

Συνοπτική Ιστορία του Αεροδρομίου Τατοΐου

Λίγα λόγια για την περιοχή Τατοΐου

Η ευρύτερη περιοχή Τατοΐου έχει την προϊστορία της που ξεκινά από την Αρχαία Δεκέλεια -η θέση της οποίας συμπίπτει με το κεντρικό της τμήμα- και καταλήγει στα τρία οθωμανικά τσιφλίκια Τατόι, Μαχούνια και Λιόπεσι, που συνενώθηκαν το 1835 στα χέρια του Τ. Σκαρλάτου Σούτζου και επί δεκαετίες κατόπιν υπήρξαν κρησφύγετα ληστών. Το τοπωνύμιο Τατόι προέρχεται από παραφθορά του ονόματος Τατόης που ήταν το όνομα Αλβανού γαιοκτήμονα της περιοχής:

«Όνομα Άλβανοβλάχου φυλάρχου εγκατασταθέντος προ αιώνων εις την Πάρνηθα, έξ ου η κοινή ονομασία της Δεκέλειας (Τατόι). Έκ των μετέπειτα διασπαρέντων εις τα Μεσόγεια Τατόηδων ονομαστί γνωστός (έκ του υπ' αριθμ. 1833 του 1552 εγγράφου της Ιστορικής και Εθνολογικής Εταιρείας) είναι ο Αρτίκης Τατόης».

Το 1872, με την αγορά του μεγαλύτερου μέρους των οικοπέδων από τον Γεώργιο Α΄ δημιουργείται σταδιακά το βασιλικό κτήμα. Το 1898, έπειτα από διαδοχικές αγορές, αλλά και με την παραχώρηση στον Βασιλέα από τη Βουλή ως ιδιωτική περιουσία τού πρώην εθνικού κτήματος Μπάφι, το Τατόι απέκτησε τη μέγιστη έκτασή του: 47.427 στρέμματα. Παρότι μικρότερο σε σχέση με τα 250.000 στρέμματα που κατείχαν οι Σούτσοι και τα 300.000 του Ανδρέα Συγγρού το κτήμα του Βασιλέως ήταν από τα μεγαλύτερα ακίνητα στην Αττική. Η περιοχή του σημερινού αεροδρομίου ήταν αρχικά μέρος του βασιλικού κτήματος. Τα θερινά ανάκτορα στο βασιλικό κτήμα ανεγέρθηκαν σύμφωνα με βορειοευρωπαϊκά πρότυπα και το όλο συγκρότημα είχε τα χαρακτηριστικά πρότυπου γεωργοκτηνοτροφικής φάρμας με φημισμένη οινοπαραγωγή. Μια επίσκεψη στην περιοχή αυτή σήμερα συνίσταται, επειδή ο χρόνος έχει παγώσει στην ημέρα που ο βασιλιάς αναχώρησε το 1968. Μέχρι πρόσφατα ο χώρος είχε κρατήσει αυτό το χαρακτηριστικό, καθιστώντας τον ένα από τα περιώνυμα ελληνικά dead place.

Στα ανάκτορα έλαβαν χώρα δραματικά επεισόδια της ελληνικής ιστορίας, όπως η έξωση του Κωνσταντίνου, το 1917, και οι θάνατοι των βασιλέων Αλέξανδρου και Παύλου. Τρεις κυβερνήσεις ορκίσθηκαν στο ανάκτορο του Τατοΐου: του Ελευθερίου Βενιζέλου, τον Αύγουστο του 1915, του Δημητρίου Ράλλη, τον Νοέμβριο του 1920, και του Γεωργίου Παπανδρέου, τον Φεβρουάριο του 1964.

Τα πρώτα αεροδρόμια στην Ελλάδα

Η ελληνική αεροπορική ιστορία παρότι πλούσια και πολυκύμαντη έχει ακόμη πολλά κενά να καλύψει. Ένα από τα μεγαλύτερα και σκοτεινότερα κενά αφορούν τα αεροδρόμια που λειτούργησαν στον ελληνικό χώρο, πριν την ενοποίηση της στρατιωτικής -ναυτικής αεροπορίας το 1930. Αρκετά από αυτά χρησιμοποιήθηκαν επιπλέον και από τους σύμμαχους και τους εχθρούς της Entente κατά τον Α΄Π.Π. Δυστυχώς σήμερα για αρκετά από αυτά δεν είναι γνωστή ούτε καν η γεωγραφική τους θέση. Η παρούσα έρευνα φιλοδοξεί να καλύψει αυτό το κενό συγκεντρώνοντας για πρώτη φορά τα διάσπαρτα και ελάχιστα στοιχεία, κάνοντας αρχή από το αεροδρόμιο Τατοΐου.

Πριν την επίσημη ίδρυση των στρατιωτικών αεροδρομίων χρησιμοποιούνταν για αποπροσγείωση ο οποιοσδήποτε κατάλληλος επίπεδος χώρος. Τέτοια πεδία χρησιμοποιούσαν οι Έλληνες πρωτοπόροι αεροπόροι (Καραμανλάκης, -Αργυρόπουλος, αλλά και οι δύο ξένοι αεροπόροι που επισκέφθηκαν πριν το 1914 την Ελλάδα (ο Ουκρανός Ουτόσκιν στο Φάληρο και ο Βέλγος Βερσεπουή στη Θεσσαλονίκη). Ένας χώρος κοντά στον σιδηροδρομικό σταθμό Κωνσταντινούπολης στη Θεσσαλονίκη χρησιμοποιήθηκε ως αεροδρόμιο των πρώτων Οθωμανών αεροπόρων και των Γάλλων μισθοφόρων τους, το 1912.

Συνηθιζόταν τότε, πριν τον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, η εκτέλεση αεροπορικών επιδείξεων έναντι εισιτηρίου, επειδή τότε τα αεροπλάνα θεωρούνταν αξιοθέατο για το ευρύ κοινό. Ο δημοφιλέστερος χώρος για την εκτέλεση αεροπορικών επιδείξεων ήταν η περιοχή του ζωολογικού

κήπου του Παλαιού Φαλήρου, ενώ ο άλλος, μια έκταση στην περιοχή Τατοΐου χρησιμοποιήθηκε μόνο από τον Λ. Αρνιώτη.

