την Αθήνα) ήταν ιδανικός συνδυασμός για τον Ουτόσκιν. Ήταν ιδανικός συνδυασμός για όποιον αργότερα ήθελε να πουλήσει εισιτήρια ή απλώς, να πουλήσει μούρη.

Περί των πτήσεων του Ουτόσκιν στην Αθήνα, έγραψε πολλά το τοπικός τύπος της εποχής και μπορείτε να διαβάσετε ένα εκτεταμένο άρθρο στο τεύχος 94 του περιοδικού της πολεμικής Αεροπορίας «Αεροπορική επιθεώρηση». Ο Ουτόσκιν, αντί να κόψει εισιτήρια, προτίμησε τελικά να εισπράξει ποσοστά από την εταιρεία του τραμ, που θα έφερνε τον κόσμο στην παραλία. Ο Ν. Γερμανός θα κέρδιζε μάλλον από την μεγάλη κατανάλωση του κιλικίου του. Οι Αθηναίοι κέρδισαν ότι είδαν για πρώτη φορά αεροπλάνο στον αέρα, και μάλιστα χωρίς εισιτήριο. Όλοι κάτι κέρδισαν.

Με τον Ουτόσκιν πέταξε και ο αγωνιστής Κωνσταντίνος Μάνος. Δεν γνωρίζουμε αν αυτός ήταν ο πρώτος Έλληνας που πέταξε σαν επιβάτης αεροπλάνου στην Ελλάδα. Οι χρεώσεις για πτήσεις την εποχή εκείνη ήταν εξωφρενικές. Το 1913 θα είναι μάλλον ο πρώτος επιβάτης θύμα ατυχήματος.

Εμμανουήλ Αργυρόπουλος

Ο πρώτος Έλλην αεροπόρος που πέταξε πραγματικά, ήταν ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος. Αυτός πέταξε (την 8η Φεβρουαρίου 1912) στου Ρουφ. Δεν άρχισε από τσίρκο με εισιτήρια, αλλά έκανε σωστό και συστηματικό έργο. Η ιστορία των πτήσεων του Αργυρόπουλου παίρνει μυθικές διαστάσεις, ενώ ήταν πολύ λογική και προγραμματισμένη. Ο Αργυρόπουλος σε πλήρη συνεννόηση με τον Βενιζέλο, φέρνει το αεροπλάνο του από την Γαλλία. Με σημείωμα του Βενιζέλου, το εισάγει από το τελωνείο του Πειραιά,

χωρίς γραφειοκρατικές διαδικασίες. Μη υπάρχουσας σχετικής δασμολογικής κλάσεως, το αεροπλάνο θα έμπλεκε στο τελωνείο μέχρι σήμερα.

Η πρώτη πτήση του Αργυρόπουλου γίνεται μυστικά, μέσα από το στρατόπεδο του Ρουφ, με λίγους επιλεγμένους θεατές. Στην δεύτερη πτήση του παίρνει σαν επιβάτη τον πρωθυπουργό της Ελλάδος Βενιζέλο. Για αυτή την πτήση έχουν λεχθεί πολλά, ανάλογα με το αν ο ομιλών ήταν ή όχι οπαδός του πρωθυπουργού. Η ενέργεια αυτή του Βενιζέλου χαρακτηρίζεται από θαρραλέα και λεβέντικη, μέχρι φιγουρατζίδικη κουτουράδα. Διαλέγετε και παίρνετε. Αν δεν ήταν πρωθυπουργός θα λέγαμε ότι απλώς είχε, όπως όλοι, μεγάλη περιέργεια για την εμπειρία μιας πτήσεως.

Το θέμα της πτήσεως του Βενιζέλου έχει επίσης δραματοποιηθεί. Δεν έγινε καθόλου από τον ενθουσιασμό της ημέρας. Δύο μέρες πριν την πτήση είχε ήδη αναγραφεί σε εφημερίδα ότι θα πετούσε και ο Βενιζέλος. Για τις πτήσεις του Αργυρόπουλου έχει δημοσιευθεί στην «Αεροπορική Επιθεώρηση» τεύχος 97, ένα θαυμάσιο ιστορικό κείμενο των Κωνστ. Λαγού και Παντελή Βαττάκη. Περιλαμβάνει και όλες τις φωτογραφίες της εποχής. Το βρίσκετε εύκολα στο ιντερνέτ. Διαβάστε το. Δεν αφήνει πολλές απορίες.

Σε ποιο ακριβώς σημείο του μεγάλου στρατοπέδου του Ρουφ ήταν ο χώρος των πτήσεων, δεν το γνωρίζουμε, οι φωτογραφίες από τις πρώτες πτήσεις δείχνουν κτήρια που δεν υπάρχουν πια. Γεγονός είναι ότι οι πτήσεις έγιναν από σχετικά προστατευόμενο χώρο και κατά το δυνατόν, χωρίς την συμμετοχή των ενθουσιασμένων μαζών.

Όταν αργότερα ο Αργυρόπουλος κάνει πτήσεις στο Φάληρο για το ευρύ κοινό, το αποτέλεσμα είναι τραγελαφικό. Το κοινό καταστρέφει τους φράκτες και καταπατά όλα τα φυτά του κήπου. Ανοίγει τα

κλουβιά και ελευθερώνει τα πτηνά. Μέχρι που κάποιοι τραυματίζεται άσχημα όταν βάζει το χέρι του στο κλουβί των λεόντων για να τους θωπεύσει. Η αστυνομία είναι τελείως αδύναμη εμπρός στην μανία του μεγάλου έξαλλου πλήθους.

Ο επόμενος αεροπόρος που πέταξε στην Ελλάδα ήταν ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης, αλλά αυτός πέταξε στην Πάτρα, κάπου προς το Ρίο (την 23η Απριλίου 1912). Από εκεί έφερε το αεροπλάνο του στην Αθήνα λυμένο, με το τραίνο.

Δεν θεωρούμε σκόπιμο να παραθέσουμε εδώ πολλές φωτογραφίες. Τους φίλους συλλέκτες φωτογραφιών παραπέμπουμε στο άρθρο των Λαγού-Βαττάκη. Παραθέτουμε απλώς, τιμής ένεκεν, την φωτογραφία του Αργυρόπουλου.



Οι αεροπόροι του στρατού

Εν τω μεταξύ, ο στρατός είχε στείλει στην Γαλλία κάποιους αξιωματικούς του για εκπαίδευση στην πτήση αεροπλάνων. Αυτή η εκπαίδευση έγινε από τον Οίκο Farman που πούλησε τα πρώτα αεροπλάνα στον ελληνικό στρατό. Από τους χειριστές αυτούς, οι πρώτοι που γύρισαν σαν ιπτάμενοι ήταν οι Δημήτριος Καμπέρος, Μιχαήλ Μουτούσης και Χρήστος Αδαμίδης. Αυτοί άρχισαν να δρουν στο αεροδρόμιο Παλαιού Φαλήρου (με πρώτο τον Καμπέρο την 13η Μαΐου 1912).

Είναι απορίας άξιο, γιατί οι αεροπόροι του στρατού δεν άρχισαν να πετάν σε δικό τους προστατευμένο χώρο, όπως έκανε ο Αργυρόπουλος που δεν ήταν στρατιωτικός, αλλά πήγαν να πετάξουν στο τσίρκο του ζωολογικού κήπου. Το πρόβλημα ήταν ότι ο Καμπέρος, αντί να φέρεται με την ψυχρή ευταξία αξιωματικού, άρχισε να δοκιμάζει να εντυπωσιάσει τα πλήθη.

Ο Καμπέρος ήταν ενθουσιώδης και ατίθασος. Έκανε κάθε είδος αεροπορικής τρέλας. Του βγήκε και το όνομα. Ο πατέρας μου (γεννημένος το 1905) χρησιμοποιούσε συχνά την έκφραση «Αυτός είναι μια τρελοκαμπέρω» για να χαρακτηρίσει ανθρώπους με απρόβλεπτη συμπεριφορά.

Ανάμεσα στα πολλά κατορθώματα του Καμπέρου, για τα οποία ο ίδιος εκαυχάτο, είναι και μια προσωπική κόντρα του με τον απόλυτο Έλληνα πρωτοπόρο του αέρα, τον Εμμανουήλ Αργυρόπουλο. Ο Αργυρόπουλος ήταν πολίτης και όχι στρατιωτικός. Ήταν από καλή οικογένεια και καθόλου μάγκας. Ίσως ο Καμπέρος να μην ένιωθε άνετα που δεν ήταν ο πρώτος Έλληνας που πέταξε στην Ελλάδα.

Ο Καμπέρος έφτασε κάποτε στο σημείο, να αφήσει το αεροπλάνο του στο μέσο του διαδρόμου του Φαλήρου και να μην αφήνει τον Αργυρόπουλο

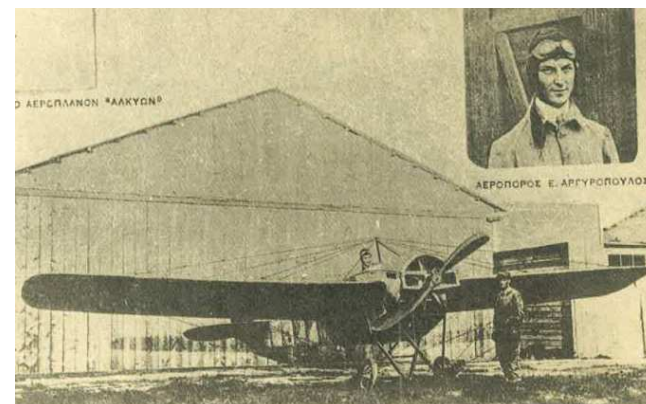
να προσγειωθεί. Του έκανε, λέει, καψόνι. Τελείως απαράδεκτο αυτό στην αεροπορία.

Σε αντίθεση με αεροπορίες άλλων κρατών (της Γερμανίας και ίσως και της Αγγλίας) η ελληνική αεροπορία δεν διεκδίκησε ποτέ τίτλους ευγενείας. Η αεροπορία, παρ' όλο που επιτοφορείτο Βασιλική, ήταν μάλλον λαϊκό όπλο, όπως ο Στρατός Ήρας. Ο βασιλεύς δεν ζήτησε ποτέ να πετάξει με τους πρωτοπόρους. Ευγενές όπλο ήταν πάντα το Πολεμικό Ναυτικό. Οι αξιωματικοί του δεν ήταν μεν λόρδοι, αλλά ήταν απόγονοι παλαιών ναυτικών οικογενειών. Την παράδοση της ευγενείας στο ναυτικό ανέτρεψαν οι συνταγματάρχες της 21ης Απριλίου 1967, που επέβαλαν εισαγωγή και δικών τους ανθρώπων στην Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

Παρένθεση

Ο Αυδής φρόντισε να προβάλει τον εκπαιδευτή του Δημήτριο Καμπέρο κατασκευάζοντας στο ΚΕΑ ομοίωμα του αεροπλάνου του που εκτίθεται στο Πολεμικό Μουσείο. Το μουσείο εκθέτει το αεροπλάνο του ΚΕΑ με την επιγραφή «το πρώτο αεροπλάνο της ΠΑ» παρακάμπτοντας το γεγονός ότι το Farman του Καμπέρου δεν ήταν το πρώτο ελληνικό που πέταξε, αλλά το Nieuport του Αργυρόπουλου.

Στο εξώφυλλο του τεύχους μας εικονίζεται ο Αργυρόπουλος και το αεροπλάνο του. Αυτό μοιάζει σχεδόν σημερινό και δεν έχει το πηδάλιο μπροστά, όπως ήταν τα τέσσερα Farman που πήγε και αγόρασε ο στρατός. Ο Αργυρόπουλος ήταν μέσα στην άτρακτο του αεροπλάνου του και δεν πετούσε με τις πατούσες κόντρα στον άνεμο. Το αεροπλάνο του Καμπέρου μοιάζει να είναι πολύ παλιότερο από του Αργυρόπουλου, ενώ ήταν σύγχρονα. Είναι συναισθηματικώς πιο παραδοσιακό. Σαν έκθεμα, γοητεύει περισσότερο τους θεατές. Δείχνει ότι η αεροπορία μας έχει μακρύτερη ιστορία. Σωστός ο Αυδής.



Σύγκριση των αεροπλάνων

Είναι σκόπιμη η σύγκριση των δυνατοτήτων των πρώτων αεροπλάνων που εμφανίστηκαν στην Ελλάδα.

Το Belriot του Αρνιώτη

Για το αεροπλάνο του Αρνιώτη, το μόνο που ξέρουμε με βεβαιότητα είναι τον κατασκευαστή, χωρίς να γνωρίζουμε ποιος τύπος ήταν. Την εποχή εκείνη οι βιοτεχνίες κατασκεύαζαν ένα αεροπλάνο με κάποια χαρακτηριστικά και το επόμενο με άλλα. Δεν είναι σπάνιο να βλέπουμε το πρώτο να είναι διπλάνο, το επόμενο κανάρντ, και το τρίτο μονοπλάνο. Από πλευράς κινητήρων, χρησιμοποιούσε ο καθένας ότι εύρισκε. Το τι ακριβώς έφερε ο Αρνιώτης από την Γαλλία, ίσως να μην το ήξερε ούτε ο ίδιος. Ξέρουμε μόνο την υποδύναμη των 30 HP, αλλά και γι αυτήν διαβάζουμε αντιρρήσεις.

Διαβάζουμε ότι οι τύποι IX και X του Bleriot μάλλον δεν πέταξαν καν. Ο πρώτος τύπος που είχε κάποια παραγωγή ήταν ο XI, χωρίς να ξέρουμε αν είχαν όλα τα XI ίδια χαρακτηριστικά.

Το Nieuport του Αργυρόπουλου

Εν σχέσει με τους 30 ίππους του Αρνιώτη, οι 50 ίπποι του Αργυρόπουλου ήταν μεγάλη πρόοδος. Γι αυτό και μπορούσε να είναι διθέσιο. Στον πίνακα που συντάξαμε, συγκεντρώσαμε ότι στοιχεία βρήκαμε για τα αεροπλάνα της εποχής. Σήμερα δεν θα στέλναμε με αυτά ούτε την φωτογραφία μας, όχι τον ικανό πρωθυπουργό μας.

Ο σώφρων βασιλεύς Γεώργιος Α', αρχηγός του στρατεύματος, δεν επεδίωξε ποτέ πτήση μέσω των πρωτοπόρων της αεροπορίας και δεν επέτρεψε στους γιούς του να πετάξουν με τους πρωτοπόρους. Χειριστής υπήρξε στα νιάτα του ο βασιλεύς Παύλος του Κωνσταντίνου Α'. Αυτός όμως δεν ήταν ο πρωτότοκος, ο διάδοχος του θρόνου. Βρέθηκε στον

Χειριστής	Αργυρόπουλος	Καραμανλάκης	Καμπέρος
Τύπος αεροπλάνου	Nieuport VI.G	Bleriot XI	Henry Farman III
Αριθμός επιβαινόντων	2	1	2
Αριθμός πτερύγων	1	1	1,5
Εκπέτασμα m	11,6	7,97	10
Πτερυγική επιφάνεια m ²	23,5	14	46
Βάρος κενό kg	325	230	380
Επιβαίνοντες kg	150	75	150
Βάρος απογειώσεως kg	475	305	530
Μεγιστο επιτρεπ. Kg	600		710
Ιπποδύναμη Hp	50	25	60
Πτερ. φόρτος kg/m ²	20	22	12
kg/Hp	10	12	9

θρόνο την Πρωταπριλιά του 1947 λόγω αιφνίδιου θανάτου του αδερφού του, βασιλέως Γεωργίου Β', που θεωρήθηκε αρχικά πρωταπριλιάτικο αστείο.

Το Bleriot XI του Καραμανλάκη

Και αυτό ήταν μονοπλάνο, αλλά μονοθέσιο. Από πλευράς πτερυγικού φόρτου και ισχύος (κιλών ανά ίππο) οι διαφορές των δυο αεροπλάνων δεν είναι μεγάλες.

