



*ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ*

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

*ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ*

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

AIRPORT SECURITY

Πτυχιακή Εργασία:

Στέλα Τσιφίτοπούλου

Επιβλέπων: Δρ. Παναγιώτης Κασσιανίδης

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2017

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<i>Πρόλογος</i>	i
<i>Περιεχόμενα</i>	ii
<i>Περίληψη</i>	1
<i>Airport Security - Abstract</i>	2
<i>Εισαγωγή</i>	3
1. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	5
1.1. Η έννοια του αεροδρομίου	5
1.2. Σύγκριση των όρων αεροδρόμιο – αερολιμένας	5
1.3. Κύριες λειτουργίες αερολιμένα	6
1.4. Τα αεροδρόμια ως κόμβοι μεταφοράς	7
1.5. Η παγκόσμια αεροπορική δραστηριότητα	7
1.6. Ο ρόλος των αεροδρομίων στο σημερινό & μελλοντικό περιβάλλον	8
1.7. Ιστορική εξέλιξη αεροδρομίου	8
1.7.1. Το πρώτο αεροδρόμιο παγκοσμίως	8
1.7.2. Διεθνές αεροδρόμιο Ελληνικού	9
1.7.3. «Ελευθέριος Βενιζέλος»	10
1.7.4. Αεροδρόμιο Λονδίνου «Λούτον»	12
1.7.4.1. Ιστορική εξέλιξη	12
1.7.4.2. Τρέχουσα ανάπτυξη	15
1.7.4.3. Μελλοντική ανάπτυξη	16
1.8. Εξέλιξη μεταφορικού έργου αεροδρομίων παγκοσμίως	16
2. ΑΛΦΑΒΗΤΟΣ – ΟΡΙΣΜΟΙ – ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΙΣ	17
2.1. Φωνητικό αλφάβητο NATO	17
2.2. Ορισμοί	17
2.3. Συντομεύσεις/Ακρωνύμια	19
3. ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	20
3.1. Commercial Security Devices	20
3.2. Αρχή επιβολής αερολιμένων	20
3.3. Διαδικασία και εξοπλισμός	21
3.4. Σημαντικά γεγονότα	23
3.5. Ασφάλεια αεροδρομίου συγκεκριμένων χωρών	24
3.5.1. Καναδάς	24
3.5.2. Ευρωπαϊκή Ένωση	26
3.5.3. Γαλλία	26
3.5.4. Ισπανία	26
3.5.5. Ηνωμένο Βασίλειο	27
3.5.6. Χονγκ Κονγκ	28
3.5.7. Ινδία	28
3.5.8. Ισραήλ	29
3.5.9. Σιγκαπούρη	31
3.5.10. Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής	32
3.5.11. Ηνωμένα γεγονότα	33

4. ΑΡΜΟΛΙΟΤΗΤΕΣ & ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	34
5. ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΤΟΝ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟ ΧΩΡΟ.....	35
6. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	37
6.1. Εισαγωγικά.....	37
6.2. Μέγεθος & τύπος επιτρεπόμενων χειραποσκευών.....	37
6.3. Μεταφορά υγρών στις χειραποσκευές.....	38
6.4. Απαραίτητα φάρμακα.....	39
6.5. Χειραποσκευές.....	39
6.5.1. Εισαγωγικά	39
6.5.2. Απαγορευμένα αντικείμενα στις χειραποσκευές.....	40
6.5.3. Επιτρεπόμενα αντικείμενα στις χειραποσκευές.....	43
6.6. Αντικείμενα που δεν μεταφέρονται στο αεροσκάφος.....	44
6.7. Αγορασμένα υγρά στο αεροδρόμιο.....	45
6.8. Ταξιδεύοντας με μωρά και μικρά παιδιά.....	45
7. ΠΟΣΟ ΑΣΦΑΛΗ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	46
7.1. Ποια αεροδρόμια παρουσιάζουν συχνά προβλήματα & τι μέτρα λαμβάνονται.....	46
7.2. Ρεύματα και αναταράξεις.....	49
8. ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	49
8.1. «Ελ. Βενιζέλος»: Ένας ιδιωτικός υπερσύγχρονος γίγαντας.....	49
8.2. «Νίκος Καζαντζάκης»: Γερασμένο περιμένει τον διάδοχό του.....	51
8.3. «Μακεδονία»: Ανερχόμενο αστέρι σε Ελλάδα & Ευρώπη.....	53
8.4. «Διαγόρας» Ρόδου: Ο άρχοντας του Αιγαίου.....	54
8.5. «Βασιλεύς Πύρρος»: Κρατικός αερολιμένας Ιωαννίνων.....	55
8.6. «Οδυσσέας Ελύτης»: Κρατικός αερολιμένας Μυτιλήνης.....	55
8.7. «Ιωάννης Καποδίστριας»: Κρατικός αερολιμένας Κέρκυρας.....	56
9. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΒΡΑΒΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ.....	58
10. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	60
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	79

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι να παρουσιάσει και να περιγράψει τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται σε όλους τους αερολιμένες, ξεκινώντας από τους περιορισμούς και τους ελέγχους των αποσκευών και καταλήγοντας στα μέτρα που εφαρμόζονται κατά της τρομοκρατίας.

Πρόκειται για μια εργασία στην οποία γίνεται αναφορά στην έννοια των αεροδρομίων ενώ παρουσιάζεται και η ιστορική εξέλιξή τους. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες της ασφάλειας των αεροδρομίων και ταυτόχρονα δίνονται συμβουλές και απαγορεύσεις για την κατάσταση που πρέπει να επικρατεί στους εργασιακούς χώρους.

Οι πληροφορίες ασφαλείας που δίνονται είναι αναλυτικές και συγκεκριμένες. Γίνεται περιγραφή των απαγορευμένων και των επιτρεπόμενων αντικειμένων στις αποσκευές και στις χειραποσκευές, του μεγέθους των χειραποσκευών, της μεταφοράς των υγρών και τέλος τίθεται το θέμα των παιδιών - βρεφών και συγκεκριμένα των τροφών τους.

Αναφορά γίνεται στα μεγαλύτερα ελληνικά αεροδρόμια ενώ δίνονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρεί ένας αερολιμένας για να βραβευτεί ως κορυφαίο.

Το θέμα της πτυχιακής αποδείχθηκε πολύ ενδιαφέρον και χρήσιμο. Μελετώντας την εργασία διαπιστώνουμε ότι παρά το γεγονός ότι κάποια από τα μέτρα ασφαλείας είναι αρκετά αυστηρά, σε σημείο που μας φαίνονται περίεργα, είναι αποτελεσματικά και αν ακολουθήσουμε τους προβλεπόμενους κανόνες θα αποφύγουμε την καθυστέρηση που πρέπει να υποστούμε κάθε φορά κατά τη διάρκεια του ελέγχου κυρίως λόγω της άγνοιάς μας.

AIRPORT SECURITY

ABSTRACT

The main purpose of this graduation project is to present and describe the security measures taken in all airports, from the restrictions to the checks of the baggage ending with the measures that are taken to avoid terrorism.

You are about to be informed for the main meaning of airports moreover the project presents the historical evolution. Moving on, the duties and responsibilities of security are shown while also advices and prohibitions for the appropriate working conditions are being given.

The information given is specific and also has been analyzed. Although the permitted and the unauthorized objects included in luggage and carry-on baggage, the permitted size of them, the allowable liquid content, are listed. In the end, the main subject of children or infants traveling by airplane and the specific food which is given on the airplanes is presented.

Moving on, reference is made on the greatest Greek airports while requirements are given on what are the appropriate conditions that an airport should have in order to be awarded as the greatest.

The main subject turned to be very interesting and useful. In conclusion studying the project we understand that even if some of the security measures are very strict in way that they seem to us very weird, they are efficient and if we follow every instruction given we will avoid any delay caused by our own ignorance.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ως ασφάλεια των αεροδρομίων ορίζεται ο συνδυασμός μέτρων, ανθρώπων και υλικών μέσων με σκοπό τη διαφύλαξη του χώρου του αερολιμένα από παράνομες ενέργειες τύπου τρομοκρατίας.