Πριν την ίδρυση του αεροδρομίου, χαρακτηριστικό κτίσμα στην περιοχή ήταν ο σιδηροδρομικός σταθμός ο οποίος κατασκευάστηκε με ειδικές πολυτελείς προδιαγραφές για την εξυπηρέτηση της βασιλικής οικογένειας που διέμενε στα θερινά ανάκτορα του Τατοΐου. Ένα χωράφι κοντά στον σταθμό ήταν ο χώρος των πρώτων αποπειρών δημόσιας πτητικής επίδειξης από Έλληνα, τον θεατρικό επιχειρηματία Λεωνίδα Αρνιώτη. Ο πρωτοπόρος ιδιώτης χειριστής είχε φέρει από τη Γαλλία ένα από τα πρώτα αεροσκάφη που ήρθαν στην Ελλάδα, ένα Bleriot. Όπως έκαναν τότε οι πρωτοπόροι αεροπόροι δοκίμασε να πετάξει ενώπιον του κοινού, τυπώνοντας προγράμματα και εισπράττοντας εισιτήριο. Σύμφωνα με τις υπάρχουσες μαρτυρίες δεν μπόρεσε να εκτελέσει κανονική πτήση. Πιθανότατα λόγω χειριστικής απειρίας καθώς πουθενά δεν μαρτυρείται ότι διέθετε το συνηθισμένο ιδιωτικό πτυχίο χειριστή, που φρόντιζαν να αποκτήσουν από την Γαλλία οι πρωτοπόροι αεροπόροι. Ο κόσμος ήρθε από την Αθήνα με το τρένο και η περιοχή της επίδειξης βρισκόταν σε απόσταση βαδίσματος από τον σιδηροδρομικό σταθμό. Η εφημερίδα «Εμπρός» της 27 Σεπτεμβρίου 1910 περιγράφει τον χώρο ως εξής:

«Μία έκτασις ευμεγέθους χέρσου γης, αλλά ισοπεδωμένης φυσικώς γεμάτης δε άκανθας αι οποίαι παρενοχλούν συνεχώς τας κυρίας που φέρουν γοβάκια και κάλτσες αζούρ. Εις το βάθος μια μικρή αχυρόπλεκτος ποιμενική καλύβη. Ένα κομμάτι προβάτων βόσκει ήσυχα.» Υπήρχε επιπλέον και ένα παράπηγμα που στέγαζε το αεροπλάνο.

Ο Αρνιώτης δεν κατόρθωσε να πετάξει όμως, όπως χαρακτηριστικά του είπε θυμόσοφα ο βασιλιάς Γεώργιος Α΄, που ήταν παρών, κατάφερε όμως «να του οργώσει το χωράφι του.» Αυτή η απάντηση επιβεβαιώνει την βασιλική κατοχή του χώρου που μετέπειτα θα εξελιχθεί σε αεροδρόμιο. Ο Αρνιώτης μέχρι τον Οκτώβριο του 1910 είχε κάνει τρεις απόπειρες πτήσης, όλες σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν βρεθεί ως τώρα, ανεπιτυχείς.

Η πρώτη μνεία στην ίδρυση αεροδρομίου στην Ελλάδα γίνεται το 1912, όταν με την σύσταση της στρατιωτικής αεροπορίας προγραμματίζεται η κατασκευή αεροδρομίου στα Κάτω Λιόσια. Υποτίθεται ότι απαλλοτριώθηκε μία έκταση γι' αυτό τον σκοπό, αλλά το ακριβές γεωγραφικό στίγμα του εν λόγω αεροδρομίου παραμένει μέχρι στιγμής άγνωστο. Αντιθέτως εξακριβωμένη είναι η πρώτη κατασκευή αεροδρομίου στην Ελλάδα η οποία έγινε από το Σώμα Μηχανικού το 1914 στην Ελευσίνα. Ήταν παραθαλάσσιο, επειδή προοριζόταν για υδροπλάνα και στις εφημερίδες της εποχής ονομάζεται «αεροδρόμιο Σκαραμαγκά». Το αεροδρόμιο αυτό εγκαταλείφθηκε κατά τις αρχές του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου λόγω του ανθυγιεινού κλίματος. Το αεροδρόμιο γειτνιάζε με έλη που φιλοξενούσαν κουνούπια-φορείς ελονοσίας. Παρόλα αυτά μετά την συμμαχική κατοχή της Αθήνας και την έξωση του Κωνσταντίνου, το αεροδρόμιο βρίσκεται να ξαναχρησιμοποιείται με μεικτή επάνδρωση, Γάλλους αεροπόρους και Έλληνες. Πιστεύεται ότι η θέση του δεν ταυτίζεται με αυτή του αρχικού παραθαλάσσιου. Από τους Γάλλους κατά την ίδια περίοδο και μέχρι τη δεκαετία του '20, μνημονεύεται η χρήση αεροδρομίου στην περιοχή Γουδί, αεροδρόμιο που μετέπειτα χρησιμοποιήθηκε και από την στρατιωτική αεροπορία. Αξίζει να σημειωθεί ότι για κανένα από τα τρία αεροδρόμια, Λιόσια, Ελευσίνα, Γουδί δεν σώζονται πληροφορίες για το ακριβές τοπογραφικό τους στίγμα. Πιστεύεται ότι το Γουδί ήταν εγκατεστημένο κατά προσέγγιση εκεί που βρίσκονται σήμερα τα κτίρια του Υπουργείου Αμύνης, ενώ η θέση του δεύτερου αεροδρομίου στην Ελευσίνα βρισκόταν κατά προσέγγιση στη θέση του σημερινού αεροδρομίου.

Η περιοχή στο Γουδί δεν ήταν κατάλληλη για την φιλοξενία αεροδρομίου, λόγω της γείτνιασης με προάστεια που αναπτύσσονταν ραγδαία. Έτσι η ανάγκη για ένα στρατιωτικό αεροδρόμιο στην Αττική ήταν παραπάνω από φανερή.

Οι εργασίες κατασκευής του αεροδρομίου Τατοΐου άρχισαν κατά την διάρκεια της εισόδου της χώρας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο καθώς μαρτυρείται ότι για την κοπή δένδρων και την εκχέρσωση χρησιμοποιήθηκαν Βούλγαροι αιχμάλωτοι πολέμου. Η ημερομηνία της ακριβούς μεταβίβασης του χώρου του αεροδρομίου Τατοΐου από βασιλική σε δημόσια κατοχή προκειμένου να λειτουργήσει ως αεροδρόμιο δεν είναι γνωστή. Το Α/Δ τοποθετημένο περίπου στη σημερινή του θέση, άρχισε να λειτουργεί τον Απρίλιο του 1918. Συνεπώς αποτελεί το παλαιότερο σε συνεχή χρήση στρατιωτικό αεροδρόμιο της χώρας.