Το Farman III του Καμπέρου

Το αεροπλάνο αυτό δεν ήταν ούτε μονοπλάνο ούτε πλήρες διπλάνο. Είχε δυο άνισες πτέρυγες και πολλά-πολλά σύρματα. Πρέπει να ήταν υποδεέστερο από το Nieuport του Αργυρόπουλου, πράγμα που προέβαλε ο Καμπέρος για τον θυμό του, ήταν ότι ο Αργυρόπουλος απογειώθηκε και πέταξε την ίδια ώρα μαζί του, στον ίδιο ουρανό, «χωρίς προσυνεννόηση».

Δεν είναι απορίας άξιον το ότι ο στρατός αγόρασε γαλλικά αεροπλάνα και έστειλε τους χειριστές του για εκπαίδευση στην Γαλλία. Ο στρατός είχε γαλλική

εκπαίδευση με επίσημη απόφαση (Νόμος της 27ης Μαρτίου 1911), το δε ναυτικό είχε αγγλική εκπαίδευση. Η Γαλλία την εποχή εκείνη είχε το προβάδισμα στις αεροκατασκευές. Το γιατί προτιμήθηκε ο Οίκος Farman από τους Belriot ή Nieuport, δεν το γνωρίζουμε. Προκειμένου για κρατικές προμήθειες, παρεμβάλλονται πολλοί συντελεστές που αγνοούμε.

Σημειώστε ότι ο Αυδής, ενώ κατασκεύασε για το μουσείο το ομοίωμα του Farman III, σχεδίασε ιδιοχείρως στο εξώφυλλο του βιβλίου του μονοπλάνο, το Bleriot XI.

Παρένθεση

Την εποχή εκείνη η γαλλική γλώσσα ήταν η γλώσσα των σαλονιών, η γλώσσα της διπλωματίας. Τα κορίτσια των καλών οικογενειών μάθαιναν τα γαλλικά τους και το πιάνο τους. Μόνο μετά τον δεύτερο πόλεμο, τα κορίτσια άρχισαν να μαθαίνουν αγγλικά και να είναι άμουσα. Στην αρχή, τα αγγλικά ήταν αντικείμενο χλευασμού. Οι Γάλλοι έλεγαν χαρακτηριστικά ότι οι Άγγλοι γράφουν ελαστίκ και

προφέρουν καουτσούκ. Ο πατέρας μου που ήταν γερμανομαθής, κορόιδευε την αγγλική, λέγοντας: «Εύκολα τα αγγλικά, cottage δηλαδή το κοτέτσι».

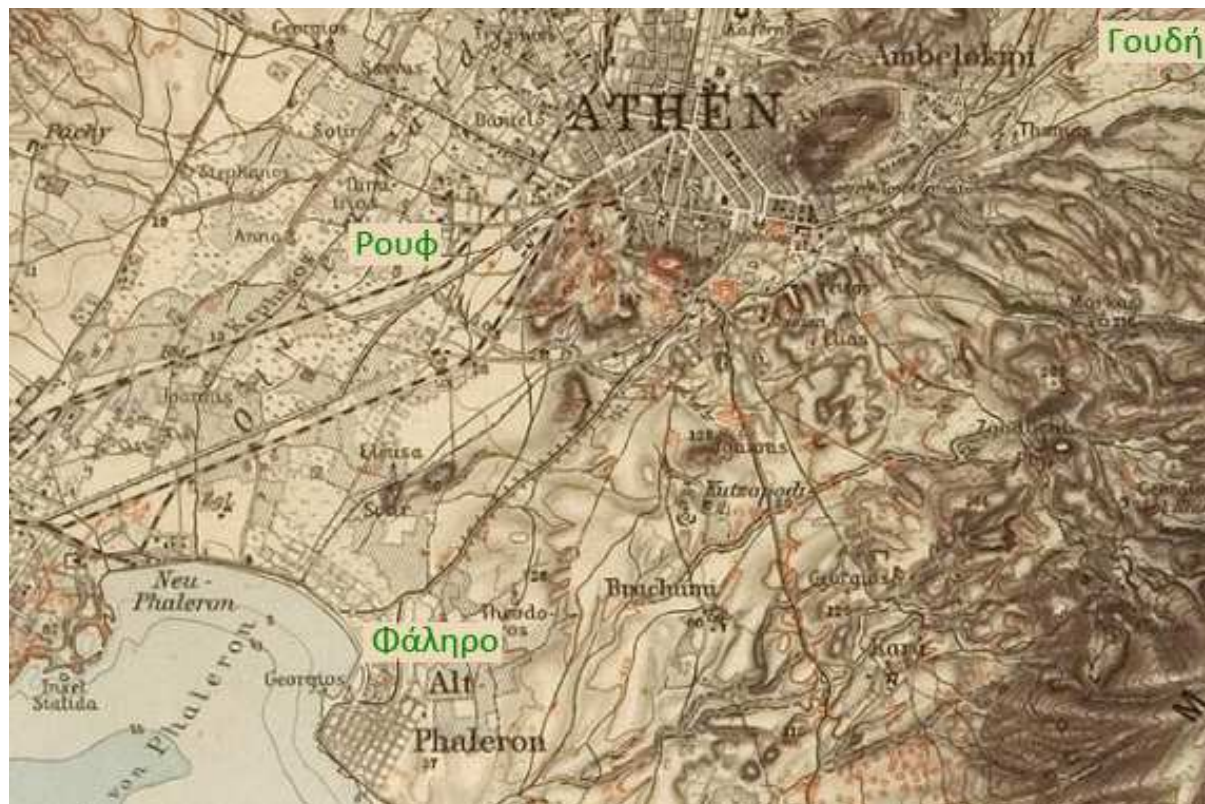
Η Γαλλία είχε όλα τα προνόμια. Η διεθνής αεροναυτική οργάνωση ονομαζόταν FAI γαλλιστί (δηλαδή *Fédération Aéronautique Internationale*) και είχε έδρα το Παρίσι. Η επιτροπή ανεμοπορίας ονομαζόταν CIVV γαλλιστί (δηλαδή *Commission Internationale de Vol à Voile*). Είναι μόνο λίγες δεκαετίες που η FAI μεταφέρθηκε στην Γενεύη και μετονόμασε την CIVV σε IGC αγγλιστί (*International Gliding Commission*).

Σήμερα, η Αγγλία φεύγει από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά η γλώσσα της θα παραμείνει. Μια γλώσσα χωρίς καταλήξεις και χωρίς σοβαρή γραμματική, είναι κατάλληλη για *lingua franca* και μάλλον θα παραμείνει. Μάλλον δεν θα έχει την τύχη των εξαφανισθέντων φράγκικων της Μεσογείου. Θυμόσαστε την ντροπή του Τρελαντώνη όταν μίλησε στον βασιλέα φράγκικα; τα οποία κατά την Πουλουδιά, δεν ήταν ούτε ελληνικά ούτε γαλλικά.

Στο Γουδή

Ο χώρος πτήσεων του Παλαιού Φαλήρου ήταν κατάλληλος μόνο κατά τους θερινούς μήνες. Τον χειμώνα με τις βροχές, το αλίπεδο βάλτωνε. Δεν αρκεί ο χώρος ενός αεροδρομίου να είναι επίπεδος. Πρέπει να έχει και μια μικρή κλίση για να στραγγίζουν τα νερά της βροχής. Για παράδειγμα, ο σημερινός διάδρομος του Τατοΐου έχει στα δύο άκρα του υψομετρική διαφορά 20 μέτρων.

Γνωρίζουμε ότι ο πρωτοπόρος της ανεμοπορίας Νικόλαος Κόσκορος που πετούσε το 1934 στο αλίπεδο της Βούλας (Πηγαδάκια) αναγκάστηκε να εγκαταλείψει τον χώρο πτήσεων με τις πρώτες βροχές. Το ίδιο και οι πρωτοπόροι των αεροπλάνων



αναγκάστηκαν να φύγουν από το αλίπεδο. Από το Φάληρο πήγαν στου Γουδή.

Το Γουδή (όπως επεκράτησε να λέγεται) ήταν ένα μεγάλο στρατόπεδο, ΒΑ της πόλεως των Αθηνών. Σήμερα υπάρχουν εκεί νοσοκομεία και άλλα μεγάλα δημόσια κτήρια. Δεν γνωρίζουμε σε ποιο σημείο του εκτεταμένου αυτού χώρου βρισκόταν ο χώρος προσγειώσεως. Για ευνόητους λόγους, οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις δεν απεικονίζονται σε χάρτες και δεν φωτογραφίζονται. Ο Ηλίας Νταλούμης υποστηρίζει στο σημαντικό άρθρο του «Η πρώτη αγορά του αιώνα» ότι ο διάδρομος ήταν στο πεντάγωνο, εκεί όπου τώρα βρίσκεται το Αρχηγείο Ενόπλων Δυνάμεων. (Ολόκληρο αυτό το άρθρο βρίσκετε στο [ιντερνέτ](#)).

Πάνω στον παλιό χάρτη του Kaupert σημειώσαμε την θέση τριών αεροδρομίων των Αθηνών.

Στου Γουδή εμφανίζεται πάλι ο Αρνιώτης, σαν διοργανωτής μιας παραστάσεως, όπου θα πετούσαν μαζί ο Αργυρόπουλος με τον Καραμανλάκη. Ο Καραμανλάκης θα ερχόταν πετώντας από την Πάτρα. Τελικώς όμως ο Καραμανλάκης δεν ήρθε και η παράσταση απέτυχε. Ο Αρνιώτης κατηγορήθηκε ότι είχε βάλει ανθρώπους του σε κάποιο γεφυράκι να κόβουν εισιτήρια, και υποχρεώθηκε να επιστρέψει τα χρήματα.

Ο Καραμανλάκης είχε εμμονή να διανύσει πετώντας την απόσταση από την Αθήνα στο Ρίο. Σε μια απόπειρα έφθασε μέχρι τα Γεράνια όπου βρήκε ομίχλη και αποφάσισε να γυρίσει πίσω. Η εμμονή

του αυτή είχε σαν αποτέλεσμα τον θάνατό του. Σε επόμενη απόπειρα, σχεδόν πέτυχε τον σκοπό του, αλλά κατέπεσε στον Κορινθιακό.

Παρένθεση

Τα στρατιωτικά αεροδρόμια είχαν τάση να πολλαπλασιάζονται μέχρι την δεκαετία του '60. Μετά, άρχισαν βαθμιαίως να εξαφανίζονται. Την δεκαετία του '80 πετώντας με το *Piper Cub* της Ανεμολέσχης Αθηνών, είχαμε προσγειωθεί (με χειριστή τον Κώστα Νεγρεπόντη) στον διάδρομο του στρατοπέδου του πυροβολικού των Θηβών. Σήμερα, όλοι μένουν έκπληκτοι με την μνεία ότι πάνω σε αυτόν το λόφο υπήρχε διάδρομος προσγειώσεως.

Κύριος λόγος της εξαφάνισης των μικρών στρατιωτικών διαδρόμων, είναι η μεταπολεμική στροφή του στρατού από τα μικρά αεροπλάνα προς τα ελικόπτερα. Αυτά δεν χρειάζονται πια καθόλου διάδρομο. (βλέπε βιβλίο «*Piper Cub* στην Ελλάδα»)

Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι

Ας γυρίσουμε όμως στου Γουδή το 1912. Από εκεί οι αεροπόροι μας έφυγαν για στρατιωτικά γυμνάσια. Ο πόλεμος πλησίαζε. Οι πτήσεις επιδείξεως δεν είχαν πια θέση στην νέα κατάσταση.

Στον πόλεμο παίρνουν μέρος τόσοι οι στρατιωτικοί όσο και οι πολίτες αεροπόροι, που όλοι μαζί απομακρύνονται από την Αθήνα προς τα μέτωπα της βορείου Ελλάδος. Η φήμη της αταξίας που συνοδεύει τους αεροπόρους, κάνει τους αξιωματικούς του στρατού στο επιτελείο του βασιλέως, να μην τους έχουν μεγάλη εκτίμηση. Αυτό συνέβαινε σε όλη την Ευρώπη. Ο στρατός θεωρούσε την αεροπορία «δευτεράτζα». Η δύναμη πυρός της αεροπορίας, συγκρινόμενη με το πυροβολικό, ήταν «να γελάν και οι κότεις».

Οι βαλκανικοί πόλεμοι προηγούνται του μεγάλου ευρωπαϊκού. Οι μεγάλες δυνάμεις δοκιμάζουν στα Βαλκάνια τα νέα όπλα τους. Το αεροπλάνο κάνει τα πρώτα βήματα, κυρίως σαν παρατηρητήριο. Οι πρώτες αερομαχίες έχουν σαν στόχο να στερήσουν τον εχθρό από την εναέρια παρατήρηση των στόχων του πυροβολικού. Οι βομβαρδισμοί είναι χωρίς στρατηγική σημασία.

Η ιστορία των αεροπόρων μας είναι ενδιαφέρουσα, αλλά δεν αφορά πλέον τα αεροδρόμια των Αθηνών.

Το τέλος του αεροδρομίου

Ο πόλεμος έφερε μεγάλες μεταβολές. Η περιοχή του αεροδρομίου Παλαιού Φαλήρου άλλαξε χρήσεις.

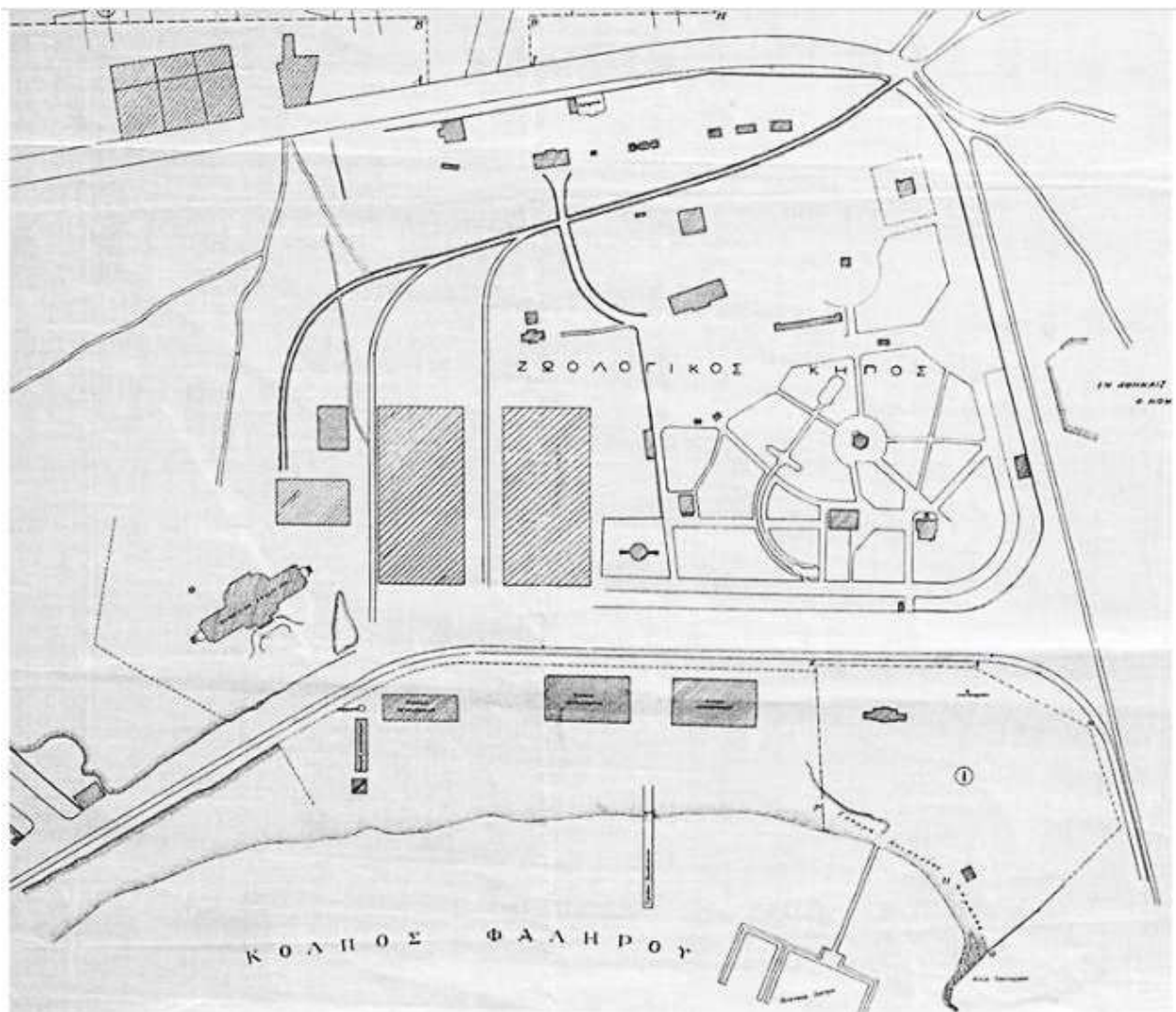
Η αίγλη του ζωολογικού κήπου δεν κράτησε πολύ καιρό. Το 1912, ο Δήμος Αθηναίων προσθέτει σε εκείνες τις εγκαταστάσεις το πρώτο λούνα παρκ. Με τον Εθνικό Διχασμό προ των πυλών, ξεκινά η εγκατάλειψη και η καταστροφή των εγκαταστάσεων. Το 1916, τα ζώα αρχίζουν να πεθαίνουν και θανατώνονται από έλλειψη τροφής, λόγω του Αγγλο-γαλλικού αποκλεισμού του Πειραιά. Μια κοινωνία που δυσκολεύεται να ταΐσει τους ανθρώπους, δεν έχει την πολυτέλεια να ταΐζει άγρια ζώα. Ο Ζωολογικός Κήπος που είχε ανοίξει το 1902, παύει την λειτουργία του το 1916. Την ίδια περίοδο, ιδιώτες αρχίζουν να διεκδικούν σημαντικές εκτάσεις.