Για την πλήρη ασφάλεια του χώρου όλα τα αεροδρόμια παγκοσμίως έχουν λάβει τα δικά τους μέτρα ανάλογα με την κατάσταση που επικρατεί σε κάθε χώρα ή πόλη. Άλλοι αεροσταθμοί είναι πιο αυστηροί όσον αφορά το περιεχόμενο των αποσκευών και των χειραποσκευών και άλλοι πιο ελαστικοί. Σε κάποιους αερολιμένες συναντάμε δρακόντια μέτρα ασφαλείας ως προς τον έλεγχο των επιβατών ενώ υπάρχουν αεροδρόμια τα οποία δεν έχουν τόσο ανεπτυγμένη την ασφάλειά τους.

Στόχος της πτυχιακής εργασίας αυτής είναι να εξηγήσει τι είναι ο αερολιμένας, ποια μέτρα λαμβάνονται για την προφύλαξή του και να μας δώσει μια γενική εικόνα της πραγματικότητας των αεροσταθμών.

Συγκεκριμένα, στο 1^ο κεφάλαιο αναλύεται η έννοια του αερολιμένα, διευκρινίζεται η σημασία των όρων αεροδρόμιο - αερολιμένας, περιγράφονται οι βασικές του λειτουργίες, τίθεται το θέμα της παγκόσμιας αεροπορικής δραστηριότητας και του ρόλου των αεροσταθμών τη σημερινή εποχή και στο μέλλον. Τέλος, περιγράφεται η ιστορική εξέλιξη των αεροδρομίων γενικά και ειδικά του "Ελ. Βενιζέλος" & του "Λούτον".

Στο 2^ο κεφάλαιο παρουσιάζεται η "γλώσσα των αεροδρομίων", υπάρχει το αλφάβητο της NATO το οποίο χρησιμοποιείται για την εύκολη συνεννόηση των υπαλλήλων ενώ δίνονται και κάποιοι ορισμοί, συντομεύσεις & ακρωνύμια που χρησιμοποιούνται απ' όλους τους αερολιμένες παγκοσμίως.

Στο 3^ο κεφάλαιο παρατίθενται οι συσκευές ασφαλείας και επισημαίνονται τα σημαντικότερα γεγονότα στην ιστορία των αεροδρομίων ενώ περιγράφεται και η ασφάλεια αερολιμένων συγκεκριμένων χωρών.

Το 4^ο κεφάλαιο περιλαμβάνει τις αρμοδιότητες & τα καθήκοντα της ασφαλείας του αεροδρομίου και το 5^ο κεφάλαιο προβάλλει τις εφαρμογές πυροπροστασίας στον εργασιακό χώρο.

Στο 6^ο κεφάλαιο δίνονται οι πληροφορίες ασφαλείας. Αρχικά, γίνεται μια εισαγωγή και στη συνέχεια περιγράφεται το μέγεθος και ο τύπος των επιτρεπόμενων

χειραποσκευών, τίθεται το θέμα της μεταφοράς υγρών και των φαρμάκων. Ειδικά για τις χειραποσκευές υπάρχει ξεχωριστή υποενότητα η οποία μας πληροφορεί για τα απαγορευμένα και τα επιτρεπόμενα αντικείμενα. Στη συνέχεια, γίνεται λόγος για τα αντικείμενα που απαγορεύεται να έχουν μαζί τους οι επιβάτες στο αεροσκάφος, για τα αγορασμένα υγρά στο αεροδρόμιο και η διαδικασία που ακολουθείται στην περίπτωση των παιδιών που χρειάζονται μαζί τους τις παιδικές τροφές ή το παιδικό γάλα.

Το 7^ο κεφάλαιο αναφέρεται στα ρεύματα και τις αναταράξεις και παρουσιάζει τα αεροδρόμια με τα συχνότερα προβλήματα και τα μέτρα που λαμβάνονται για την αντιμετώπισή τους.

Στο 8^ο κεφάλαιο γίνεται αφιέρωμα στα μεγαλύτερα ελληνικά αεροδρόμια ξεκινώντας με το "Ελευθέριος Βενιζέλος" και καταλήγοντας στο "Ιωάννης Καποδίστριας".

Ακολουθούν στο 9^ο κεφάλαιο οι προϋποθέσεις βράβευσης αεροδρομίων και στο τελευταίο κεφάλαιο παρατίθεται παράρτημα με εικόνες και πίνακες.

1. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

1.1. Η έννοια του αεροδρομίου

Ως αεροδρόμιο ορίζεται μια τεράστια έκταση γης κατάλληλα διασκευασμένη καθώς περιλαμβάνει εγκαταστάσεις για την ομαλή και άνετη προσγείωση και απογείωση των αεροπλάνων αλλά και για τη συντήρησή τους. Το βασικότερο στοιχείο ενός αεροδρομίου είναι οι διάδρομοι προσγείωσης – απογείωσης ή αλλιώς διάδρομοι πτήσης. Οι διάδρομοι αυτοί είναι ευθύγραμμα τμήματα πλατιών δρόμων κατασκευασμένοι από άσφαλτο ή από γκρο μπετόν ενώ το μήκος τους ποικίλλει ανάλογα με τα αεροπλάνα που κινούνται πάνω τους. Οι διάδρομοι αυτοί έχουν κατασκευαστεί για να έχουν τη δυνατότητα τα αεροπλάνα να αναπτύσσουν μεγάλη ταχύτητα κατά τη διάρκεια της απογείωσης και να μειώσουν ή και να μηδενίσουν την ταχύτητα κατά την προσγείωσή τους. Υπάρχουν όμως και οι λεγόμενοι διάδρομοι κυκλοφορίας, οι οποίοι συνδέουν τους διαδρόμους πτήσης μεταξύ τους αλλά και με τα υπόστεγα των αεροπλάνων ή τα σημεία ανεφοδιασμού και είναι χρήσιμα στην τροχοδρόμηση με μικρή ταχύτητα των αεροπλάνων, για να πάρουν θέση στις ειδικές πλατείες για την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών. Ανάλογα με την κίνηση που παρουσιάζει ένα αεροδρόμιο ο αριθμός των παραπάνω διαδρόμων ποικίλλει (Βλέπε Εικόνα 1 του Παραρτήματος).

1.2. Σύγκριση των όρων αεροδρόμιο – αερολιμένας

Στην Ελλάδα οι όροι αεροδρόμιο και αερολιμένας ταυτίζονται. Στην πραγματικότητα όμως οι δύο έννοιες διαφέρουν μεταξύ τους. Ο όρος *αεροδρόμιο* (*aerodrome*) αναφέρεται περισσότερο στις κατασκευές και εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν την προσγείωση και απογείωση των αεροσκαφών, όχι όμως απαραίτητα και τη διακίνηση των επιβατών και των εμπορευμάτων. Με τον όρο *αερολιμένας* (*airport*) αναφερόμαστε σε όλες τις εγκαταστάσεις και κατασκευές που συμβάλλουν στην αεροπορική μεταφορά, στο δίκτυο πρόσβασης με χερσαία μέσα καθώς και σε κάποιες λειτουργίες που βρίσκονται συγκεντρωμένες στον χώρο του αερολιμένα.