Μεσοπόλεμος

Οι πρώτες μονάδες που έδρευαν στο αεροδρόμιο ήταν μονάδες της Ναυτικής Αεροπορίας αποτελούμενες από βομβαρδιστικά DH 9 και καταδιωκτικά Camel που μεταστάθμευσαν από την Λήμνο. Το προσωπικό τους υπό τη Διοίκηση του Υποπλοίαρχου Κ. Κωνσταντίνου σχημάτισε την νεοσύστατη Ναυτική Αεροπορική Μονάδα Τατοΐου που αργότερα θα εξελιχθεί σε βασική μονάδα οργάνωσης και εκπαίδευσης της Ελληνικής Αεροπορίας. Ένδειξη της παρουσίας της Ναυτικής Αεροπορίας είναι τα πρώτα θανατηφόρα ατυχήματα (Μάιος και τον Νοέμβριος του 1919) με θύματα τους Ανθυποπλοίαρχους Μελετόπουλο και Παπανικολόπουλο με αεροσκάφη DH 9 (3.5.19) και Camel (24.11.19), αντίστοιχα. Η πρώτη γνωστή σειρά αεροπόρων που εκπαιδεύτηκε στο Τατόι μετά τη λήξη της μικρασιατικής εκστρατείας αποτελούνταν από τους Αντ. Βολάνη, Σ. Λάσκαρη, και Σ. Ρωμανό, που εκπαιδεύθηκαν ως χειριστές προερχόμενοι από άλλες ειδικότητες της Ναυτικής Αεροπορίας. Ο ένας από αυτούς ο Σ. Λάσκαρης επρόκειτο να χάσει τη ζωή του σε αεροπορικό ατύχημα στο Τατόι στις 10 Αυγούστου 1923. Μέχρι επιβεβαίωσης του ενάντιου αυτοί είναι οι πρώτοι αεροπόροι που ξέρουμε ότι αποφοίτησαν από μια συγκροτημένη σειρά εκπαίδευσης στο Τατόι. Κατά την περίοδο αυτή διενεργούνται από το Τατόι και οι πρώτες νυχτερινές εκπαιδευτικές πτήσεις της Ναυτικής Αεροπορίας. Οι πρώτοι απευθείας ιπτάμενοι, οι σημαιοφόροι (Σ. Ζώτος, Π. Σαχτούρης, Στ. Μπουντούρης, Παπάζογλου) εκπαιδεύονται με αεροσκάφη Avro 504 τον Ιούλιο του 1924. Συνηθιζόταν για τους ναυτικούς αεροπόρους η εκπαίδευση στα βασικά του αεροπλάνου να γίνεται στο Τατόι, και η πιο προχωρημένη στα υδροπλάνα, στο Φάληρο. Η εκπαίδευση γινόταν εκ περιτροπής, την μία εργάσιμη τα πληρώματα πήγαιναν στο Τατόι και την άλλη κατέβαιναν στο Φάληρο για αποκλειστική εκπαίδευση στα υδροπλάνα. Το Φάληρο δεν διέθετε μεγάλο διάδρομο που θα επέτρεπε εκπαίδευση στα κανονικά στρατιωτικά αεροπλάνα της εποχής με σταθερό σύστημα προσγείωσης. Η Στρατιωτική Αεροπορία εγκατέλειψε το Γουδί το 1924 ή και νωρίτερα. Το πρώτο θανατηφόρο ατύχημα της Στρατιωτικής Αεροπορίας σημειώνεται στις 6 Σεπτεμβρίου 1924, όταν ο Ανθυπολοχαγός Γιανναρέλης, χάνει τον έλεγχο του αεροπλάνου του κατά τη διάρκεια ακροβατικών ελιγμών με καταδιωκτικό Mars.

Το δυτικό άκρο του ναυτικού αεροδρομίου Τατοΐου το όριζε η ρεματιά. Επίσημα τα 925 στρέμματα του αεροδρομίου απαλλοτριώθηκαν το 1925 (ΠΔ 143, 1925/ΦΕΚ 67/18/3/1925), όμως όπως φαίνεται από τα προηγούμενα το αεροδρόμιο λειτουργούσε από τα τέλη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Ένας δρόμος που ένωνε σε ευθεία γραμμή το ρέμα του Κώτη (Χτυπητό) με την Βαρυπόμπη αποτελούσε το ανατολικό άκρο του αεροδρομίου. Ο δρόμος αυτός πλαισιωνόταν από δένδρα και στις δυο του πλευρές τα οποία υλοτομήθηκαν από τα συνεργεία Βούλγαρων αιχμαλώτων στρατιωτών του Μακεδονικού μετώπου. Ο δρόμος αυτός έχει εντοπιστεί σε αεροφωτογραφίες του 1943 όπου φαίνεται η απαρχή του δρόμου με τις δεντροστοιχίες οι οποίες διακόπτονται με την είσοδο του δρόμου στο αεροδρόμιο. Προέκταση αυτού του δρόμου αποτελεί ο προπολεμικός διάδρομος ο οποίος δεν ταυτίζεται με τον σημερινό. Σήμερα η θέση του ορίζεται ανάμεσα στον σημερινό διάδρομο και τη σημερινή περίφραξη. Μετά την κοπή των δένδρων, το αεροδρόμιο επεκτάθηκε μέχρι τη σιδηροδρομική γραμμή. Σύμφωνα με φωτογραφίες εποχής οι πρώτες εγκαταστάσεις ήταν ξύλινα παραπήγματα και μεγάλα πάνινα υπόστεγα αεροπλάνων γαλλικής κατασκευής τύπου Bessoneux. Μετά την άφιξη της στρατιωτικής αεροπορίας το αεροδρόμιο ήταν χωρίστηκε σε δύο τμήματα στρατιωτικό και ναυτικό με διαχωριστική γραμμή τον δρόμο που ένωνε το ρέμα του Κώτη με τη Βαρυπόμπη, που αναφέρθηκε προηγουμένως. Το ναυτικό τμήμα, που ήταν και το παλαιότερο, βρισκόταν αριστερά για κάποιον που εισερχόταν από τη σημερινή πύλη και το στρατιωτικό δεξιά. Τα δύο τμήματα φυλλάσσονταν αντίστοιχα από ναύτες και στρατιώτες και, για να περάσει κανείς από τη μία περιοχή στη άλλη τις μη εργάσιμες ώρες, έπρεπε να δώσει τα αντίστοιχα συνθηματικά. Κατά τη στιγμή της ενοποίησης των δύο αεροποριών το 1930 υπήρχαν πέτρινα κτίρια τα οποία στέγαζαν κυρίως ναυτικές υπηρεσίες. Ενδεικτικό για την διαφορά νοοτροπίας μεταξύ των δυο αεροποριών στο Τατόι είναι ότι οι ναυτικές υπηρεσίες στεγάζονταν σε κανονικά κτίρια ενώ οι στρατιωτικές σε ξύλινα παραπήγματα. Το κτίριο της Α΄ Σμηναρχίας Αεροπλάνων (οι Σμηναρχίες δημιουργήθηκαν ως σχηματισμοί μετά την ενοποίηση του 1930) αποτέλεσε το πρώτο κτίριο της Σχολής Αεροπορίας. Κατά την άποψη του γράφοντος