Ο μεγάλος τραπεζίτης Ανδρέας Συγγρός, είχε σαν κύρια κατοικία του το μέγαρο όπου σήμερα στεγάζεται το Υπουργείο Εξωτερικών. Είχε και στο Μαρούσι ένα δάσος, γνωστό και σαν Ανάβρυτα, ονομασία που σχετίζεται με τα άφθονα νερά που αναβλύζουν στην περιοχή. Μέσα σε αυτό το κτήμα ανέγειρε πολυτελή βίλα. Γύρω από τον Πόλεμο, ο Συγγρός ανεγείρει νέα πολυτελή βίλα επί της παραλιακής λεωφόρου, ανάμεσα στην Λεωφόρο Συγγρού και τον χώρο του ζωολογικού κήπου. Ωραίο αυτό το φαληριώτικο παραμύθι αλλά, ο Συγγρός έχει πεθάνει το 1899. Κάτι δεν ταιριάζει.

Μάλλον κάποιος πείθει την χήρα του, Ιφιγένεια Συγγρού να κάνει επένδυση σε ακατάλληλη περιοχή. Η βίλα είναι πολυτελής, ο γύρω χώρος όμως συνεχίζει να είναι βάλτος και υποβαθμίζεται. Παραθέτουμε μεταγενέστερη φωτογραφία όπου το αλίπεδο εκατέρωθεν της Συγγρού είναι πλημμυρισμένο από κάποια μέτρια νεροποντή.

Σε σχέδιο της πολεοδομίας του 1921 (επόμενη σελίδα) βλέπουμε την βίλα, βλέπουμε και τις αδρανείς πλέον εγκαταστάσεις του ζωολογικού κήπου, βλέπουμε και δύο όγκους, κτίρια του ΚΕΑ. Το ενδιαφέρον είναι ότι, το σχέδιο αυτό έγινε για να καθοριστεί ο απαλλοτριωτέος χώρος όπου θα γίνει το νέο αεροδρόμιο του Παλαιού Φαλήρου. Αυτό βεβαίως δεν έγινε, η βίλα όμως παρέμεινε.



Την δεκαετία του '20 εγκαθίσταται στον χώρο του ζωολογικού κήπου, το εργοστάσιο αεροπλάνων (ΚΕΑ). Ο χώρος γίνεται βιομηχανικός. Επομένως, η βίλα ήταν μια ατυχής επένδυση που σίγουρα δεν θα έκανε ο τραπεζίτης Ανδρέας Συγγρός.

Από την Ιφιγένεια Συγγρού που πεθαίνει το 1921 η βίλα «του Συγγρού» περνάει στην Πολεμική Αερο-

πορία και στεγάζει διάφορες υπηρεσίες. Προ δεκαετιών στέγαζε το ΚΕΤΑ (Κέντρο Έρευνας Τεχνολογίας Αεροπορίας), και σήμερα στεγάζει το αρχείο της Πολεμικής Αεροπορίας (Μουσείο Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας Μ.ΙΣ.ΠΑ). Η πολυσύχναστη παραλιακή λεωφόρος που περνούσε εμπρός από την βίλα, είναι σήμερα ένας ήρεμος δευτερεύων δρόμος.

Το ΚΕΑ

Μετά την εγκατάλειψη του ζωολογικού κήπου και την εξαφάνιση του αεροδρομίου Παλαιού Φαλήρου, αρχίζει για τον χώρο αυτό του Φαλήρου νέα εποχή. Όπως φαίνεται στο σχέδιο του 1921, η παραλιακή λεωφόρος χωρίζει τον χώρο σε δύο τμήματα. Το παραθαλάσσιο τμήμα αφορά το Πολεμικό Ναυτικό και την αεροπορία του, με την οποία θα ασχοληθούμε αργότερα. Το μεσογειακό τμήμα αφορά το ΚΕΑ.

Το ΚΕΑ (Κρατικό Εργοστάσιο Αεροσκαφών) ιδρύθηκε το 1925 με έδρα το Παλιό Φάληρο, και με την συνεργασία της βρετανικής εταιρείας Blackburn. Το ΚΕΑ βρισκόταν υπό κρατικό έλεγχο και είχε σαν σκοπό την κατασκευή και τη συντήρηση των επιχειρησιακών και των εκπαιδευτικών αεροσκαφών της εποχής. Η δημιουργία του αποφασίστηκε το 1917, όμως ο πόλεμος που ακολούθησε καθυστέρησε την ίδρυσή του μέχρι το 1925.

Την εποχή του Ζωολογικού Κήπου, η αμώδης παραλία του Φαλήρου ήταν περιοχή αναψυχής. Το ΚΕΑ όμως είναι βιομηχανική δραστηριότητα, μέσα στον αστικό ιστό του Παλαιού Φαλήρου και της Αμφιθέας, που είχε αρχίσει και αυτή να αστικοποιείται. Η περιοχή συνεχίζει να θεωρείται προνομιακή, παρ' όλο τον κίνδυνο των πλημμυρών.

Εν καιρώ πολέμου, το στράτευμα είχε την ισχύ να καταλαμβάνει προνομιακά εδάφη. Παλιότερα η εκκλησία είχε την δύναμη να καταλαμβάνει εδάφη, κυρίως πλατείες, για ανέγερση ναών. Αργότερα την δύναμη αυτή απέκτησε ο αθλητισμός για κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων. Σήμερα οι επενδυτές εποφθαλμιούν τους χώρους αυτούς για αξιοποίηση με δανειοδότηση, συνήθως κρατική. Την ανέγερση των κτιρίων μέσα στους προνομιακούς χώρους χρηματοδοτούν πάντα οι παραγωγικές τάξεις, γιατί

«το κράτος δεν μπορεί να δώσει τίποτα, αν δεν το έχει πάρει πρώτα από τις παραγωγικές τάξεις».

Στο τεύχος αυτό, ασχολούμαστε κυρίως με τέως αεροδρόμια, δηλαδή τους παλαιούς χώρους πτήσεων. Το ΚΕΑ όμως έχει ενδιαφέρον για την ιστορική σχέση του με το αεροδρόμιο και το υδατοδρόμιο του Παλαιού Φαλήρου. Για το ΚΕΑ (Φαλήρου, Ελληνικού και Ελευσίνας) πρέπει να υπάρξει ιδιαίτερο βιβλίο που οφείλει να εκδώσει η Πολεμική Αεροπορία. Η ΠΑ έχει μεγάλο ιστορικό αρχείο. Ένα δείγμα του είδαμε κατά την οριστική μεταφορά του ΚΕΑ Ελληνικού στην Ελευσίνα. Έγινε τότε σε υπόστεγο του ΚΕΑ Ελληνικού, πλάι σε μουσειακά αντικείμενα, μια τελετή που συνοδευόταν από μικρή φωτογραφική έκθεση. Οι φωτογραφίες μας από το ΚΕΑ με αναγεγραμμένες μεγάλες χρονολογίες, είναι από αυτή την έκθεση.

Παρένθεση

Η Πολεμική Αεροπορία μας δεν ασχολείται έντονα με την ιστορία της, όπως για παράδειγμα η Αγγλική. Η επίσημη ιστορία μας μοιάζει να τελειώνει με το τέλος του δεύτερου πολέμου, να συναντά ένα μεγάλο «κενό αέρος», και να ξαναεμφανίζεται με ιδιωτικές δημοσιεύσεις, στην Κορέα. Τα ενδιάμεσα χρόνια, η επίσημη ιστορία της αεροπορίας τα προσπερνάει, σφυρίζοντας αδιάφορα. Ευτυχώς το πολύτομο έργο του Ηλία Καρταλαμάκη συμπληρώνει το κενό, με δύο τόμους. Δυστυχώς ο Καρταλαμάκης διέκοψε κάποτε την συγγραφή, λόγω γήρατος. Πολλοί υποβαθμίζουν το μεγάλο έργο του, αλλά δεν υπάρχει κάτι καλύτερο να βάλουν στην θέση του.

Στο κείμενο που παραθέτουμε ο Καρταλαμάκης, απόστρατος αξιωματικός της αεροπορίας, εξηγεί γιατί την ιστορία του την εξέδωσε ο ίδιος προσωπικά και όχι η επίσημη Πολεμική Αεροπορία.

ρῶθῶ ποτέ. Όταν τελειώσῃ το ἔργο, το ἔδωσα στον Πτέραρχο Κελαϊδῆ να το διαβάσει. Εκείνος μου ἔκανε μια σειρά αλλαγῶν, τις οποίες και δέχτηκα στο σύνολό τους. Στη συνέχεια, το ἔδωσα στον Πτέραρχο Οικονομάκο, ο οποίος μου ἔκανε 50 αλλαγές, τις οποίες τις δέχτηκα ὅλες. Το ἔδωσα επίσης και στον Πτέραρχο Δέα, που επιβράβευσε τις προσπάθειές μου και με ενθάρρυνε να προχωρήσω. Συνολικά το ἔδωσα σε 5 συναδέλφους, πτεράρχους εν αποστρατεία. Τελικά, το υπέβαλα και στην Π.Α., ἡ οποία το ἔκρινε «απαράδεκτο» με 324 παρατηρήσεις!!! Το διανοεῖσθε αυτό; Μου ἄλλαξαν ουσιαστικά το κείμενο. Το φαντάζεσθε; Έργο που μου το εἶχαν εγκρίνει 5 πτέραρχοι, μου το ἀμφισβητεῖ ἡ Π.Α. Μου λένε: Μὴ βάζεις

ΑΕΚΚΕΑ

Ναι μεν δεν θα ασχοληθούμε εδώ με το επίσημο ΚΕΑ, αλλά δεν μπορούμε να παραβλέψουμε την συμβολή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στις φαληριώτικες προπολεμικές αεροκατασκευές, που η επίσημη ιστορία εμφανίζει με τα μυστηριώδη αρχικά ΑΕΚΚΕΑ. Η σημασία τους είναι «Ανώνυμος Εταιρεία Κατασκευής και Εκμεταλλεύσεως Αεροπλάνων - Societe Anonyme Pour la Fabrication et l'Exploitation des Avions Raab». Πρόκειται για το εργοστάσιο αεροσκαφών του Antonius Raab, η ιστορία του οποίου είναι πολύ ενδιαφέρουσα.

Ο Raab, καθαρός Γερμανός αεροκατασκευαστής, διαφωνεί με τους NAZI που επιθυμούν να εθνικοποιήσουν το εργοστάσιό του. Φεύγει από την Γερμανία και μετά διέλευση από την Λετονία, καταλήγει στην Ελλάδα το 1935. Εδώ κάνει κατασκευές ανεμοπτέρων, για τις οποίες γράψαμε επανειλημμένως. Το εργοστάσιό του ήταν κάπου στο Μοσχάτο. Κάποιος παλαιότερος ήξερε πού ακριβώς, αλλά τότε δεν το κατέγραψα.



Ο Raab κατασκευάζει και αεροπλάνα, όπως το Schwalbe της φωτογραφίας, πολλά από τα οποία προωθεί στον εμφύλιο της Ισπανίας, από την πλευρά των δημοκρατικών. Για την συναρμολόγησή τους πηγαίνει ο ίδιος στην Ισπανία, όπου διαπιστώνει ότι οι κομμουνιστές κλέβουν τις μελέτες του και τις στέλνουν στην Σοβιετία. Τσακώνεται με τους κομμουνιστές που τον απειλούν με φυλάκιση. Εγκαταλείπει λάθρα την Ισπανία και γυρίζει πίσω στην Ελλάδα.

Εν τω μεταξύ, οι Γερμανοί προωθούνται απειλητικά προς Νότον. Ο Raab φεύγει από την Ελλάδα για την Αίγυπτο. Ο Rommel όμως πλησιάζει και αυτός στην Αίγυπτο. Οι Εγγλέζοι τον περνάν στις Ινδίες, κοντά στην Βομβάη, όπου αρχίζει να

προγραμματίζει ινδική παραγωγή αεροσκαφών. Αυτό δεν αρέσει καθόλου στους Εγγλέζους που θέλουν να πουλάν τα δικά τους αεροπλάνα (οι αποικίες θα έπρεπε να παράγουν μόνο πρώτες ύλες για την αγγλική βιομηχανία). Με το τέλος του πολέμου, τον στέλνουν γρήγορα πίσω στην κατεστραμμένη Γερμανία.

Αναπτύξαμε πολλή ιστορία μέσα σε μια παράγραφο. Ο Raab την έχει εκδώσει γερμανιστί, μέσα σε ένα βιβλίο του. Μελετητής του Raab υπήρξε ο Λάμπρος Σκαρτσής που έχει γράψει για τον Raab στα συγγράμματά του, όπως το «Greek vehicle & machine manufacturers, 1800 to present» που υπάρχει στο ιντερνέτ.

Γύρω στην δεκαετία του '70 υπήρχε στο γραφείο των αεροναυπηγών της ΥΠΑ, ένα φωτογραφικό άλμπουμ με φωτογραφίες από τις κατασκευές του Raab. Δυστυχώς, μετά από πολλές μεταβολές και μετακομίσεις, το πολύτιμο αυτό ιστορικό στοιχείο εξαφανίστηκε.

Όταν είμαστε νέοι, ακούγαμε στους αεροπορικούς κύκλους διάφορες ιστορίες για τον Μποδοσάκη που έστελνε αεροπλάνα στην Ισπανία του Φράνκο και ταυτοχρόνως ειδοποιούσε τους Εγγλέζους να βουλιάξουν το καράβι. Ίσως κάποιος άκουσε για τις αποστολές του Raab, ή είδε τα κιβώτια με αεροπλάνα να φορτώνονται στο λιμάνι του Πειραιώς και επινόησε την ιστορία με τον Μποδοσάκη. Είναι βεβαίως γεγονός ότι, πριν να έχει το δικό του εργοστάσιο το 1937, ο Raab συνεργαζόταν στις κατασκευές με την ΠΥΡΚΑΛ του Μποδοσάκη. Το θέμα αξίζει διερεύνησης.