1.3. Κύριες λειτουργίες ενός αερολιμένα

«Σ' έναν αερολιμένα συντελούνται οι παρακάτω λειτουργίες και συναντώνται οι εξής χώροι – εγκαταστάσεις:

- προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών, που πραγματοποιούνται στο διάδρομο του αεροδρομίου,
- στάθμευση του αεροσκάφους κατά το χρόνο που πραγματοποιείται η επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών,
- στάθμευση του αεροσκάφους μεταξύ διαδοχικών πτήσεων και όσο αυτό δεν χρησιμοποιείται, που πραγματοποιείται στο δάπεδο στάθμευσης. Η μετακίνηση του αεροσκάφους από το διάδρομο στο δάπεδο στάθμευσης γίνεται συνήθως μέσω του τροchioδρόμου,
- προετοιμασία της επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών, που απαιτεί έλεγχο εισιτηρίων, παράδοση – παραλαβή αποσκευών, χώρους αναμονής, ελέγχους ασφαλείας. Όλες αυτές οι λειτουργίες πραγματοποιούνται στο κτήριο του αεροσταθμού,
- καταστήματα και εμπορικές χρήσεις που βρίσκονται στο κτήριο του αεροσταθμού. Η λειτουργία αυτή ήταν περιορισμένη πριν μερικές δεκαετίες, έχει αυξηθεί όμως σημαντικά τα τελευταία χρόνια μετασχηματίζοντας πολλά μεγάλα αεροδρόμια σε εμπορικά κέντρα,
- μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους από το κτήριο του αεροσταθμού στο αεροσκάφος, που μπορεί να γίνει με λεωφορείο, πεζή ή μέσω ειδικών διαδρομών,
- πρόσβαση των επιβατών από τον χώρο εργασίας ή κατοικίας προς τον χώρο του αεροδρομίου, που μπορεί να γίνει με Ι.Χ., λεωφορείο ή σιδηροδρομικό σύστημα. Η πρόσβαση αυτή προϋποθέτει ικανοποιητικό οδικό δίκτυο (και δίκτυο σιδηροδρόμου – μετρό κατά περίπτωση) μεταξύ αεροδρομίου και περιοχών που εξυπηρετεί, χώρους στάθμευσης στο αεροδρόμιο για Ι.Χ., λεωφορεία, εξυπηρέτηση με ταξί, αστικές συγκοινωνίες (λεωφορείο, μετρό),
- συντήρηση και επισκευές των αεροσκαφών (όταν έχουν το αεροδρόμιο ως τεχνική βάση, οι εγκαταστάσεις αυτές είναι μεγαλύτερης έκτασης),
- τροφοδοσία με καύσιμα για ανεφοδιασμό των αεροσκαφών καθώς και καθαρισμός των αεροσκαφών,
- φόρτωση – εκφόρτωση εμπορευμάτων – προϊόντων,
- χώροι και εγκαταστάσεις για τους εργαζόμενους στις υπηρεσίες του αεροδρομίου (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), στις υπηρεσίες επίγεια εξυπηρέτησης αεροσκαφών, στις υπηρεσίες των διαφόρων αεροπορικών εταιριών, στις τουριστικές υπηρεσίες διευκόλυνσης των επιβατών (ενοικιάσεις αυτοκινήτων, κ.λπ.),
- εγκαταστάσεις της πυροσβεστικής υπηρεσίας, της αστυνομίας, παροχή υπηρεσιών υγείας,
- συστήματα εναέριας κυκλοφορίας, που κατευθύνουν το αεροσκάφος κατά την προσγείωση και απογείωση και το καθοδηγούν σ' όλη τη διάρκεια της πτήσης» (Προφυλλίδης 2010:14,16).

1.4. Τα αεροδρόμια ως κόμβοι μεταφοράς

Τα αεροδρόμια και τα αεροσκάφη αποτέλεσαν τη βασικότερη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών. Παρέχουν την υποδομή και τις υπηρεσίες που επιτρέπουν σε επιβάτες και εμπορεύματα να μεταφερθούν από το έδαφος στον αέρα και στις αεροπορικές εταιρίες και τα αεροσκάφη να λειτουργούν με αποτελεσματικότητα και ασφάλεια. Πράγματι, τα αεροδρόμια αποτελούν τον ουσιώδη κόμβο μετεπιβίβασης από τη χερσαία στην αεροπορική μεταφορά. Ωστόσο η διεύρυνση των σύγχρονων ατομικών, συλλογικών και οικονομικών απαιτήσεων οδήγησε στο μετασχηματισμό των αεροδρομίων σε σύνθετες επιχειρησιακές μονάδες με πολλαπλές λειτουργίες, που καλούνται να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος.

1.5. Η παγκόσμια αεροπορική δραστηριότητα

Ένα παγκόσμιο δίκτυο επικοινωνιών έχει δημιουργηθεί από τις αεροπορικές μεταφορές και τα αεροδρόμια μέσω του οποίου διακινούνται παγκοσμίως το 2007 2,25 δισεκατομμύρια επιβάτες και 41 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων, απασχολούνται αμέσως 4 εκατομμύρια άτομα ενώ έμμεσα άλλα 28 εκατομμύρια άτομα, εξυπηρετούνται 10.000 αεροδρόμια και 18.000 αεροσκάφη και προκαλείται οικονομική δραστηριότητα αμέσως 0,49 τρισεκατομμύρια δολάρια και συνολικά 3,5 τρισεκατομμύρια δολάρια (IATA, Annual Report, 2009). Είναι αξιοσημείωτο ωστόσο ότι η μέση απόσταση αεροπορικής μετακίνησης είναι στην Ευρώπη 720 χλμ και στις Η.Π.Α. 1.220 χλμ.

1.6. Ο ρόλος των αεροδρομίων στο σημερινό και μελλοντικό περιβάλλον

Με τα σημερινά δεδομένα τα αεροδρόμια αποτελούν πλέον σύνθετες επιχειρησιακές μονάδες με πολλαπλές λειτουργίες, ενώ πριν μερικά χρόνια αποτελούσαν απλά χώρους απογείωσης - προσγείωσης αεροσκαφών, επιβίβασης - αποβίβασης επιβατών και φόρτωσης - εκφόρτωσης αποσκευών και εμπορευμάτων. Μετά το 1950 η ανάπτυξη των αεροδρομίων ακολούθησε θεαματικές εξελίξεις στην τεχνολογία και τις δυνατότητες των αεροσκαφών. Ωστόσο, προσεκτική ανάλυση των τάσεων και μεταφορών από την εποχή του τροχού μέχρι σήμερα καθιστά σαφή την τάση του ανθρώπου να πηγαίνει πιο μακριά και πιο γρήγορα. Για την κάλυψη της συγκεκριμένης ανάγκης κατασκευάστηκαν τα αεροπλάνα. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας ενίσχυσε περισσότερο τις τάσεις για ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών. Το αεροπλάνο έχει διαμορφωθεί πλέον σε συχνό μέσο μεταφοράς ενώ κάποτε το θεωρούσαν μέσο πολυτελούς μεταφοράς. Έτσι, είναι εμφανείς οι συνέπειες της μαζικοποίησης των αεροπορικών μεταφορών, που θέτουν νέες απαιτήσεις στο σχεδιασμό και την ανάπτυξη των αεροδρομίων.

1.7. Ιστορική εξέλιξη αεροδρομίου

1.7.1. Το πρώτο αεροδρόμιο παγκοσμίως

Στην ιστορία των αεροδρομίων ως πρώτο έχει καταχωρηθεί η αμμουδιά του Κίτι Χοκ στη Βόρεια Καρολίνα των Η.Π.Α. Εκεί οι πρωτοπόροι της αεροπλοΐας, οι αδερφοί Ράιτ, ύψωσαν για πρώτη φορά αεροπλάνο αρκετά μέτρα πάνω από τη Γη. Ως διάδρομος προσγείωσης του συγκεκριμένου αεροδρομίου ήταν δύο ράγες πάνω στις οποίες γλιστρούσε ένα πέδιλο που είχαν βάλει αντί για ρόδες. Δεν πέρασε πολύς καιρός και αντικατέστησαν το πέδιλο με ρόδες ενώ διάδρομοι απογείωσης – προσγείωσης δεν δημιουργήθηκαν ακόμη κι έτσι χρησιμοποιούσαν κοινούς δρόμους, λιβάδια με σκληρό χώμα, σε γήπεδα. Οι προσωρινοί αυτοί χώροι απογείωσης – προσγείωσης τους εξυπηρετούσαν χωρίς κανένα πρόβλημα καθώς το βάρος των αεροπλάνων ήταν ακόμα μικρό και ο πιλότος φρόντιζε να απογειώνεται και να προσγειώνεται προς την αντίθετη κατεύθυνση του ανέμου. Οι πρώτοι ειδικοί διάδρομοι και οι εγκαταστάσεις για τη συντήρηση των αεροσκαφών άρχισαν να

