



Το 1931 εμφανίστηκαν οι πρώτες ελληνικές αερογραμμές. Το αεροδρόμιο των Αθηνών ήταν το Τατόι. Το είδαμε αυτό στους χάρτες και τα σχέδια των προηγούμενων τευχών μας (βλέπε κυρίως στο τεύχος 124). Το Τατόι όμως ήταν στρατιωτικό αεροδρόμιο, όπως είναι μέχρι σήμερα. Είχε πολλές εκπαιδευτικές πτήσεις και άλλες υπηρεσιακές υποχρεώσεις.

Αυτό, για τις λίγες πολιτικές πτήσεις της εποχής, δεν θα έπρεπε να ήταν πρόβλημα. Το Τατόι όμως είχε στρατιωτική διοίκηση, στρατιωτική φύλαξη και διαδικασίες ασφαλείας που μάλλον ενοχλούσαν τους πολίτες. Σε ένα πολιτικό αεροδρόμιο τα πράγματα θα ήταν απλούστερα και επιπλέον θα προέκυπταν πολλές θέσεις πολιτικών υπαλλήλων, για να διορίσουμε δικούς μας ανθρώπους. Όσοι διεκδικούν ηγετικές θέσεις πρωτοστατούν σε τέτοιες κινήσεις και πλαισιώνονται πρόθυμα από την λαϊκή επιθυμία για διορισμούς στο δημόσιο.

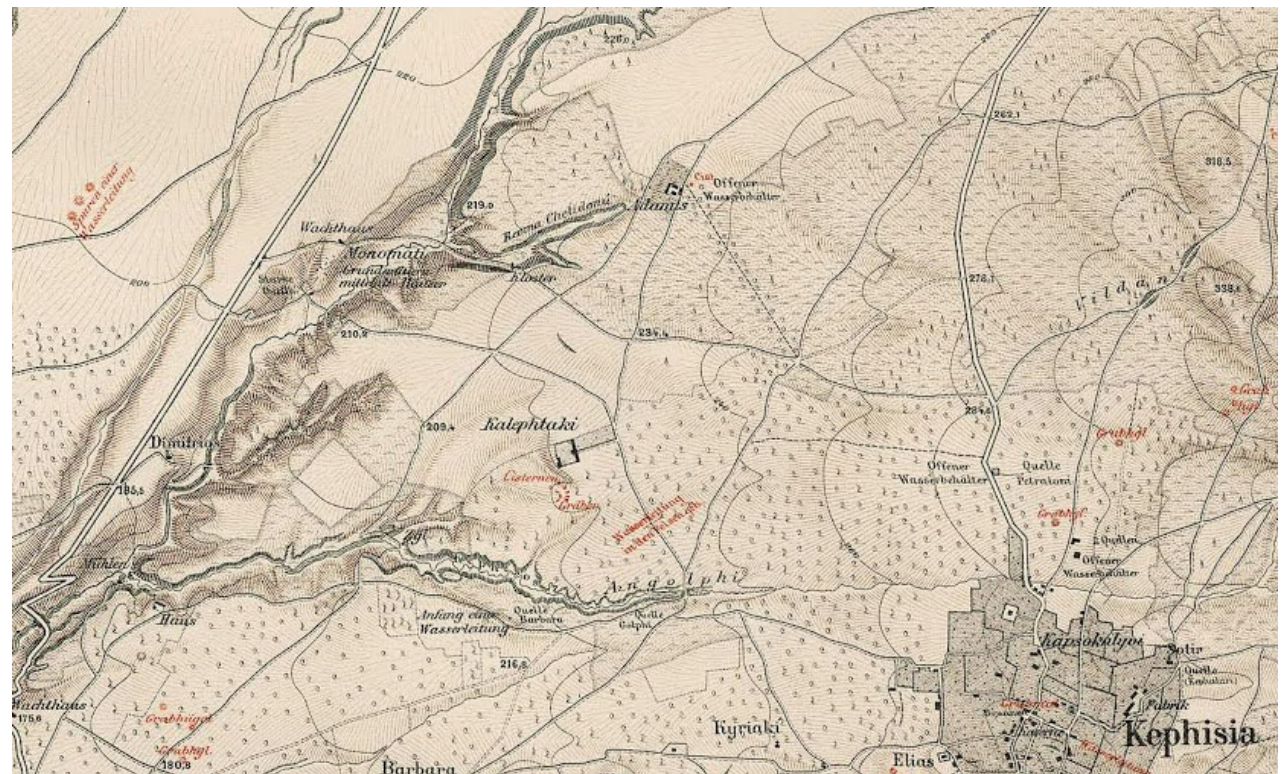
Με την έναρξη λοιπόν των πολιτικών πτήσεων, προέκυψε αμέσως η ανάγκη υπάρξεως ανεξαρτήτου πολιτικού αεροδρομίου. Σαν κατάλληλος χώρος προετάθη να δημιουργηθεί πολιτικό αεροδρόμιο πλάι στο στρατιωτικό, ανατολικά του Κηφισού. Δεν βρήκαμε όμως κανένα σχέδιο για το που ακριβώς θα ήταν αυτός ο χώρος.

Πληροφορία από παλιούς Κηφισιώτες μιλούσε για τα Πατσαβουρέικα. Διαπιστώσαμε όμως ότι τα Πατσαβουρέικα ήταν στην Καλογρέζα, μια υποβαθμισμένη περιοχή με ορυχεία λιγνίτη. Αυτά τροφοδοτούσαν με κάρβουνο το «Θερίο» (τον ατμήλατο σιδηρόδρομο Αθήνα-Κηφισιά) και το

τραιναάκι του Λαυρίου. Καμία σχέση με αεροδρόμιο.

Η επόμενη κηφισιώτικη πληροφορία ήταν για το Καλυφτάκη. Το τοπωνύμιο αυτό υπάρχει και σήμερα. Το αναζητήσαμε όμως και το βρήκαμε σε χάρτη του Kaupert που απεικονίζει την περιοχή της Κηφισιάς το 1883. Το κτήμα του Calerhtaki εικονίζεται ανατολικά του Κηφισού, λίγο νοτιότερα από το παράπλευρο μικρό ρέμα της Χελιδονούς (Chelidonou). Λίγο βορειότερα αναγράφεται το τοπωνύμιο Αδάμες που υπάρχει και σήμερα.

Από το ρέμα της Χελιδονούς κατεβαίνει ο δρόμος που περνάει από την Κηφισιά προς το αεροδρόμιο Τατοΐου και το Μενίδι. Σήμερα, από την διασταύρωση του δρόμου αυτού με την Εθνική οδό, ξεκινάει μια μεγάλη ευθεία της Εθνικής προς ΒΑ, μήκους τάξεως 2.000 μέτρων (αναζήτησε την στον χάρτη GoogleEarth). Το μήκος αυτό είναι ανάλογο με τον σημερινό διάδρομο του Τατοΐου. Στον επίπεδο αυτό χώρο θα μπορούσε να είχε δημιουργηθεί το πολιτικό αεροδρόμιο των Αθηνών.

