ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΧΑΝΙΩΝ

Κρατικός Αερολιμένας Χανίων /Τ.Κ. 73100-ΧΑΝΙΑ /Τηλ.2821027272 -ΦΑΞ2821090499
http://www.aer.gr *email : aer@aer.gr*

Πληροφορίες Κοσμάς Κιμιωνής τηλ. 6972-702 900 Φαξ 2821090499

Αριθ. Πρωτ. 78 / 04 **10 / 9 / 2004**

ΠΡΟΣ: ΥΠΑ / ΚΑΧΝ

ΘΕΜΑ: Πρόταση αξιοποίησης νέου χώρου στάθμευσης ελαφρών αεροσκαφών για 17 θέσεις με προοπτική για 27 θέσεις.

Μετά από δικιά σας προτροπή σας υποβάλουμε την δικιά μας πρόταση για την αξιοποίηση του νέου χώρου στάθμευσης ελαφρών αεροσκαφών αεροδρομίου Σούδας (LGSA) με την οποία δημιουργούνται 17 θέσεις στάθμευσης ελαφρών αεροσκαφών στην βασική της μορφή με προοπτική επέκτασης τις 27 θέσεις για κάλυψη περιστασιακών αναγκών πχ Αεροράλλυ κτλ.

Σε αυτή λάβαμε υπόψιν την ασφάλεια σε συνδυασμό με την απλότητα των χειρισμών στις διαδικασίες κίνησης των ελαφρών αεροσκαφών από και προς τον νέο χώρο στάθμευσης.

Συγκεκριμένα λάβαμε υπόψιν μας ότι ένας απλός άνθρωπος (χειριστής) χωρίς ιδιαίτερες μυϊκές ικανότητες θα μπορεί να εκτελεί **μόνος** του **με άνεση και ασφάλεια** τις διαδικασίες αναχώρησης και επιστροφής – πρόσδεσης του αεροσκάφους με το οποίο πέταξε.

Επίσης λάβαμε υπόψιν μας και την κάλυψη «κυκλοφοριακών ριπών» δηλαδή περιστασιακών στιγμών άμεσης ανάγκης φιλοξενίας ταυτόχρονα πολλών αεροσκαφών για μικρό χρονικό διάστημα (π.χ. αεροράλλυ) καθώς επίσης και την δυνατότητα φιλοξενίας ιδιαιτέρας σχεδίασης αεροσκαφών διαφορετικής από τα συνήθη.

Η άποψη μας αναλύεται στα παρακάτω (Α, Β, Γ) τμήματα:

Τμήμα Α. Τρόπος στάθμευσης

Τμήμα Β. Χωροθέτηση στάθμευσης αναλυμένη σε πέντε επίπεδα.

Επίπεδο 0°. Βασική πρόταση

Επίπεδο 1°. Στάθμευση μόνιμων αεροσκαφών.

Επίπεδο 2° Στάθμευση αεροσκαφών περιστασιακών επισκεπτών.

Επίπεδο 3° Προοπτική για ιδιαιτέρας σχεδίασης αεροσκαφών.

Επίπεδο 4° Προοπτική φιλοξενίας πολλών αεροσκαφών για μικρό χρονικό διάστημα (Συμμετοχή σε κάποιο αεροράλλυ η λόγω κάποιων σημαντικών γεγονότων στην περιοχή μας.

Τμήμα Γ. Αποθηκευτικοί χώροι (Container με υλικά άμεσης ανάγκης).

Τμήμα Α. Τρόπος στάθμευσης

Νομίζουμε ότι η στάθμευση των αεροσκαφών πρέπει να είναι με την «μούρη» προς τον διάδρομο κίνησης της πίστας και επειδή αυτή είναι κατηφορική λόγω απόκλισης ~$0,33^o$ (η ανατολική άκρη της πίστας [περιφερειακός δρόμος] είναι 15 cm χαμηλότερα από την δυτική [αεροφράκτες]) τα αεροσκάφη πρέπει να είναι σταθμευμένα στο ανατολικό τμήμα της [περιφερειακός δρόμος] με την ουρά τους προς την μεριά του περιφερειακού δρόμου.