πρόκειται για το παλαιό κτίριο διοίκησης της 123 ΠΤΕ το οποίο κατεδαφίσθηκε μετά το σεισμό του 1999. Επιβεβαίωση αυτής της υπόθεσης αποτελούν κάποιες φωτογραφίες που σώζονται από την πρώτη σειρά ιπταμένων απόφοιτων της ΣΑ, που οι νέοι ανθυποσημηναγοί ποζάρουν μπροστά στο κτίριο. Η Σχολή Αεροπορίας εγκαταστάθηκε αρχικά στο Τατόι όπου και πρωτολειτούργησε τον Δεκέμβριο του 1931. Μετά το 1935 υπήρχε πρόθεση μετεγκατάστασης της σχολής στην Ελευσίνα πρόθεση την οποία πρόλαβε ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος. Το κρατητήριο και μέρος των θαλάμων της παλιάς Σχολής Αεροπορίας σώζονται σε εγκαταλελειμμένη κατάσταση μέχρι το σεισμό του 1999 στη περιοχή των παλαιών εστιατορίων.

Κατά την περίοδο της ενοποίησης των δύο Αεροποριών εκτελέστηκαν έργα αναβάθμισης του αεροδρομίου. Στην περίοδο αυτή το Τατόι μεταβάλλεται σε έδρα των περισσότερων σχολών εκπαίδευσης της Αεροπορίας. Στο αεροδρόμιο λειτουργούσε και πολιτικός αερολιμένας ο οποίος αποτελούσε το κύριο πολιτικό αεροδρόμιο της Αττικής μέχρι τις απαρχές της κατασκευής του αεροδρομίου Ελληνικού, τέλη της δεκαετίας του 30. Στο αεροδρόμιο Τατοΐου έδρευε και η ελληνική εταιρεία εναερίων συγκοινωνιών ΕΕΕΣ που διέθετε αρχικά αεροσκάφη Ju 24 και μετέπειτα Ju 52. Καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου το αεροδρόμιο υπήρξε χώρος για την διεξαγωγή αεροπορικών επιδείξεων, την δοκιμή αεροσκαφών προκειμένου να γίνουν αποδεκτά από την Αεροπορία και την υποδοχή διακεκριμένων ξένων αεροπόρων όπως ο Γάλλος Costes, ή η Γερμανίδα Beinhorn. Από τις πιο θεαματικές επισκέψεις ήταν αυτή του υπερμοντέρνου γερμανικού μεταφορικού αεροσκάφους πολιτικής αεροπορίας, G.38 αρχές της δεκαετίας του 30, επίσκεψη που τίμησε με την παρουσία του μετά της συζύγου και ο τότε Πρωθυπουργός Ε. Βενιζέλος. Το αεροπλάνο αυτό κατά τραγική ειρωνεία καταστράφηκε στο ίδιο αεροδρόμιο κατά τη διάρκεια του πολέμου από επιδρομή της RAF. Τα ατυχήματα που έγιναν κατά τη διάρκεια των επιδείξεων ή δοκιμών ήρθαν να προστεθούν στα ατυχήματα «ρουτίνας» που συνέβαιναν κατά την διάρκεια της εκπαίδευσης. Στα πλαίσια της προσπάθειας της βρετανικής εταιρίας Blackburn, που διαχειριζόταν το εργοστάσιο του Φαλήρου, να πείσει την ελληνική κυβέρνηση να κατασκευάσει τύπους δικιάς της σχεδίασης, στάλθηκαν στις 15 Οκτωβρίου του 1931 στην Αθήνα τρία διαφορετικά αεροπλάνα-πρωτότυπα της εταιρείας: τα Bluebird, Seagrave και Lincock. Κατά την πτητική τους επίδειξη στο Τατόι, στις 24 του μηνός, το Bluebird καταστράφηκε. Καθώς το δοκίμαζε ο Ανθυπολοχαγός της Στρατιωτικής Αεροπορίας Ζ. Σακελλαρίου, έπεσε σε περιδίνηση, παρασύροντας στην πτώση και τον χειριστή του. Σήμερα το πιο γνωστό από αυτά τα προπολεμικά ατυχήματα είναι αυτό του Ιταλού πιλότου Gino Brizzolari που έγινε κατά τη διάρκεια αεροπορικής επίδειξης το 1939. Αναμνηστική στήλη προς τιμήν του ανεγέρθηκε από τους Έλληνες αεροπόρους και σώζεται μέχρι τις μέρες μας.

Το αεροδρόμιο άλλαξε μορφή το διάστημα αναδιοργάνωσης της Αεροπορίας 1935-1941. Τότε κατασκευάστηκαν πολλά κτίρια βάσει ενός προγράμματος ανέγερσης τυποποιημένων κτιρίων, ορισμένα από τα οποία σώζονται ακόμη. Τα κτίρια αυτά ήταν πανομοιότυπα σε σχήμα και σε διαστάσεις βάσει του σκοπού για τον οποίο προορίζονταν και προορίζονταν για ανέγερση σε όλες τις πολεμικές αεροπορικές βάσεις. Χαρακτηριστικό υπόλειμμα αυτού του τύπου κτιρίων που έχει διασωθεί είναι η επιστασία αλεξιπτωτών με τα στενόμακρα παράθυρα. Από την ίδια περίοδο προέρχεται και ο χαρακτηριστικός υδατόπυργος από σιδηροπαγές κονίαμα ο οποίος λειτουργούσε και ως φάρος αεροδρομίων. Ίσως σχετική με την κατασκευή του υδατόπυργου, είναι η δημιουργία αντλιοστασίου στην περιοχή Χελιδονούς το οποίο βρισκόταν έξω από την περίμετρο του αεροδρομίου (12.12.1936). Τη μεταξική (1936-41) περίοδο υπήρχαν το λιγότερο τρία μεγάλα μεταλλικά υπόστεγα αεροπλάνων που αντικατέστησαν τα πάνινα της εποχής της Ναυτικής Αεροπορίας. Στέγαζαν μεταξύ άλλων τα αεροσκάφη αρχικής και προχωρημένης εκπαίδευσης της ΣΑ. Τα αεροσκάφη αρχικής εκπαίδευσης ήταν τα Avro 504 και Avro 621 ενώ τα προκεχωρημένης ήταν τα Avro 626. Υπήρχε επίσης μια ποικιλία πεπαλαιωμένων πολυθέσιων τύπων που χρησιμοποιούνταν για προκεχωρημένη εκπαίδευση όπως τα Br 19, Velos, και Atlas. Αυτά ανήκαν στη Σχολή Γενικής Εκπαίδευσης και Ειδικότητων (ΣΓΕΕ). Οι ράγιες κύλισης για τις πόρτες ενός από αυτά τα υπόστεγα σώζονται στην αριστερή πλευρά της υπαίθριας έκθεσης του Μουσείου Αεροπορίας.