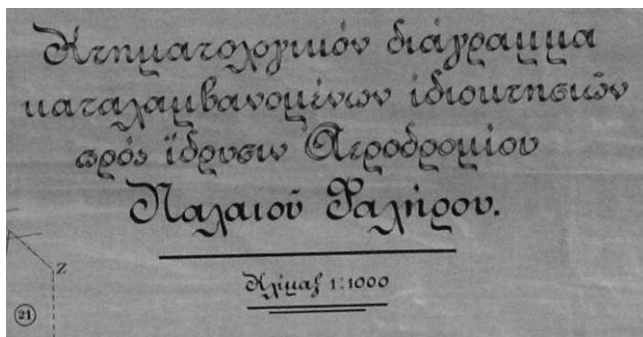


Την εποχή εκείνη επαρκούσε για αεροδρόμιο ένα επίπεδο έδαφος μήκους χιλίων μέτρων, γεγονός το οποίο δεν οδηγούσε υποχρεωτικά σε πολύ μεγάλο χωράφι. Αν δεν βρούμε κάποιο σχετικό σχέδιο της δεκαετίας του '30, η περιοχή Καλυφτάκη αποτελεί μια απλή υπόθεση εργασίας. Πάντως, η διαμόρφωση ενός πολιτικού αεροδρομίου ανατολικά του Τατοΐου δεν προχώρησε.

* * *

Μια ενδιαφέρουσα μελέτη του Γεωργίου Παπανδρώνου με τίτλο «Η γέννηση κι η ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα του μεσοπολέμου», έκδοση 2005, είναι προσβάσιμη στο διαδίκτυο. Αφιερώνει δυο σελίδες για την αναζήτηση πολιτικού αεροδρομίου εκτός Τατοΐου. Το Τατόι εμφανιζόταν σαν ακατάλληλο, λόγω κακής ορατότητας κατά τον χειμώνα, με πολλές ματαιώσεις πτήσεων. Κάποιες πτήσεις αλλοδαπών εταιρειών είχαν προσγειωθεί στον Αγ.Κοσμά, στην Κωπαΐδα και στην Χαλκίδα.

Η αναζήτηση χώρου για πολιτικό αεροδρόμιο πέρασε από το Παλαιό Φάληρο, όπου ήδη είχε υπάρξει αεροπορική δραστηριότητα. Στο τεύχος 123 παραθέσαμε σχέδιο του χώρου του ΚΕΑ, από μελέτη της αρχιτέκτονος Ευαγγελίας Χατζηκωνσταντίνου. Το σχέδιο αυτό της πολεοδομίας είχε γίνει για τον καθορισμό του χώρου του πολιτικού αεροδρομίου των Αθηνών. Παραθέτουμε τον τίτλο του σχεδίου.

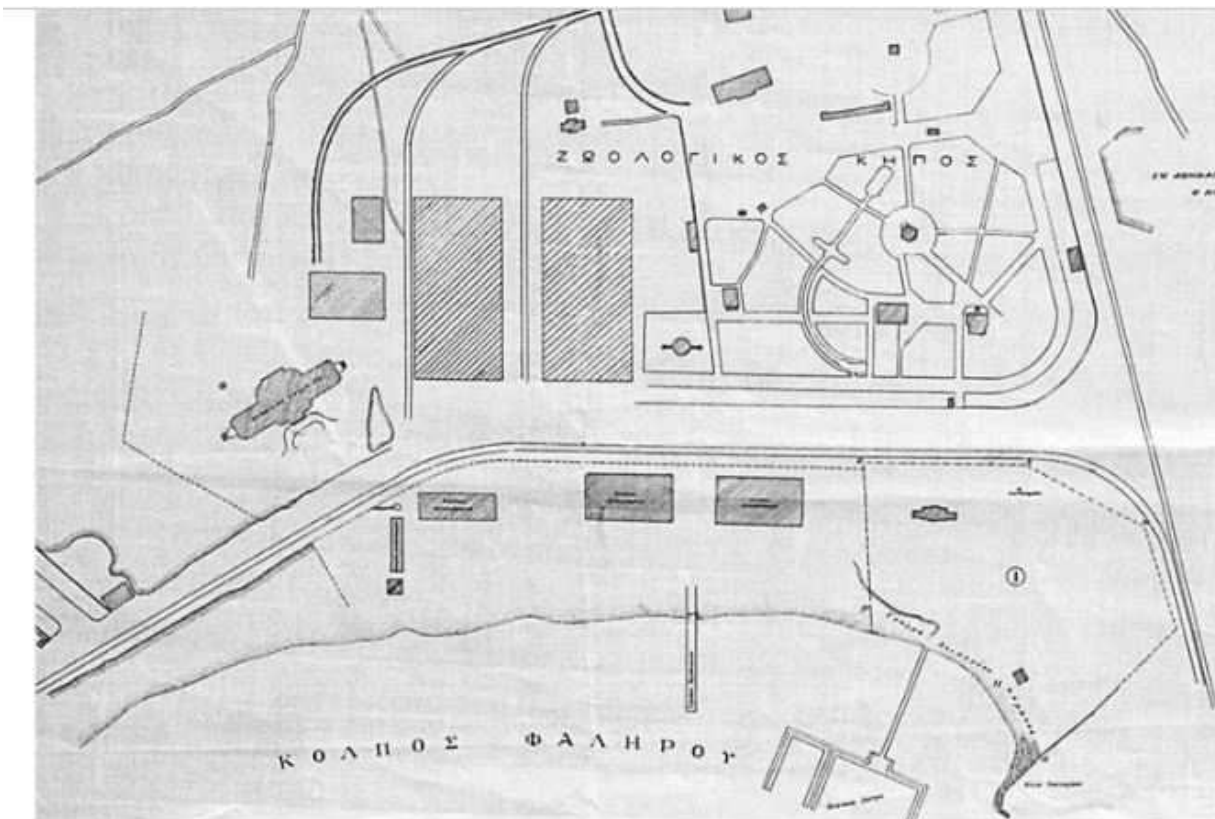


Χαριν πληρότητας επαναλαμβάνουμε το σχέδιο του ζωολογικού κήπου και του ΚΕΑ Φαλήρου, όπως ήταν το 1921, όταν ο κήπος είχε ήδη καταργηθεί.

Άλλοι χώροι που συζητήθηκαν για πολιτικό αεροδρόμιο ήταν, κατά την μελέτη Παπανδρώνου, το Πυριτιδοποιεῖο στην Κοκκινιά, η Ελευσίνα και ο Αγ. Κοσμάς Χασανίου. Ύστερα από ατελείωτες συσκέψεις και παρεμβάσεις παντοειδῶν ενδιαφερομένων, το Υπουργεῖο Αεροπορίας επέλεξε τον Αύγουστο του

1936, το Χασάνι. Το Υπουργεῖο Οικονομικῶν διέθεσε κονδύλια για την απαλλοτρίωση 2.150 στρεμμάτων, τα δε εγκαίνια έγιναν πανηγυρικά στις 2 Ιουνίου του 1938.