κατασκευάζονται προς τη λήξη του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου. Πλέον οι διευθύνσεις αυτών των διαδρόμων ήταν ίδιες με τις διευθύνσεις των ανέμων ανάλογα πάντα με την περιοχή, διότι οι πλάγιοι άνεμοι επηρέαζαν άσχημα την απογείωση και την προσγείωση. Έτσι δημιουργούσαν τόσους διαδρόμους όσες ήταν και οι κατευθύνσεις των ανέμων. Το υλικό κατασκευής ήταν η άσφαλτος και το μπετόν. Τα αεροπλάνα άρχισαν να γίνονται βαρύτερα και γρηγορότερα με αποτέλεσμα να υποχωρεί η ευαισθησία τους στους πλάγιους ανέμους, γι' αυτό και μειώθηκε ο αριθμός των διαδρόμων αλλά αυξήθηκε το μήκος τους. Τα σημερινά αεροπλάνα δεν επηρεάζονται από τους πλάγιους ανέμους και τα μικρά έχουν τη δυνατότητα να απογειώνονται και να προσγειώνονται κατά τη διεύθυνση που διαφέρει μέχρι και 30 μοίρες από τη διεύθυνση του ανέμου. Η τεχνική τελειοποίηση των αεροπλάνων έφερε σταδιακά την τελειοποίηση των αεροδρομίων.

1.7.2. Διεθνές Αεροδρόμιο Ελληνικού

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελληνικού ή απλά Ελληνικό (επίσημως Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών) ήταν το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας για πάνω από 60 χρόνια, μέχρι το Μάρτιο του 2001, χρονιά την οποία έκλεισε και αντικαταστάθηκε από το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Ο κωδικός που δόθηκε στο αεροδρόμιο κατά την IATA ήταν το "ATH", που τώρα χρησιμοποιείται από το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, ενώ κατά τον ICAO ο κωδικός ήταν LGAT, τον οποίο το αεροδρόμιο απέρριψε τελικά. Το πολιτικό αεροδρόμιο είχε δύο τερματικούς σταθμούς (terminal), ο δυτικός για την Ολυμπιακή Αεροπορία και ο ανατολικός για τις διεθνείς πτήσεις. Ένας επιπλέον τερματικός σταθμός ήταν αυτός της Αμερικανικής Βάσης του Ελληνικού και βρισκόταν στην περιοχή του Ελληνικού.

Το αεροδρόμιο άρχισε να κατασκευάζεται το 1938 στην περιοχή Χασάνι. Απαλλοτρίωσαν τμήματα των τότε κοινοτήτων Κομνηνών και Ελληνικού και κατασκεύασαν διάδρομο προσγείωσης 1.800 μέτρων. Λόγω του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου το έργο δεν ολοκληρώθηκε. Αργότερα, την εποχή της Γερμανο – Ιταλικής κατοχής, οι Γερμανοί επέσπευσαν την επέκταση του διαδρόμου για δικά τους συμφέροντα προφανώς. Η συμμαχική αεροπορία επιχείρησε να παρεμποδίσει την ολοκλήρωση του έργου πραγματοποιώντας επιδρομές περισσότερο νυχτερινών βομβαρδισμών για να αποφευχθούν οι τραυματισμοί των Ελλήνων εργαζομένων. Από

τις επιδρομές αυτές προκλήθηκαν πολλές ζημιές και στους γύρω οικισμούς. Οι διάδρομοι όμως καταστράφηκαν τελικά από τους Γερμανούς κατά την αποχώρησή τους.

Μετά τη λήξη του πολέμου όλες οι ζημιές επιδιορθώθηκαν και το 1950 το αεροδρόμιο απέκτησε και δεύτερο διάδρομο μήκους 2.250 μέτρων καθώς και ο πρώτος αυξήθηκε και έφτασε στο ίδιο μήκος. Αργότερα, επέκτειναν περισσότερο τον κύριο διάδρομο και τελικά το 1958 το μήκος του έφτασε τα 3.000 μέτρα. Το 1969 εγκαινιάστηκε ο Ανατολικός Αεροσταθμός, ο οποίος είχε σχεδιαστεί από τον Φιλανδό αρχιτέκτονα Έρο Ζάρινεν. Τη δεκαετία του 1970 ο κύριος διάδρομος

επιμηκύνθηκε κι άλλο και έφτασε στα 3.500 μέτρα, ενώ το 1976 η Ελληνική Κυβέρνηση ανέθεσε σε Κοινοπραξία της Aeroports de Paris και του Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης την επιλογή της κατάλληλης τοποθεσίας για τη μεταφορά του αεροδρομίου. Η τελική επιλεγόμενη περιοχή ήταν τα Σπάτα, αλλά η κατασκευή ακυρώθηκε. Το 1990 το αεροδρόμιο είχε πλέον τη δυνατότητα να εξυπηρετεί 10 – 12 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως.

Από το 2001 τερματίστηκε η λειτουργία του Αεροδρομίου του Ελληνικού και ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας «Ελευθέριος Βενιζέλος» αποτελεί πλέον το κεντρικό αεροδρόμιο των Αθηνών.

Μετά το κλείσιμό του, λόγω των προγραμματισμένων Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, στο αεροδρόμιο κατασκευάστηκαν δύο γήπεδα μπέιζμπολ χωρητικότητας 8.700 και 4.000 θέσεων το καθένα, ένα κέντρο Κάνοε – Καγιάκ Σλάλομ, ένα κλειστό γήπεδο 14.100 θέσεων και μία αίθουσα Ξιφασκίας 5.000 θέσεων. Τέλος, κατασκευάστηκε και αμαξοστάσιο του τραμ της Αθήνας και του ΟΑΣΑ (ΕΘΕΛ).

1.7.3. «Ελευθέριος Βενιζέλος»

Το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» εξυπηρετεί τη Αττική. Αφετηρία του ξεκινήματός του θεωρείται η 29η Μαρτίου 2001 και είναι αντικαταστάτης του Διεθνούς Αεροδρομίου του Ελληνικού, το οποίο εξυπηρετούσε για 6 δεκαετίες την Αθήνα. Πήρε το όνομά του από τον πολιτικό

Ελευθέριο Βενιζέλο, ο οποίος ως πρωθυπουργός της Ελλάδας ίδρυσε το Υπουργείο της Αεροπορίας και κατέβαλε συστηματικές προσπάθειες για να οργανώσει την Πολιτική Αεροπορία.

Όταν η Αθήνα άρχισε να επεκτείνεται, την περίοδο της Δικτατορίας, ξεκίνησαν τα πρώτα σχέδια μεταφοράς του αεροδρομίου από το Ελληνικό σε κάποια άλλη τοποθεσία, με αποτέλεσμα να περικυκλωθεί το παλιό αεροδρόμιο. Μετά την Μεταπολίτευση, το 1976, παρουσιάστηκε μελέτη στην Ελληνική Κυβέρνηση η οποία υποδείκνυε ως ιδανική θέση για το νέο αεροδρόμιο τα Σπάτα. Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 ολοκληρώθηκαν οι μελέτες και ξεκίνησαν οι πρώτες εργασίες. Όμως το 1979 αναβλήθηκε προσωρινά το έργο, λόγω της παγκόσμιας πετρελαϊκής κρίσης ενώ το 1981 ήρθε η οριστική ακύρωση. Αυτό συνέβη διότι η τότε κυβέρνηση από τη στιγμή που ανέλαβε την εξουσία (Οκτώβριος, 1981) είχε αποφασίσει το τέλος της Αθήνας και την ίδρυση των επαρχιών. Όπως προαναφέρθηκε, η μεταφορά του αεροδρομίου υλοποιήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Μετά από διεθνή διαγωνισμό επελέγη η γερμανική εταιρία Hochtief (Χόχτιφ) (39,97%) για την κατασκευή του και την μετέπειτα συνιδιοκτησία του με το ελληνικό Δημόσιο (55%).

Ο κωδικός του αεροδρομίου παρέμεινε ο ίδιος ATH. Η πρόσβαση στο αεροδρόμιο γίνεται οδικώς μέσω της Αττικής Οδού αλλά και σιδηροδρομικώς (προαστιακός σιδηρόδρομος, γραμμή 3 του Μετρό της Αθήνας). Ακόμη η πρόσβαση στο αεροδρόμιο είναι εφικτή με ταξί και με τις γραμμές express του Ο.Α.Σ.Α. από διάφορα σημεία της πόλης (Βλέπε Εικόνα 2 του Παραρτήματος).

Το αεροδρόμιο υπήρξε ενδιάμεσος σταθμός για την πτήση Helios 522, η οποία συντρίβει στο όρος Γραμματικό, βόρεια του αεροδρομίου, στις 14 Αυγούστου 2005. Έως το 2010 το ατύχημα αυτό παραμένει το μόνο σοβαρό σε σχέση με το αεροδρόμιο.

Το 2008 το αεροδρόμιο απέσπασε τη διάκριση του «Χρυσού Μαξιλαριού» από την εφημερίδα «The Age» της Μελβούρνης. Το ίδιο έτος τιμήθηκε με περιβαλλοντικό βραβείο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με το βραβείο «Πράσινου Κτιρίου», αφού κατόρθωσε να μειώσει την κατανάλωση ενέργειας παρά την αύξηση της επιβατικής κίνησης.

Το 2008 η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου της Αθήνας έφτασε τα 16,47 εκατομμύρια επιβάτες, παρουσιάζοντας μια οριακή μείωση κατά 0,4%.

Το αεροδρόμιο έχει έναν κύριο τερματικό σταθμό (MTB: Main Terminal Building) και έναν δορυφορικό, αλλά δύο ασφαλτοστρωμένους διαδρόμους απο – προσγειώσεων., τον 03R/21L με διαστάσεις 4.000μ. μήκος και 45μ. πλάτος και τον 03L/21R με μήκος 3.800μ. και πλάτος 45μ. Και οι δύο διαθέτουν σύστημα ILS. Άλλα συστήματα του αεροδρομίου για την διεκπεραίωση των εργασιών είναι τα εξής:

- ❖ PALLAS (επεξεργασία δεδομένων σχεδίων πτήσης και ραντάρ),
- ❖ ASMGCS (ραντάρ επιφάνειας),

- ❖ STOP BARS,
- ❖ IDS (Information Display System),
- ❖ AFTN-MESSIR,
- ❖ VCS (Voice Communication System),
- ❖ ATIS (Automatic Terminal Information System),
- ❖ CCTV (Κλειστό σύστημα με 17 κάμερες ελέγχου απομακρυσμένων περιοχών),
- ❖ SFSP.

1.7.4. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΛΟΝΔΙΝΟΥ "ΛΟΥΤΟΝ"

1.7.4.1. Ιστορική Εξέλιξη

Το αεροδρόμιο Λούτον του Λονδίνου είναι ένα από τα πιο αναπτυσσόμενα αεροδρόμια του ΗΒ, με 9,94 εκατομμύρια επιβάτες το 2007, δηλαδή αύξηση 400% μέσα σε 10 χρόνια. Το προσωπικό που απασχολείται άμεσα από το αεροδρόμιο είναι πάνω από 400 άτομα ενώ εκείνοι που απασχολούνται έμμεσα φτάνουν τον αριθμό των 7.000 υπαλλήλων. Συμπεραίνουμε πως ο αερολιμένας είναι ένας πολύ σημαντικός οικονομικός παράγοντας.

Τον Αύγουστο του 1998 υπεγράφη μία δημόσια - ιδιωτική συμφωνία συνεργασίας και το Λονδίνο Λούτον παραμένει στην κυριότητα του δημοσίου από το Δημοτικό Συμβούλιο Λούτον το οποίο λειτουργείται, διοικείται και αναπτύσσεται από μία ιδιωτική κοινοπραξία, την London Airport Operations Ltd, για χρονικό διάστημα 30 ετών.

Η TBI, μια ειδικευμένη επιχείρηση αεροπορικής διαχείρισης, το Μάρτιο του 2001 έγινε ο πλειοψηφικός μέτοχος της London Luton Airport Operations Ltd όταν αύξησαν τη μετοχική συμμετοχή τους αγοράζοντας μετοχές της Barclays Private Equity και του Barclays UK Infrastructure Fund. Ενώ τον Ιανουάριο του 2005 ο TBI εξαγοράστηκε από την Airport Concessions & Development Ltd, (ACDL) επιχείρηση η οποία ανήκει στην Abertis Infraestructuras (90%), και στην Aena International (10%) - και οι δύο από την Ισπανία. Η επιχείρηση Abertis είναι από τους ηγετικούς προμηθευτές υποδομής της Ευρώπης, με κεφαλαιοποίηση αγοράς περίπου 8 δισεκατομμυρίων ευρώ. Από την άλλη η Aena International αποτελεί το διεθνές επιχειρηματικό υποκατάστημα της Aena, του

Ισπανικού εθνικού αεροδρομίου και οργανισμού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, η οποία έχει στην κυριότητά της και λειτουργεί 47 αεροδρόμια κατά μήκος της Ιβηρικής Χερσονήσου, τα αεροδρόμια της οποίας χρησιμοποιούνται από 155.000.000 επιβάτες. Τέλος, η Aena έχει στην κυριότητά της επιχειρήσεις στην Κεντρική και Νότια Αμερική.

Η επίσημη λειτουργία του αεροδρομίου Λονδίνο Λούτον ήταν στις 16 Ιουλίου 1938 ως "Δημοτικό Αεροδρόμιο Λούτον" από τον Υπουργό Εξωτερικών για Εναέριες Υποθέσεις, Κίνγκσλεϊ Γουντ. Το αεροδρόμιο ανήκε στο Δημοτικό Συμβούλιο του Λούτον κα, ακόμα και τότε, πίστευαν ότι έπρεπε να ανακηρυχθεί ως βόρειος τερματικός σταθμός του Λονδίνου.

Την περίοδο του πολέμου το αεροδρόμιο δεν έπαψε να λειτουργεί αλλά χρησιμοποιήθηκε ως μικρό εμπορικό αεροδρόμιο όπως και ως βάση της Μαχητικής Αεροπορικής Μοίρας 264. Ακόμη, χρησιμοποιήθηκε ως κατασκευαστικός χώρος στον οποίο η επιχείρηση αεροσκαφών Percival σχεδίασε και κατασκεύασε σειρά αεροσκαφών για πολιτική και στρατιωτική χρήση - όπως το διάσημο μαχητικό βομβαρδιστικό Mosquito - το "The Wooden Wonder", το οποίο κατασκευάστηκε με την έγκριση της επιχείρησης αεροσκαφών De Havilland.

Μετά τη λήξη του πολέμου το αεροδρόμιο εξακολούθησε να αναπτύσσει την πολιτική του χρήση και το 1952 εγκαινιάστηκε ένας νέος πύργος ελέγχου. Τις δεκαετίες του '50 και του '60 άρχισαν οι οικονομικές διακοπές που συνδύαζαν τις διευθετήσεις μεταφοράς και στέγασης σε ένα ενιαίο "πακέτο". Το "πακέτο" αυτό έδωσε τη δυνατότητα σε πολύ κόσμο να πραγματοποιήσει για πρώτη φορά ταξίδια στο εξωτερικό και έθεσε θεμέλια για την εξαιρετικά επιτυχή αγορά διακοπών περιήγησης που περιέχουν διάφορες άλλες παροχές.

Το 1962 ιδρύθηκε νέα αεροπορική εταιρία τσάρτερ και στα τέλη του 1964 η Euravia άλλαξε το όνομά της σε Britannia Airways. Σήμερα, η Thomson Fly εξακολουθεί να εδρεύει στο αεροδρόμιο.

Το 1968 ιδρύεται νέα επιχείρηση τσάρτερ, η Monarch Airlines, η οποία εδρεύει επίσης στο Λονδίνο Λούτον τις 4 τελευταίες δεκαετίες. Μέχρι το 1972 το αεροδρόμιο είχε γίνει το πιο επικερδές αεροδρόμιο της Μεγάλης Βρετανίας.

Το 1974 το Λούτον υπέστη σοβαρή οπισθοδρόμηση. Το τουριστικό πρακτορείο Clarkson's και η αερογραμμή του, Court line, τέθηκαν υπό εκκαθάριση. Το 1978 η Κυβερνητική Νομοθετική Έκθεση που εκδόθηκε αναγνώρισε το Λούτον ως ενσωματωμένο τμήμα του συστήματος αεροδρομίων του Λονδίνου. Η επιτροπή του

αεροδρομίου ξεκίνησε προετοιμασίες για τη δεκαετία του 1990 προκειμένου το αεροδρόμιο να έχει δυνατότητα εξυπηρέτησης 5.000.000 επιβατών ανά έτος.

Το 1986 η Monarch Airlines ξεκίνησε τις προγραμματισμένες πτήσεις Monarch Crown Service σε Ισπανία και η Ιρλανδική αεροπορική εταιρία Ryanair ξεκίνησε προγραμματισμένες πτήσεις από το Λούτον στην Ιρλανδία.

Άλλο σημαντικό γεγονός στην ιστορία του αερολιμένα είναι η Νομοθετική Πράξη Αεροδρομίων το 1986, η οποία απαιτούσε από τους ιδιοκτήτες των τοπικών αρχών αεροδρομίων να καθιδρύσουν τα αεροδρόμιά τους ως επιχειρήσεις με Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο θα διαχειρίζεται την επιχείρηση. Το 1987 το μέχρι τότε "Διεθνές Αεροδρόμιο Λούτον" μετατράπηκε σε Εταιρία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.) με αποκλειστικό μέτοχο το Δημοτικό Συμβούλιο του Λούτον. Το αεροδρόμιο μετονομάστηκε τελικά σε "Αεροδρόμιο Λονδίνο Λούτον" το 1990 για να εκφράσει την πραγματική υπόστασή του στο αεροπορικό δίκτυο του Λονδίνου.

Λόγω της Ryanair οι προγραμματισμένες πτήσεις αυξήθηκαν σημαντικά μέχρι το 1990. Όμως το 1991 η Ryanair αποφάσισε να μεταφέρει το μεγαλύτερο μέρος των επιχειρήσεών της στο νέο τερματικό σταθμό του αεροδρομίου Στάνστεντ, γεγονός που αποτέλεσε τεράστιο πλήγμα για το Λούτον, αφού μειώθηκε ο αριθμός των επιβατών που χρησιμοποιούσαν το αεροδρόμιο με αποτέλεσμα να ζημιωθεί για άλλη μια φορά η επιχείρηση.

Στα τέλη του 1995 το αεροδρόμιο βοήθησε στην καινοτομία μιας εξ' ολοκλήρου νέας ιδέας στην Ευρώπη - πτήσεις "χαμηλού κόστους" ή χωρίς "φρου - φρου" - αποτελώντας την πρώτη βάση της Easy Jet στο ΗΒ.

Το φθινόπωρο του 1999 ολοκληρώθηκε αναπτυξιακό πρόγραμμα αξίας £80 εκατομμυρίων. Κύριο χαρακτηριστικό αυτού του σταδίου ανάπτυξης ήταν ένα τερματικό £40 εκατομμυρίων, βασισμένο σε αρχικό σχέδιο της εταιρίας Foster and Partners, το οποίο είχε εγκαινιαστεί επίσημα από την Α.Μ. Βασίλισσα και την Α.Μ. Δούκα του Εδιμβούργου το Νοέμβριο του 1999 (Βλέπε Εικόνα 3 του Παραρτήματος).

Άλλες βελτιώσεις που πραγματοποιήθηκαν είναι:

- επέκταση της παράλληλης οδού ταξί,
- κατασκευή έξι νέων χώρων αναμονής αεροσκαφών, οι οποίοι είναι αρκετά μεγάλοι για να φιλοξενήσουν αεροσκάφος Boeing 767-300,
- ενίσχυση και διαπλάτυνση της οδού ταξί, η οποία συνδέει το διάδρομο του αεροδρομίου με το νέο ανατολικό χώρο φορτοεκφόρτωσης αεροσκαφών,
- αναβάθμιση των εγκαταστάσεων στάθμευσης αυτοκινήτων.

Επίσης, το Νοέμβριο του 1999 η Railtrack λειτούργησε το νέο χώρο Στάθμευσης Αυτοκινήτων στο αεροδρόμιο Λονδίνο Λούτον, αξίας £23 εκατομμυρίων.

Στις αρχές του 2000 πραγματοποιήθηκε εργασία για ανακαίνιση του υπάρχοντος κτιρίου. Το Σεπτέμβριο του 2004 εκτελέστηκαν εργασίες για το μεγαλύτερο πολιτικό μηχανικό έργο που έχει αναλάβει το αεροδρόμιο από την κατασκευή του Νέου Κτιρίου Τερματικού Σταθμού το 1999. Το 2005, 1 Ιουλίου, ολοκληρώθηκε ένα νέο οικοδόμημα υπό τη μορφή Προβλήτας Επιβίβασης, η οποία εκτείνεται 190 μέτρα μεταξύ των βόρειων και ανατολικών χώρων φορτοεκφόρτωσης αεροσκαφών του αεροδρομίου και των επανεντοπισμένων, εγκαταστάσεων Ασφαλείας, Τελωνείου και μετανάστευσης.

Οι νέες αεροπορικές εταιρίες και τα πολυάριθμα νέα δρομολόγια σημείωσαν αύξηση ρεκόρ στους αριθμούς επιβατών του Λονδίνου Λούτον και με το αεροδρόμιο να εξυπηρετεί πλέον ετησίως 7,5 εκατομμύρια επιβάτες. Η επιχείρηση του αεροδρομίου αυτή τη στιγμή στηρίζει τις παρακάτω προγραμματισμένες αεροπορικές εταιρίες: Easy Jet, Ryanair, Monarch Scheduled, Wizz Air, Aer Arann, Sky Europe, transavia.com & Fly Be.

1.7.4.2. Τρέχουσα Ανάπτυξη

Η London Luton Airport Operations Ltd (LLAOL) δημοσίευσε τη δική της Έκθεση Ανάπτυξης με την οποία καθορίζεται το όραμά της για την επόμενη φάση ανάπτυξης στο αεροδρόμιο Λούτον του Λονδίνου το Σεπτέμβριο του 2001. Το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλης υιοθέτησε επίσημα την "Έκθεση" ως Συμπληρωματικό Προσανατολισμό Σχεδιασμού (SPG) και αποτέλεσε γνώμονα στην πρόσφατη διαδικασία λήψης αποφάσεων όσον αφορά στην ανάπτυξη τη σχετική με το αεροδρόμιο. Η ιδιότητα SPG της Έκθεσης σημαίνει ότι αποτελεί σημαντικό στοιχείο που λαμβάνεται υπόψη υλικώς σε κάθε εφαρμογή σχεδιασμού και οι προτάσεις που συμμορφώνονται με αυτήν ενδεχομένως να θεωρηθούν πιθανές για τη χορήγηση άδειας σχεδιασμού με βάση τις περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις και τα σχετικά μέτρα άμβλυνσης.

1.7.4.3. Μελλοντική ανάπτυξη

Τον Δεκέμβριο του 2003 δημοσιεύθηκε η Λευκή βίβλος για ο μέλλον των αερομεταφορών όπου περιέγραψε συνοπτικά ένα ισορροπημένο πλαίσιο για την ανάπτυξη των αερομεταφορών έως το 2030. Η Λευκή Βίβλος αποτελούσε επισήμανση της ύπαρξης της επαρκούς ζήτησης για το αεροδρόμιο Λούτον του Λονδίνου με σκοπό την επέκτασή του για να εξυπηρετεί 30 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως έως το 2030. Αργότερα, η κυβέρνηση ζήτησε από τους διαχειριστές του αεροδρομίου να δημοσιεύσουν ένα Ρυθμιστικό Σχέδιο στο οποίο θα παρουσιάζονταν συνοπτικά οι προτάσεις τους για την ανάπτυξη. Η London Luton Airport Operations Ltd (LLAOL) δημοσίευσε το δικό της προσχέδιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου τον Οκτώβριο του 2005. 2 χρόνια αργότερα, στις 6 Ιουλίου του 2007, το αεροδρόμιο ανακοίνωσε ότι σκοπεύει να αποσύρει το προσχέδιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου και να εστιάσει στις μελλοντικές αναπτυξιακές προτάσεις στην πλησιέστερη αξιοποίηση του υφιστάμενου χώρου (Βλέπε εικόνα 4 του παραρτήματος).

1.8. Εξέλιξη μεταφορικού έργου αεροδρομίων παγκοσμίως

Παρουσιάζονται δύο πίνακες στο παράρτημα στο τέλος της εργασίας στους οποίους εμφανίζονται τα 30 μεγαλύτερα αεροδρόμια παγκοσμίως για το έτος 2007. Για την ακρίβεια, στον πίνακα 1 παρουσιάζονται οι αφίξεις, οι αναχωρήσεις και οι μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες, ενώ στον πίνακα 2 φαίνεται το πλήθος των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν το συγκεκριμένο έτος. Για το 2008, να αναφέρουμε ότι διακινήθηκαν στο αεροδρόμιο Αθηνών 16,5 εκατομμύρια επιβάτες και 132 τόνοι εμπορευμάτων (Βλέπε Πίνακας 2 & Πίνακας 3 του Παραρτήματος).

2. ΑΛΦΑΒΗΤΟΣ - ΟΡΙΣΜΟΙ - ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΙΣ

2.1. ΦΩΝΗΤΙΚΟ ΑΛΦΑΒΗΤΟ ΝΑΤΟ

Το αεροπορικό φωνητικό αλφάβητο χρησιμοποιείται από το 1951 με την μορφή που θα παρουσιάσουμε παρακάτω και αποτελείται από γράμματα της λατινικής αλφαβήτου στο οποίο κάθε γράμμα αντιστοιχεί σε μία λέξη ώστε να αποφεύγονται τα λάθη κατά την εκφώνηση των γραμμάτων. Παρά την ονομασία του δεν σχετίζεται αποκλειστικά με το ΝΑΤΟ αλλά χρησιμοποιείται από στρατιωτικούς και από πολιτικούς οργανισμούς όπως είναι ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization - ICAO).

Το αλφάβητο της ΝΑΤΟ είναι χρήσιμο σε περιπτώσεις όπου η μετάδοση του ήχου δεν είναι ευκρινής ενώ διευκολύνει την επικοινωνία ανθρώπων στα αγγλικά ακόμα κι αν δεν πρόκειται για τη μητρική τους γλώσσα. Σε κάθε γράμμα της αλφαβήτου αντιστοιχεί και μια απλή λέξη στα αγγλικά, ουσιαστικό ή κύριο όνομα (Βλέπε Πίνακας 4 του Παραρτήματος).

2.2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Στην εργασία αυτή θα χρησιμοποιηθούν κάποιες έννοιες του αεροδρομίου και θα δώσουμε τους ορισμούς τους.

- **Διάδρομος - Runway:** Καθορισμένη ορθογώνια περιοχή σε χερσαίο αεροδρόμιο, η οποία προορίζεται για τις προσγειώσεις και απογειώσεις των αεροσκαφών. Όλες οι διαγραμμίσεις των αεροσκαφών είναι λευκού χρώματος.
- **Επιτροπή για την Ασφάλεια Διαδρόμου - Local runway safety teams:** Επιτροπή αποτελούμενη από εκπροσώπους των φορέων επιχειρησιακής λειτουργίας του αερολιμένα, και από κάθε άλλη ομάδα, με άμεση συμμετοχή σε δραστηριότητες στην περιοχή ελιγμών. Συμβουλεύει τον Οργανισμό Διαχείρισης του Αερολιμένα για θέματα παρείσφρησης στο διάδρομο και

κάνει προτάσεις στρατηγικών άμβλυνσης του προβλήματος (ICAO - Doc 9870).

- **Hot Spot:** Θέση στην περιοχή των ελιγμών του αερολιμένα με ιστορικό ασφαλείας ή με δυνητικό κίνδυνο σύγκρουσης ή παρείσφρησης στο διάδρομο, και όπου απαιτείται αυξημένη προσοχή από χειριστές αεροσκαφών και οδηγούς οχημάτων (ICAO - Doc 9870).
- **Foreign Object Debris (FOD):** Οποιοδήποτε αντικείμενο στην περιοχή κίνησης το οποίο μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο αεροσκάφος.
- **Just Culture:** Ατμόσφαιρα εμπιστοσύνης στην οποία οι εργαζόμενοι ενθαρρύνονται και ανταμείβονται για την παροχή βασικών πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια, αλλά και στην οποία είναι σαφές για το πού πρέπει να τίθενται τα όρια μεταξύ αποδεκτών και απαράδεκτων συμπεριφορών (ICAO - Doc 9870).
- **Security Identification Display Area (SIDA):** Περιορισμένη περιοχή του αερολιμένα που έχει ορισθεί ως ελεγχόμενη. Κάθε πρόσωπο που κινείται σε αυτήν οφείλει να φορά σε διακριτό σημείο (στο στήθος) την σχετική άδεια/ταυτότητα που απονέμεται από τον Οργανισμό Διαχείρισης του Αερολιμένα, εκτός αν συνοδεύεται από συγκεκριμένο άτομο.
- **Οικείος Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης:** Πρόκειται για εσωτερικό κανονισμό που εκδίδεται από τον Οργανισμό Διαχείρισης εκάστου αερολιμένα με βάση τις ιδιαίτερες ανάγκες αυτού. Οι διατάξεις του δεν αντίκεινται προς τον Βασικό Κανονισμό. Ο Οικείος Κανονισμός υποβάλλεται για έγκριση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών έπειτα από εισήγηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΦΕΚ 469_07 Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης).
- **Οργανισμός Διαχείρισης:** Οργανισμός ο οποίος σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες έχει την διοίκηση και εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων και υποδομών, το συντονισμό και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων διαφόρων φορέων του αερολιμένα ή του συγκεκριμένου συστήματος αερολιμένων σύμφωνα με τους κείμενους εθνικούς κανόνες δικαίου (ΦΕΚ 469_07 Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης).
- **Τροχόδρομος/Taxiway:** Καθορισμένη διαδρομή στην επιφάνεια αεροδρομίου, που προορίζεται για την τροχοδρόμηση των αεροσκαφών και τη σύνδεση ενός μέρους του αεροδρομίου με κάποιο άλλο. Όλες οι διαγραμμίσεις των τροχοδρόμων είναι χρώματος κίτρινου.

- **Υπηρεσία διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών:** Πρόκειται για την υπηρεσία που παρέχει ο Οργανισμός Διαχείρισης του αερολιμένα για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων και της κίνησης των αεροσκαφών και των οχημάτων στο χώρο στάθμευσης VI αεροσκαφών του αερολιμένα (ΦΕΚ 469_07 Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης).
- **Φορέας παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης:** Είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει σε τρίτους μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (ΦΕΚ 469_07 Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης).
- **Χρήστης Αερολιμένων:** Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που μεταφέρει αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή και φορτίο από/προς τον συγκεκριμένο αερολιμένα (ΦΕΚ 469_07 Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης).

2.3. ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΙΣ/ ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ

ADP: Airside Driving Permit

AIP: Aeronautical Information Publication

ATC: Air Traffic Control

ATIS: Automatic Terminal Information Service

ATM: Air Traffic Management

NOMAT: Notice to airmen

RISC: Runway Incursion Severity Classification

RTF: Radiotelephony

RVR: Runway Visual Range

RWY: Runway

SMS: Safety Management System(s)

3. ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

3.1. Commercial Security Devices

Μεγάλοι αριθμοί περάσματος ανθρώπων μέσω των αερολιμένων. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται τους πιθανούς στόχους για την τρομοκρατία και άλλες μορφές εγκλήματος λόγω του αριθμού ανθρώπων που βρίσκονται σε μια μικρή περιοχή. Επίσης, το υψηλό ποσοστό συγκέντρωσης του πληθυσμού στα μεγάλα επιβατικά αεροσκάφη, το πιθανό υψηλό ποσοστό θανάτου με τις επιθέσεις στα αεροσκάφη αλλά και η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί ένα πειρατευμένο αεροπλάνο ως θανατηφόρο όπλο μπορούν να παρέχουν έναν δελεαστικό στόχο για την τρομοκρατία.

Στόχος της ασφάλειας του αεροδρομίου είναι η αποτροπή των δυνάμει επιτιθεμένων από το να φέρουν όπλα ή βόμβες στον αερολιμένα. Εάν καταφέρουν να υλοποιήσουν τον στόχο αυτό πλέον μειώνονται οι πιθανότητες των παραπάνω συσκευών. Υπό αυτή τη μορφή η ασφάλεια των αεροδρομίων εξυπηρετεί διάφορους σκοπούς:

- ✓ προστασία του αερολιμένα από τις επιθέσεις και το έγκλημα,
- ✓ προστασία των αεροσκαφών από τις επιθέσεις,
- ✓ διατήρηση ψυχραιμίας του διακινούμενου κοινού και εξασφάλιση της ασφάλειάς του.

"Στόχος της εναέριας ασφάλειας είναι να αποτραπεί η ζημιά στα αεροσκάφη, τους επιβάτες και το πλήρωμα, καθώς επίσης υποστηρίζει την πολιτική εθνικής ασφάλειας και αντιτρομοκρατιών", σημειώνει ο Monte P. Belger της Αμερικανικής Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

3.2. Αρχή επιβολής αερολιμένων

Ορισμένες χώρες μπορούν να έχουν μια αντιπροσωπεία η οποία να προστατεύει όλους τους αερολιμένες της. Παράδειγμα αποτελεί η Αυστραλία της οποίας η ομοσπονδιακή αστυνομία είναι αρμόδια για την ασφάλεια σε σημαντικούς αερολιμένες. Σε άλλες χώρες, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η προστασία φτάνει σε τοπικό επίπεδο(Βλέπε Εικόνα 4 του Παραρτήματος).

Το αρχικό προσωπικό θα ποικίλλει και μπορεί να περιλάβει:

- Αστυνομική δύναμη στον αερολιμένα.
- Έναν κλάδο - υποσταθμό της τοπικής Αστυνομίας που τοποθετείται στον αερολιμένα.
- Μέλη της τοπικής αστυνομίας που διορίζονται στον αερολιμένα ο οποίος ορίζεται ως κανονική περιοχή περιπόλου τους,
- Μέλη μιας στρατιωτικής χώρας.
- Μέλη της υπηρεσίας προστασίας αερολιμένων μιας χώρας.
- Υπηρεσίες σκυλιών αστυνομίας για την εκρηκτική ανίχνευση, την ανίχνευση φαρμάκων και άλλους λόγους.
- Φρουρές ασφαλείας.
- Παραστρατιωτικές δυνάμεις.
- Στρατιωτικές δυνάμεις.

3.3. Διαδικασία και εξοπλισμός

Μερικά γεγονότα είναι αποτέλεσμα της άδειας των ταξιδιωτών για να φέρουν είτε τα όπλα είτε κάποια στοιχεία που πιθανόν θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως όπλα στα αεροπλάνα με συνέπεια την πειρατεία του. Οι επιβάτες καλύπτονται από τους ανιχνευτές μετάλλων. Οι εκρηκτικές μηχανές ανίχνευσης που χρησιμοποιούνται περιλαμβάνουν τις πυώδης μηχανές ίχνος - ανίχνευσης μηχανών και εκρηκτικών υλών ακτίνας X (a.k.a. "μηχανές καπνιστών"). Ακόμη, οι εκρηκτικές μηχανές ανίχνευσης μπορούν να χρησιμοποιηθούν στον έλεγχο των αποσκευών. Ανιχνεύονται οι πτητικές ενώσεις που εκπέμπουν οι εκρηκτικές ύλες χρησιμοποιώντας τη χρωματογραφία αερίου. Μια πρόσφατη ανάπτυξη είναι η αμφισβητούμενη χρήση των ακτινών X οπισθοδιασποράς για να ανιχνεύσει τα κρυμμένα όπλα και οτιδήποτε άλλο ανήκει στην κατηγορία των απαγορευμένων και επικίνδυνων αντικειμένων (Βλέπε Εικόνα 5 του Παραρτήματος).

Για τη σωστή λειτουργία των μηχανημάτων απαιτείται ο ταξιδιώτης να σταθεί κοντά σε μια επίπεδη οθόνη υψηλής ανάλυσης. Στο Ισραήλ στις αρχές του 2008 χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά μηχανήματα - ανιχνευτές μετάλλων νέας τεχνολογίας με τα οποία δεν χρειαζόταν πλέον οι επιβάτες να βγάζουν τα παπούτσια τους. Διαδοχικά, το βήμα των επιβατών που πεταλώνεται πλήρως επάνω σε μια συσκευή που ανιχνεύει μέσα σε 1,2 δευτερόλεπτα τόσο μικρά αντικείμενα όσο μια λεπίδα ξυραφιών. Υπάρχουν

χώρες στις οποίες ειδικά εκπαιδευμένα άτομα συμμετέχουν στο ταξίδι και συνομιλούν με τους επιβάτες για να ανιχνεύσουν τις απειλές, αφού δεν αρκούνται μόνο στον εξοπλισμό των μηχανημάτων.

Σε γενικές γραμμές οι ταξιδιώτες είναι ασφαλείς μέσω της ασφάλειας αεροδρομίου σε τμήματα όπως οι πύλες εξόδων των αεροσκαφών. Τέτοιου είδους τμήματα αποκαλούνται κυρίως "ασφαλή", "αποστειρωμένα" και "airside". Οι επιβάτες απαλλάσσονται από τα επιβατηγά αεροσκάφη στην αποστειρωμένη περιοχή έτσι ώστε να μην είναι απαραίτητη η επαν - κάλυψη σε περίπτωση αποβίβασης μιας πτήσης εσωτερικού. Στις εξόδους τροφίμων των αερολιμένων αντικαθίστανται τα γυαλιά και τα μεταλλικά αντικείμενα με γυαλιά από πλαστικό υλικό για να μειωθούν οι πιθανότητες χρησιμότητάς τους ως όπλα.

Παλαιότερα, στις ΗΠΑ οι συγγενείς και φίλοι των επιβατών είχαν τη δυνατότητα να υποδέχονται τους δικούς τους ανθρώπους. Πλέον όμως κάτι τέτοιο είναι εφικτό μόνο εάν περάσουν από έλεγχο οι ίδιοι και τυχόν τσάντες που έχουν στη διάθεσή τους.

Οι ευαίσθητες περιοχές στους αερολιμένες, συμπεριλαμβανομένων των κεκλιμένων ραμπών και των λειτουργικών διαστημάτων, είναι περιορισμένες από το ευρύ κοινό. Οι περιοχές επίδειξης προσδιορισμού ασφαλείας (SIDA) απαιτούν ειδικά προσόντα για να εισαχθεί κανείς.

Παγκοσμίως υπάρχουν γύρω στους δώδεκα αερολιμένες οι οποίοι έχουν καθιερώσει μια έκδοση ενός "εμπιστευμένου ταξιδιωτικού προγράμματος". Οι υπερασπιστές υποστηρίζουν ότι η διαλογή ασφαλείας μπορεί να γίνει αποδοτικότερη με την ανίχνευση των ανθρώπων που αποτελούν απειλή. Υποστηρίζουν την έρευνα που εμπιστεύονται και ότι υπάρχουν προγράμματα που μειώνουν την ασφάλεια και με την παροχή μιας ευκολότερης πορείας να φέρουν την παράνομη διακίνηση εις πέρας.

Η χρήση των συστημάτων ανίχνευσης παρείσφρησης περιμέτρου οπτικών ινών είναι ένα ακόμη μέτρο ασφαλείας που χρησιμοποιείται από διάφορους περιφερειακούς και διεθνείς αερολιμένες. