



**ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
ΜΑΛΕΜΕ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ**

REV 2

ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-1

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011

# ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

## ΜΑΛΕΜΕ

# ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

**ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ,  
ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ**

REVISION 1..... Απρίλιος 2010

REVISION 2..... Φεβρουάριος 2011



**ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
ΜΑΛΕΜΕ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ**

**REV 2**

**ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-2**

**ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

- α) Του Β.Δ. 170/1969 "περί Κανόνων Εναερίου Κυκλοφορίας" όπως ισχύει.
- β) Του Β.Δ. 634/1970 "περί Κανονισμού Πτητικής Ικανότητας Πολιτικών Αεροσκαφών και Πιστοποίησης Αεροπορικών Προϊόντων εν γένει".
- γ) Του Β.Δ. 1127/1972 "περί Ιδιωτικής Αεροπορίας"
- δ) Του Β.Δ. 636/1972 "περί Πτυχίων και Αδειών Πολιτικής Αεροπορίας", όπως ισχύει.
- ε) Παράρτημα 2 (ANNEX 2) της σύμβασης του Σικάγου "Κανόνες Αέρος" (ΦΕΚ 861/Β/1998), όπως ισχύει.
- στ) Τον Κανονισμό 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, "ANNEX II".
- ζ) Την ΥΠΑ/Δ/Δ2/26328/6386/13-07-2006 απόφαση Διοικητή ΥΠΑ (ΦΕΚ1068/4-8-2006) περί "Κανονισμού Υπερελαφρών Πτητικών Αθλητικών Μηχανών (ΥΠΑΜ)".
- η) Την ανάγκη εκδόσεως νέου κανονισμού που θα ρυθμίζει τις αεραθλητικές δραστηριότητες και τις πτήσεις των αεροσκαφών (ελαφρών και υπερελαφρών) που θα επιχειρούν στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ.
- θ) Τον Κανονισμό ΥΠΑ/Δ3/Γ/22600/5895/ ανεφοδιασμού καυσίμων ελαφρών & υπερελαφρών αεροσκαφών.
- ι) Τον ισχύοντα Κανονισμό εκμετάλλευσης και ασφάλειας πτήσεων της Αερολέσχης Χανίων.
- κ) Τον εγκεκριμένο από ΥΠΑ/Δ2 Κανονισμό εκπαίδευσης ΥΠΑΜ Αερολέσχης Χανίων.
- λ) Τις ανάγκες εκπαίδευσης μελών μας για συμμετοχή σε αεραθλητικούς αγώνες και κοινωφελείς πτήσεις πυρανίχνευσης και έρευνας.
- μ) Την ανάγκη αποδέσμευσης των πτητικών δραστηριοτήτων μας από το πολυάσχολο Πολεμικό Αεροδρόμιο Σούδας.
- ν) Το γεγονός ότι από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

## Άρθρο 1<sup>ο</sup> ΟΡΙΣΜΟΙ

1. Άδεια χειριστή ΥΠΑΜ. Έγγραφο που εκδίδεται από την ΥΠΑ και αποδεικνύει την ικανότητα του κατόχου του να χειρίζεται την ΥΠΑΜ.
2. Αεροπλάνο. Αεροσκάφος βαρύτερο του αέρα, κινούμενο με την βοήθεια κινητήρα ή κινητήρων το οποίο αποκτά την άντωση του κυρίως από τις αεροδυναμικές αντιδράσεις του αέρα επί επιφανειών που παραμένουν σταθερές κάτω από δεδομένες συνθήκες πτήσης.
3. Αεροσκάφος. Συσκευή που δύναται να επιτυγχάνει την στήριξή της στην ατμόσφαιρα από αντιδράσεις του αέρα επ' αυτής, μη συμπεριλαμβανομένων των εκ της επιφανείας της γης προερχομένων αντιδράσεων.
4. Αμφίβιο αεροπλάνο. Αεροπλάνο που έχει την δυνατότητα να χρησιμοποιεί για την απογείωση ή την προσγείωσή του, τμήμα ξηράς ή υδάτινη επιφάνεια.
5. Αμφίβιο ελικόπτερο. Ελικόπτερο που έχει την δυνατότητα να χρησιμοποιεί για την απογείωση ή την προσγείωσή του τμήμα ξηράς ή υδάτινη επιφάνεια.
6. Αναγνώριση αλλοδαπής αεροπορικής άδειας. Διοικητική πράξη με την οποία άδεια που χορηγήθηκε από άλλο κράτος αναγνωρίζεται υπό της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).
7. Βαλλιστικό αλεξίπτωτο. Συσκευή ασφαλείας που προσαρμόζεται μόνιμα στα υπερελαφρά αεροπλάνα και χρησιμοποιείται για την ασφαλή προσεδάφιση αεροπλάνου και επιβατών στο σύνολό τους.
8. Γυροπλάνο. Στροφειόπτερο του οποίου το στροφέιο ή τα στροφεία δεν κινούνται από τον κινητήρα της συσκευής αλλά περιστρέφονται από τις δυνάμεις του αέρα κατά την διάρκεια της κίνησής της. Τα μέσα προώθησης της συσκευής αποτελούνται από σύστημα κινητήρα-έλικα και είναι ανεξάρτητο του συστήματος στροφείου.
9. Διορθωμένη ταχύτητα αέρος (Calibrated Air Speed). Η ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος διορθωμένη ως



**ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
ΜΑΛΕΜΕ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ**

**REV 2**

**ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-3**

**ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011**

- προς το σφάλμα οργάνου και το σφάλμα θέσης.
10. ΕΔΑΑΠ . Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων.
  11. ΕΛΑΟ. Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία.
  12. Ελικόπτερο , Αεροσκάφος βαρύτερο του αέρος του οποίου η κίνηση εξαρτάται βασικά από στροφείο ή στροφεία που κινούνται από τον κινητήρα ή τους κινητήρες του.
  13. Εξεταστής ΥΠΑΜ . Είναι το πρόσωπο που έχει ορισθεί από την ΥΠΑ ώστε να διενεργεί εξετάσεις για την απονομή ή ανανέωση των αδειών ή ειδικοτήτων που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό.
  14. Ημέρα . Καλείται το χρονικό διάστημα που αρχίζει 30 πρώτα λεπτά πριν την ανατολή του ηλίου και λήγει 30 πρώτα λεπτά μετά την δύση αυτού.
  15. Κατηγορίες ΥΠΑΜ . Η ταξινόμηση των ΥΠΑΜ σύμφωνα με τα βασικά χαρακτηριστικά αυτών.
  16. Πτήση εκπαίδευσης . Είναι η πτήση που εκτελείται αποκλειστικά για εκπαίδευση, εξάσκηση ή εξέταση χειριστή από αναγνωρισμένο εκπαιδευτή ή εξεταστή.
  17. Πτήση εξέτασης . Είναι η πτήση κατά την διάρκεια της οποίας εξεταστής αέρος εξετάζει χειριστή για την απόκτηση αδείας ή ειδικότητας ΥΠΑΜ.
  18. Πτήση 'μόνος' (solo) . Πτήση στην οποία ο χειριστής είναι ο μόνος επιβαίνων του αεροσκάφους.
  19. Πτήση ταξιδιού . Πτήση κατά την διάρκεια της οποίας το αεροσκάφος απομακρύνεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 20 ναυτικών μιλίων, από το αεροδρόμιο - πεδίο αναχώρησης.
  20. ΣΠΟΑ . Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας.
  21. Στροφείο . Σύστημα περιστρεφόμενων αεροδυναμικών πτερυγίων.
  22. Στροφειόπτερο. Αεροσκάφος βαρύτερο του αέρος που επιτυγχάνει την άντωση του κατά την πτήση κυρίως από ένα ή περισσότερα στροφεία.
  23. ΥΠΑ. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.
  24. ΥΠΑΜ . Υπερελαφρά Πτητική Αεραθλητική Μηχανή. Συσκευή βαρύτερη του αέρα με κινητήρα, μονοθέσια ή διθέσια, που επιτυγχάνει την στήριξή της στην ατμόσφαιρα εξ αντιδράσεων του αέρα, μη συμπεριλαμβανομένων των εκ της επιφανείας της γης προερχομένων αντιδράσεων του αέρα, το μέγιστο βάρος της οποίας δεν υπερβαίνει τα 350 κιλά για μονοθέσιες ΥΠΑΜ και τα 450 κιλά για διθέσιες ΥΠΑΜ.
  25. ΥΠΑΜ με μετατόπιση βάρους (μηχανοκίνητο αετός, ιπτάμενη φουσκωτή λέμβος). ΥΠΑΜ των οποίων η πτήση επιτυγχάνεται με μετατόπιση βάρους.
  26. Χειριστής ΥΠΑΜ . Ο χειριζόμενος την ΥΠΑΜ, και υπεύθυνος για την ασφάλειά της κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης της.
  27. Χρόνος πτήσης. Είναι ο χρόνος από την στιγμή που μία ΥΠΑΜ αρχίζει να κινείται με ίδια μέσα, με σκοπό την απογείωση μέχρι την στιγμή που ακινητοποιείται μετά την προσγείωση.
  28. AMC (Aero Medical Centre) . Κέντρο Αεροπορικής Ιατρικής.
  29. AME(Aero Medical Examiner). Εξεταστής Αεροπορικής Ιατρικής.
  30. PPG (Power Para Glider). Μηχανοκίνητο αλεξίπτωτο βαρύτερο από 70 κιλά.
  31. VFR (Visual Flight Rules). Κανόνες πτήσης εξ όψεως δηλαδή κανόνες πτήσης που διεξάγεται με την αναγνώριση χαρακτηριστικών σημείων του εδάφους.
  32. VMC (Visual Meteorological Conditions) . Μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως
  33. Κατηγορίες Αδειών Χειριστών, Εκπαιδευτών και Εξεταστών - Οι άδειες χειριστών, εκπαιδευτών και εξεταστών χωρίζονται σε κατηγορίες σύμφωνα με την κατηγορία ΥΠΑΜ για την οποία έχουν εκδοθεί.
  - 34 Α.Κ.Μ. = Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ

## **Άρθρο 2° . ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

- 2.1 Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες - τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή και ασφαλή λειτουργία του Αεραθλητικού Κέντρου ΜΑΛΕΜΕ



# ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΑΛΕΜΕ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

REV 2

ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-4

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011

- Χανίων (ΑΚΜ).
- 2.2 Όλα τα Αεραθλητικά Σωματεία ή τα φυσικά πρόσωπα που θα χρησιμοποιούν το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ έχουν την υποχρέωση να αποδείξουν ότι όλοι μαζί και ο καθένας ανεξάρτητα, μπορούν να συνεργαστούν στην χρήση του Αεραθλητικού Κέντρου ΜΑΛΕΜΕ (πεδίο ZZZZ) και να συμμορφωθούν με πειθαρχία, με όλα όσα ορίζουν οι κανόνες εναέριας κυκλοφορίας καθώς και με αυτά που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό τα οποία οφείλουν να τηρούν με ευλάβεια.
- 2.3 Όλα τα αεραθλητικά σωματεία που θα χρησιμοποιούν το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ οφείλουν να έχουν Αεροπορικό ήθος και Πνεύμα και όπως επιτάσσει ο αεροπορικός κώδικας ορθή συμπεριφορά.
- 2.4 Όλα τα αεραθλητικά σωματεία που χρησιμοποιούν το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ οφείλουν να τηρούν τον παρόντα κανονισμό και να συμμορφώνονται με τις εκάστοτε αποφάσεις του φορέα Διοίκησης και των κανονισμών της ΥΠΑ.
- 2.5 Όλα τα αεραθλητικά σωματεία που χρησιμοποιούν το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ πρέπει να επιδιώκουν την ανάπτυξη δεσμών φιλίας και συνεργασίας αποφεύγοντας πράξεις και ενέργειες που μειώνουν το κύρος των.
- 2.6 Όλα τα αεραθλητικά σωματεία που χρησιμοποιούν το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ υποχρεούνται να έχουν την πρόπαιστη χρήση των Α/φών και των περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ όπως αίθουσα, γραφεία και εξοπλισμό. Η φθορά ή η απώλεια εξοπλισμού θα αντικαθίσταται από τον υπαίτιο.
- 2.7 Οποιοσδήποτε αρμόδιος για την χρήση του αεροσκάφους υποχρεούται να γνωρίζει και να τηρεί τους όρους του ισχύοντος κανονισμού.
- 2.8 Για οποιαδήποτε παράβαση του παρόντος ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ και των κανονισμών της ΥΠΑ ο Χειριστής έχει ακέραια την ευθύνη για δε την εκπαίδευση η ευθύνη αποδίδεται στον εκπαιδευτή.