Πάλι περί Καμπέρου

Γυρίζουμε πίσω στους Βαλκανικούς Πολέμους. Κατά τις επιχειρήσεις των Ιωαννίνων, ο Καμπέρος διαφωνεί συνέχεια με τον Γάλλο διοικητή του και,

επειδή δεν γίνεται το δικό του, υποβάλει παραίτηση από την αεροπορία. Επιστρέφει στο πυροβολικό, όπου ανήκε αρχικά. Ο Καμπέρος μοιάζει να δυσανεχτείται από την πειθαρχία του στρατεύματος. Το 1917 παραιτείται από το στράτευμα για πολιτικούς λόγους. Ήταν, λέει, βασιλικός και όχι βενιζελικός.

Τέτοιες παραιτήσεις έχουμε βαρεθεί να βλέπουμε στην ιστορία. Την 21η Απριλίου, αλλά και την 13η Δεκεμβρίου του 1967, διάφοροι αξιωματικοί δήλωσαν φανατικοί βασιλικοί. Αποστρατεύθηκαν και απασχολήθηκαν στον ιδιωτικό τομέα. Αυτό ήταν εύκολο για το ναυτικό και την αεροπορία, γιατί οι καπετάνιοι και οι πιλότοι ήταν περιζήτητοι στην

πιάτσα. Από τον στρατό όμως, δεν έφευγε κανείς εύκολα, αν δεν είχε εξασφαλισμένη κάποια άλλη δημόσια θέση.

Μετά την παραίτησή του από τον στρατό, ο Καμπέρος ασχολήθηκε με εμπορικές εργασίες. Κατά τον Ηλία Καρταλαμάκη, ο Καμπέρος έμεινε εκτός στρατεύματος για 16 χρόνια. Τότε όμως έπρεπε να συνταξιοδοτηθεί, αλλά του έλειπαν κάποια χρόνια υπηρεσίας. Φροντίζει να επαναπροσληφθεί και διορίζεται διοικητής της Σχολής Ικάρων, στο Τατόι. Είχε μεν αποστρατευτεί από τον Στρατό, προσλήφθηκε όμως πάλι από την Πολεμική Αεροπορία που είχε ιδρυθεί εν τω μεταξύ το 1931.



The photo above was shot in 2002 in the Kalogerakos workshop. Four friends are depicted. The third is A.Avdis, the second P.Kalogerakos, the forth C.Pikros and the first V.Katiniotis. Their age differences are 11-12-13 years. They had their first glider flight respectively in the 30ies, 40ies, 60ies, and 70ies. They hold a wooden rib of the Zögling pre-war glider.

Ο Καμπέρος φεύγει οριστικά από την ενεργό υπηρεσία το 1934. Δεν παύει όμως να ασχολείται με τον αέρα. Τον Μάρτιο του 1934 τον βρίσκουμε στην «επιτροπή ανεμοπορίας» της Βασιλικής Αερολέσχης (ΒΑΛΕ), μαζί με τον μηχανικό, καθηγητή του Πολυτεχνείου Φρίξο Θεοδωρίδη και τον πρώτο εκπαιδευτή της ανεμοπορίας, μηχανικό της Πολεμικής Αεροπορίας Νικόλαο Κόσκορο. Συζητούσαν για το μέλλον της ανεμοπορίας. Το 1937, τον γνωρίζει ο Αυδής σαν εκπαιδευτή ανεμοπόρων στην Αερολέσχη Παλαιού Φαλήρου.

Ο Καμπέρος δεν ήταν Φαληριώτης. Το σπίτι του ήταν στην Φρεατίδα. Στο ιντερνέτ τον διεκδικεί και η πατρίδα του η Ύδρα και ο Πειραιάς.

Παρένθεση

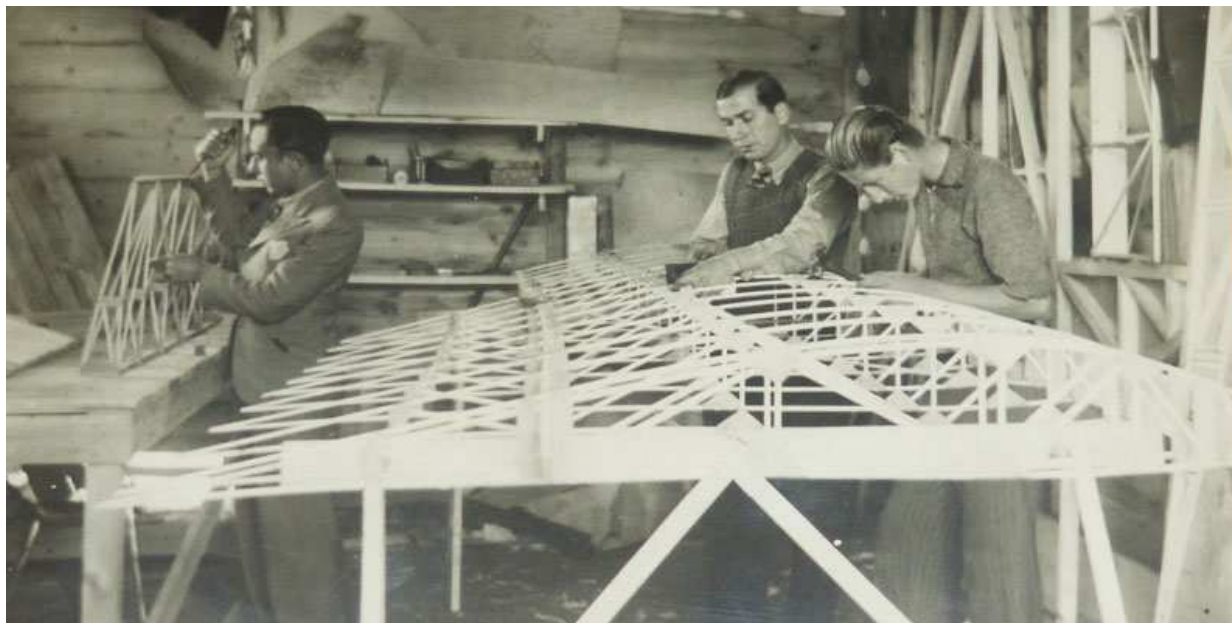
Τις λεπτομερείς πληροφορίες για τους καυγάδες του Καμπέρου με τον διοικητή του στην Ήπειρο, περιλαμβάνει στο βιβλίο του ο Αλέξανδρος Αυδής. Δεν ρωτήσαμε ποτέ τον Αυδή, αν οι διάλογοι που αναγράφει ήταν κατά λέξιν διήγηση του Καμπέρου, ή αν ενέχουν λογοτεχνική επεξεργασία. Με τον Αυδή περάσαμε εκατοντάδες ώρες στο εργαστήριό του, ή στην βεράντα του σπιτιού του, ή ακόμα στα αναρρωτήρια από όπου πέρασε αργότερα. Δεν πρέπει όμως να ξεχνάτε ότι ο Αλέκος μας ήταν τεχνικός της αεροπορίας. Είχαμε να μιλάμε για πολύ πιο ενδιαφέροντα θέματα του παρελθόντος, από τις ιδιοτροπίες του Καμπέρου. Μικρό δείγμα των ηχογραφήσεων του Αυδή συνόδευε το τεύχος μας 110.

Στην προηγούμενη σελίδα παραθέσαμε φωτογραφία του Αυδή με ερασιτέχνες κατασκευαστές του 2002 με το υπόμνημά της, όπως υπάρχει στο βιβλίο «Gliders made in Greece». Ένας ακόμα Φαληριώτης αεροκατασκευαστής (αερομοντελιστής) ήταν ο Γιώργος Σεβαστός, με τον οποίο συζητούσαμε την ίδρυση κατασκευαστικής «Αερολέσχης Φαλήμου»

(δηλαδή Φαλήρου και Αλίμου). Το εγχείρημα δεν προχώρησε πέραν του ονόματος. Από πλευράς χώρου πτήσεων δεν υπήρχε πια στο Φάληρο ελεύθερος χώρος, ούτε καν για πτήση αερομοντέλων.

Ανεμοπορία στο Φάληρο

Πάμε πάλι πίσω. Μεταπολεμικώς, την δεκαετία του '20, εμφανίστηκε στην Γερμανία ένα αεροπορικό άθλημα, η ανεμοπορία. Η ανεμοπορία ήταν για την Πολεμική Αεροπορία ότι ήταν ο προσκοπισμός για τον Στρατό Ξηράς, δηλαδή η οργάνωση νεολαίας τους. Τα πρώτα ανεμόπτερα κατασκευάζονται και πετάν στην Ελλάδα το 1934. Για την ιστορία αυτή υπάρχει αναφορά στο αναλυτικό βιβλίο «Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία» που μπορείτε να βρείτε σαν .pdf στην διεύθυνση www.aerodata.gr Για τους συλλέκτες φωτογραφιών έχουμε στο ιντερνέτ το «Hellenic Soaring Archive».



Στο Παλιό Φάληρο κάποια στελέχη του ΚΕΑ συγκροτούν την Αερολέσχη Παλαιού Φαλήρου. Το ανεμοπορικό αυτό σωματείο λειτούργησε στο Φάληρο, κοντά στο ΚΕΑ, από το 1937 μέχρι τον πόλεμο. Έκανε πτήσεις, αλλά και κατασκευές. Στην φωτογραφία μας βλέπετε μέλη του σωματείου να εργάζονται πάνω σε ανεμόπτερο Zoegling. Ο νεαρός δεξιά πρέπει να είναι ο Αλέξανδρος Αυδής (φωτογραφία από το προσωπικό του φωτογραφικό άλμπουμ).

Τα ανεμόπτερα την εποχή εκείνη, δεν χρειάζονταν επίπεδο αεροδρόμιο. Εκτοξεύονταν με ελαστικό καταπέλτη από τις πλαγιές των λόφων. Τέτοιοι λόφοι υπήρχαν πολλοί γύρω από την Αθήνα, τόσο από την πλευρά του Υμηττού, όσο και από την πλευρά της Πάρνηθας. Οι περισσότεροι χρησιμοποιούμενοι λόφοι ήταν στο Μενίδι και στα Λιόσσα. Δεν μπορούμε όμως να θεωρήσουμε τους χώρους αυτούς σαν τέως αεροδρόμια.

Την δεκαετία του '50, επικρατεί η «μηχανική εκτόξευση των ανεμοπτέρων». Η ανεμοπορία εγκαταλείπει τις πλαγιές και περιορίζεται σε επίπεδα αεροδρόμια. Στην Αθήνα η ανεμοπορία εγκαθίσταται το 1960 (και μέχρι σήμερα) στο αεροδρόμιο Τατοΐου που δεν είναι ακόμα τέως αεροδρόμιο. Πολλοί εποφθαλμιούν το πανάκριβο αυτό οικόπεδο για «αξιοποίηση». Ευτυχώς η Πολεμική Αεροπορία το κρατάει καλά, αν και το Ολυμπιακό χωριό ήταν ένα δείγμα του τι μπορεί να ακολουθήσει στο μέλλον. Δεν μπορούμε να προβλέψουμε ποιοι θα έχουν στο μέλλον την δύναμη να καταλαμβάνουν δημόσιες εκτάσεις, όπως είχε ο αθλητισμός στις αρχές του αιώνα μας.

Το πρώτο υδατοδρόμιο

Συχνά αναφέρεται ότι το πρώτο υδατοδρόμιο στην Ελλάδα ήταν στο Παλαιό Φάληρο. Αυτό είναι ανακριβές, διότι το πρώτο υδροπλάνο στην Ελλάδα επιχείρησε να αποθαλασσωθεί από το Νέο Φάληρο. Και πάλι η ιστορία εμπλέκει τον Λεωνίδα Αρνιώτη.

Ο Αρνιώτης, με τον ψόφιο κινητήρα του των 30 hp, δεν μπορούσε να απογειωθεί από την ξηρά. Προσθέτοντας το βάρος των πλωτήρων και την αντίστασή τους στην θάλασσα, ήταν προφανές ότι δεν θα μπορούσε να αποθαλασσωθεί. Το δοκίμασε όμως, με την ελπίδα ότι ο απέραντος διάδρομος απογειώσεως που του προσέφερε η θάλασσα, θα του επιτρέψει να πετάξει. Απέτυχε και πάλι.

Την 6η Δεκεμβρίου 1910 ο Αρνιώτης κάλεσε το κοινό να παρακολουθήσει δραστηριότητα «θαλασσοπλάνου» μπροστά στο μεγάλο ξενοδοχείο «Ακταίων» του Νέου Φαλήρου. Οι αεροπορικές δράσεις του Αρνιώτη αποτείνονταν στο κοινό, κατά το δυνατόν με εισιτήριο.

Μετά την γενική πτητική αποτυχία του, ο Αρνιώτης δεν απογοητεύθηκε αλλά, άρχισε να περιοδεύει

ανά την Ελλάδα, επιδεικνύοντας επ' αμοιβή το αεροπλάνο του, σαν στατικό έκθεμα. Η τάση του Λεωνίδα Αρνιώτη για δημοσιότητα, μάς δίνει σήμερα επακριβείς ημερομηνίες και τόπους διαφόρων γεγονότων.

Σημειώστε ότι οι απόπειρες του Αρνιώτη για πτήσεις έγιναν το 1910, ενώ η πρώτες επιτυχημένες πτήσεις Ελλήνων έγιναν μετά από δύο χρόνια, το 1912.

Ναυτική αεροπορία

Όταν το 1912, ο Καμπέρος μετέτρεψε το αεροπλάνο του Henry Farman σε υδροπλάνο, χρησιμοποίησε για πρώτη φορά το Παλαιό Φάληρο σαν υδατοδρόμιο. Από τα πρώτα κατορθώματα του Καμπέρου ήταν να πετάξει μέχρι την Ύδρα που ήταν και η γενέτειρά του. Για την ασφάλεια της πτήσεως επιστρατεύθηκε πλοίο του στόλου που παρακολουθούσε την πτήση, για παν ενδεχόμενο. Η πτήση διεξήχθη επιτυχώς την 24η Ιουνίου 1912, με επι-

στροφή την επόμενη μέρα.

Κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους το Πολεμικό Ναυτικό δεν έχει αεροπλάνο. Συναντάμε όμως τον Μουτούση να βρίσκεται στον Μούδρο της Λήμνου, με το αεροπλάνο Maurice Farman εξοπλισμένο με πλωτήρες. Μετά τις επιτυχίες του στόλου μας στις ναυμαχίες της Έλλης (3 Δεκ. 1912) και της Λήμνου (5 Ιαν. 1913), υπάρχει ανάγκη για κατόπτευση του οθωμανικού στόλου που έχει αποσυρθεί μέσα στον Ελλήσποντο. Ο Μουτούσης προσφέρεται για την πτήση, αλλά του χρειάζεται ένας αξιωματικός παρατηρητής, που να μπορεί να αναγνωρίσει κάθε τουρκικό πολεμικό. Για την αποστολή αυτή προφέρεται ο σημαιοφόρος Αριστείδης Μωραϊτίνης που ήταν ύπαρχος σε τορπιλοβόλο του στόλου. (Σημ: Σε διάφορα συγγράμματα θα βρείτε διάφορες ημερομηνίες των γεγονότων, αναλόγως αν αναφέρονται στο παλιό ή στο νέο ημερολόγιο).

Το υδροπλάνο πέταξε πάνω από την χερσόνησο της Καλλίπολης, τα Δαρδανέλλια και το αγκυροβόλιο



του Ναγαρά, όπου βρισκόταν ο εχθρικός στόλος. Η πτήση αυτή των Μωραϊτίνη-Μουτούση της 24ης Ιαν. 1913 προβάλλεται παγκοσμίως σαν η πρώτη αποστολή ναυτικής συνεργασίας. Κατά την πτήση έριξαν και κάποιες χειροβομβίδες. Παράπλευρος επιτυχία από την αποστολή αυτή, ήταν η μύηση στην πτήση του Μωραϊτίνη που είναι ο δημιουργός της Ναυτικής Αεροπορίας.

Στην φωτογραφία της προηγούμενης σελίδας βλέπετε το υδροπλάνο με τους δύο επιβαίνοντες. Παρατηρείστε ότι τα πηδάλια βρίσκονται πια στην ουρά και όχι στο ρύγχος.

Για την ιστορία της Ναυτικής Αεροπορίας υπάρχει ένα πλήρες βιβλίο του αντιναυάρχου Ιωάννη Παλούμπη «Από τα πελάγη στους αιθέρες». Ένα ακόμη ενδιαφέρον ευπρόσιτο άρθρο για την Ναυτική Αεροπορία, μπορείτε να βρείτε στο τεύχος 105 του περιοδικού «Αεροπορική Επιθεώρηση» γραμμένο από τον Αλέξιο Καρυτινό.

Μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων, με τον Νόμο 257 /Μάϊος 1914 ιδρύθηκε το «Σώμα Αεροπόρων Βασιλικού Ναυτικού» και η αεροπορική σχολή του ναυτικού, στην Ελευσίνα, με Άγγλους εκπαιδευτές και τρία αγγλικά υδροπλάνα Sopwith Greek Seaplane (Σόπγουϊθ) με κινητήρα 80 hp. Στην πρώτη εκπαιδευτική σειρά εκπαιδεύεται και ο υποπλοίαρχος Αριστείδης Μωραϊτίνης.

Η πρώτη αεροπορική σχολή του Πολεμικού Ναυτικού μεταφέρθηκε (μέσα στο 1914) από την Ελευσίνα στο Παλαιό Φάληρο. Η βάση της αεροπορίας του ναυτικού έγινε το Παλαιό Φάληρο. Στην ουσία, το αεροδρόμιο Παλαιού Φαλήρου εξαφανιζόμενο, έδωσε την θέση του σε υδατοδρόμιο. Οι εγκαταστάσεις αυτές ήταν γνωστές στους Φαληριώτες σαν «η βάση των υδροπλάνων». Το ΚΕΑ και η βάση των υδροπλάνων χωρίζονταν από την παραλιακή λεωφόρο και τις γραμμές του τραμ.



Η φωτογραφία δείχνει, εμπρός την μάντρα του ΚΕΑ, μετά την ασφαλτοστρωμένη λεωφόρο με το τραμ στην μέση, πίσω την βάση των υδροπλάνων.

Μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων ακολουθεί μικρή ανάπαυλα, για να εισέλθουμε στην περίοδο του μεγάλου ευρωπαϊκού πολέμου.

Παρένθεση

Ο «πρώτος παγκόσμιος πόλεμος» ονομάστηκε έτσι, μόνο μετά τον δεύτερο. Μέχρι τότε ονομαζόταν απλώς «ο μεγάλος πόλεμος». Δεν ήταν καν παγκόσμιος, αλλά ευρωπαϊκός. Μέχρις ότου συναντήσουμε τον δεύτερο πόλεμο, περιοριζόμαστε στον

παραδοσιακό χαρακτηρισμό του πρώτου σαν «μεγάλος». Να μας συγχωρήσουν οι ρωσόφωνοι φίλοι μας που ονομάζουν τον δεύτερο πόλεμο «ο μεγάλος πατριωτικός πόλεμος».

Τον πρώτο πόλεμο οι Ρώσοι τον έχασαν, γιατί έκαναν εσωτερική επανάσταση και συνθηκολόγησαν με τους Γερμανούς, υπό βαρύτατους όρους. Οι Γερμανοί νικούσαν στο ανατολικό μέτωπο και στο νότιο. Έμοιαζε να νικούσαν τον πόλεμο, όταν οι σοσιαλιστές τούς άνοιξαν επίσης εσωτερικό μέτωπο, λόγω των στερήσεων του γερμανικού λαού. Σαν αποτέλεσμα οι Γερμανοί έχασαν τον πόλεμο. Αυτό δεν το συγχώρησε ποτέ ο Χίτλερ στους μαρξιστές του

και φρόντισε να μην στερηθεί τίποτα ο γερμανικός λαός κατά τον δεύτερο πόλεμο, απομυζώντας όλους τους άλλους λαούς. Λαοί όπως οι Ουκρανοί, που καλωσόρισαν τους Γερμανούς σαν απελευθερωτές, στράφηκαν υπέρ των Ρώσων, όταν άρχισαν να πεινάν από την αφαίμαξη που τους έκαναν οι Γερμανοί.

Ακόμα και σήμερα, πολλοί επισημαίνουν την γερμανική αδηφαγία εις βάρος των συμμάχων τους.

Ο μεγάλος πόλεμος

Τον Οκτώβριο του 1916, αριθμός αξιωματικών της Ναυτικής Αεροπορίας, μεταξύ των οποίων και ο Μωραϊτίνη, εντάσσονται στο κίνημα Εθνικής Αμύνης της Θεσσαλονίκης και συμμετέχουν στις επιχειρήσεις του ευρωπαϊκού πολέμου, από τα αεροδρόμια της Θάσου και του Μούδρου-Ρωμανού, υπό την διοίκηση της 2ης Πτέρυγας του Βρετανικού Ναυτικού. Οι αεροπορικές επιχειρήσεις εναντίων των Γερμανών και των Βουλγάρων στην ανατολική Μακεδονία, είναι πολύ ενδιαφέρουσες, αλλά ξεφεύγουν από το θέμα μας. Κατά τις επιχειρήσεις αυτές, ο Μωραϊτίνη επιτυγχάνει 7 καταρρίψεις, από τις οποίες 3 επιβεβαιωμένες.

Τον Μάιο του 1918 με το Νόμο 1315/1918 δημιουργείται η «Ναυτική Αεροπορική Υπηρεσία». Στη νέα οργάνωση υπάγονται, η ναυτική αεροπορική βάση Φαλήρου και τέσσερεις ακόμα αεροπορικές βάσεις, με μια μοίρα αεροσκαφών σε κάθε βάση.

Στις 22 Δεκεμβρίου 1918 ο πλωτάρχης Αριστείδης Μωραϊτίνη αναχώρησε μόνος, από τη Θεσσαλονίκη για την Αθήνα, με αεροπλάνο τύπου Breguet 14 του Γάλλου διοικητή της «Διασυμμαχικής Αεροπορίας Ανατολής». Έκτοτε χάθηκαν τα ίχνη του.

Παρακολουθήσαμε τον Μωραϊτίνη να εισάγεται

στις πτήσεις από τον Μουτούση τον Ιανουάριο του 1913, σαν σημαιοφόρος. Τον είδαμε να φθάνει το 1918 στον βαθμό του πλωτάρχη. Μέσα σε πέντε χρόνια, προχώρησε κατά τρεις βαθμούς ιεραρχίας. Είδαμε το 1913 τους αεροπόρους μας να πετάν στους Βαλκανικούς Πολέμους με τα ανεκδιήγητα Henry Farman. Το 1918 πετούσαν ήδη με τα αξιόμαχα Sopwith Camel. Η πρόοδος της αεροπορίας ήταν αλματώδης. Η πρόοδος στον στρατό και το ναυτικό δεν ήταν τόσο μεγάλη.

Η αεροπορία μέσα στο στράτευμα δημιούργησε νέες οργανικές θέσεις και νέες ευκαιρίες για προαγωγές. Όσοι διέγνωσαν την ευκαιρία εγκαίρως βγήκαν κερδισμένοι. Οι δύο αεροπορίες στρατού και ναυτικού, διπλασίασαν τις οργανικές θέσεις, διπλασιάζοντας τις ευκαιρίες.

Ενιαία αεροπορία

Η δεκαετία του '30 (μετά το οικονομικό κραχ του '29) ήταν περίοδος ειρήνης. Ήταν περίοδος συρρικνώσεως για το στράτευμα. Ήταν περίοδος μειώσεως των οργανικών θέσεων. Το 1931 οι αεροπορίες Στρατού και Ναυτικού ενώθηκαν σε ένα σώμα, την Πολεμική Αεροπορία. Αυτό δημιούργησε στασιμότητα στην ιεραρχία, λιγότερες οργανικές θέσεις.

Σε ιεραρχίες με επετηρίδα, ο μόνος τρόπος να προχωρήσει κανείς, είναι να βγάλει από την μέση τους προηγούμενους. Η επετηρίδα είναι σαν ουρά σε στάση λεωφορείου. Οι μπροστινοί είναι εμπόδιο που, καλύτερα να φεύγουν. Σε αυτό το αγώνισμα βολεύει η δημιουργία ομάδων συμφερόντων που δημιουργούν οξείες αντιπαραθέσεις και διώχνουν τους αντιπάλους. Μέχρι τώρα είδαμε πολιτική αντιπαράθεση, βενιζελικών με βασιλικούς, που είχε πολλά θύματα. Μετά την ενοποίηση της Αεροπορίας, εμφανίζεται ευκαιρία για νέα αντιπαράθεση,

προελεύσεως από τον στρατό ή το ναυτικό. Σε κάθε αντιπαλότητα που διαβάζετε στην Αεροπορία, μην παραβλέπετε τέτοια κριτήρια. Αυτά δεν τα αποσιωπά ο Καρταλαμάκης στα βιβλία του και προφανώς, κάποιους δυσaráεστησε. Καιρός όμως να αφήσουμε την Πολεμική Αεροπορία.

Παρένθεση

Από τους τρεις πρωτοπόρους του στρατού, είδαμε ήδη την ιστορία του Καμπέρου. Είδαμε και τον Μιχαήλ Μουτούση που πέταξε με τον Μωραϊτίνη στην περιώνυμη αναγνωριστική πτήση προς τα Δαρδανέλια. Ο Μουτούσης επεβίωσε των πολέμων και έφθασε σε μεγάλο βαθμό. Ο Χρήστος Αδαμίδης επεβίωσε επίσης των πολέμων και είναι αυτός που μαζί με τον Ευάγγελο Παπαδάκη πέτυχαν το 1928 τον άθλο του γύρου της Μεσογείου. Έφτασε και αυτός σε μεγάλο βαθμό πριν αποστρατευθεί.



Στην φωτογραφία βλέπετε κατά σειράν: Την βάση των υδροπλάνων. Τα αποδυτήρια των λουομένων. Το κάτασπρο αντλιοστάσιο της Ulen. Ήταν μια αμερικανική εταιρεία που είχε αναλάβει την υδροδότηση των Αθηνών. Το αντλιοστάσιο έστελνε θαλασσινό νερό σε δίκτυο πυροσβέσεως και καταβρέγματος των χωματόδρομων κατά της σκόνης. Ακολουθεί η παραλία του Ξηροτάγαρου. Στην στροφή είναι το κέντρο διασκεδάσεως Τροκαντερώ, που έμεινε σαν τοπωνύμιο αυτής της περιοχής του Φαλήρου.



Οι αερογραμμές

Μετά τον μεγάλο πόλεμο, κατά τις δεκαετίες του '20 και του '30, τα αεροπλάνα άρχισαν να μεγαλώνουν. Το απαιτούμενο σύστημα προσγειώσεως ήταν βαρύ και οι απαιτούμενοι σκληροί διάδρομοι προσγειώσεως δεν υπήρχαν. Η λύση ήταν το υδροπλάνο. Αυτό επέτρεψε αεροπορική πρόσβαση σε απρόσιτες περιοχές του κόσμου, όπου δεν υπήρχαν αεροδρόμια. Κατά το διάστημα του μεσοπολέμου τα κατασκευαζόμενα υπάμενα μέσα δεν ήταν πια πολεμικά, αλλά πολιτικά. Οι μεγάλες επιβατικές αεράκατοι είδαν μεγάλη άνθιση. Οι αερογραμμές επίσης.

Η Ιταλία δεν είχε υποστεί μακρόχρονη ανατολίτικη κατοχή, όπως η Ελλάς. Είχε ακολουθήσει την Ευρώπη στην πρόοδο. Ο βοράς της κυρίως, είχε ευρωπαϊκά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά. Η Ιταλία είχε αποσπάσει από τους Οθωμανούς τόσο την Λιβύη, όσο και τα Δωδεκάνησα. Ήταν δηλαδή μια αποικιακή δύναμη που δοκίμαζε να επεκταθεί. Η πολιτική αεροπορία ήταν ένα μέσο για την επέκταση αυτή. Στον μεσοπόλεμο, μακρές πτήσεις σήμαινε υδροπλάνο.

Μια από τις πρώτες αεροπορικές εταιρείες της Ιταλίας ήταν η «Aero Espresso Italiana S.A.» που ιδρύθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 1923 στη Ρώμη. Ήταν η πρώτη αεροπορική εταιρεία που μετέφερε επιβάτες,

φορτία και ταχυδρομείο, μεταξύ Ιταλίας, Ελλάδας και Τουρκίας. Για την διασφάλιση της μεταφορά του ταχυδρομείου υπέγραψε το 1924 συμβόλαιο με το Ιταλικό κράτος. Το προνόμιο αυτό παρεχόρετο για μια περίοδο 10 ετών, αρχομένων από το 1927. Θα εκτελούσε την πτήση Μπρίντιζι-Αθήνα-Σμύρνη, και εάν η διαδρομή αυτή δεν ήταν δυνατή, θα πραγματοποιείτο αυτή μεταξύ Μπρίντιζι-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Κωνσταντινούπολη.

Η Τουρκία δεν δέχθηκε πτήσεις προς Σμύρνη και η Ελλάδα προς Θεσσαλονίκη και έτσι το δρομολόγιο διαμορφώθηκε σε Μπρίντιζι-Αθήνα-Κωνσταντινούπολη και αντίστροφα. Το 1930, καθιερώθηκε πτήση μεταξύ Μπρίντιζι, Αθήνας και της ιταλικής Ρόδου.

Η Aero Espresso έπαψε να υφίσταται τον Ιούνιο του 1934, οπότε απορροφήθηκε από άλλη εταιρεία, για να ενσωματωθεί τελικά τον Αύγουστο του 1935 στην κρατική εταιρεία Ala Littoria που ανέλαβε όλα τα αεροπορικά δρομολόγια και τις σχετικές υπηρεσίες.

Η «σκάλα» της Αθήνας ήταν στο Παλαιό Φάληρο, όπου κατασκευάστηκε ένα μεγάλο υπόστεγο, καθώς και μια διώροφη μεγάλη έπαυλη που χρησιμοποιείτο για γραφεία και ενδιαίτημα των πιλότων. Αξίζει να σημειωθεί ότι όταν οι καιρικές συνθήκες στον Φαληρικό Όρμο ήταν άσχημες, χρησιμοποιείτο ευκαιριακά σαν σκάλα προσθαλάσσεως, το Πόρτο Ράφτη.



Για την διαδρομή Μπρίντιζι-Αθήνα ορίστηκε αρχικά ενδιάμεσος σταθμός καταφυγής στην Ιθάκη. Αυτός καταργήθηκε το 1929 όταν τα υδροπλάνα συμπεριέλαβαν σαν τακτικό σταθμό την Πάτρα. Για την διαδρομή Αθήνα-Κωνσταντινούπολη χρησιμοποιήθηκε για καταφυγή η Λήμνος που καταργήθηκε, όταν το 1930 συμπεριελήφθη στα δρομολόγια σαν τακτικός σταθμός η Λέσβος, καθώς και η Σύρος στη διαδρομή Μπρίντιζι-Ρόδος, εφόσον τούτο αιτείτο από κάποιους επιβάτες.

Λόγω της μεταφοράς του ταχυδρομείου, η Aero Espresso ανέλαβε και την έκδοση των πρώτων ελληνικών αεροπορικών γραμματοσήμων. Ήταν γραμματόσημα σχετικά μεγάλου μεγέθους, που κοσμούσαν τις συλλογές γραμματοσήμων μας, όταν είμαστε νέοι. Σήμερα πια το γραμματόσημο έχει σχεδόν καταργηθεί, όπως εξ άλλου και τα χάρτινα γράμματα.

Τα υδροπλάνα

Τα πρώτα υδροπλάνα (αεράκατοι) που χρησιμοποιήθηκαν ήταν Savoia Marchetti, τύπου S. 55Cs. Σήμερα, θα τα λέγαμε καταμαράν. Δηλαδή είχαν δύο σκάφη παράλληλα, όπου κάθονταν οι επιβάτες, με παράθυρα εκατέρωθεν. Η σχεδίαση αυτή δεν είχε ανάγκη από πλευρικούς πλωτήρες. Ένα σμήνος από τέτοια υδροπλάνα είχε ταξιδεύσει από την Ιταλία μέχρι τις ΗΠΑ.

Στην συνέχεια χρησιμοποιήθηκαν τα μεγαλύτερα γερμανικά Dornier Do J Wal. Και αυτά δεν είχαν πλευρικούς πλωτήρες στις πτέρυγες. Μεγάλοι πλωτήρες πλευρικά της ατράκτου, εξυπηρετούσαν την ευστάθεια στην θάλασσα. Ταυτοχρόνως, μείωναν το μήκος των απαραίτητων στηλιδίων των πτερύγων. Αυτή η διάταξη είχε πλεονέκτημα στον κυματισμό, γιατί οι μικροί πλωτήρες των πτερύγων ήταν εύθραστοι σε μεγάλα κύματα.



Ο δεύτερος πόλεμος και μετά

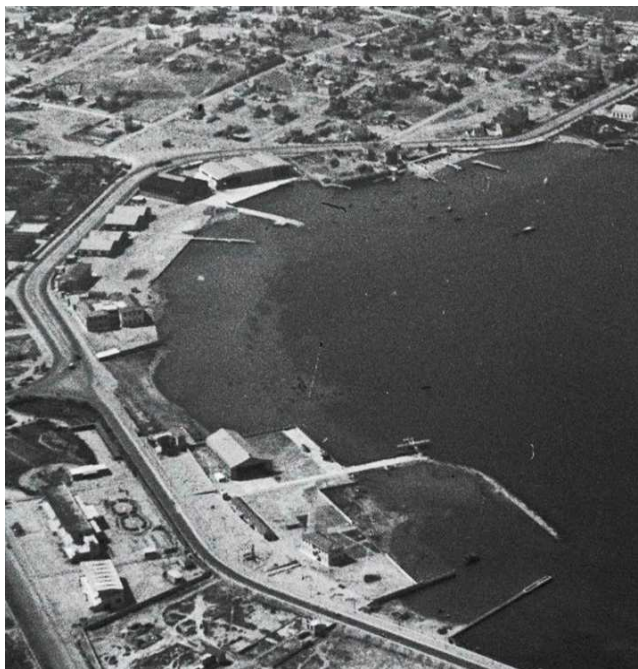
Όπως ήταν φυσικό, ο πόλεμος διέκοψε τις ιταλικές αερογραμμές πάνω από την Ελλάδα. Μετά τον πόλεμο, δεν είδαμε υδροπλάνα στο Φάληρο. Κάποια Αμερικανικά ανθυποβρυχιακά υδροπλάνα έκαναν την εμφάνισή τους αγκυροβολημένα στον Φλοίσβο, αλλά η βάση των υδροπλάνων δεν χρησιμοποιείτο πια. Συνεχίσαμε να ονομάζουμε έτσι τον χώρο, αλλά ξέραμε ότι τα υπόστεγα των υδροπλάνων είχαν άλλες χρήσεις. Για τους κατοίκους των νοτίων προαστίων που περνούσαν από την παραλιακή λεωφόρο, το ΚΕΑ φαινόταν να έχει ζωή, ενώ η βάση των υδροπλάνων έμοιαζε νεκρή.

Υπήρξε μια περίοδος την δεκαετία του '50, όταν για να πας από την Αθήνα στο Παλαιό Φάληρο έπρεπε να πληρώσεις φόρο. Αυτό σήμερα σας φαίνεται κωμικό, και όμως έτσι συνέβαινε.

Η παραλιακή λεωφόρος περνούσε ανάμεσα σε δύο ψηλές μάντρες, την μάντρα του ΚΕΑ και την μάντρα της Βάσεως Υδροπλάνων. Δεν υπήρχε άλλος δρόμος για να πας στο Φάληρο. Δεν υπήρχε ακόμα η λεωφόρος Αμφιθέας. Κάποιος ευφάνταστος γραφειοκράτης σκέφτηκε να αξιοποιήσει την στενωπό. Κατά την αρχαιότητα, το ίδιο έκανε ο Προκρούστης στην Κακιά Σκάλα.

Όταν έστριβαν τα αυτοκίνητα από την Συγγρού προς το Φάληρο, συναντούσαν ξαφνικά μια σκοπιά, μέσα στην οποία έδρευε ο φορατζής. Πλήρωναν τα διόδια και έπαιρναν ένα εισιτήριο. Πρωί και βράδυ, χειμώνα-καλοκαίρι, βρέχει-χιονίζει, ο φορατζής έβγαινε από την σκοπιά του και σου έκοβε χαρτάκι. Η σκοπιά του φορατζή βρισκόταν στα δεξιά του δρόμου, πλάι στην μάντρα των υδροπλάνων, ενώ ο οδηγός των αυτοκινήτων βρίσκεται στην αριστερή πλευρά του αυτοκινήτου, πράγμα όχι πολύ πρακτικό.

Φαίνεται ότι γρήγορα, κάποιοι ευφυείς κατανόησαν το άτοπο της διαδικασίας. Ίσως τα έσοδα από τα διόδια να ήταν λιγότερα από τους μισθούς των φορατζήδων. Το σύστημα δεν υπήρξε μακρόβιο.



Μια ακόμα αεροπορική κίνηση στην παραλιακή λεωφόρο υπήρξε, το 1964, η εκφόρτωση των F-104. Αυτά ήρθαν στον όρμο του Φαλήρου πάνω σε αμερικανικό πλοίο και μεταφορτώθηκαν σε φορτηγίδες. Οι φορτηγίδες ξεφόρτωναν τα αεροπλάνα στο λιμανάκι εμπρός από τον υπόδρομο (βλ. φωτογραφία), για να μεταφερθούν οδικώς στο αεροδρόμιο. Όχι βέβαια στο αεροδρόμιο του Παλαιού Φαλήρου, αλλά στο αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Η υποβάθμιση

Εξετάσαμε την ιστορία του αλιπέδου ανατολικότερα της λεωφόρου Συγγρού. Δυτικότερα της Συγγρού και μέχρι τις Τζιτζιφιές υπήρχε μεγάλος χώρος που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σαν

αεροδρόμιο, αλλά ήταν ένας χώρος που βάλτωνε εύκολα.

Μεταπολεμικώς, η παραλία του Νέου Φαλήρου είχε γίνει βρωμερή, γιατί όλες οι αποχετεύσεις των Αθηνών κατέληγαν στην θάλασσα. Ανάβλυζαν εμφανώς και ευθαρσώς, σε απόσταση 100 μέτρων από την ακτή, καταστρέφοντας το τέως αριστοκρατικό Νέο Φάληρο. Η βρωμερότερη περιοχή ήταν το άκρο της παραλίας προς τον Πειραιά, που ονομαζόταν Σούδα.

Στην θάλασσα των Τζιτζιφιών δραστηριοποιούνταν άνδρες με ένα φτυάρι στο χέρι και το νερό μέχρι την μέση. Αυτοί έβγαζαν από τον βούρκο του βυθού σκουλήκια που τα πουλούσαν στους ερασιτέχνες ψαράδες για δόλωμα.

Στην στεριανή πλευρά του παραλιακού δρόμου των Τζιτζιφιών, είχαν αναπτυχθεί νυχτομάγαζα, όπου έπαιζαν λαϊκές κομπανίες, με τραγουδίστριες καθισμένες σε ψάθινες καρέκλες. Στο πεζοδρόμιο έξω από τα μαγαζιά, συνωστίζονταν τζαμπαζήδες που έβλεπαν τους καλλιτέχνες πάνω από την χαμηλή περίφραξη.

Στο Μοσχάτο βρισκόταν το εργοστάσιο της ΔΕΗ που έψυχε τα μηχανήματά του με θαλασσινό νερό. Το νερό της ψύξεως χυνόταν ζεστό στην κοίτη του Κηφισού. Κάποιες γυναίκες θεωρούσαν το νερό ιαματικό και έκαναν ζεστά λασπόλουτρα στις εκβολές του ποταμού.

Η υποβάθμιση του παραλιακού μετώπου ήταν πλήρης. Οι ένδοξες μέρες του Κολοσούρη, του ζωολογικού κήπου και του αεροδρομίου Παλαιού Φαλήρου, είχαν περάσει ανεπιστρεπτί. Ο μόνος χώρος που έμενε με τμήμα του παλιού αλιπέδου των Αθηνών, ήταν ο υπόδρομος του Δέλτα Φαλήρου. Ήταν ο πρώτος χώρος των Αθηνών που είχε αποκτήσει προορισμό αεροδρομίου.

Ο Ιππόδρομος

Τον Απρίλιο του 1925 εγκαινιάστηκε ο Ιππόδρομος στο Δέλτα Φαλήρου. Σε αυτόν όμως τον χώρο του αλιπέδου, γίνονταν ήδη ανεπίσημες υποδρομίες. Ο Χώρος δεν έπαψε ποτέ να είναι βαλτώδης. Την δεκαετία του '50 περνώντας το πρωί με το λεωφορείο για την Αθήνα, βλέπαμε τα άλογα του ιπποδρόμου να κάνουν την πρωινή τους προπόνηση. Αυτό γινόταν σε χωμάτινους δρόμους που είχαν σχηματιστεί ανάμεσα στα βούρλα που κάλυπταν τον χώρο στο κέντρο του στίβου των υποδρομιών.

Παραθέτουμε μια αεροφωτογραφία της δεκαετίας του '30. Καλύπτει την περιοχή από το Νέο Φάληρο μέχρι τις Τζιτζιφιές. Φαίνεται η κοίτη του Ιλισού. Ο κεντρικός δρόμος που καταλήγει στις λουτρικές εγκαταστάσεις είναι η λεωφόρος Θησέως. Κοντά μας εμφανίζεται τμήμα του στίβου των υποδρομιών.

Ο οικοδομικός κανονισμός των Τζιτζιφιών προέβλεπε να έχουν τα σπίτια ακατοίκητες πιλοτί, ώστε να ανεβεί μελλοντικώς η στάθμη των δρόμων και να μην υπάρχει κίνδυνος πλημμυρών. Αυτό όμως δεν έγινε, αντιθέτως, οι οικοδομές απέκτησαν υπόγεια. Έτσι σήμερα, ο χώρος βρίσκεται σε ελάχιστο ύψος πάνω από την θάλασσα. Από πλευράς απορροής ομβρίων υδάτων, το αλίπεδο βρίσκεται στην ίδια κατάσταση με το 1909 και την περιπέτεια του βαρόνου De Cater.

Η ανύψωση της παραλιακής λεωφόρου, έκανε κρισιμότερη την κατάσταση. Τα έργα του «πνευματικού κέντρου Νιάρχου» και η νέα διαμόρφωση του παραλιακού μετώπου, έχουν πρόβλεψη για απορροή των ομβρίων από τις Τζιτζιφιές προς την θάλασσα. Βέβαια, αν με κάποιο τσουνάμι ανεβεί η θάλασσα, θα ψάχνουμε να δούμε ποιός φταίει.

Στις αρχές της δεκαετίας του 2000, εν όψη των



ολυμπιακών αγώνων του 2004, κατασκευάστηκε ένα ιπποδρόμιο διεθνών προδιαγραφών στο Μαρκόπουλο Αττικής. Ο ιππόδρομος του Δέλτα Φαλήρου έκλεισε την 1η Μαρτίου 2003.

Η ασχολία με τους ίππους προβαλλόταν πάντα σαν μια ευγενής απασχόληση. Τα αρχαία ονόματα που περιλάμβαναν τα συνθετικά -υπο- και -κλεο- ήταν ονόματα ευγενών. Στην πράξη όμως ο ελληνικός

ιππόδρομος του Φαλήρου δεν είχε καμία ομοιότητα με τις υποδρομίες του Ascot. Δεν ήταν καν ευρύ λαϊκό θέαμα, όπως ήταν ο ζωολογικός κήπος και οι πτήσεις των πρωτοπόρων, στον διπλανό χώρο.

Μετά την υποβάθμιση δεκαετιών, δεν αρκεί ο παραλιακός κήπος για την αναβάθμιση της περιοχής, που δεν έχει πια θέα στην θάλασσα.

Βομβαρδισμοί

Κατά την διάρκεια του Δευτέρου Πολέμου βομβαρδίστηκαν συστηματικά τα αεροδρόμια. Για ιστορικές πόλεις όπως των Αθηνών και της Ρώμης, υπήρχε συμφωνία να μείνουν αβομβάρδιστες. Όχι όμως για τις γύρω περιοχές τους, όπως για παράδειγμα το λιμάνι του Πειραιώς.

Η άφιξη των Γερμανών συνοδεύεται για τον Πειραιά με την καταστροφική έκρηξη του Clan Fraser. Ήταν ένα εμπορικό πλοίο μέσα στο λιμάνι, φορτωμένο με εκρηκτικά. Η έκρηξή του, έκανε πολλές ζημιές μέσα στο λιμάνι και στα παράθυρα του Πειραιά που έβλεπαν προς αυτό. Υπάρχει μεγάλη μυθολογία για την έκρηξη αυτή.

Κατά γερμανικό βιβλίο, παρακολουθούμε τα βομβαρδιστικά από την Σικελία να πετάν χαμηλά πάνω από τον Κορινθιακό και να κάνουν εύστοχο τακτικό βομβαρδισμό του λιμανιού. Ο πιλότος απομακρυνόμενος, βλέπει πίσω του την μεγάλη έκρηξη. Η συνέχεια της πτήσεως μέχρι της Ρόδο, είναι σενάριο περιπετειώδους ταινίας, όπου όλα πηγαίνουν στραβά μέχρι την τελευταία στιγμή, όταν όλα φτιάχνουν δια μαγείας. Ναι, αλλά γνωρίζουμε ότι η έκρηξη έγινε έξη ώρες μετά τον βομβαρδισμό.

Κατά αγγλικό βιβλίο, ο ήρωάς μας μπεκουλιάζει κάπου στην Αθήνα, όταν γίνεται ο βομβαρδισμός, ενώ το καράβι του είναι αγκυροβολημένο στον όρμο του Φαλήρου. Κατεβαίνει στο βομβαρδισμένο λιμάνι και παίρνει μια βάρκα με κουπιά, για να πάει στο πλοίο του. Περνάει πλάι στο Clan Fraser και δοκιμάζει να απομακρύνει κάποιες φορτηγίδες μακριά από το πλοίο, με τα κουπιά. Τότε γίνεται η μεγάλη έκρηξη που διαλύει τα πάντα γύρω του, εκτός από την βάρκα με την οποία φτάνει κωπηλατώντας στο πλοίο του.

Η έκρηξη αυτή προβάλλεται από παντού σαν την

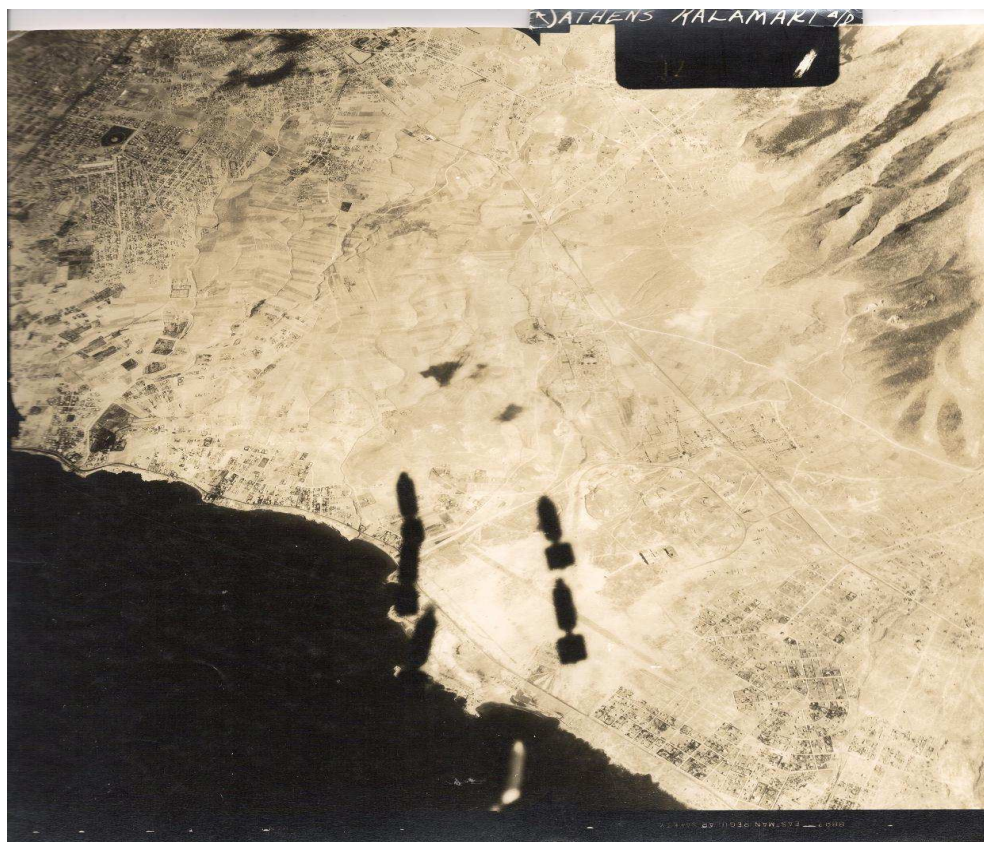
έκρηξη που κατέστρεψε τον Πειραιά. Πολύ λίγα γράφονται για τον τραγικό βομβαρδισμό του Πειραιά από συμμαχικά βομβαρδιστικά. Δεν επρόκειτο για τακτικό βομβαρδισμό από χαμηλό ύψος εναντίον συγκεκριμένων στόχων, αλλά για στρατηγικό βομβαρδισμό από μεγάλο ύψος (carpet bombing) που έκανε μεγάλες καταστροφές στην πόλη.

Στην συνέχεια οι κατακτητές Γερμανοί μαζί με τους κατοίκους, περιέσωζαν ότι μπορούσαν να σώσουν από την καταστροφή και έθαβαν τους νεκρούς. Σε μικρή ηλικία, έχω ακόμα εικόνα από τον κατεστραμμένο Πειραιά. Οι παλιοί μου έδειχναν το γκρεμισμένο κτίριο που έπεσε πάνω στο καταφύγιο

που προστάτευε τις μαθήτριες ενός σχολείου, που πέθαναν όλες από ασφυξία.

Το περίεργο είναι ότι η αντιαμερικανική αρθρογραφία δεν χρησιμοποίησε ποτέ τον μεγάλο βομβαρδισμό του Πειραιά, αλλά συνέχισε να μιλάει για το Clan Fraser.

Μια εικόνα για το ύψος πτήσεως των στρατηγικών βομβαρδιστικών, σας δίνει η φωτογραφία που παραθέτουμε. Εικονίζει βομβαρδισμό του αεροδρομίου Καλαμακίου, δηλαδή του τέως αεροδρομίου Ελληνικού που κατείχαν οι Γερμανοί. Το ότι έπεφταν βόμβες ακόμα και στο Καλαμάκι που φαίνεται καθαρά, δεν είναι περίεργο.



Αποστράγγιση του Βουρλοπόταμου

Το πρόβλημα των πλημμυρών στην περιοχή του ζωολογικού κήπου ήταν έντονο. Το ίδιο πρόβλημα υπήρχε και επί ΚΕΑ. Όταν πλημμύριζε ο Βουρλοπόταμος, πλημμύριζε όλη η Αμφιθέα. Υπάρχουν φωτογραφίες από πλημμύρες, όπου τα σπίτια της Αμφιθέας έχουν γύρω τους ένα μέτρο νερό.

Όταν έβρεχε πολύ, η παραλιακή λεωφόρος ανάμεσα στο ΚΕΑ και την βάση υδροπλάνων, γινόταν αδιάβατη. Το αν πλημμύριζε το ίδιο το ΚΕΑ δεν μπορούσαμε να το ξέρουμε, αλλά κάποιες ξαφνικές τρύπες στις μάντρες, για να βγουν τα νερά της βροχής προς την θάλασσα, δεν άφηναν αμφιβολία.

Από το αρχείο της Πολεμικής Αεροπορίας παραθέτουμε μια αεροφωτογραφία του ΚΕΑ. Είναι από τις τελευταίες φωτογραφίες πριν το ΚΕΑ Φαλήρου καταργηθεί ολοσχερώς, το 1981. Το ΚΕΑ Ελληνικού ακολούθησε κάποια χρόνια αργότερα. Η φωτογραφία είναι πολύ ενδιαφέρουσα, γιατί εικονίζει τον μεγάλο πλακοσκεπή οχετό που οδηγεί πλέον τα νερά του Βουρλοπόταμου προς την θάλασσα.

Ο οχετός αυτός στραγγίζει την περιοχή του Βουρλοπόταμου, από τους κύριους δρόμους της Αμφιθέας προς το κέντρο της μαρίνας Φλοίσβου. Κανείς δεν υποπτεύεται σήμερα ότι, κάτω από το κεντρικό κρηπίδωμα του λιμανιού εκρέει ο τριμερής πλακοσκεπής οχετός που φαίνεται σαφώς να κατασκευάζεται στην αεροφωτογραφία.

Πολλά πομπώδη λέγονται και πολλά κεφάλαια δαπανώνται σε μελέτες για την ανάπλαση της περιώνυμης «Αθηναϊκής Ριβιέρας». Μόλις όμως προκύψει κάποιος ακάλυπτος χώρος, σπεύδουν όλοι να τον αξιοποιήσουν για ίδιον όφελος, εν ονόματι κάποιας μεγάλης ιδέας. Αν πάλι δεν υπάρχει χώρος



για αξιοποίηση, τον δημιουργούμε με επιχωματώσεις εις βάρος της θάλασσας. Νομίζετε ότι δεν θα βρεθούν κάποιοι να αξιοποιήσουν το νέο μεγάλο πάρκο που προβλέπεται στις Τζιτζιφιές, από τον δρόμο μέχρι την θάλασσα; Περιμένετε και θα δείτε.

Η μέθοδος είναι απλή: α) Διατυμπανίζουμε ότι κατασκευάζουμε πάρκο. β) Το εγκαταλείπουμε ώστε να βρωμίσει και να εγκαθίστανται εκεί άστεγοι. γ) Επιτρέπουμε τα ιδιωτικά αναψυκτήρια που υποσχονται να διατηρήσουν το πάρκο καθαρό. δ) Τα αναψυκτήρια εξελίσσονται σε φαγάδικα και ξενοχτά-

δικα, κόβοντας λίγα δένδρα. ε) Τα ξενοχτάδικα καταλαμβάνουν τους γειτονικούς χώρους για πάρκινγκ τους, κόβοντας τα υπόλοιπα δένδρα. Το πάρκο είναι πολύ χρήσιμο σαν πρώτο βήμα για τα επόμενα.

Το μεγάλο πάρκο που υποτίθεται ότι θα δημιουργηθεί στο τέως αεροδρόμιο του Ελληνικού, θα είναι το επόμενο επεισόδιο στην ίδια ελληνική σειρά που θα παρακολουθήσουμε. Είναι κάτι σαν τα ΠΡΟΣΕΧΩΣ που διαφήμιζαν οι θερινοί κινηματογράφοι.

Τέως αεροδρόμιο Ελληνικού

Πριν ακόμα μεταφερθεί το αεροδρόμιο Ελληνικού στα Σπάτα, πολλοί σχεδίαζαν για το μέλλον του χώρου. Το όνειρο να μείνει στο Ελληνικό κάποιος μικρός διάδρομος, ήταν πολύ ελκυστικό. Η έκταση ήταν τόσο μεγάλη, ώστε κάτι θα μπορούσε να προβλεφθεί. Η «αερολέσχη Φαλίμου» που ήδη αναφέραμε, ήταν μέσα σε αυτό το πλαίσιο. Η ιδέα ήταν να μείνει κάποιος χώρος για τον μη μηχανοκίνητο αεραθλητισμό. Δεν θα είχε δικαίωμα να απογειωθεί κανένας κινητήρας, ούτε καν μοντέλου. Τα ανεμόπτερα θα απογειώνονταν αποκλειστικώς με επίγεια μέσα.

Ωραία η ιδέα αλλά, αδύνατη η εκτέλεσή της. Υπάρχοντας του διαδρόμου, κάποιος μηχανοκίνητος με «κονέ», θα πετύχαινε υπουργική απόφαση για χρήση από το αεροπλάνο του. Κάποιοι δημόσιοι λειτουργοί θα επιθυμούσαν να εδρεύουν κοντά στο σπίτι τους, φέρνοντας στον διάδρομο χρήσεις αστυνομικές, πυροσβεστικές, αεροδιακομιδής, κλπ. Ευγενείς, ήπιες χρήσεις δεν έχουν καμία τύχη μέσα στον κυκεώνα των ατομικών συμφερόντων.

Επαφή μου με τον Δήμο Αλίου για να βάλουμε πόδι μέσα στον χώρο του αεροδρομίου Ελληνικού, με έπεισε ότι κανείς δεν ενδιαφέρεται για ήπιες χρήσεις. Όλοι ονειρεύονται θορυβώδη αεροπλάνα. Η αποτυχία μας με το αεραθλητικό αεροδρόμιο του Μαραθώνα ήταν πρόσφατη. Η «αερολέσχη Φαλίου» εξερράγη ως πομφόλυξ.

Στην φωτογραφία βλέπετε το τμήμα του αεροδρομίου Ελληνικού που επεβίωσε από τις αθλητικές εγκαταστάσεις.

Επίλογος

Την περίοδο των πρωτοπόρων, εμφανίστηκαν σαν αεροδρόμια κατά σειράν: Ο υπόδρομος του Παλαιού Φαλήρου, το Τατόι, ο ζωολογικός κήπος του



Φαλήρου, το στρατόπεδο του Ρουφ, το στρατόπεδο του Γουδή.

Υπήρξαν και άλλα μικρότερης σημασίας τέως αεροδρόμια, όπως στο Μενίδι, όπου γινόταν η διασπορά των αεροπλάνων του Τατοίου στον δεύτερο πόλεμο. Έχω δει δημοσίευτη φωτογραφία βομβαρδισμού του χώρου αυτού. Αεροπλάνα έχουν θεαθεί προσγειωμένα σε δευτερεύοντες χώρους, όπως πχ στον Αη-Γιάννη τον Ρέντη, όπου μας έλεγαν ότι είχαν δει να προσγειώνονται γερμανικά Fieseler Storch. Τα χρόνια πριν την δεκαετία του '60 υπήρχαν γύρω από την Αθήνα πολλοί ελεύθεροι χώροι όπου θα μπορούσαν ευκαιριακά να έχουν προσγειωθεί αεροπλάνα. Αυτοί οι χώροι δεν υπάρχουν πια.

Κάποιοι ονειρεύονται νέο υδατοδρόμιο στο Δέλτα Φαλήρου. Αυτό δεν γίνεται από ρομαντισμό, για

δήθεν αναβίωση της Βάσεως Υδροπλάνων. Τα κρουαζιερόπλοια εξέφρασαν ανάλογες απαιτήσεις για το παραλιακό μέτωπο του Φαλήρου. Αν μπορούσαμε να τους διαμορφώσουμε την λεωφόρο Συγγρού σαν κανάλι, θα κατέβαζαν πασαρέλα για τουρίστες κατ' ευθείαν πάνω στην Ακρόπολη. Κάτι ανάλογο κάνουν στην Βενετία, που επέτρεψε στα κρουαζιερόπλοια να μπαίνουν μέσα στην πόλη. Οι οικοδομικοί κανονισμοί βάζουν όρια ύψους για τα κτίρια, όχι όμως για τα τερατώδη κρουαζιερόπλοια που δένουν πλάι τους.

Ξεκινήσαμε την ιστορία με τις οικονομικές βλέψεις των πρώτων αεροπόρων στο Φάληρο. Οι απαιτήσεις των συγχρόνων επιχειρηματιών για υδατοδρόμιο στο Φάληρο, δεν είναι καθόλου πρωτότυπες._

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ

Οι πρώτοι Ρώσοι ιπτάμενοι

Η πτητική δραστηριότης στην Τσαρική Ρωσία αρχίζει από την Οδησό. Εκεί υπάρχει ο Έλλην τραπεζίτης Ξυδιάς (Иван Спиридонович Ксидиас, δηλαδή Ivan Spiridonovich Ksidias) που είναι στέλεχος της τοπικής αερολέσχης. Αυτός φροντίζει να αποκτήσει η λέσχη ανεμόπτερα με τα οποία αρχίζουν υποτυπώδεις πτήσεις. Από τους εκπαιδευόμενους πολλοί είναι αθλητές ποδηλάτου. Δυο από αυτούς ξεχωρίζουν. Είναι ο Εφίμοφ και ο Ουτότσκιν.

Ο Ξυδιάς κάνει πρόταση και στους δύο, να τους στείλει στην Γαλλία για να εκπαιδευτούν σε μηχανοκίνητα αεροσκάφη, στην σχολή του Φαρμάν. Ο Ξυδιάς προσφέρεται να πληρώσει όλα τα έξοδα, για τα ναύλα και την εκπαίδευση. Τους ζητάει να δεσμευθούν ότι θα πετάν επί τρία χρόνια για λογαριασμό του.

Ο **Εφίμοφ** (Михаил Никифорович Ефимов, δηλαδή Mikhail Nikiforovich Efimov) αποδέχεται την πρόταση του Ξυδιά και εκπαιδεύεται στην σχολή του Φαρμάν. Μετά την αποφοίτησή του, παίρνει μέρος σε αγώνες στην Γαλλία από όπου κερδίζει χρήματα και εξοφλεί τον Ξυδιά, απαλλασσόμενος από τις υποχρεώσεις του. Γυρίζει στην Ρωσία σαν ο πρώτος πτυχιούχος αεροπόρος της χώρας.

Ο Εφίμοφ κάνει πολλές πτήσεις, διαδίδοντας την αεροπορική ιδέα. Κατά τον πόλεμο γίνεται ιπτάμενος αξιωματικός του τσαρικού στρατού και υπηρετεί σε διάφορα μέτωπα. Σύντομα όμως αρχίζει η επανάσταση και ξεσπάει ο εμφύλιος πόλεμος μεταξύ των Ερυθρών και των Λευκών. Ο Εφίμοφ βρίσκεται με την πλευρά των Ερυθρών.

09 апреля (27 марта) 1911 года

РУССКОЕ СЛОВО

Уточкин в Афинах

АФИНЫ, 26, III-8, IV. Сегодня русский авиатор С.И. Уточкин совершил полет над морем Пролетев 5 километров, авиатор благополучно спустился в Фалере. Король поздравил авиатора с удачным полетом.

Οι Λευκοί υποχωρούν συνεχώς περιοριζόμενοι προς νότον, στην περιοχή της Οδησσού. Συλλαμβάνουν τον Εφίμοφ και τον εκτελούν. Έτσι ο Εφίμοφ καθίσταται ήρωας της Σοβιετικής Ενώσεως, σε ηλικία 38 ετών.

Σημ. Μην ψάξετε στο ιντερνέτ να βρείτε αγγλικά τον Εφίμοφ, όπως τον γράφουμε εμείς και οι Ρώσοι. Θα τον βρείτε αγγλιστί σαν Yefimof, όπως είναι η ρωσική προφορά του ονόματος.

Ο **Ουτότσκιν** (Сергей Исаевич Уточкин, δηλαδή Sergei Isaevich Utochkin) αντιθέτως, δεν αποδέχεται την πρόταση του Ξυδιά. Αποφασίζει να παίξει τον ρόλο του ανεξάρτητου, αυτοδίδακτου πιλότου.

Αρχίζει να πετάει σε όλη την Ρωσία και σε πολλές χώρες του κόσμου, με διάφορα ιπτάμενα μέσα. Στην Αίγυπτο πετάει με αερόστατο πάνω από τις πυραμίδες. Κάνει κάθε δυνατό αεροπορικό άθλο και γίνεται λαϊκός ήρωας.

Παίρνει μέρος σε έναν δύσκολο αγώνα από την Αγία Πετρούπολη προς την περιοχή της Μόσχας. Ο καιρός είναι απαίσιος και αντιμετωπίζεται η ματαίωση του αγώνα. Τελικά, δίνεται η εκκίνηση με αποτέλεσμα να φθάσει στον προορισμό μόνο ένας αγωνιζόμενος. Όλοι οι υπόλοιποι προσγειώθηκαν κατά την διαδρομή ή και μακρύτερα, χάνοντας την

πορεία τους. Λόγω της κακής ορατότητας και του επιπέδου εδάφους, η μόνη ναυτιλία που μπορούσε να γίνει ήταν ακολουθώντας τις σιδηροδρομικές γραμμές. Ο αγώνας είχε και ένα νεκρό.

Κατά τον αγώνα, ο Ουτότσκιν είχε ένα σοβαρό ατύχημα, με πολλά κατάγματα και κρανιακές κακώσεις. Μπήκε στο νοσοκομείο όπου, για να ανακουφίζεται από τους πόνους, του χορηγήθηκαν ναρκωτικά. Όταν βγήκε από το νοσοκομείο, συνέχισε να έχει προβλήματα υγείας και είχε εθιστεί στα ναρκωτικά. Τον εγκατέλειψαν οι πάντες και έχασε την περιουσία του.

Τελικά, κάποιои φρόντισαν να εισαχθεί σε φρενοκομείο όπου και απέθανε σε ηλικία 40 ετών. Τραγικό τέλος και για τους δύο πρωτοπόρους της Ρωσικής αεροπορίας.

Πολλά έχουν γραφεί στην Ρωσία για τον Ουτότσκιν, λίγα όμως για τις πτήσεις του στην Αθήνα. Στον ρωσικό τύπο βρήκαμε μόνο μια απλή είδηση σε εφημερίδα της 27-3-1911. Την παραθέτουμε φωτογραφικώς. Ανακοινώνει ότι ο Ουτότσκιν πέταξε στην Αθήνα (αυτό έγινε την 25η Μαρτίου του 1911) έκανε πτήση 5 χιλιομέτρων και έλαβε συγχαρητήρια από τον βασιλέα.

Η βίλα Συγγρού στο Φάληρο

Όσοι μεγαλώσαμε στα νότια προάστια, περνούσαμε καθημερινά έξω από την «βίλα του Συγγρού». Ήταν στην παραλιακή λεωφόρο, λίγο πριν στρίψουμε από το Φάληρο προς την Λεωφόρο Συγγρού. Το παραδοσιακό αυτό κτίριο το ονομάζαμε πάντα «η βίλα Συγγρού» χωρίς ποτέ να αμφιβάλλουμε για το θέμα. Στις σχέσεις μας με την Πολεμική Αεροπορία, χρησιμοποιούσαμε το ίδιο όνομα για την βίλα που στέγαζε διάφορες υπηρεσίες της Αεροπορίας.

Η εκδοχή αυτή είναι τόσο καλά εδραιωμένη ώστε αναφέρεται σε πολλά κείμενα. Ενδεικτικά παραθέτουμε τμήμα κειμένου για την βίλα, από το τεύχος 6/95 (Νοεμ. 1995) του περιοδικού «Το Αεροπλάνο».

Συντάσσοντας το κείμενο για το αεροδρόμιο του Παλαιού Φαλήρου, αρχίσαμε να έχουμε προβληματισμούς για το κτίριο. Στο σχέδιο του 1908 (βλ. σελίδα 6) δεν υπήρχε η βίλα, αλλά το ενυδρείο του Ζωολογικού κήπου. Ο Συγγρός εξ άλλου, είχε ήδη αποβιώσει το 1899. Ίσως το κτίριο είχε μελετηθεί επί

Το κτίριο κατασκευάστηκε περι τα τέλη του 19ου αιώνα από τον Ανδρέα Συγγρό. Αποτελεί ένα σπάνιο δείγμα νεοκλασικής αρχιτεκτονικής σε μια προνομιακή τοποθεσία με αξιοσημείωτο περιβάλλοντα χώρο.

Αποτελεί μέρος της Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής του τόπου μας και συγχρόνως σημαντικό μέρος της Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας, καθόσον στον πέριξ χώρο δημιουργήθηκε το πρώτο αεροδρόμιο και σ' αυτόν στεγάστηκε η II Διοίκηση Αεροπορίας, το ΚΕΑ και η ΔΑΥ.

Για το λόγο αυτό έχει χαρακτηριστεί από το Υπουργείο Πολιτισμού ως "Ιστορικό Διατηρητέο", που χρειάζεται ειδική κρατική προστασία.

Συγγρού και κατασκευασθεί αργότερα. Αρχιτέκτων του Συγγρού ήταν ο Ερνέστος Τσίλερ (Ernst Ziller). Μεταξύ όμως των έργων του Τσίλερ δεν αναγράφεται η βίλα αυτή, αλλά η βίλα στο Μαρούσι.

Αποταθήκαμε στο Μουσείο (Μ.ΙΣ.ΠΑ) που στεγάζεται σήμερα στο κτίριο, αλλά οι παλιοί γνωστοί μας είχαν απάντηση στο ερώτημά μας και μας πρότειναν να κάνουμε έγγραφο αίτημα, το οποίο και κάναμε. Η απάντηση εξέφραζε απλώς άγνοια.

Ψάχνοντας στο ιντερνέτ, βρήκαμε μια ενδιαφέ-

ρουσα μελέτη για την λεωφόρο Συγγρού, της αρχιτέκτονος Ευαγγελίας Χατζηκωνσταντίνου που περιείχε πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής του 1921 (βλ. σελίδα 12). Εκεί υπήρχε η βίλα. Άρα η βίλα είχε ανεγερθεί πριν το 1921.

Στην συνέχεια επικοινωνήσαμε με τον ιστορικό των Αθηνών, καθηγητή αρχιτεκτονικής Μάνο Μπίρη, που διαχειρίζεται και το πολύτιμο αρχείο του θείου του Κώστα Μπίρη. Δεν γνώριζε κάτι για αυτό το κτίριο, ούτε ο κύκλος των ιστορικών αρχιτεκτόνων μπορούσε να βοηθήσει. Μας είπε όμως ότι το



αρχιτεκτονικό στυλ της βίλας (art deco) δεν παραπέμπει στον 19ο αλλά στο 20ο αιώνα. Μας είπε επίσης ότι η Ιφιγένεια Συγγρού χρησιμοποιούσε δικό της αρχιτέκτονα και όχι τον Τσίλερ.

Ο καθηγητής Μπίρης μάς καθοδήγησε στο ότι, όποιος έκανε την αποκατάσταση της διατηρητέας βίλας, θα πρέπει να είχε υποβάλλει στην Πολεοδομία, το πλήρες ιστορικό του κτιρίου.

Βρήκαμε στο ιντερνέτ ότι οι εργασίες έγιναν την περίοδο 1999-2003 από την εταιρεία ΕΛΤΕΡ ΑΤΕ με την οποία επικοινωνήσαμε. Οι προ εικοσαετίας αρμόδιοι για το κτίριο δεν υπήρχαν πια στην εταιρία. Οι σημερινοί όμως, προσφέρθηκαν να κοιτάξουν στα αρχεία τους. Δεν βρήκαν όμως κάτι.

Μια ελπίδα θα ήταν να υπήρχε η αρχική οικοδομική άδεια στο Πολεοδομικό. Οι αρχιτέκτονες όμως μας είπαν ότι κάποιοι κατά την Κατοχή, εξαφάνισαν όλες τις παλιές οικοδομικές άδειες.

Εκεί κάπου εκδώσαμε το παρόν τεύχος Ιανουαρίου του «Αεραθλητισμού» αναμένοντας απαντήσεις από τα πολλά μέτωπα που ανοίξαμε ταυτόχρονα. Σε επόμενο τεύχος θα επανέλθουμε. Δεν περιμέναμε ότι η απλή αυτή απορία θα χρειαζόταν τόσο μεγάλη έρευνα.

Οι τόσο αναλυτικές πληροφορίες αποτείνονται σε συναδέλφους ερευνητές που τυχόν ενδιαφέρονται για την βίλα του Ανδρέα (ή της Ιφιγενείας) Συγγρού.

Ο Τατόης

Στο τελευταίο τεύχος αναφερθήκαμε στο αεροδρόμιο Τατοΐου που δημιουργήθηκε στα κτήματα κάποιου κ. Τατόη. Αυτό το είχαμε ακούσει κάποτε, αλλά ποτέ δεν ασχοληθήκαμε να μάθουμε ποιος ήταν ο Τατόης. Πολλά τοπωνύμια στην Ελλάδα

οφείλονται σε ιδιοκτήτες γης, όπως ο Κουκάκης, ο Βέικος, ο Γουδής, οι Βαυαροί Ρουφ και Θων και πολλοί άλλοι.

Κατά την τουρκοκρατία η γη ανήκε στους Τούρκους και κάποια τοπωνύμια προέρχονται από τέτοιους, όπως το Μπραχάμι και το Χασάνι (αεροδρόμιο Ελληνικού). Ο περισσότερος πλούτος στην Ελλάδα ανήκε στους Τούρκους και περνούσε στους Έλληνες μέσω των κλεφτών. Αυτοί ήταν ένοπλοι και δρούσαν εναντίον των κινητών περιουσιακών στοιχείων που μπορούσαν εύκολα να αποσπάσουν. Η δράση των κλεφτών κατά των Τούρκων έχει υμνηθεί εντόνως από το δημοτικό τραγούδι.

Το τι έγιναν οι κλέφτες μετά την απελευθέρωση, μας το εκφράζει θαυμάσια ένα δημοτικό τραγούδι που ξεκινάει με τα λόγια «Κατακαημένα Αράχοβα». Αναρωτιέται: «Τους κλέφτες τι τους κάνετε και τους καπεταναίους;» και απαντά: «Τους έχουμε στο Ζέμενο, να πολεμούν τον Μέγα». Τι έγινε στο Ζέμενο και ποιός ήταν ο Μέγας, βρείτε το μόνοι σας στο ιντερνέτ. Δεν θα απομακρυνθούμε και άλλο από το κύριο θέμα μας. Αν τραβάμε κάθε άκρη που βρίσκουμε, θα το ξηλώσουμε το πουλόβερ.

Μετά την Τουρκοκρατία, η κτηματική περιουσία πέρασε σε Έλληνες κτηματίες. Άλλη αγοράστηκε, άλλη κυριεύθηκε και άλλη, απλώς καταπατήθηκε. Για το τι έγινε με τους κτηματίες μετά την απελευθέρωση, δεν υπάρχει δημοτικό τραγούδι. Ίσως το τραγούδι για την Παρασκευούλα: «έχεις αμπέλια στην Χασιά, σπίτια στο Βουκουρέστι, για δεν παντρεύεσαι;» να δίνει την απάντηση. Η μεγάλη κτηματική περιουσία κατατμήθηκε, με διανομή σε πολλούς κληρονόμους. Τα μεγάλα τσιφλίκια κατατμήθηκαν με υποχρεωτικούς αναδασμούς. Ότι έμεινε, φορολογείται αγρίως μετά από 200 χρόνια, ώστε να φύγει και πάλι από τα ελληνικά χέρια.

Φανταζόμαστε λοιπόν ότι ο Τατόης θα ήταν ένας από τους πολλούς Έλληνες μεγαλοκτηματίες της απελευθέρωσης.

Φίλος αναγνώστης που έψαξε για τον Τατόη σε δύο εγκυκλοπαίδειες, δεν βρήκε τίποτα και μας επεσήμανε το πρόβλημα. Το ψάξιμο για δυσεύρετες πληροφορίες είναι ένα σπορ που συνδέει αθορύβως περισσότερους οπαδούς από εκείνο το θορυβώδες «σύλλογος μεγάλος, δεν υπάρχει άλλος».

Σήμερα η έκφραση «Δεν γνωρίζω» πρέπει να αντικατασταθεί με την έκφραση «Βαριέμαι να ψάξω στο ιντερνέτ». Από το νητ μάθαμε ότι ο Τατόης ήταν Αρβανιτόβλαχος της περιοχής. Το τι ακριβώς σημαίνει ο όρος, δεν το ψάξαμε. Βλάχος που μιλούσε αρβανίτικα; ή το αντίθετο; Πάντως Τούρκος δεν ήταν. Το ιντερνέτ όμως δεν είναι ασφαλής πηγή.

Βρήκαμε ασφαλή πηγή στην 24τομη εγκυκλοπαίδεια του Δρανδάκη (της δεκαετίας του 1930). Συνδέει τον Τατόη με τους χριστιανούς Αρβανίτες των Μεσογείων. Παραθέτουμε φωτογραφικώς το σχετικό λύμα.

Τατόης. "Όνομα 'Αλβανοβλάχου φυλάρχου ἐγσταθθέντος πρὸ αἰώνων εἰς τὴν Πάρνηθα, ἐξ οὗ ἡ κοινὴ ὀνομασία τῆς Δεκελείας (Τατόϊ). Ἐκ τῶν μετέπειτα δ' αἰσπαρέντων εἰς τὰ Μεσόγεια Τατόηδων ὀνομαστὶ γνωστὸς (ἐκ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1833 τοῦ 1552 ἐγγράφου τῆς Ἱστορικῆς καὶ Ἐθνολογικῆς Ἑταιρείας) εἶναι ὁ Ἀρτίκης Τατόης. Δ. Γ. Κ.

Τατόϊ(ον) [Γεωργ.]. Χωρίον τῆς κοινότητος Ἀχαρνῶν, ἀπέχον πρὸς Β. τῶν Ἀθηνῶν. 24 χλμ.

Το αμέσως επόμενο λύμα αναφέρει το Τατόι σαν χωριό κοντά στις Αχαρνές (Μενίδι). Προφανώς θα επρόκειτο για κάποιο μικρό οικισμό στην περιοχή των βασιλικών κτημάτων. Αυτά αναφέρονται σαν Τατόι. Όποιος γράφει περί του αεροδρομίου Τατοΐου, ας συνεχίσει την έρευνα (Αχαρναί - Τατόι - Δεκέλεια)._



Όταν η λεωφόρος Συγγρού έφθανε στην θάλασσα
Αριστερά το αεροδρόμιο του de Caters, σαν ιππόδρομος, με νερά στο κέντρο του.
Δεξιά το αεροδρόμιο του Ουτότσκιν και των πρωτοπόρων.
Το παραλιακό τραμ έχει ήδη εξαφανισθεί.