Έτσι :

Κατά την εκκίνηση δεν θα υπάρχει ανάγκη χειροκίνητων ελιγμών αλλά το αεροσκάφος θα εκκινεί με δικές του δυνάμεις (κινητήρας σε λειτουργία).

Κατά την στάθμευση ο χειριστής θα μπορεί να κάνει μόνος του όλους τους αναγκαίους χειροκίνητους ελιγμούς χωρίς ιδιαίτερη μυϊκή δύναμη λόγω της μικρής κατωφέρειας.

Στάθμευση με την μούρη προς τους αεροφράκτες δημιουργεί επιπροσθέτως **σημαντικό κίνδυνο** να γίνει ατύχημα με πρόσκρουση της προπέλας σε αυτούς. **(Φωτο 3).**

Τμήμα Β. Χωροθέτηση στάθμευσης αναλυμένη σε πέντε επίπεδα. **(Σχέδιο 1)**

Μελετώντας, όσο είχαμε δυνατότητα, τον υπάρχοντα χώρο και λαμβάνοντας υπόψιν τις διαστάσεις των ελαφρών αεροσκαφών (μήκος ~8μ και πλάτος~10μ) νομίζουμε ότι για την ασφαλή διαδικασία εισόδου – εξόδου των αεροσκαφών από και προς την πίστα πρέπει να υπάρχει **μόνο μια σειρά σταθμευμένων αεροσκαφών** είτε στην ανατολική πλευρά είτε στην δυτική πλευρά.

Αν τα αεροπλάνα τοποθετηθούν στην Δυτική πλευρά (αεροφράκτες) τότε θα έχουμε το προαναφερόμενο πρόβλημα της ανηφορικής πλευράς.

Αν τα αεροπλάνα τοποθετηθούν στην ανατολική πλευρά τότε έχουμε τα πλεονεκτήματα της εύκολης εκκίνησης & χειροκίνητης στάθμευσης αλλά και της αύξησης των θέσεων στάθμευσης διότι η πλευρά αυτή είναι η εξωτερική πλευρά ενός υποτιθέμενου κυκλικού τόξου που σχηματίζεται στον χώρο στάθμευσης και έτσι έχει μεγαλύτερο διαθέσιμο μήκος.

Διαφωνούμε για στάθμευση των αεροσκαφών σε μια σειρά η οποία να εναλλάσσεται πότε δυτικά και πότε ανατολικά διότι δημιουργεί σύγχυση στους χειριστές και η κίνηση των αεροσκαφών στον χώρο στάθμευσης δεν θα είναι ΕΥΘΕΙΑ .

Αν τα αεροπλάνα τοποθετηθούν στην ανατολική πλευρά (όπως προτείνουμε) τότε δημιουργείται η εντύπωση ότι κινδυνεύουν από την μεριά του δρόμου.

Αυτό αντιμετωπίζεται με τους παρακάτω τρόπους :

Α) Φροντίζουμε (με τις δέστρες που θα τοποθετηθούν) οι άκρες από τις ουρές των αεροσκαφών **<u>να απέχουν 1,5 – 2 μέτρα</u>** από το τσιμεντένιο διαχωριστικό με τον δρόμο.

Β) Να τοποθετηθούν πακτωμένα ΤΣΟΚ (όπως αυτές που έχουμε στα αεροπλάνα μας αλλά πιο φαρδιά (περίπου 80 – 100 cm) για να εδράζονται αεροπλάνα με διαφορετική απόσταση μεταξύ των βασικών σκελών τους) **(Φωτό 5 & 6)** και

Γ) Να τοποθετηθεί μια σωλήνα κατά μήκος της πίστας (στο ύψος των ΤΣΟΚ) , για να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος της «κατά λάθος» κύλισης του αεροπλάνου προς τα πίσω (δρόμος). **(Σχέδιο 9 & Φωτο 1)**