## Άρθρο 3<sup>ο</sup> ΙΣΤΟΡΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

- 3.1 Ιστορία.  
Η θέση όπου αναπτύσσεται το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ είναι προνομιακή όχι μόνον για τον Ελλαδικό χώρο, αλλά και για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Είναι η ίδια ακριβώς θέση όπου το 1941 οι δυνάμεις κατοχής επέλεξαν σαν χώρο μέσω του οποίου θα καταλάμβαναν την νήσο Κρήτη. Οι δυνάμεις κατοχής μετά την υποχώρησή τους κατέστρεψαν το αεροδρόμιο αλλά αυτό επισκευάστηκε και λειτουργούσε σαν κύριο αεροδρόμιο του Νομού Χανίων μέχρι το 1970. Με την κατασκευή του κυρίως αεροδρομίου στην περιοχή ΣΟΥΔΑΣ εγκαταλείφθηκε η χρήση του σαν πολιτικό αεροδρόμιο και λειτουργούσε ενίοτε σαν βάση για τα ψεκαστικά αεροπλάνα αλλά κυρίως σαν ΠΕΔΙΟ ΒΟΛΗΣ για τα αεροπλάνα της Πολεμικής Αεροπορίας μέχρι το 2003 οπότε σταμάτησε και αυτή η δραστηριότητα.
- 3.2 Η Αερολέσχη Χανίων από το 1998 κάνει προσπάθειες για ενεργοποίηση του αεροδρομίου ΜΑΛΕΜΕ με επιστολές και προτάσεις σε όλους τους αρμοδίους.

Οι προτάσεις αυτές αναφέρονταν στην αξιοποίηση του ΜΑΛΕΜΕ ως προς 2 άξονες οι οποίοι είναι οι παρακάτω:

### 3.2.1 Αξιοποίηση σαν Αεραθλητικό κέντρο:

Με την αξιοποίηση σαν αεραθλητικό κέντρο θα δώσει την ευκαιρία στους νέους της περιοχής και σε όλους όσους θέλουν, ντόπιους και ξένους, να ασχοληθούν με τον αεραθλητισμό. Έτσι θα μπορέσει ο



# ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΑΛΕΜΕ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

REV 2

ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-5

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011

αεραθλητισμός στην Ελλάδα να πάρει νέα ώθηση σε Πανερωπαϊκό ακόμα και σε Παγκόσμιο επίπεδο και θα είναι ένα δυνατό όπλο ενάντια στην μάστιγα των ναρκωτικών και του αποπροσανατολισμού της νεολαίας..

Η θέση του αεροδρομίου και ο συνδυασμός του με το φυσικό περιβάλλον, την ιστορία του, την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής καθώς και με την δημιουργία Αεροπορικού Μουσείου του δίνει μοναδική δυνατότητα να γίνει Πανερωπαϊκό αεραθλητικό κέντρο με αεραθλητικές εκδηλώσεις Διεθνούς ακτινοβολίας.

Επίσης με τον τρόπο αυτόν ανοίγεται προοπτική δημιουργίας επιχειρηματικών δραστηριοτήτων έχοντας σχέση με ταχύρρυθμες Σχολές Χειριστών ελαφρών και Υπερελαφρών Αεροσκαφών, Σχολής αλεξιπτωτιστών και Σχολής ανεμοπορίας οι οποίες θα στοχεύουν στην εκπαίδευση Ευρωπαίων ( και όχι μόνο ) μαθητών σε ταχύρρυθμα τμήματα στους καλοκαιρινούς αλλά και στους χειμερινούς μήνες με το μεγάλο πλεονέκτημα του συνδυασμού των διακοπών με την απόκτηση πτυχίου πιλότου. Τέτοιες δραστηριότητες που συνδυάζουν τουρισμό με απόκτηση αεροπορικού πτυχίου και αεραθλητισμό είναι αρκετά συνηθισμένες στην Ισπανία, στην Κύπρο, στην Αμερική και σε άλλες χώρες με τουριστική υποδομή.

Αυτή η δραστηριότητα αυξάνει την προοπτική ΧΕΙΜΕΡΙΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ στην ευρύτερη περιοχή καθώς επίσης δημιουργεί παράλληλα αρκετές θέσεις εργασίας καθόλη την διάρκεια του έτους.

### 3.2.2 Αξιοποίηση σαν Αεροπορικό Μουσείο:

Έτσι θα αποκτήσει την αξία που του πρέπει, ο ιστορικός αυτός χώρος δίνοντας παράλληλα και δυναμικότητα στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Σε πρώτη φάση μπορούν να εκτεθούν ( όπως ήδη έχει αρχίσει να γίνεται ) αεροπλάνα της πολεμικής μας αεροπορίας που παροπλίζονται και μερικά από αυτά τα βλέπουμε ήδη διάσπαρτα σε πάρκα, κοινότητες, πλατείες σε διάφορες πόλεις και χωριά ανά την Ελλάδα. Στο α/δ Μάλεμε νομίζουμε ότι θα είναι η φυσική τους κατάληξη τιμώντας έτσι το πέρασμά τους από τις τάξεις της πολεμικής μας αεροπορίας.

Σε δεύτερη φάση θα μαζευτούν και θα αναπαλαιωθούν παλαιά ιστορικά ( πολιτικά και στρατιωτικά ) αεροπλάνα τα οποία έχουν κατά καιρούς συμβάλει με την παρουσία τους στην παγκόσμια αεροπορική ιστορία δίνοντας μια μικρή συμβολή στην ανάπτυξή της.

Στο μέλλον μπορεί να γίνει ένα μεγάλο υπόστεγο το οποίο να προφυλάσσει ορισμένα ευαίσθητα εκθέματα από την φθορά του χρόνου δίνοντας έτσι την δυνατότητα δημιουργίας θέσεων εργασίας και έσοδα από κάποιο εισιτήριο εισόδου στον μουσειακό χώρο.

Ήδη μερικά παροπλισμένα α/φη της Πολεμικής μας Αεροπορίας κοσμούν τον χώρο του ιστορικού αυτού αεροδρομίου.