Ας ψάξει κάποιος να δει τι εγκαινίασε τότε ο υπουργός. Εγκαινίασε αεροδρόμιο; έναρξη εργασιῶν για διαδρόμους και κτίρια; ή απλῶς το ξεπάτωμα των καλλιεργειῶν; Μετά από πολλά εγκαίνια που γιορτάζουν οι σημερινοί πολιτικοί για



15 Ο Ζωολογικός Κήπος, όπως διακρίνεται στο «Κτηματογραφικὸν διάγραμμα καταλαμβανομένων ιδιοκτησιῶν πρὸς ἴδρυσιν Αεροδρομίου Παλαιῦ Φαλήρου», 1921

διάφορους χώρους, είναι απορίας άξιο να μάθουμε τι εγκαινίασαν το 1938. Ο Παπανδρόνυ γράφει επί λέξει:

Πρέπει να διευκρινίσουμε ότι μέχρι την διακοπή των πτήσεων την 28/10/40, ούτε το Ελληνικό ούτε η Μίκρα είχαν παραδοθεί για συγκοινωνιακή εκμετάλλευση, αφού δεν είχαν περατωθεί οι απαραίτητες εγκαταστάσεις (η εξυπηρέτηση των γραμμών εξακολουθούσε να γίνεται στο Τατόι και το Σέδες).

Βρίσκουμε όμως σε άλλες πηγές ότι το 1938 η πολεμική αεροπορία εγκατέστησε στον χώρο τμήμα του ΚΕΑ. Τότε ανεγέρθηκαν από την ΠΑ τα τρία κολλητά υπόστεγα με αψιδωτή στέγη, που σώζονται μέχρι σήμερα. Τα υπόστεγα αυτά είχαν σκελετό από σκυρόδεμα και ελαφρά επικάλυψη.

* * *

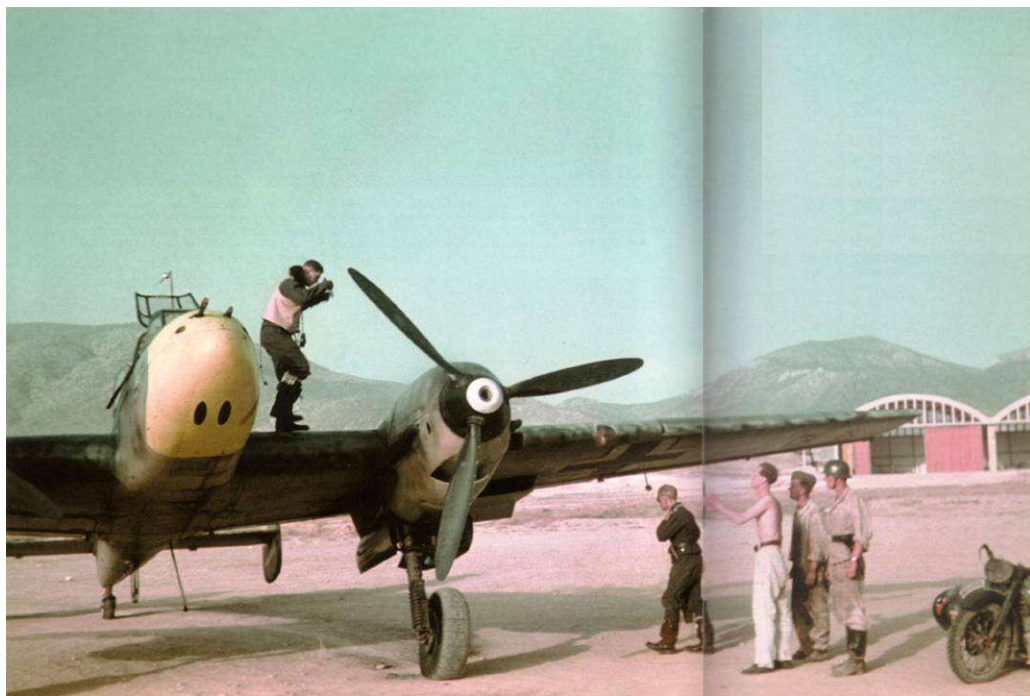
Το Χασάνι ήταν μια αγροτική έκταση, κοντά στο χωριό που ακόμα και μεταπολεμικά ονομαζόταν Μπραχάμι. Τα μπραχαμιώτικα κτήματα κάλυπταν την περιοχή από το Μπραχάμι μέχρι την θάλασσα (Καλαμάκι, Άλιμος, Χασάνι, Αγ.Κοσμάς). Σήμερα, το Μπραχάμι έχει ενσωματωθεί στον αστικό ιστό και ονομάζεται Αγ. Δημήτριος. Στο Χασάνι (δηλαδή στα τέως κτήματα κάποιου τσιφλικά Χασάν) δημιουργήθηκε αυτό που αργότερα ονομάστηκε «αεροδρόμιο του Ελληνικού». Η απόφαση για αυτό το αεροδρόμιο πάρθηκε μεν το 1936, το όνομά του όμως πέρασε από πολλές φάσεις. Οι Γερμανοί το ονόμαζαν «Αεροδρόμιο του Καλαμακίου». Στο συμμαχικό έντυπο, που παραθέσαμε στο τεύχος 142, θα το βρείτε σαν Kalamaki Airport. Όσοι συσσωρεύετε φωτογραφίες αεροπλάνων θα βρείτε πολλές φωτογραφίες του αεροδρόμιου σε γερμανικές συλλογές του ιντερνέτ. Εδώ παραθέτουμε μόνο μια

φωτογραφία με ένα Messerschmitt Bf 110, διότι πίσω του διακρίνονται τα τρία παράπλευρα υπόστεγα του ΚΕΑ.

Όταν επεξεργαζόμαστε την ιστορία της ακτής του Καλαμακίου (βλέπε βιβλίο «Ένα λιμάνι που έφυγε»), φροντίσαμε να έχουμε παλαιές αεροφωτογραφίες της περιοχής που συμπεριλάβαμε στο βιβλίο. Μια αεροφωτογραφία του 1939 που αφορούσε τον Άλιμο, απεικόνιζε το χώρο του δυτικού άκρου του αεροδρομίου, εκεί όπου αργότερα υπήρξε το δυτικό τέρμιναλ του αεροδρομίου Ελληνικού.

Παραθέτουμε την αεροφωτογραφία αυτή resized. Βλέπουμε το ακρωτήριο του Αγ. Κοσμά (Κωλιάδα άκρα κατά τον Ηρόδοτο) και το αλίπεδο του Αλίμου. Αριστερά βλέπουμε τον μικρό παραλιακό οικισμό του Αλίμου και την προ αυτού αμμουδιά.

Για μεγάλη μας έκπληξη όμως, το 1939 στο άκρο



αυτό του αεροδρομίου υπήρχαν μόνο καλλιεργούμενα κτήματα. Πριν τον πόλεμο λοιπόν, οι εγκαταστάσεις του αεροδρόμιου βρίσκονταν κοντά στην Λεωφ. Βουλιαγμένης και από εκεί ήταν η οδική πρόσβαση στα κτίρια και στα υπόστεγα. Το όνομα Kalamaki Airport δεν δικαιολογούταν. Ίσως ήταν οι Γερμανοί που προώθησαν αυτό το όνομα. "Platz Kalamaki (προφανώς Flugplatz) bei Athen" διαβάζουμε σε φωτογραφίες. Η επέκταση προς την θάλασσα αφορούσε κυρίως χώρο αποθηκείσεως καυσίμων που μάλλον έρχονταν δια θαλάσσης, μέσω ενός αβαθούς λιμενίσκου που διαμόρφωσαν εκεί, και υφίσταται ακόμα.

Ίσως πάλι κάποιος να επέλεξε απλά το εγγύτερο ελληνικό όνομα επί του χάρτη, έναντι των τούρκικων Χασάν και Μπραχάμ, ή το κακόηχο Τράχωνες (προϊστορικό Ευώνυμον). Η λέξη Καλαμάκι ηχεί ελαφρώς γιαπωνέζικη, εμείς δε στον «Ν.Ο.Καλαμακίου» λέγαμε ότι ανήκαμε στην ινδιάνικη φυλή των Kalamachi (ξαδέρφια των Arachi). Στο Michigan υπάρχει η βιομηχανική πόλη Kalamazoo.

* * *

Με το τέλος του πολέμου αρχίζει το Καλαμάκι να γράφει ιστορία. Οι πρώτοι Άγγλοι που αποβιβάστηκαν μεταπολεμικώς στο λεκανοπέδιο, ήρθαν στο Καλαμάκι, για να καταλάβουν το αεροδρόμιο Καλαμακίου. Αυτό έγινε στο τέλος Οκτωβρίου 1944, από δύο ελληνικά αποβατικά σκάφη που μετέφεραν από τον Πόρο τα αγγλικά αγήματα και κάποια ελαφρά άρματα. Η απόβαση έγινε στην αμμουδιά του Αλίμου που φαίνεται στην αεροφωτογραφία. Τοπικές πηγές μιλάν για δύο αποβατικά στον Άλιμο, αλλά το επίσημο Πολεμικό Ναυτικό γράφει ότι από τον Πόρο έφυγαν τα αρματαγωγά «Σάμος» και «Χίος», εκ των οποίων το πρώτο απεβίβασε στρατεύματα στο Καλαμάκι, το δε δεύτερο στον λιμένα του Πειραιώς.



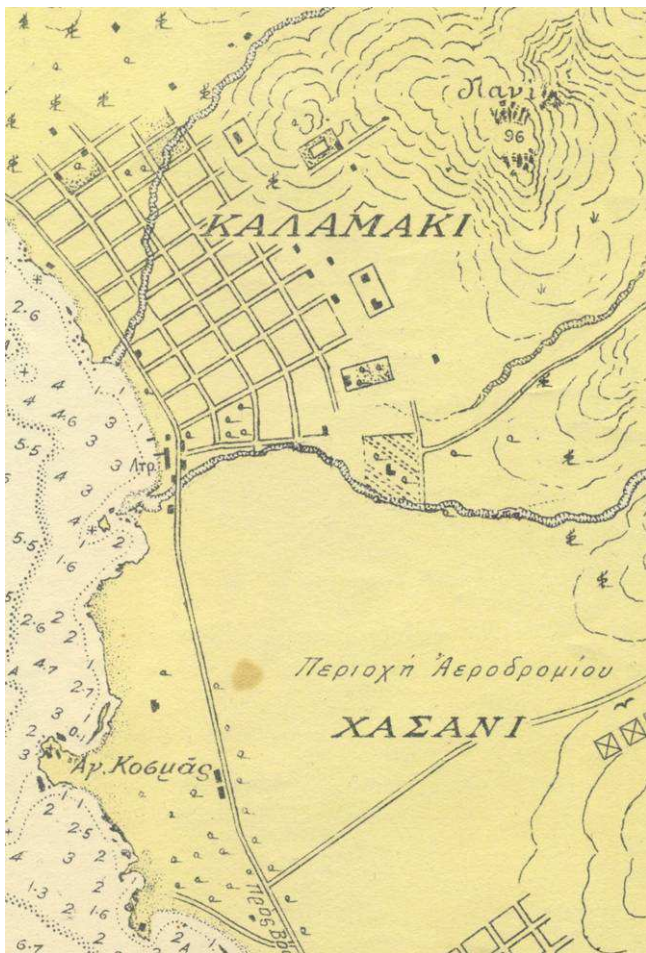
Ο Ουίστον Τσόρτσιλ γράφει στο βιβλίο του ότι, κατά τα Δεκεμβριανά προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Καλαμακίου. Από εκεί μετεφέρθη με πετρελαιάκατο σε βρετανικό πολεμικό που ήταν αγκυροβολημένο στον όρμο του Φαλήρου, αρκετά μακριά από την ακτή, ώστε να μην το φθάνουν οι όλμοι από τον Πειραιά. Έμεινε εκεί για κάποιες μέρες του τέλους του έτους, όπου και τον επισκέφτηκε ο Αρχιεπίσκοπος Δαμασκηνός με το ράσο του.

Το πλήρωμα του αγγλικού πολεμικού τελούσε σε εορταστική ευθυμία και μάλλον θα τα είχε ολίγον τσούξει. Βλέποντας το ράσο και τα γένια, νόμισε ότι

έβλεπε μασκαρεμένους συναδέλφους και απειλήθηκε διπλωματική παρεξήγηση. Αυτά τα γράφει ο Τσόρτσιλ στο βιβλίο του. Ο Τσόρτσιλ πήγαινε με τεθωρακισμένο όχημα στην Αθήνα, όπου γίνονταν οι γνωστές συσκέψεις στο ξενοδοχείο της Μεγάλης Βρετανίας. Kalamaki airport, λοιπόν, το 1944.

Παραθέτουμε μια μεταπολεμική φωτογραφία με πολλά Spitfire στο αεροδρόμιο. Τα επιθεωρεί ο πρωθυπουργός Γ. Παπανδρέου. Στο βάθος φαίνεται η γνωστή μορφή του Υμηττού. Στο αεροδρόμιο δεν υπάρχει ακόμα καμία δραστηριότης της πολιτικής αεροπορίας.

Εδώ τελειώνει η αναφορά του αεροδρομίου σαν «Αεροδρόμιο Καλαμακίου». Εμείς οι Καλαμακιώτες δεν ονομάσαμε ποτέ το αεροδρόμιο έτσι. Το λέγαμε πάντα Χασάνι. Παραθέτουμε τμήμα ναυτικού χάρτη της περιοχής, εκδόσεως 1945. Βλέπουμε τον Αγ. Κοσμά, το Καλαμάκι και το Χασάνι. Βλέπουμε και την παραλιακή λεωφόρο. Από το κατώτατο σημείο της φεύγει προς την θάλασσα ένας δρόμος που οδεύει στο κυκλικό λιμενίσκο. Προσέξτε πόσο αβαθή είναι τα νερά στην περιοχή. Προφανώς δεν γίνονταν εκεί σημαντικές εκφορτώσεις.



Το τι παρέμενε στο Χασάνι μετά τον πόλεμο, τεκμαίρεται σαφώς από την κατωτέρω φωτογραφία του 1944, που αποτελείται στα συμμαχικά βομβαρ-

διστικά. Πάνω στους διαδρόμους διακρίνονται μηχανήματα που επισκευάζουν τους διαρκώς βομβαρδιζόμενους διαδρόμους. Κάποια κείμενα αναγράφουν ότι οι Γερμανοί φεύγοντας από την



χώρα μας, κατέστρεψαν τους διαδρόμους. Μάλλον όμως, θα αρκούσε να σταματήσουν να τους επισκευάζουν. Οι δύο αρχικοί διάδρομοι είχαν μήκος περί τα 1.800 μέτρα.

Στην προηγηθείσα αεροφωτογραφία φαίνεται η είσοδος από την Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Ο δρόμος διακλαδίζεται αριστερά προς τα υπόστεγα του ΚΕΑ. Τα τρία ενωμένα υπόστεγα διακρίνονται σαφώς. Προς τα δεξιά ο δρόμος οδεύει προς τις εγκαταστάσεις της 129 ΠΤΥ. Ο φαρδύς αυτός εσωτερικός δρόμος υπάρχει μέχρι σήμερα. Νοτιότερα βλέπουμε μόνο ιδιωτικές κατοικίες.

Παρόλο το ότι το Χασάνι προοριζόταν το 1936 για πολιτικό αεροδρόμιο, τίποτα που αφορά την πολιτική αεροπορία δεν υπάρχει εκεί το 1945. Τα προνόμια της προπολεμικής εταιρείας ΕΕΕΣ που επιχειρούσε από το Τατόι, έληξαν το 1946 και η εταιρεία διελύθη. Την θέση της πήρε η ΤΑΕ (Τεχνικές Αεροπορικές Επιχειρήσεις) του Στέφανου Ζώτου που άρχισε να δραστηριοποιείται στο Χασάνι.

* * *

Μεταπολεμικώς, οι μεταφορές αρχίζουν να γίνονται από τα συμμαχικά DC-3 που αναφέρονται και με την στρατιωτική ονομασία C-47 και είναι ευρέως γνωστά σαν «Ντακότα». Τα αεροπλάνα αυτά είχαν παραχθεί από την εταιρεία Douglas (DC σημαίνει Douglas Company) για τις στρατιωτικές ανάγκες, σε μεγάλους αριθμούς.

Από τον πόλεμο επέζησαν γύρω στις 10.000 Ντακότες. Περίπου οι μισές από αυτές βρέθηκαν στο έδαφος των ΗΠΑ και υπερκάλυπταν τις ανάγκες της χώρας, τόσο στον στρατιωτικό τομέα όσο και στις δημόσιες αερομεταφορές. Οι λοιπές Ντακότες ήταν διάσπαρτες σε όλο τον κόσμο και πουλήθηκαν σε τιμές ευκαιρίας.

Ο Ζώτος συνεργαζόμενος με την εταιρεία TWA,

αγοράζει για την ΤΑΕ τρεις στρατιωτικές Ντακότες και τις μετασκευάζει στην Αίγυπτο, ώστε να μπορούν να δεχθούν επιβάτες. Με αυτές αρχίζει τα δρομολόγια από το Χασάνι. Έκτοτε το Χασάνι γίνεται το πολιτικό αεροδρόμιο των Αθηνών, χωρίς να έχει ούτε ένα πολιτικό κτίριο. Τα πρώτα γραφεία και οι αίθουσες υποδοχής επιβατών της ΤΑΕ αποτελούνταν από μεγάλες πάνινες σκηνές.

* * *



Μετά τον πόλεμο, η αγγλική οικονομία δεν μπορούσε να εξυπηρετήσει πια τις παγκόσμιες υποχρεώσεις της. Το 1947 παρέδωσε την σκυτάλη στους Αμερικανούς (βλέπε στο βιβλίο «Piper Cub στην Ελλάδα»).

Οι Αμερικανοί ανέλαβαν την οργάνωση της αεροπορίας της Ελλάδος. Παρέλαβαν ένα μεγάλο χώρο του αεροδρομίου κοντά στην λεωφόρο Βουλιαγμένης, για βάση τους. Ο χώρος αυτός ήταν

νοτιότερα, αμέσως μετά τον χώρο του ΚΕΑ. Η βάση εξυπηρετούσε τις στρατιωτικές μεταφορές από την Ευρώπη προς την Μέση Ανατολή. Είχε ένα μόνο μεγάλο υπόστεγο, αλλά είχε κυρίως μια μεγάλη πίστα που μπορούσε να δεχθεί πολλά σταθμευμένα αεροπλάνα.

Στις αρχές της δεκαετίας του '50 οι Αμερικανοί περνούσαν βαθμιαίως στην περίοδο των αεριωθουμένων. Οι μικροί διάδρομοι δεν εξυπηρετούσαν πια τις ανάγκες της πολεμικής αεροπορίας, παρ' όλο που ήταν υπεραρκετοί για τα πολιτικά ελικοφόρα αεροπλάνα της εποχής. Η φωτογραφία που παραθέτουμε στην προηγούμενη σελίδα είναι από αμερικανική πηγή. Πάνω σε υπόστρωμα φωτογραφίας του 1945 έχει προστεθεί η πρόθεση για αναδιαμόρφωση των διαδρόμων.

Με αμερικανική καθοδήγηση, το αεροδρόμιο συνέχισε την ανάπτυξή του το 1950, με πρόσθεση παραλλήλου διαδρόμου και μήκος αμφοτέρων στα 2.250 μ. Σύντομα οι ανάγκες των πολιτικών αεριωθουμένων έγιναν εφάμιλλες των στρατιωτικών. Ακολούθησαν συνεχείς επεκτάσεις των διαδρόμων, το 1958 σε 3.000 μ και σε 3.500 μ την δεκαετία του '60. Οι επεκτάσεις ήταν πάντα προς την πλευρά της Γλυφάδας και όχι προς τους επικίνδυνους λόφους του Καλαμακίου.

Ο λόφος Πανί του Καλαμακίου (βλέπε στον ναυτικό χάρτη) είναι αυτός που προστάτευσε το παραλιακό αυτό προάστιο από τις κρατικές απαλλοτριώσεις. Όταν το κράτος αποσπάσει κάτι από μικροϊδιοκτήτες, δεν το επιστρέφει, παρά μόνο σε μεγαλο-συμφέροντα που μπορούν να ανταποκριθούν στις εκάστοτε απαιτήσεις των ... καιρών.

* * *

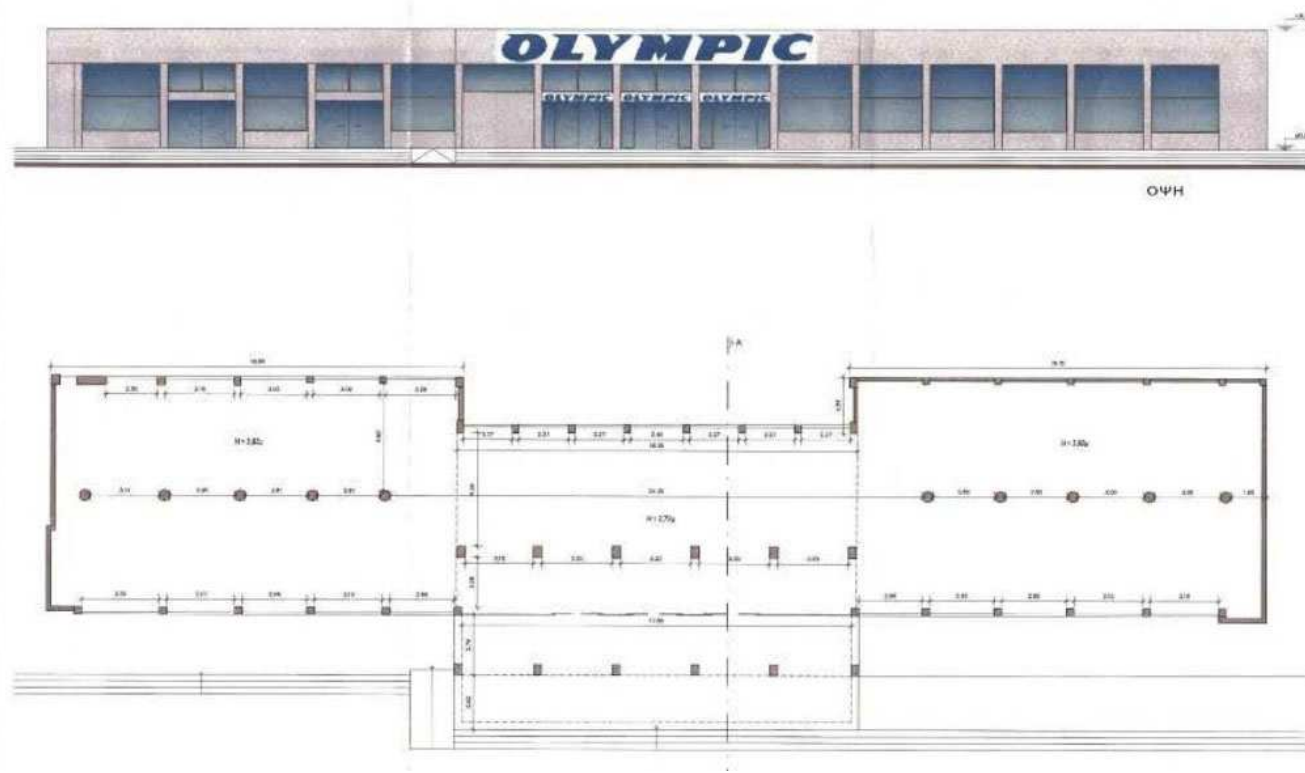
Ας γυρίσουμε όμως στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια και στην πολιτική αεροπορία που εγκαθί-

σταται βαθμιαία στον δυτικό αεροσταθμό. Γύρω στο 1948 αντιμετωπίζεται το κτηριακό πρόβλημα με ένα επίμηκες κτήριο αφίξεων - αναχωρήσεων (το βλέπουμε εδώ σε μεταγενέστερη απεικόνιση). Η είσοδος του αεροδρομίου βρίσκεται πια στην παραλία, πράγμα που θα δικαιολογούσε την ονομασία «Kalamakí airport». Προκρίνεται όμως η ονομασία «αεροδρόμιο του Ελληνικού» από το όνομα του οικισμού μεταξύ του αεροδρομίου και της Γλυφάδας. Η ονομασία αυτή ακολουθεί το αεροδρόμιο μέχρι τέλους.

Κάποιοι γράφουν για προπολεμικά κτίρια στον δυτικό αερολιμένα. Μια ματιά όμως στην αεροφωτογραφία του 1939 (σελ.3) δεν αφήνει καμία αμφιβολία. Η φωτογραφία προέρχεται από την ΓΥΣ

(Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού). Οι φωτογραφίες των αεροπορικών εγκαταστάσεων ήταν προφανώς απρόσιτες. Σήμερα όμως εικάζουμε ότι θα είναι στην διάθεση των ερευνητών. Όποιος επιθυμεί να παρακολουθήσει την εξέλιξη βήμα-βήμα, ας ψάξει στις αψευδείς αεροφωτογραφίες και όχι σε κείμενα που είναι συχνά παραπλανητικά.

Σύντομα, το βασικό μονώροφο κτίριο του σταθμού δεν επαρκούσε για τις αυξανόμενες ανάγκες. Προστέθηκαν κάποια κτίρια εκατέρωθεν της εισόδου για την αστυνομία και άλλες χρήσεις. Και ναι μεν η πρόσοψη του αρχικού κτιρίου δεν άλλαξε πολύ τα επόμενα χρόνια, πλην όμως το κτίριο διογκώθηκε, συνεχώς επεκτεινόμενο πάνω στην πίστα των αεροσκαφών.



* * *

Στα μεταπολεμικά χρόνια τα υδροπλάνα δεν χρειάζονται, γιατί υπάρχουν πλέον διεθνώς πολλά αεροδρόμια με σκληρούς διαδρόμους, που μπορούν να φέρουν μεγάλα φορτία. Έτσι, τα υδατοδρόμια αχρηστεύονται. Τα κτίρια του υδατοδρομίου Παλαιού Φαλήρου γίνονται αποθήκες υλικού. Το μεγάλο ιταλικό υπόστεγο της Λέρου έρχεται στο Τατόι (σημερινό μουσείο). Το γαλλικό υπόστεγο του υδατοδρομίου Γουβιών Κερκύρας αποσυναρμολογείται και εγκαθίσταται στο Ελληνικό.

Το 1957 η εταιρεία ΤΑΕ δίνει την θέση της στην «Ολυμπιακή» του Ωνάση. Τότε προστίθεται ένα ακόμα υπόστεγο αεροσκαφών πλάι στο πρώτο. Τα δυο αυτά υπόστεγα φαίνονται στην πρώτη φωτογραφία. (φωτ. Β Κατηνιώτη από ελικόπτερο). Τα δύο αρχικά υπόστεγα, μαζί με όλα τα κτίρια του δυτικού αεροσταθμού καταδαφίστηκαν προ μηνών. «Μαζί με τα ξερά καίγονται και τα χλωρά».

Στην δεύτερη φωτογραφία φαίνεται το αεροδρόμιο το 1961. Η φωτογραφία είναι τραβηγμένη από αεροπλάνο της USAF. Ενδιαφέρον έχει η τότε επέκταση των διαδρόμων που εμποδίζεται προσωρινά από τον χώρο του αμερικανικού κολεγίου θηλέων.



* * *

Η πρόσβαση του αεροδρομίου από την Λεωφόρο Βουλιαγμάνης θα αποκατασταθεί το 1969 με την ανέγερση του νέου τέρμιναλ για τις διεθνείς αερογραμμές (κτίριο Saarinen). Η Ολυμπιακή θα παραμείνει στο δυτικό τέρμιναλ που θα επεκταθεί με δύο ακόμη ογκώδη κτίρια εκατέρωθεν του αρχικού. Στο τέλος, όλο το αεροδρόμιο θα μετακομίσει οριστικά στα Σπάτα το 2001.

Με την ιστορία της Ολυμπιακής του Ωνάση και για το πως την κατάντησε το δημόσιο, έχουμε ήδη γράψει στο τεύχος 113 και δη εμμέτρως. Δεν θα επανέλθουμε εδώ.

Το Τατόι ήταν στρατιωτικό αεροδρόμιο που φιλοξενούσε και πολιτικές πτήσεις, Το Ελληνικό ήταν πολιτικό αεροδρόμιο που φιλοξενούσε και στρατιωτικές πτήσεις (ΚΕΑ και USAF). Τα Σπάτα είναι καθαρά πολιτικό αεροδρόμιο χωρίς στρατιωτικές δράσεις. Από το 1931 μέχρι το 2001 πέρασαν 70

χρόνια με συνεχή αναζήτηση για ένα καθαρά πολιτικό αεροδρόμιο στην Αττική.

* * *

Μετά την μεταφορά του αεροδρομίου άρχισαν να εκπονούνται δεκάδες μελέτες για την τύχη του αεροδρομίου Ελληνικού. Πέραν από τις προτάσεις «αξιοποίησης» «ανάδειξης» «αναβάθμισης», η καλύτερη μελέτη που βρίσκουμε στο ιντερνέτ για την απεικόνιση των εγκαταλειμμένων κτιρίων, είναι της Σχολής Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠολυτεχνείου:

«elliniko_ekthesi_tekmiriosis_neoteron_mnimeion_envlab_ntua_jul2016full.pdf

Παραθέτουμε δυο ακόμη φωτογραφίες από το αεροδρόμιο Ελληνικού. Πρόκειται για φωτογραφίες του 2015, όταν οι εγκαταστάσεις παρέμεναν αδρανείς. Είναι τραβηγμένες πάνω στην απέραντη πίστα των αεροπλάνων της αμερικανικής βάσεως και αφορούν το βιβλίο «Ιστιοπλοΐα ξηράς». Στην πρώτη φωτογραφία φαίνονται τα τρία κολλητά υπόστεγα

του ΚΕΑ (ανεγέρσεως 1938). Στην δεύτερη φαίνεται το υπόστεγο της αμερικανικής βάσεως. Τα υπόστεγα του 1938 έχουν κηρυχθεί διατηρητέα δια νόμου (fek-400b-2009.pdf). Όμως, κάθε καινούριος νόμος αναιρεί τους προηγούμενους... Οψόμεθα.

Το πολιτικό αεροδρόμιο της Αττικής βρήκε την θέση του στον κάμπο των Μεσογείων εις βάρος της ξακουστής αμπελοκαλλιέργειας της περιοχής. Η περιοχή δεν θα έμενε εξ άλλου για πολύ αγροτική, όπως έγινε με το Ελληνικό και την Γλυφάδα. Όλοι όμως ξέχασαν γρήγορα το αεραθλητικό αεροδρόμιο που είχαμε δημιουργήσει στον Μαραθώνα και το κατασπάραξε η αδηφάγος 15ήμερη Ολυμπιάδα. (βλέπε βιβλίο «Το αεροδρόμιο του Μαραθώνος»).

Μοιάζει σαν να ξεκίνησε ένας νέος κύκλος, όπου η Γενική Αεροπορία πήγε και κόλλησε στην Πάχη, πλάι στην Αεροπορία Στρατού. Αυτό θυμίζει λίγο το Τατόι του '30. Όσο για τον αεραθλητισμό; Ποιός νοιάζεται σήμερα για δάφτον; _



Οδηγός μελετών

Σχολικών-διπλωματικών-διδασκτορικών

Ξεκινάμε από ένα παράδειγμα: Επιλέξαμε τέσσερα τυχαία σχολεία της Αττικής και δώσαμε σε τυχαίους μαθητές το ερώτημα: «Ψαρεύετε με το δάκτυλό σας κακάδια μέσα από την μύτη σας»; Καταγράψαμε σε Excel τα αποτελέσματα της έρευνας «ναι, όχι, πότε-πότε».

Με τα στοιχεία αυτά κάναμε στατιστική ανάλυση κατά περιοχή της Αττικής «κέντρο-ανατολική-δυτική Αττική». Κάναμε ανάλυση κατά ηλικία μαθητών. Κάναμε ανάλυση κατά βαθμίδα εισοδήματος της οικογενείας τους, κατά πλήθος αδερφών και κατά μορφωτική κατάσταση των γονέων. Όλες αυτές οι αναλύσεις εκφράστηκαν σε πίνακες, γραμμικά και κυκλικά διαγράμματα, σε απόλυτους αριθμούς και σε ποσοστά. Δείγμα τέτοιων διαγραμμάτων παραθέτουμε στο σχήμα μας.

Μετά από την βασική ερώτηση, επεκταθήκαμε σε παράπλευρες ερωτήσεις, όπως: «Τι το κάνετε συνήθως το κακάδι σας»; Σε Excel καταγράψαμε και πάλι τις απαντήσεις «το κάνω μπαλάκι», «το βάζω στο στόμα μου», «το κολλάω κάτω από το θρανίο» ή «ουδέν των ανωτέρω». Και πάλι ακολούθησε στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων. Με δύο τρεις ακόμα εμπνευσμένες ερωτήσεις, μαζεύτηκαν κάποιες σελίδες A4 σε αρχείο .doc.

Μια περίληψη της έρευνας στα ελληνικά, μια μετάφραση της περιλήψεως στα αγγλικά, ένα κεφάλαιο για την μεθοδολογία της έρευνας, ένας πίνακας περιεχομένων, οι ευχαριστίες σε όσους συνέβαλαν στο ερευνητικό έργο, οι τίτλοι των ελεγκτών του έργου, οι τίτλοι των φορέων που πλαισίωσαν και ίσως χρηματοδότησαν το έργο, είναι μερικές ακόμα σελίδες A4, κενές από πίσω τους



(intentionally left blank, που λέμε).

Γράφοντας την λέξη «κακάδι» σε διάφορες γλώσσες, αναζητήσαμε στο ιντερνέτ βιβλιογραφία. Δεν χρειάζεται να έχουμε διαβάσει τα κείμενα που προκύπτουν, αρκεί να είναι πολλά, για να γεμίσουμε μερικές ακόμα σελίδες A4. Αν έχουμε κάνει λογοκλοπή, φροντίζουμε να μην βάλουμε στην βιβλιογραφία ειδικώς το κείμενο από το οποίο κλέψαμε.

* * *

Η μέθοδος αυτή είναι η επίσημη επιστημονική μέθοδος για να παράγονται μελέτες κάθε επιπέδου, σχολικού, επί διπλώματι, μεταπτυχιακού, διδακτορικού. Δεν έχει σημασία αν μελετάτε τα κακάδια της μύτης σας, ή το DNA του κορωνοϊού. Η μέθοδος είναι πάντα η ίδια.

Με την μέθοδο αυτή μπορείτε να διεκδικήσετε κάποιο δίπλωμα, κάποιο τίτλο, κάποια επιδόματα. Εκείνος που σας ενέθεσε την εργασία μπορεί να καυχάται ότι φρόντισε να εκδοθούν τόσες εργασίες, να επιδιώξει ακαδημαϊκή θέση, με καλύτερο μισθό. Γενικώς όλοι κάτι κερδίζουν, έστω και από το κακάδι της μύτης σας. Η χρησιμότης εκπονήσεως μελετών έγκειται συχνά στην κερδοφορία τους και όχι στο μελετώμενο πρόβλημα. Έτσι, οι μελέτες τείνουν να πολλαπλασιάζονται. Η ποσότης των μελετών προέχει της ποιότητάς τους.

Στο ιντερνέτ μπορείτε να αναζητήσετε δημοσιευμένες μελέτες. Άλλες δοξάζουν τον μελετητή και άλλες απλώς επιστημονοποιούν το προφανές. Εσείς θα κρίνετε. Δεν έχει ακόμα θεσπισθεί επίσημος δείκτης παπαρολογίας.

Ένα έγκριτο site για αναζήτηση μελετών είναι:

<https://scholar.google.gr/>

Δίνετε μια λέξη κλειδί και σας εμφανίζονται πολλές μελέτες που την περιέχουν.

* * *

Υπάρχουν μελέτες τις οποίες συντάσσει κάποιος, μετά από κοπιώδη και μακρόχρονη έρευνα. Μελέτες που αξίζει να διαβαστούν. Αυτές βρίσκονται δυστυχώς τουρλού, μαζί με την σαβούρα. Τι δουλειά έχουν οι αφελέστερες από τις σχολικές μελέτες, μαζί με τις σοβαρότερες των διδακτορικών;

Ο εκπονήσας μια ενδιαφέρουσα μελέτη αξίζει βεβαίως κάποιας ηθικής ανταμοιβής. Μπορεί όμως επί πλέον να εξαργυρώσει την επιτυχία του και να την πολλαπλασιάσει, μέσω ανταλλαγών (κάτι σαν τις ανταλλαγές γραμματοσήμων). Αν προσέξετε τις σοβαρές μελέτες, θα διαπιστώσετε ότι αναγράφουν συχνά πολλούς μελετητές, σαν να γίνονται οι μελέτες από σμήνος μελετητών.

Εξαιρώντας τα μεγάλα εργαστήρια, ένας κάνει συνήθως την μελέτη, άντε το πολύ δύο. Οι υπόλοιποι γράφουν τα ονόματά τους και επιτρέπουν στην ομάδα να γράψουν όλοι τα ονόματά τους, τσουβαλιασμένα στις μελέτες όλων. Έτσι, κάθε μελετητής εμφανίζεται να έχει δημοσιεύσει περισσότερες μελέτες.

Ωραία η μέθοδος αλλά, αν θελήσουμε να επικοινωνήσουμε με τον πραγματικό μελετητή, πρέπει να αρχίσουμε τηλεφωνήματα σε ειλικρινείς γνωστούς μας του κλάδου, μήπως και μάθουμε ποιός πραγματικά έκανε την δουλειά. Αν γνωρίζουμε τον κύκλο των μελετητών, διαγράφουμε αμέσως κάποια πομπώδη ονόματα (μαϊντανούς), που θεωρούμε ότι αποκλείεται να έχουν κοπιάσει για το θέμα.

* * *

Έχουμε την τάση να θεωρούμε κάθε καλπουζανιά σαν ελληνικό φαινόμενο, και να θεωρούμε τους ευρωπαίους άμεμπτους. Και όμως η μέθοδος δεν είναι ελληνική. Πέρασε τελευταίως από τα χέρια μας μια απλή μελέτη που ανέγραφε 19 ονόματα μελετητών. Ένα λεωφοριάκι μελετητές. Οι μελέτες

γίνονται συχνά αντικείμενο δημοσίων σχέσεων. Αντί να καλέσετε τους φίλους σας στο σπίτι σας, να συμμετέχουν σε τσιμπούσι, τους καλείτε να συμμετέχουν στην μελέτη σας. Κάπως έτσι.

Κατόπιν τούτων, σας προτείνω να εκπονήσουμε μια συλλογική μελέτη με το εμπνευσμένο θέμα: «Ολιστικό αποτύπωμα μη κοινωφελών εφαρμογών». Μπορεί να μην την διαβάσει κανείς. Όταν όμως γράψουμε στο βιογραφικό μας ότι συμμετείχαμε σε 39 μελέτες, σημασία έχει το νούμερο και όχι το περιεχόμενο των μελετών. Ε;

Μπάμπης Φούφωτος, αερομελετητής

Τι γκρεμίστηκε προσφάτως

Ότι βλέπετε την φωτογραφία δεν υπάρχει πια



A. Αρχικό επίμηκες κτίριο (βλ. σελ. 7). Αργότερα καφετέρια.

B. Κτίριο αστυνομίας (πίσω του ταχυδρομείο και εστιατόριο).

Γ. Τουριστική αστυνομία και άλλες υπηρεσίες (πίσω του το εστιατόριο «Ίκαρος»).

Δ. Συνεχείς επεκτάσεις εις βάρος της πίστας.

E. Νέο κτίριο αφίξεων-αναχωρήσεων (με μπαρ).

Z. Νέα γραφεία Ολυμπιακής. Στο ισόγειο αναχωρήσεις επιβατών nonSchenken.

1. Υπόστεγο Γουβιών.

2. Υπόστεγο Αεροπλοΐας.

3. Αποθήκες (και ένα ακόμα εστιατόριο).

4. Περιοχή καυσίμων (εκτείνεται αριστερότερα).

5. Χώροι σταθμεύσεως αυτοκινήτων.

Καλά, τέρμιναλ ήταν αυτό, ή κεφτεδούπολη;