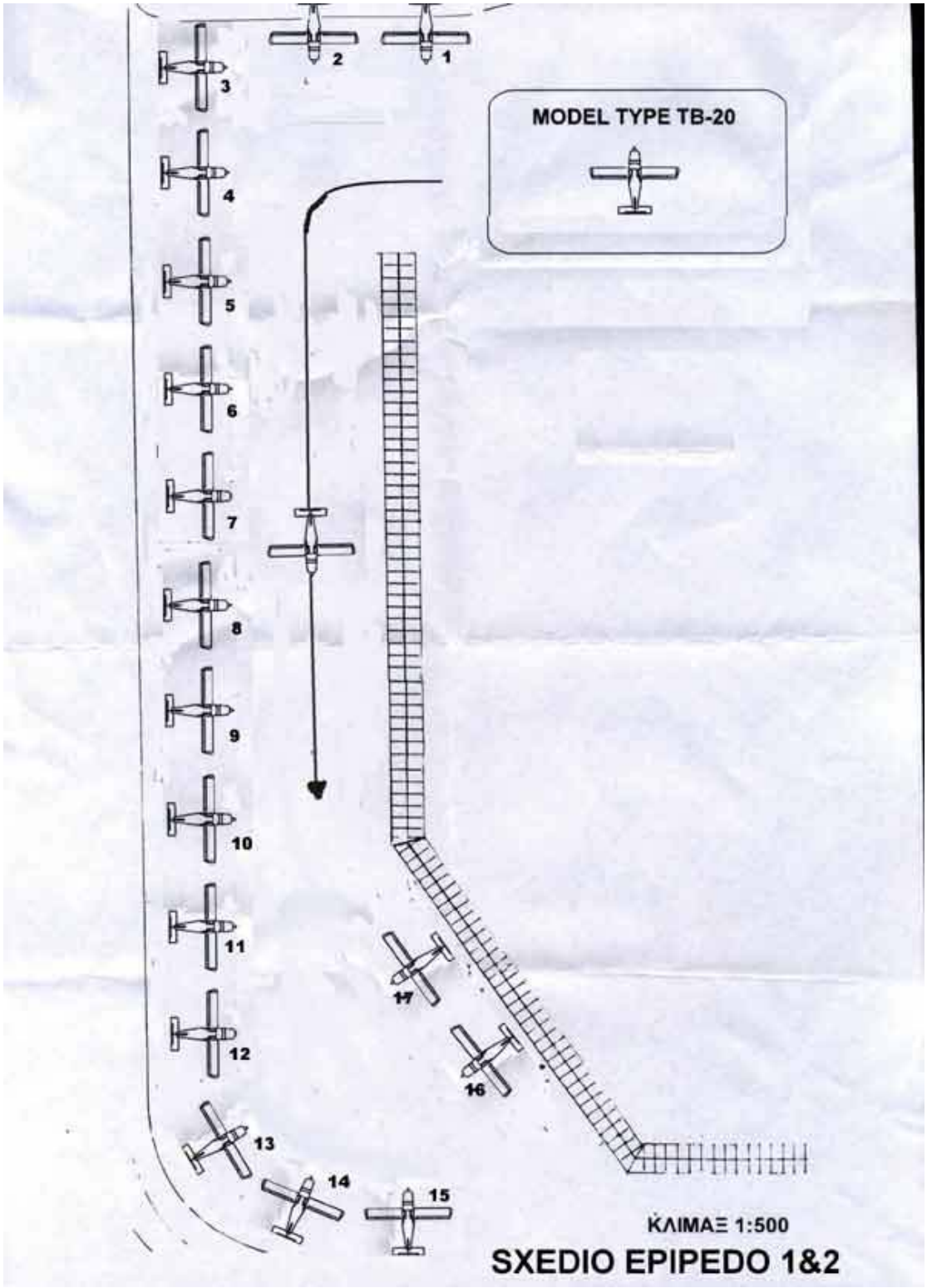
ΕΠΙΠΕΔΟ 0. **(Σχέδιο 1 & 2)** Η Βασική μας πρόταση, βάση της οποίας γίνεται και η διαγράμμιση.
ΕΠΙΠΕΔΟ 1. **(Σχέδιο 3 & 4)** Στο επίπεδο αυτό υπολογίζουμε τις θέσεις των μόνιμων αεροσκαφών που ελλιμενίζονται καθώς και των συχνά ευρισκομένων στο αεροδρόμιο της Σούδας (πχ SX-ASZ). Έτσι προτείνουμε τις θέσεις 16, 17, 11 & 12 για τα αεροπλάνα της **Αερολέσχης Χανίων** τις θέσεις 6, 7, 8 και 9 για τα υπόλοιπα και την θέση 13 η 14 για το μοτοανεμόπτερο.
ΕΠΙΠΕΔΟ 2. **(Σχέδιο 5)** Στο επίπεδο αυτό υπολογίζουμε τις θέσεις των περιστασιακών επισκεπτών οι οποίες είναι : Θέση 5, 4, 3, 10, 1 & 2 (Η σειρά να είναι κατά προτεραιότητα κάλυψης δηλαδή πρώτα δίνουμε την 5 και μετά την 4 και μετά την 3 κοκ).
ΕΠΙΠΕΔΟ 3. **(Σχέδιο 6 & 9 & 10 & Φωτο 5 & 6)** Στο επίπεδο αυτό λαμβάνεται υπόψιν η στάθμευση ιδιαιτέρας σχεδίασης αεροσκαφών όπως αφών με ουραίο τροχό, μοτοανεμόπτερα, δικινητήρια κοκ. Για τα αεροπλάνα με ουραίο τροχό (πχ PIPER CUB) βολεύουν οι θέσεις που βρίσκονται στην καμπύλη του χώρου στο Βόρειο άκρο δηλαδή οι θέσεις 13, 14 & 15. Για τα δικινητήρια αεροπλάνα ή αεροπλάνα μεγαλύτερα του συνήθως προτείνουμε 2 θέσεις για ένα αεροπλάνο δηλαδή τις θέσεις 1 & 2 για ένα αεροπλάνο, 3 & 4 για δεύτερο και τις 5 & 6 για τρίτο μεγάλο αεροπλάνο (Με προοπτική προσθήκη πρόσθετης δέστρας ως εις **σχέδιο ΔΕΣΤΡΕΣ**).
ΕΠΙΠΕΔΟ 4. **(Σχέδιο 7 & 8 & 9 & 10 & Φωτο 5 & 6)** Στο επίπεδο αυτό λαμβάνεται υπόψιν η εξυπηρέτηση ταυτόχρονα πολλών αεροσκαφών για μικρό χρονικό διάστημα. Έτσι προτείνουμε να σχεδιαστεί στο τμήμα κίνησης του χώρου η τοποθέτηση δεστρών **(Σχέδιο 9 & 10)** ούτως ώστε να μπορούν να δένουν και εκεί αεροπλάνα είτε με την μούρη προς ΒΟΡΙΑ είτε με την μούρη προς ΔΥΣΗ. Με τον τρόπο αυτό η χωρητικότητα του νέου χώρου στάθμευσης ανέρχεται σε **<u>27 αεροσκάφη</u>**. **Προϋπόθεση για την λειτουργία του επιπέδου αυτού είναι και η σύμφωνη γνώμη των μόνιμα ελλιμενισμένων αεροσκαφών** διότι έτσι εγκλωβίζονται όλα τα αεροπλάνα που βρίσκονται στον χώρο αυτόν. Η λογική στάθμευσης του επιπέδου αυτού είναι η FILO (First In Last out). Στον χώρο μεταξύ αεροφρακτών και των αεροσκαφών φροντίζουμε να υπάρχει χώρος για την κίνηση του αυτοκινήτου ανεφοδιασμού με καύσιμο και ο οποίος δρόμος προτείνουμε να διαγραμμιστεί **(Σχέδιο 9 & 10)**.

Τμήμα Γ. Αποθηκευτικοί χώροι (Container).

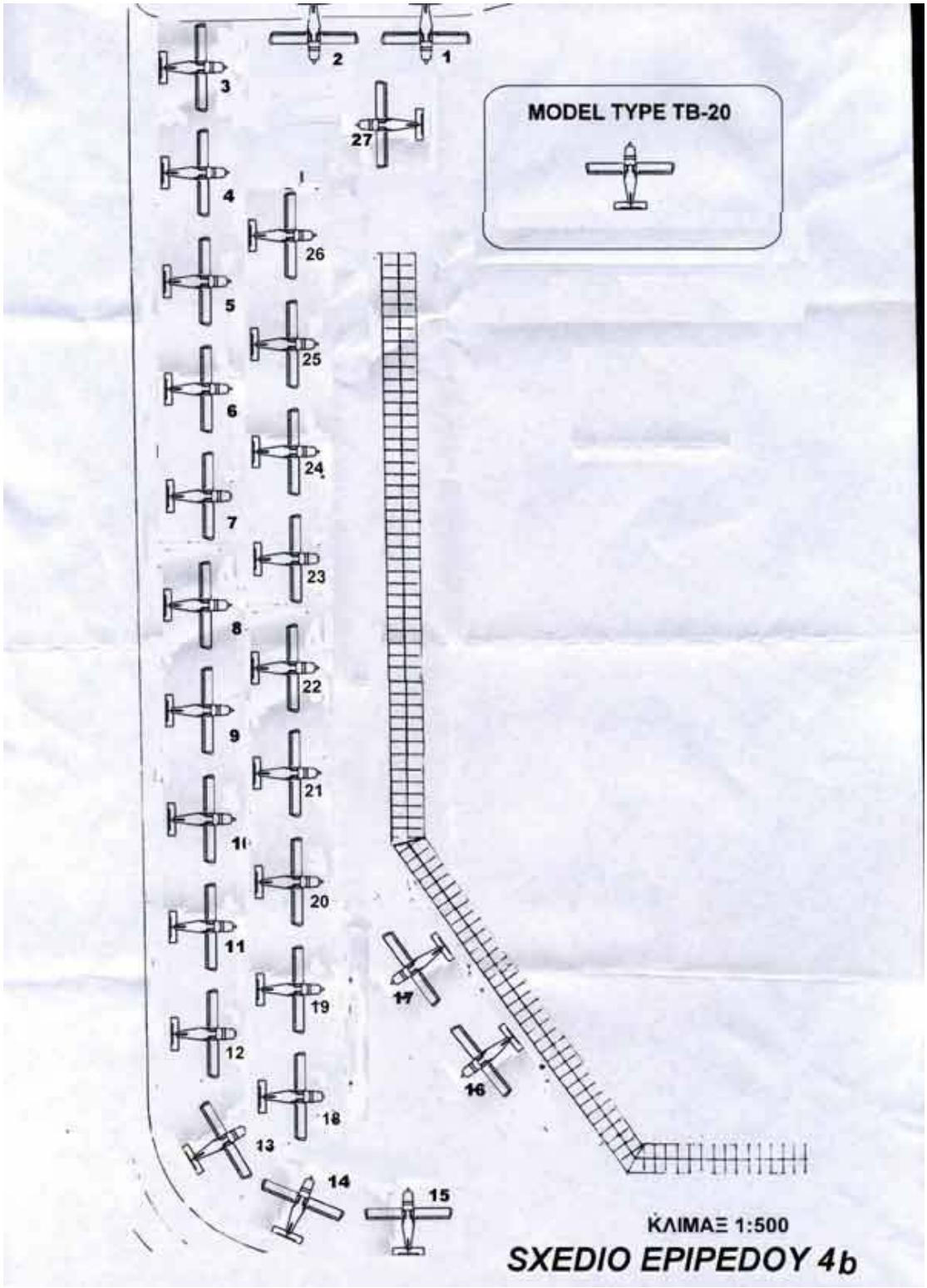
Επειδή ο φωτιστικός πυλώνας είναι μη ανακλυνόμενος ο καλύτερος χώρος για την τοποθέτηση του Container (που έχει τα απαραίτητα ανταλλακτικά, λάδια κτλ για την υποστήριξη των πτήσεων των αεροσκαφών μας) είναι ακριβώς μπροστά από αυτόν (δίπλα & παράλληλα με το φρεάτιο) διότι έτσι δεν καλύπτει ωφέλιμο χώρο του χώρου στάθμευσης και ταυτόχρονα προστατεύει τα αεροπλάνα από τους Βόρειους ανέμους**.**

Μετά εκτίμηση

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ	Ο Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
Κοσμάς Κιμιωνής	Νεκτάριος Μαλιχούτης



Η βασική πρότασή μας και …….



… και η προοπτική της σε έκτακτη περίπτωση (π.χ. ΑΕΡΟΡΑΛΛΥ)