Το αεροδρόμιο βομβαρδίστηκε χωρίς μεγάλη ακρίβεια στις αρχές του Πολέμου από την Ιταλική Αεροπορία. Αναφέρεται ότι οι περισσότερες βόμβες έπεσαν σε χωράφια. Μοναδικό θύμα ήταν ένας άτυχος Μενιδιάτης χωρικός ο οποίος έσερνε μια άμαξα. Σύμφωνα με την ντόπια προφορική παράδοση, προσπάθησε να ξεφύγει, οι δύο άξονες της άμαξας στράφηκαν προς τον αέρα δίνοντας την εντύπωση αντιαεροπορικού, και έτσι δέχτηκε την αεροπορική προσβολή και σκοτώθηκε. Από τους μαθητές της ΣΙ κανείς δεν έπαθε τίποτα, καθώς ταυτόχρονα με την έκρηξη του ελληνοϊταλικού πολέμου η εκπαιδευτική δραστηριότητα της Σχολής είχε μεταφερθεί στο Άργος.

Κατά τη διάρκεια του πολέμου έδρευαν στο αεροδρόμιο οι βρετανικές 84 και 211 Μοίρες με ελαφρά βομβαρδιστικά Blenheim που έδρασαν ενάντια στους Ιταλούς και τους Γερμανούς. Σύμφωνα με μαρτυρία Βρετανού αξιωματικού που υπηρέτησε στη βάση κατά τον Β΄ ΠΠ το αεροδρόμιο μετονομάστηκε τότε σε Α/Δ Μενιδίου ύστερα από πρωτοβουλία του βασιλιά Γεωργίου. Επειδή το αεροδρόμιο του Τατοΐου θα γινόταν στόχος βομβαρδισμών του Άξονα, ο Βασιλιάς ήθελε να αποφεύγεται η χρήση του ονόματος Τατόι, για να μην νομίζει το κοινό ότι βομβαρδίζεται το ανάκτορό του στο Τατόι. Έτσι σε όλες τις αναμνήσεις Βρετανών στρατιωτικών το αεροδρόμιο αναφέρεται ως Α/Δ Μενιδίου. Η 211 Μοίρα έστειλε από το Τατόι αποσπάσματα βομβαρδιστικών προς προκεχωρημένα αεροδρόμια του μετώπου. Ένα τέτοιο απόσπασμα από έξι βομβαρδιστικά Blenheim I είχε την ατυχία να συναντήσει τρία γερμανικά καταδιωκτικά Bf 109 της JG 27 πάνω από τις Πρέσπες, την Κυριακή του Πάσχα του 1941. Και τα έξι βομβαρδιστικά καταρρίφθηκαν. Τον Ιούνιο του 1993 ένα από τα αεροσκάφη αυτά, το L 1434 ανελκύστηκε από ειδική ομάδα της Πολεμικής Αεροπορίας από τα αβαθή ύδατα της λίμνης. Η πτέρυγα του και οι δύο κινητήρες συγκαταλέγονται σήμερα ανάμεσα στα εκθέματα του Μουσείου ΠΑ.

Οι βομβαρδισμοί που έκανε η γερμανική Luftwaffe στο Τατόι τον Μάιο του 1941 ήταν πολύ πιο καταστρεπτικοί από τους ιταλικούς. Σε αντίθεση με τους Ιταλούς, που χρησιμοποιούσαν μεσαία βομβαρδιστικά που πετούσαν ψηλά, οι Γερμανοί χρησιμοποιούσαν καταδιωκτικά Me 109 και Me 110 που κατέβαιναν σε ύψος δένδρου και πολυβολούσαν στόχους κατά βούληση. Κατά τις επιδρομές αυτές καταστράφηκαν πολλά βρετανικά μαχητικά και αρκετά ελληνικά αεροσκάφη δεύτερης γραμμής.

Το αεροδρόμιο επί κατοχής

Η πρώτη Γερμανική μονάδα αεροπλάνων που προσγειώθηκε στο Τατόι ήταν μια υπομονάδα της γερμανικής Πτέρυγας Βομβαρδιστικών Kampfgeschwader 2 με δικινητήρια βομβαρδιστικά Dornier 17.

Σύμφωνα με τους Γερμανούς το αεροδρόμιο παραδόθηκε σε καλή κατάσταση συμπεριλαμβανομένων και των άθικτων εγκαταστάσεων καυσίμου. Σημειώνουν όμως ότι, κατά την προσγείωσή τους, παρατήρησαν, κατά τη διάρκεια της καθόδου τους, μεγάλες ομάδες πολιτών που λεηλατούσαν το αεροδρόμιο. Φαίνεται ότι είχε δοθεί άδεια εισόδου στους Μενιδιάτες από τις αρχές του αεροδρομίου με το σκεπτικό ότι από το να καταλήξει ο εξοπλισμός στα χέρια των Γερμανών καλύτερα να καταλήξει στους ντόπιους. Μέσα στις εγκαταστάσεις που λεηλατήθηκαν περιλαμβάνονται και τα κτίρια της προπολεμικής εταιρίας πολιτικής αεροπορίας ΕΕΕΣ. Οι Γερμανοί καταγράφουν ότι μέσα στα λάφυρα τους συμπεριλαμβανόταν και όλος ο τροχάιος εξοπλισμός της βασιλικής Αυλής με πολυτελέστατες λιμουζίνες. Το αεροδρόμιο τέθηκε αμέσως σε υπηρεσία και χρησιμοποιήθηκε από την Γερμανική Αεροπορία μέχρι το 1944 και από την Ιταλική μέχρι το 1943.

Η παρακάτω αεροπορική κίνηση αποτελεί μια μερική σύνοψη των γεγονότων επί γερμανο-ιταλικής κατοχής που στάθηκε δυνατό να καταγραφούν:

29 Απριλίου 1941 - 1 Ιουνίου 1941 -Μεταστάθμευση γερμανικής μονάδας βομβαρδιστικών Stab, I. &III./KG 2

29 Απριλίου 1941 - 1 Ιουνίου 1941 -Μεταστάθμευση γερμανικής μονάδας βομβαρδιστικών III./KG 3

5 Μαΐου 1941-Δεκέμβριος 1941 -Μεταστάθμευση ιταλικού 86 GruppoBM κατά τη διάρκεια της μετάβασης στον τύπο Cant 1007. Η μονάδα βομβαρδιστικών διέθετε και δύο SM 82 για αποστολές μακράς ακτίνας δράσης.

13 Μαΐου 1941 -2 βομβαρδιστικά Do 217 της γερμανικής III/KG 3 έπαθαν ζημιές κατά τη διάρκεια της προσγείωσης.

17 Μαΐου 1941 -Καταστράφηκε το γερμανικό τετρακινητήριο μεταγωγικό JunkersG 38 στο Τατόι, κατά τη διάρκεια βομβαρδισμού της RAF. Πέντε Wellingtons της 148 Μοίρας πετώντας από το Cabrit της Αιγύπτου έκαναν την επίθεση. Αρκετά γερμανικά αεροπλάνα συμπεριλαμβανομένων του G-38 καταστράφηκαν. Περιλαμβάνονται ένα Ju 52 (WkNr 1305) του Transportstaffel (Σμήνους Μεταφορών) του VIII Fliegerkorps (8^ο Αεροπορικό Σώμα) και ένα Ju 52 της Lufthansa. Ένα τετρακινητήριο Ju 90 με κωδικούς GF+GA, που χρησιμοποιούνταν για να υποστηρίξει την αντιβρετανική εξέγερση στο Ιράκ έπαθε ζημιές από θραύσματα.

1 Ιουνίου 1941 -Το Ju 52/3m (WkNr 5296) της Kgzv 1 κατέπεσε κατά την προσγείωση στο Τατόι και καταστράφηκε. Το πενταμελές πλήρωμα τραυματίστηκε.

20 Ιουνίου 1941 -Το Ju 52/3m (WkNr 5977) της Kgzv 1 έπαθε 60% βλάβες σε ατύχημα στο Τατόι.

Δεκέμβριος 1941-Σύντομη μεταστάθμευση μιας από τις τρεις Μοίρες Καταδιωκτικών της ιταλικής 150 Σμηναρχίας, για παροχή συνοδείας σε νηοπομπές.

16 Ιανουαρίου 1942 -15 Απριλίου 1942 -Μεταστάθμευση ιταλικής 95 Μοίρας καταδιωκτικών με αεροπλάνα MC 200.

27 Ιουλίου 1942 -Ένα Ju 52 της III./KGzV 1 κατέπεσε κατά τη διάρκεια απογείωσης, ένα μέλος του πληρώματος τραυματίστηκε, το αεροσκάφος καταστράφηκε.

Ιούλιος 1942- Αρχές Σεπτεμβρίου 1942 -Ολιγόχρονη μεταστάθμευση της ιταλικής μονάδας μεταγωγικών 149 GruppoT με ά/φη SM 82 προκειμένου να εκτελεστούν μεταφορές προς το ιταλικό μέτωπο στη Λιβύη.

7 Σεπτεμβρίου 1942- Νοέμβριος 1942 -Μεταστάθμευση της ιταλικής μονάδας μεταγωγικών 146 GruppoT με ά/φη SM 82 προκειμένου να εκτελεστούν μεταφορές προς το ιταλικό μέτωπο στη Λιβύη.

12 Σεπτεμβρίου 1942 -Ένα Ju 52 (W.Nr. 7161) της KGr.z.b.V 600 κατέπεσε στο Τατόι εξ' αιτίας αστοχίας κινητήρα, το αεροσκάφος καταστράφηκε, το πλήρωμα όμως δεν έπαθε τίποτε.

Οκτώβριος 1942-Νοέμβριος 1942 -Ολιγόχρονη μεταστάθμευση της ιταλικής μονάδας μεταγωγικών 144 GruppoT με ά/φη SM 82 προκειμένου να μεταφερθούν καύσιμα από το Τατόι στο Tobruk.

3 Νοεμβρίου 1942 -Ένα Ju 52 (W.Nr. 7192) της KGr.z.b.V 600 έπαθε 50% βλάβες κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης στο Τατόι.

Νοέμβριος 1942-Ιανουάριος 1943. -Μεταστάθμευση της γερμανικής μονάδας καταδιωκτικών Kdo 8./JG 27.

15 Νοεμβρίου 1942 - 20 Νοεμβρίου 1942 -Μεταστάθμευση των γερμανικών μονάδων βομβαρδιστικών II/KG 76 και III/KG 76.

1942 – Απρίλιος 43 -Κατά την περίοδο αυτή το Επιτελείο (Stab) της KGz.b.V. 2, που αποτέλεσε την κυριότερη μονάδα μεταφορών της Γερμανικής Αεροπορίας στον νοτιοανατολικό τομέα, επιχειρεί από το Τατόι.

9 Οκτωβρίου 1943 -Διενεργούνται συνολικά 110 αποστολές από συμμαχικά βαρέα βομβαρδιστικά ενάντια σε αεροδρόμια του Άξονα. Βομβαρδίστηκαν Τατόι και Άραξος, αλλά σύννεφα εμποδίζουν την παρατήρηση των αποτελεσμάτων. Σύμφωνα με τα πληρώματα 20 με 30 καταδιωκτικά επιτέθηκαν στους επιδρομείς που διεκδίκησαν την καταστροφή 4 καταδιωκτικών, με ιδίες απώλειες 2 τετρακινητήρια B-17.

10 Οκτωβρίου 1943 -Το αναγνωριστικό Ju 88T (WkNr 430845) της 2(F)/123 έπαθε 10% βλάβες κατά τη διάρκεια ατυχήματος στο Τατόι.

Δεκέμβριος 1943 - 3 Οκτωβρίου 1944 -Μεταστάθμευση της γερμανικής μονάδας αναγνώρισης μεγάλης ακτίνας δράσης Stab/FAGr. 4

8 Δεκεμβρίου 1943 -Δύο αεροδρόμια στην περιοχή Αθηνών βομβαρδίζονται από αμερικάνικα βαριά βομβαρδιστικά: 36 B-24 με συνοδεία καταδιωκτικών έρριξαν 45 τόννους από βόμβες στο Τατόι, άλλα 61 B-17 έρριξαν 81.5 τόννους στην Ελευσίνα, 1 B-17 καταρρίφθηκε από A/A πυρά και ένα B-24 δεν επέστρεψε στη βάση του και παραμένει αγνοούμενο.

14 Δεκεμβρίου 1943 - Το Τατόι βομβαρδίζεται από 46 B-24 με συνοδεία καταδιωκτικών που απελευθέρωσαν 105 τόννους βομβών στο αεροδρόμιο και τα υπόστεγα. Η αποστολή στέφεται από επιτυχία.

13 Σεπτεμβρίου 1944 -Κατά τη διάρκεια αυτής της νύχτας 92 Wellingtons, B-24 και Halifax έρριξαν 194 τόννους από βόμβες στα τρία κύρια αεροδρόμια γύρω από την Αθήνα (Ελευσίνα, Ελληνικό και Τατόι) διεκδικώντας καλά ως εξαιρέτα αποτελέσματα βομβαρδισμού. Η επιδρομή ενάντια στα τρία αεροδρόμια επαναλαμβάνεται και στις 14 Σεπτεμβρίου (202,4 τόννοι βομβών) με εξίσου καλά αποτελέσματα.

15 Σεπτεμβρίου 1944 -Μία δύναμη από 327 βαριά βομβαρδιστικά συνοδευόμενη από 84 καταδιωκτικά μεγάλης ακτίνας δράσης P-51, βομβαρδίζει την βάση υποβρυχίων της Σαλαμίνας, τα αεροδρόμια Ελευσίνας, Ελληνικού και Τατοΐου με 686.8 τόνους από βόμβες. Οι ζημιές που προκλήθηκαν περιλαμβάνουν 51 αεροσκάφη κατεστραμμένα στο έδαφος, ένα αντιτορπιλικό, μία πλωτή δεξαμενή, ένα υποβρύχιο βυθισμένο μαζί με δύο πλωτούς γερανούς. Περίπου 200 Γερμανοί σκοτώθηκαν.

24 Σεπτεμβρίου 1944 -252 B-24 έρριξαν 473 τόννους από βόμβες στα αεροδρόμια Ελευσίνας, Ελληνικού και Τατοΐου.

4 Οκτωβρίου 1944 -Αεροδρόμια στην Ελευσίνα, Ελληνικό και Τατόι πολυβολούνται από αμερικάνικα καταδιωκτικά P-51, 9 εχθρικά αεροσκάφη καταστρέφονται και άλλα 21 παθαίνουν βλάβες.

6 Οκτωβρίου 1944 -Αεροδρόμια στην Ελευσίνα, Ελληνικό, Μέγαρο και Τατόι, δέχονται επίθεση από 53 P-51 που διεκδικούν την καταστροφή 5 αεροσκαφών, την πρόκληση ζημιών σε 5 άλλα, και την ανατίναξη μιας αποθήκης πυρομαχικών και μιας δεξαμενής καυσίμου.

9 Οκτωβρίου 1944 -Καθ' όλη τη διάρκεια της νύχτας, 19 Wellingtons επιτίθενται σε Ελευσίνα, Ελληνικό και Τατόι ρίχνοντας 44.35 τόννους από βόμβες πλήττοντας διαδρόμους υπόστεγα και κτίρια.

Η πιο αξιοσημείωτη κατάρριψη συμμαχικού καταδιωκτικού σε αυτές τις επιδρομές σημειώθηκε στο Τατόι. Επιτεύχθηκε με συρματόσχοινο κρεμασμένο ανάμεσα σε δύο στύλους, αόρατο για το αμερικάνικο αεροσκάφος. Κατά την διάρκεια της γερμανικής επιχείρησης για την κατάληψη των Δωδεκανήσων από τους Γερμανούς το 1943, το Τατόι χρησιμοποιήθηκε ως βάση εξόρμησης για τις αποστολές μεταγωγικών και μαχητικών. Πιστεύεται ότι από το Τατόι ξεκίνησε το μεταγωγικό Ju 52/3m που καταρρίφθηκε σε αποστολή ανεφοδιασμού Γερμανών αλεξιπτωτιστών στη Λέρο. Και αυτό το αεροπλάνο ανελκύσθηκε από την Πολεμική Αεροπορία και συγκαταλέγεται σήμερα ανάμεσα στα εκθέματα του Μουσείου μαζί με το Blenheim της Πρέσπας. Έτσι, δύο αντίπαλα αεροσκάφη του Β' Π.Π., που είχαν ως αρχική βάση εξόρμησης το αεροδρόμιο Τατοΐου, επέστρεψαν σήμερα στο ίδιο αεροδρόμιο.

Η γερμανική περίοδος προικοδότησε με επιπλέον έργα το αεροδρόμιο. Σύμφωνα με προφορικές μαρτυρίες Ελλήνων της κατοχής το γεφυράκι πάνω στο ρέμα είναι έργο των Γερμανών. Αν αυτό αληθεύει, σε συνδυασμό με την επιβεβαιωμένη πληροφορία ότι προπολεμικά το δυτικό άκρο του αεροδρομίου ήταν το ρέμα, φαίνεται ότι οι δραστηριότητες του αεροδρομίου επεκτάθηκαν για πρώτη φορά από τους Γερμανούς δυτικά του ρέματος. Τοποθετήθηκε εκτεταμένο δίκτυο υπόγειων τηλεπικοινωνιών το σύμφωνα με μαρτυρίες παλιών αξιωματικών τηλεπικοινωνιών οποίο επαναχρησιμοποιήθηκε από την Αεροπορία μεταπολεμικά. Το σημερινό Υπόστεγο των συνεργείων της Μοίρας Μεταφορών και τα κτίρια που το περιβάλλουν είναι τουλάχιστον εν μέρει γερμανική κατασκευή. Στα αρχεία της Μοίρας εγκαταστάσεων της 123 ΠΤΕ (Πτέρυγας Τεχνικής Εκπαίδευσης) το υπόστεγο είναι χαρακτηρισμένο ως γερμανικό υπόστεγο. Κατά τη διάρκεια της κατοχής στο αεροδρόμιο λειτουργούσε στρατόπεδο συγκέντρωσης για έγκλειστους Έλληνες αντιστασιακούς. Το στρατόπεδο χρησιμοποιήθηκε ως χώρος ανάκρισης αλλά και μεμονωμένων εκτελέσεων από τους Γερμανούς κατακτητές. Πληροφορίες για την λειτουργία του λεγόμενου «στρατοπέδου ασφαλείας» Τατοΐου διασώζει Έλληνας πράκτορας των Γερμανών, κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής του ανάκρισης από τις αρχές. Επειδή στο αεροδρόμιο υπήρχαν και ιταλικές μονάδες αεροπορίας, οι πινακίδες πληροφόρησης μέσα στο στρατόπεδο κατά τη διάρκεια της κατοχής ήταν γραμμένες σε ιταλικά-γερμανικά.

Υπόμνηση της παρουσίας των δυνάμεων του Άξονα αποτελεί το υπόγειο καταφύγιο που βρέθηκε κάτω από το Μουσείο Αεροπορίας όπου βρέθηκαν ίχνη ιταλικής στρατιωτικής παρουσίας (υπολλείματα εξοπλισμού μαρκαρισμένου από τους ιταλικούς φασιστικούς πέλεκες, υπολλείματα εξοπλισμού τηλεπικοινωνιών) καθώς και ανατιναγμένοι γερμανικοί κάλυκες τυφεκίων. Εκκρεμεί η διερεύνηση της συνολικής έκτασης του υπογείου καθώς οι διάδρομοί του είναι μπαζωμένοι και πιθανότατα αχρηστεύθηκαν σκόπιμα κατά την υποχώρηση των Γερμανών. Το αεροδρόμιο επί γερμανικής κατοχής βομβαρδίστηκε αρκετές φορές και με μεγάλη ένταση από τετρακινητήρια της Αμερικανικής Πολεμικής Αεροπορίας. Στο αεροδρόμιο στεγάζονταν και Έλληνες εργαζόμενοι στα γερμανικά έργα οι οποίοι χρησιμοποιούνταν για την εκκαθάριση των ερειπίων από τους βομβαρδισμούς. Ένα άλλο υπόλλειμα της γερμανικής κατοχής είναι οι μεγάλες υπόγειες δεξαμενές καυσίμων που σώζονται κοντά στη περιοχή της σημερινής ΜΑΕΔΥ.