## Άρθρο 4° ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΑΛΕΜΕ

**A1:** Σημείο αρχικής Αναφοράς.....: Νήσος ΘΟΔΩΡΟΥ 2000' (Συντεταγμένες 35°32' Β 23° 55' Α)

**A2:** Σημείο αρχικής Αναφοράς.....: Ακρωτήρι ΣΤΠΑΘΑ 2000' (Συντεταγμένες 35°41' Β 23° 45' Α)

**β:** Υψόμετρο Αεραθλητικού Κέντρου ΜΑΛΕΜΕ : 2 μέτρα από τη θάλασσα - 8 ft MSL

**γ:** Διεύθυνση Διαδρόμων.....: A 13/31 & B 21/03

**δ1:** Διαστάσεις Διαδρόμων 13/31..: 800x30 μ (Κατώφλι σε Κατώφλι 945x36 μ)

**δ2:** Διαστάσεις Διαδρόμων 21/03.: 449x30 μ (Κατώφλι σε Κατώφλι 986x29 μ)

**ε:** Κωδικός.....: ZZZZ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΑΛΕΜΕ

**στ:** Ζώνη κυκλοφορίας (ΑΤΖ).....: 2,5 Ν.Μ.

**η:** Συχνότητα Επικοινωνίας.....: FFFF Mhz (Θα εκχωρηθεί από ΥΠΑ)

**θ:** Ανεμούρια.....: Ένα στο μέσον του διαδρόμου 13-31

**ι:** Επιφάνεια.....: Άσφαλτος

**κ:** Χαρακτηριστική Θερμοκρασία:.....: 29°C



**ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
ΜΑΛΕΜΕ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ**

**REV 2**

**ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-6**

**ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011**

## **Άρθρο 5° ΣΚΟΠΟΣ**

Το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ (ΑΚΜ) όπως σχεδιάστηκε

**5.1** Θα είναι πρότυπο ανάπτυξης και συνεργασίας σε όλα τα αεραθλήματα

**5.2** Θα έχει ολοκληρωμένες και άρτιες αεραθλητικές εγκαταστάσεις ευρωπαϊκού επιπέδου για όσο το δυνατόν περισσότερα αεραθλήματα ήτοι:

1. Γενικής Αεροπορίας
2. Υπερελαφρά
3. Ανεμοπορίας
4. Αερομοντελισμός
5. Αλεξιπτωτισμός
6. Αεροστατισμός

7. Όλα τα αεραθλήματα που καλλιεργούνται από τα Σωματεία που χρησιμοποιούν το ΑΚΜ και είναι αναγνωρισμένα από τη Διεθνή Αεραθλητική Ομοσπονδία - FAI και ΕΛΑΟ.

**5.3** Θα αποτελέσει πνεύμονα του αεραθλητισμού στη Νότια Ελλάδα.

**5.4** Θα γίνει ναός του αεροπορικού πνεύματος στην πατρίδα μας και θα προσφέρεται για χρήση σε όλες τα ανεγνωρισμένα Αεραθλητικά σωματεία της Ελλάδας και της Ευρώπης Ένωσης.

**5.5** Θα δίνει τη δυνατότητα στα ανεγνωρισμένα Αεραθλητικά Σωματεία που δεν έχουν άρτιες εγκαταστάσεις να οργανώνουν εκδηλώσεις αξιώσεων αναπτύσσοντας έτσι τη δυναμικότητά τους

**5.6** Θα εξυπηρετεί την εκτέλεση των πτήσεων όλων των κατηγοριών του Αεραθλητισμού για τα Αεραθλητικά σωματεία όλων των Νομών της Ελλάδος που είναι ανεγνωρισμένα - έχουν την αθλητική ιδιότητα και που είναι μέλη της ΕΛΑΟ και

**5.7** Θα εξυπηρετεί Αεροσκάφη ή ελικόπτερα με ειδικές απαιτήσεις π.χ. ανεμόπτερα, ακροβατικά, πειραματικά αλλά και ειδικές χρήσεις εφ' όσον διαθέτουν τις προβλεπόμενες άδειες.

## **Άρθρο 6° ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ**

Το ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΑΛΕΜΕ για την πιστή εφαρμογή των συμφωνημένων διατάξεων του παρόντος και όποιας άλλης συμφωνίας προκύψει επιβάλετε να Διοικείται από (την Αερολέσχη Χανίων ή Διορισμένο Διοικητή ή Διευθυντή ή Ομάδα εκπροσώπων Αερολεσχών, η ηγέτιδα Αερολέσχη ή ΥΠΑ ή Δήμαρχο ή 115 ΠΤΜ η επιτροπή απο μερικούς ή όλους τους προηγούμενους) που στο εξής θα αποκαλείται «ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ».

## **Άρθρο 7° ΧΡΗΣΕΙΣ Αεραθλητικού Κέντρου ΜΑΛΕΜΕ**

7.1 Για την ομαλή και ασφαλή λειτουργία του Αεραθλητικού Κέντρου ΜΑΛΕΜΕ προτεραιότητα στη χρήση θα έχουν οι παρακάτω δραστηριότητες:



**ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
ΜΑΛΕΜΕ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ**

**REV 2**

**ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-7**

**ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011**

- 1) Για προπόνηση - εκπαίδευση αθλητών εθνικής ομάδας
- 2) Για προπόνηση - εκπαίδευση Αεραθλητικών Σωματείων με ειδική αθλητική αναγνώριση
- 3) Για προπόνηση - εκπαίδευση μαθητών Αεραθλητικών Σωματείων με ειδική αθλητική αναγνώριση
- 4) Για προπόνηση - εκπαίδευση Αεραθλητικών Σωματείων που είναι μέλη της ΕΛ Αεραθλητικής Ομοσπονδίας και δεν έχουν την ειδική αθλητική αναγνώριση
- 5) Για προπόνηση - εκπαίδευση μαθητών Αεραθλητικών Σωματείων που είναι μέλη της ΕΛΑΟ και δεν έχουν την ειδική αθλητική αναγνώριση
- 6) Για προπόνηση - εκπαίδευση μαθητών λοιπών σχολών
- 7) Για χρήση από χειριστές λοιπών α/φών
- 8) Για διενέργεια αεροπορικών αγώνων.
- 9) Για διενέργεια μηχανοκίνητων αγώνων.

7.2 Οι προτεραιότητες των παραπάνω δραστηριοτήτων δύνανται να μεταβάλλονται με απόφαση του φορέα Διοίκησης ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες και ανάγκες των ενδιαφερομένων.

7.3 Για την εξασφάλιση της ορθής λειτουργίας όλων των πιο πάνω ο φορέας Διοίκησης που έχει την ευθύνη της καταλληλότητας, των συνθηκών και όρων λειτουργίας του πεδίου για την ασφαλή προσγείωση - απογείωση των α/φών δύναται να ορίζει με απόφαση του "συντονιστή" που θα συντονίζει τους χρήστες του Αεραθλητικού Κέντρου ώστε να συνυπάρχουν και να λειτουργούν ταυτόχρονα όλα τα αεραθλήματα - δραστηριότητες.

7.4 Η κύρια χρήση του αεροδρομίου είναι για Ελαφρά και Υπερελαφρά αεροπλάνα. Άλλα αεραθλήματα τα οποία επιθυμούν την χρήση του Αεραθλητικού Κέντρου ΜΑΛΕΜΕ όπως Αερομοντελιστές, Αλεξιπτωτιστές θα προσαρμόζονται στο πρόγραμμα των αεροσκαφών σύμφωνα με τις οδηγίες του "συντονιστή".

7.5 Το κάθε Σωματείο που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ θα πρέπει το καταστατικό του σαφώς να αναφέρει τα αεραθλήματα στα οποία θα δραστηριοποιείται.

7.6 Κάθε Αεραθλητικό Σωματείο που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ υποβάλλει εγγράφως το αίτημά του στον φορέα Διοίκησης και αναφέρει σε αυτό τα εξής:

1. Το σκοπό που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ.
2. Τα πτητικά μέσα που θα χρησιμοποιήσει αναφέροντας τους αριθμούς Νηολογίου αυτών.
3. Τον χρονικό διάστημα που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ.

7.7 Τα αεροσκάφη θα είναι υποχρεωτικά ιδιόκτητα ή νομίμως μισθωμένα από το κάθε Αεραθλητικό Σωματείο και η χρήση τους θα γίνεται αποδεδειγμένα από όλα τα μέλη του Σωματείου, σύμφωνα με γραπτό Κανονισμό Λειτουργίας.

7.7 Κάθε αεροσκάφος που θα επιχειρεί στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ θα πρέπει να διαθέτει όλα τα νομιμοποιητικά έγγραφα δηλ. πιστοποιητικό πλοιομότητας - νηολόγησης - ασυρμάτου (εφόσον προβλέπεται) - κλπ. εν ισχύ.

7.8. Η άδεια χρήσης του Αεραθλητικού Κέντρου ΜΑΛΕΜΕ σε καμία περίπτωση δεν συνεπάγεται και άδεια δημιουργίας οποιασδήποτε σταθερής ή κινητής κατασκευής ή έργου.

## **Άρθρο 8° ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΠΤΗΣΕΩΝ.**

Η προτεραιότητα στη χρήση του Αεραθλητικού Κέντρου ΜΑΛΕΜΕ καθορίζεται από τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας.

- A. Το πτητικό μέσο που βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης έχει προτεραιότητα σε σχέση με όλα τα υπόλοιπα πτητικά μέσα.



# ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΑΛΕΜΕ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

REV 2

ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-8

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011

- Β. Όταν δύο πτητικά μέσα της ίδιας κατηγορίας βρίσκονται στο ίδιο ύψος και σε πορεία σύγκλισης (εκτός από την περίπτωση μετωπικής σύγκλισης), το πτητικό μέσο που βρίσκεται από τα δεξιά του άλλου έχει προτεραιότητα. Σε περίπτωση μετωπικής σύγκλισης, οι κυβερνήτες και των δύο μέσων πρέπει να αλλάξουν πορεία προς τα δεξιά.
- Γ. Εάν τα πτητικά μέσα είναι διαφορετικής κατηγορίας το αεροπορικό μέσο με την μικρότερη κατευθυντικότητα έχει προτεραιότητα σε σχέση με εκείνο με την μεγαλύτερη.
- Α. Το αερόστατο έχει προτεραιότητα σε σχέση με το αλεξίπτωτο
- Β. Το αλεξίπτωτο έχει προτεραιότητα σε σχέση με το αερόπλοιο
- Γ. Το αερόπλοιο έχει προτεραιότητα σε σχέση με το ανεμόπτερο
- Δ. Το ανεμόπτερο έχει προτεραιότητα σε σχέση με το υπερελαφρό αεροσκάφος
- Ε. Το υπερελαφρό αεροσκάφος έχει προτεραιότητα σε σχέση με το ελαφρό αεροσκάφος
- ΣΤ. Το ελαφρό αεροσκάφος έχει προτεραιότητα σε σχέση με το ελικόπτερο
- Δ. Το αεροσκάφος που βρίσκεται στην τελική ευθεία για προσγείωση έχει προτεραιότητα σε σχέση με τα υπόλοιπα αεροσκάφη εν πτήση και αυτά που βρίσκονται στο έδαφος.
- Ε. Εάν δύο αεροσκάφη βρίσκονται στην τελική ευθεία για προσγείωση, το αεροσκάφος που βρίσκεται χαμηλότερο έχει προτεραιότητα.

## Άρθρο 9<sup>ο</sup> ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

### 9.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

9.1.1 Οι πτήσεις στο Αεραθλητικό Κέντρο θα εκτελούνται κάθε ημέρα από την Ανατολή και μέχρι τη Δύση του ηλίου με ευθύνη της του φορέα Διοίκησης και του χειριστή.

9.1.2 Κατά την εκτέλεση των πτήσεων λαμβάνονται υπ' όψιν υποχρεωτικά, τόσο ο Κανονισμός Λειτουργίας του Αεραθλητικού Κέντρου ΜΑΛΕΜΕ, όσο και οι Νόμοι και Οδηγίες της Υ.Π.Α. που αφορούν τις πτήσεις στο πεδίο και την ασφάλεια πτήσεων.

9.1.3 Σε περίπτωση διοργάνωσης αγώνων, τοπικών - εθνικών - πανελληνίων - παγκοσμίων, κλπ. οι πτήσεις αναστέλλονται και ρυθμίζονται με τη σύμφωνο γνώμη του φορέα Διοίκησης του Αεραθλητικού Κέντρου ΜΑΛΕΜΕ και του υπευθύνου των αγώνων.

9.1.4 Πριν από κάθε πτήση από το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ ο κάθε χειριστής οφείλει να συμπληρώσει σχέδιο πτήσης.

9.1.5 Ο φορέας Διοίκησης θα παρακολουθεί με ευθύνη του την πτητική δραστηριότητα, θα συγκεντρώνει τα έντυπα καθημερινά και θα γράφει σε ειδικό βιβλίο ή σε ηλεκτρονικό αρχείο την κίνηση όλων των αεροσκαφών στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ.

9.1.6 Κάθε χειριστής που θα χρησιμοποιεί το πεδίο πρέπει να διαθέτει έγκυρο πτυχίο και έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό.

9.1.7 Κάθε πτητικό μέσο που επιχειρεί από το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ θα πρέπει να διαθέτει την προβλεπόμενη ασφαλιστική κάλυψη προς τρίτους και επιβαίνοντας

### 9.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

#### 9.2.2 ΑΝΑΧΩΡΟΥΣΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΑΛΛΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.

Σε κάθε αναχώρηση αεροσκάφους από το Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ με ευθύνη του ο χειριστής θα ανέρχεται υποχρεωτικά στα 2000' στο σημείο «ΘΟΔΩΡΟΥ» ή «ΣΤΠΑΘΑ» και θα καλεί στην





# ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΑΛΕΜΕ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

REV 2

ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-9

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011

συχνότητα «έλεγχου περιοχής» του αεροδρομίου Σούδας 118,125 όπου και θα λαμβάνει οδηγίες για περαιτέρω.

### 9.2.3 ΤΟΠΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ.

Σε περίπτωση που το αεροπλάνο παραμένει εντός των καθορισμένων ορίων του αεραθλητικού κέντρου ΜΑΛΕΜΕ θα ακροάται υποχρεωτικά στην κοινή συχνότητα του πεδίου **FFFF**. Σε περίπτωση που επιθυμεί να απομακρυνθεί από τα όρια του αεραθλητικού κέντρου ΜΑΛΕΜΕ τότε θα μεταβαίνει στο σημείο αναφοράς «ΘΟΔΩΡΟΥ» και θα καλεί τον έλεγχο περιοχής αεροδρομίου Σούδας στην συχνότητα 118,125 αναφέροντας την θέση του και τις προθέσεις του (πχ επόμενο σημείο ΧΑΝΙΑ 2000' ).

### 9.2.4 ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΑΛΛΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.

Σε κάθε προσέγγιση αεροσκάφους στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ ο χειριστής θα καλεί υποχρεωτικά κατά την είσοδό του στην ΤΜΑ ΣΟΥΔΑΣ το αεροδρόμιο Σούδας στην συχνότητα 118,125 το οποίο και θα του δίνει οδηγίες προσέγγισης στην περιοχή του αεραθλητικού κέντρου ΜΑΛΕΜΕ. Όταν το αεροσκάφος προσεγγίσει το σημείο εισόδου του αεροδρομίου ΜΑΛΕΜΕ το οποίο είναι τα «ΘΟΔΩΡΟΥ» και το αποδεσμεύσει ο έλεγχος της ΤΜΑ ΣΟΥΔΑΣ καλεί στην συχνότητα του πεδίου **FFFF** (119,7 ?) και συνεχίζει την προσέγγιση στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ.

Σε περίπτωση μη απάντησης θα συνεχίζει την κλήση (blind transmission) και την προσέγγιση στο πεδίο αναφέροντας συνεχώς την θέση του και τις προθέσεις του (π.χ. Touch and Go η ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ στον διάδρομο RR). Μετά την προσγείωση ο χειριστής αναφέρει τηλεφωνικά στον έλεγχο ΣΟΥΔΑΣ την προσγείωση του για να κλείσει το σχέδιο πτήσης.

### 9.2.5 ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΤΗΣΗΣ / ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΗΛΩΤΙΚΟΥ

Σε περίπτωση αναχωρήσεων η τοπικών πτήσεων θα κατατίθεται σχέδιο πτήσης μέσω ΦΑΞ η μέσω τηλεφώνου η μέσω ασύρματης επικοινωνίας με τον ΠΥΡΓΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ α/δ « Σούδας».

### 9.2.6 ΚΥΚΛΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.

Δεν υπάρχει περιορισμός ως προς τον κύκλο του αεροδρομίου. Κατά τις ώρες κοινής ησυχίας απαγορεύονται απογειώσεις/Touch and Go από τον διάδρομο 31.

### 9.2.7 ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΦΩΝ στον ΚΥΚΛΟ.

Ο μέγιστος αριθμός αφων στον κύκλο του αεροδρομίου είναι 3 αεροσκάφη. Εφόσον σε ένα αεροπλάνο ο χειριστής είναι ΜΑΘΗΤΗΣ τότε ο μέγιστος αριθμός είναι 2 αεροσκάφη, Στην περίπτωση αυτή ο ΜΑΘΗΤΗΣ έχει προτεραιότητα.

### 9.2.8 ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ

Οι εκπαιδευτικές πτήσεις έχουν προτεραιότητα έναντι των πτήσεων αναψυχής.

### 9.2.9 ΠΤΗΣΕΙΣ ΠΥΡΑΝΙΧΝΕΥΣΗΣ / ΕΡΕΥΝΑΣ

Οι εθελοντικές πτήσεις όπως πτήσεις πυρανίχνευσης και έρευνας θα έχουν προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων πτήσεων και δραστηριοτήτων του ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ.

### 9.2.10 ΩΡΑΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Το ωράριο λειτουργίας είναι αυτό των πτήσεων VFR. Όμως κατά την διάρκεια της τουριστικής περιόδου στις ώρες κοινής ησυχίας τίθενται οι παρακάτω περιορισμοί .

ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ πτήσεων στον κύκλο διαδρόμου 31-13.

ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΓΕΙΩΣΕΩΝ από διάδρομο 31.



**ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
ΜΑΛΕΜΕ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ**

REV 2

ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-10

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011

**Άρθρο 10° Ασφάλεια πτήσεων αεραθλητικού κέντρου ΜΑΛΕΜΕ.**

10.1 Στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ θα υπάρχει τροχήλατος πυροσβεστήρας ο οποίος θα δύναται να μετακινηθεί είτε ρυμουλκούμενος από όχημα είτε συρόμενος από άνθρωπο. Ο τροχήλατος πυροσβεστήρας θα σταθμεύει στο προκαθορισμένο σημείο ανεφοδιασμού.

10.2 Ασθενοφόρο - Ιατρός. Θα υποστηρίζεται από την γειτνιάζουσα στρατιωτική μονάδα αλεξιπτωτιστών Α' ΜΑΛ.

**Άρθρο 11° Εξοπλισμός - Επικοινωνίες αεραθλητικού κέντρου ΜΑΛΕΜΕ.**

11.1 Όλοι οι χειριστές που επιχειρούν στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ θα κάνουν υποχρεωτικά ακρόαση στην καταχωρημένη κοινή συχνότητα του αεροδρομίου η οποία είναι η **FFFF**. Η συχνότητα αυτή θα είναι γραμμένη στο μέσον του διαδρόμου 31-13 με μεγάλους αριθμούς ύψους 10 μέτρων έκαστος ώστε να είναι διακριτοί από ύψος 2000'.

11.2 Ο υφιστάμενος Πύργος Ελέγχου θα εξοπλιστεί με ασύρματο ο οποίος θα είναι συντονισμένος στην καταχωρημένη συχνότητα **FFFF**. Θα χρησιμοποιείται συμβουλευτικά στις εκπαιδευτικές πτήσεις μαθητών ΣΟΛΟ και θα χειρίζεται από τον αντίστοιχο εκπαιδευτή. Επίσης θα δύναται να χρησιμοποιείτε σε περιπτώσεις αεραθλητικών αγώνων η εκδηλώσεων για την αναγκαία ασφάλεια και συντονισμό των πτήσεων από Ελεγκτές εναερίου κυκλοφορίας ή άτομα που κατέχουν περιορισμένο πτυχίο ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ. Στις περιπτώσεις που ο σταθμός ασυρμάτου δεν θα χρησιμοποιείται από χειριστή ασυρμάτου θα δύναται να απαντά αυτόματα σε κλήσεις στην συχνότητα λειτουργίας του (**FFFF**) εκπέμποντας «ουρά» για μερικά δευτερόλεπτα με πληροφορίες χρήσιμες για τον προσεγγίζοντα στο αεροδρόμιο χειριστή. Οι πληροφορίες αυτές μπορεί να είναι τα αποτελέσματα ΤΗΛΕΜΕΤΡΙΑΣ από εγκατεστημένο σταθμό μετεωρολογίας, καθώς και χρήσιμες γενικές πληροφορίες προσέγγισης, προσγειώσης, τροχοδρόμησης στον χώρο στάθμευσης και τηλέφωνα υπευθύνων.

11.3 Στον υφιστάμενο Πύργο Ελέγχου θα συνδεθεί μια σταθερή τηλεφωνική γραμμή από το τηλεφωνικό δίκτυο (τηλεφωνικό κέντρο) της Πολεμικής Μονάδας Σούδας (115ΤΜ) για τον απευθείας (άμεσο - καλύτερο) τηλεφωνικό συντονισμό των απερχόμενων και εισερχόμενων πτήσεων στις περιπτώσεις που υπάρχει χειριστής ασυρμάτου στον υφιστάμενο Πύργο Ελέγχου του αεραθλητικού κέντρου ΜΑΛΕΜΕ.

11.4 Στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ θα συνδεθεί σταθερή τηλεφωνική γραμμή από τηλεπικοινωνιακό παροχέα (π.χ. ΟΤΕ) η οποία θα χρησιμοποιείται παράλληλα για τηλεφωνική επικοινωνία, για συνεχή πρόσβαση σε γρήγορο INTERNET (ADSL) και για την δυνατότητα αποστολής - λήψης ΦΑΞ. Το γρήγορο INTERNET (ADSL) θα είναι προσβάσιμο μέσω Wi-Fi και μέσω εγκατεστημένης σταθερής υπολογιστικής μονάδας σε όλους τους ενδιαφερόμενους αεραθλητές για την συλλογή πληροφοριών πτήσεων μέσω του διαδικτύου.

11.5 Στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ θα υπάρχει συσκευή ΦΑΞ η οποία θα μπορεί να χρησιμοποιείται για την αποστολή FLIGHT PLAN στην αρμόδια υπηρεσία (ΥΠΑ/ΚΑΧΝ).

11.6 Στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ θα υπάρχει διαθέσιμος PRINTER για δυνατότητα εκτύπωσης αεροναυτικών πληροφοριών.

11.7 Θα δημιουργηθεί στο υπάρχον μικρό κτίριο, κάτω από τον υφιστάμενο Πύργο Ελέγχου ελεγχόμενος χώρος στον οποίον ο κάθε ενδιαφερόμενος αεραθλητής θα μπορεί να έχει πρόσβαση στα προαναφερόμενα βοηθήματα.



**ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
ΜΑΛΕΜΕ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ**

REV 2

ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-11

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011

**Άρθρο 12° . Ανεφοδιασμός - φύλαξη καυσίμου αεροσκαφών.**

Ο ανεφοδιασμός των αεροσκαφών στο Αεραθλητικό Κέντρο ΜΑΛΕΜΕ θα γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού καυσίμου ελαφρών και υπερελαφρών αεροσκαφών ΥΠΑ/Δ3/Γ/22600/5895/ και με τους παρακάτω τρόπους:

- A) Βυτίο μόνιμα σταθμευμένο.
- B) Μπιτόνια .
- Γ) Βυτίο από βενζινάδικο περιοχής. Δρομολόγιο που θα ακολουθείται.
- Δ) Βαρέλια με χειροκίνητη αντλία.
- Ε) Μόνιμη υπόγεια δεξαμενή συνδεδεμένη με αντλία.

Το σημείο ανεφοδιασμού είναι το ΝΑ σημείο της πίστας στάθμευσης. Το δρομολόγιο που θα ακολουθείται από βυτία προερχόμενα εκτός αεροδρομίου χώρο καθώς και από αυτοκίνητα τα οποία μεταφέρουν «ΜΠΙΤΟΝΙΑ» με καύσιμο θα είναι από την κεντρική πύλη και αμέσως αριστερά μέσω του χωματόδρομου στο προαναφερόμενο σημείο ανεφοδιασμού όπως αυτό φαίνεται στο συνημμένο διάγραμμα.

Στο σημείο αυτό θα μπορούν να αποθηκευτούν και βαρέλια. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να δημιουργηθούν πρόχειρα σκίαστρα για την προστασία τους από την ηλιακή ακτινοβολία.

Τα αεροπλάνα που επιθυμούν ανεφοδιασμό θα πρέπει να μετακινούνται υποχρεωτικά στο προαναφερόμενο σημείο ανεφοδιασμού. Στο σημείο ανεφοδιασμού θα σταθμεύει και ο τροχήλατος πυροσβεστήρας.

Στο σημείο ανεφοδιασμού θα υπάρχει μόνιμο σημείο γείωσης αεροσκαφών για την αποφυγή κινδύνων ανάφλεξης από στατικά ηλεκτρικά φορτία.

**Άρθρο 13° . Παραβάσεις - Απαγορεύσεις - Ποινές**

13.1 Παράβαση του Κανονισμού ή των Οδηγιών & αποφάσεων της Υ.Π.Α. από χειριστές ή χρήστες του αεραθλητικού κέντρου ΜΑΛΕΜΕ συνεπάγεται προφορική ή γραπτή επίπληξη από τον φορέα Διοίκησης. Σε περίπτωση σοβαρού συμβάντος ή υποτροπής αναφέρεται αυτό υποχρεωτικά στην Υ.Π.Α., μέσω ΕΛΑΟ, από τον φορέα Διοίκησης για περαιτέρω διερεύνηση και πιθανές κυρώσεις .

13.2 Απαγορεύεται σε κάθε αναρμόδιο να θέτει σε λειτουργία, να μετακινεί αεροσκάφη καθώς και να πετάξει δίχως την έγκριση του Φορέα Διαχείρισης.

13.3 Απαγορεύεται ο ανεφοδιασμός των αεροσκαφών από αναρμόδιους.

13.4 Απαγορεύεται το κάπνισμα πέριξ του σημείου ανεφοδιασμού.

13.5 Απαγορεύεται αυστηρά η χρήση των πτητικών μέσων εντός του Αεραθλητικού Κέντρου ΜΑΛΕΜΕ για την αποκόμιση οικονομικού κέρδους.

**Άρθρο 14° Προοπτικές αεραθλητικού κέντρου ΜΑΛΕΜΕ.**

Το Αεραθλητικό κέντρο Μάλεμε ανάλογα με την προβλεπόμενη μελλοντική του αεραθλητική κίνηση θα πρέπει να δημιουργεί και τις κατάλληλες συνθήκες ανάπτυξης του.

Για τον λόγο αυτόν επιβάλλεται άμεσα η δημιουργία ενός MASTER PLAN βάθους 10 ετίας ή 20ετίας το οποίο να οριοθετεί από τώρα τις χρήσεις των υφιστάμενων χώρων.

Οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις θα αξιοποιηθούν για την καλύτερη υλοποίηση των προαναφερθέντων.

Στο MASTER PLAN αυτό θα χωροθεθούν οι δραστηριότητες και οι μελλοντικές υποδομές όπως ΥΠΟΣΤΕΓΑ, ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΙ ΧΩΡΟΙ, ΑΙΘΟΥΣΕΣ διδασκαλίας, ΑΙΘΟΥΣΕΣ υποδοχής κοινού κτλ.

Έτσι θα αποφευχθεί η άναρχη ανάπτυξη η οποία στο μέλλον θα δημιουργήσει αρνητικά αποτελέσματα.

Το MASTER PLAN θα δημιουργηθεί με συνεργασία του φορέα Διοίκησης , της ΕΛΑΟ και της ΥΠΑ και το



**ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
ΜΑΛΕΜΕ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ**

REV 2

ΣΕΛΙΔΑ ΑΚΜ-00-12

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011

οποίο όταν εγκριθεί θα λαμβάνεται υποχρεωτικά υπόψιν στην υλοποίηση υποδομών από όλους τους χρήστες.

**Άρθρο 15° Όργανα Ελέγχου αεραθλητικού κέντρου ΜΑΛΕΜΕ.**

Όργανα ελέγχου του αεραθλητικού κέντρου ΜΑΛΕΜΕ ορίζονται από την **ΕΛΑΟ η ΥΠΑ**.

**Άρθρο 16° Εγκαταστάσεις**

Οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις όπως το μικρό κτίριο που τώρα φιλοξενεί κλιμάκιο της 115ΤΤΜ θα αξιοποιηθούν με την δημιουργία αιθουσών για τις παρακάτω χρήσεις:

- 16.1 ΑΙΘΟΥΣΑ Πληροφορικής εξοπλισμένη με COMPUTER συνδεδεμένο με γρήγορο Internet (ADSL) , με printer και με συσκευή FAX.
- 16.2 ΑΙΘΟΥΣΑ γραφείου ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ εξοπλισμένη με τα ανωτέρω και με τηλεφωνική σύνδεση.
- 16.3 ΑΙΘΟΥΣΑ Briefing πληρωμάτων και αεραθλητών.
- 16.4 ΑΙΘΟΥΣΑ διδασκαλίας για εκπαίδευση, σεμινάρια και ομιλίες.
- 16.5 ΑΙΘΟΥΣΑ Αναψυχής με δυνατότητα προπαρασκευασμένου φαγητού, αναψυκτικών κτλ

**Άρθρο 17° Ισχύς παρόντος κανονισμού**

Ο παρών κανονισμός:

- 17.1 Αρχίζει να ισχύει την επομένη ημέρα από την έγκρισή του από την Υ.Π.Α.
- 17.2 Είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα για όλους χρησιμοποιούν το Αεραθλητικό κέντρο Μάλεμε.
- 17.2 Αλλαγές του κανονισμού θα προτείνονται από τον φορέα διαχείρισης και θα εγκρίνονται από την Υ.Π.Α. Οι αλλαγές αυτές θα αναρτώνται στην αίθουσα γραμματείας του ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟ ΜΑΛΕΜΕ καθώς και στο ΙΝΤΕΡΝΕΤ στο site **www.aer.gr/maleme**.