Μια μοναδική περιγραφή του αεροδρομίου επί κατοχής έχει διασώσει ο ιπτάμενος Ν. Κοσκινάς, ο οποίος πετώντας με τη 13η Μοίρα από Ιταλία καταρρίφθηκε και αιχμαλωτίστηκε από τους Γερμανούς. Πριν τη μεταφορά του σε στρατόπεδο αιχμαλώτων στη Γερμανία, «φιλοξενήθηκε» για λίγο στο Τατόι, όπου κατά σύμπτωση κοιμήθηκε στον παλιό του κοιτώνα της Σχολής Αεροπορίας. Μεταφέρθηκε με μεταγωγικό Ju 52 στη Θεσσαλονίκη, πετώντας μαζί με πλήρωμα στο οποίο συμπεριλαμβάνονταν και Έλληνες. Επρόκειτο πιθανότατα για επιταγμένο μεταγωγικό της προπολεμικής εταιρίας εναέριων συγκοινωνιών ΕΕΕΣ.

Η έκταση των καταστροφών που προκάλεσαν οι συμμαχικοί βομβαρδισμοί και οι υπονομεύσεις των Γερμανών κατά την υποχώρηση ήταν τεράστια. Το λιγότερο ένας Έλληνας αξιωματικός του Στρατού Ήφρας σκοτώθηκε κατά τη διάρκεια των εκκαθαρίσεων των παγιδεύσεων αμέσως μετά την απελευθέρωση.

Ίχνη από τους βομβαρδισμούς διασώζονται ως ουλές στο τσιμέντο στο δάπεδο της υπαίθριας έκθεσης του Μουσείου. Δεν σώθηκε κάποιο από τα προπολεμικά υπόστεγα, καθώς όλα τα υπόστεγα στο Τατόι είναι μεταπολεμικά. Μεγαλύτερο και πιο χαρακτηριστικό από αυτά το υπόστεγα είναι το υπόστεγο που σήμερα στεγάζει το Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας. Πρόκειται για προπολεμικό υπόστεγο της Ιταλικής Αεροπορίας που μεταφέρθηκε αμέσως μετά τον πόλεμο, αποσυναρμολογημένο στο Τατόι από τη βάση υδροπλάνων στο Λακκί της Λέρου. Το υπόστεγο αυτό φιλοξένησε μεταπολεμικά διάφορες χρήσεις όπως υπόστεγο σμήνους VIP μέχρις ότου κατέληξε το 1992 στο Μουσείο Αεροπορίας. Πρόκειται για σπανιότατο δείγμα αεροπορικής αρχιτεκτονικής του μεσοπολέμου. Από τα άλλα δυο μεγάλα υπόστεγα του Τατοίου τα παλαιότερα είναι αυτό της Μοίρας Εκπαίδευσης της ΣΙ (προέρχεται από αμερικανική βοήθεια) καθώς και το παλιό υπόστεγο της 123 ΠΤΕ. Τα αντίστοιχα της 359 ΜΑΕΔΥ (Μονάδας Αεροπορικής Εξυπηρέτησης Δημοσίου) είναι πολύ μεταγενέστερες κατασκευές.

Η μεταπολεμική περίοδος

Ο πρώτος ένοικος του αεροδρομίου κατά την μεταπολεμική περίοδο ήταν ένα συγκρότημα μονάδων με την ονομασία ΤΕΚΑ (Τεχνικά Αεροπορικά Κέντρα Αεροπορίας) πρόγονος της σημερινής 123 Πτέρυγας Τεχνικής Εκπαίδευσης και με την ίδια αποστολή. Ορόσημα στην μεταπολεμική ανοικοδόμηση του Τατοίου ήταν τα πρώτα δύο «πέτρινα» κτίρια της ΣΤΥΑ (Σχολής Τεχνικών Υπαξιωματικών Αεροπορίας) που ανεγέρθηκαν στο δυτικό άκρο του αεροδρομίου (1949). Το 1953 το αεροδρόμιο επεκτείνεται με άλλα 1570 στρέμματα γης (ΒΔ 10.4.1953), φτάνοντας στα 2495 στρέμματα. Από το 1950 ανεγείρονται σταδιακά πολλά κτίρια για την κάλυψη υπηρεσιακών με αποκορύφωμα την ολοκλήρωση του νέου μοντέρνου συγκροτήματος της ΣΙ το 1958. Το 1959 παραχωρείται έκταση 28 στρεμμάτων για χρήση στην Εθνική Αερολέσχη. Η περιοχή αυτή χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα από τις αερολέσχες. Το 1970 το αεροδρόμιο έφτασε να διαθέτει 112 κτίρια.

Δυστυχώς τα δύο συγκροτήματα ΣΤΥΑ-ΣΙ έπαθαν σοβαρές ζημιές κατά τη διάρκεια του σεισμού του 1999. Σήμερα και τα δύο συγκροτήματα έχουν ανοικοδομηθεί με συνέπεια την αλλαγή της μορφολογίας του χώρου. Η κατεδάφιση του παλαιού διοικητηρίου της 123ΠΤΕ και του παλαιού κτιρίου της ΣΠΑ (Σχολής Πολέμου Αεροπορίας) μετά τους σεισμούς του 1999 εξάλειψαν δύο από τα παλαιότερα και πιο ιστορικά κτίρια του αεροδρομίου. Το τρίτο ιστορικό κτίριο που

καταστράφηκε από τους σεισμούς ήταν το παλαιό κτίριο της ΣΠΑ το οποίο ανεγέρθηκε και αυτό προπολεμικά. Αν κρίνουμε από την μορφολογία του επρόκειτο για κτίριο της περιόδου 1936-41. Μετά τους σεισμούς έγιναν πολλά έργα ανοικοδόμησης στο αεροδρόμιο που άλλαξαν την παλαιότερη φυσιογνωμία του. Έτσι μπορεί να ειπωθεί ότι μετά το 1999 το αεροδρόμιο εισέρχεται σε μια νέα φάση ανάπτυξης συνεχίζοντας να εξυπηρετεί πολλαπλώς τις ανάγκες της Πολεμικής Αεροπορίας, όπως και κατά την ίδρυσή της, τη δεκαετία του 1930.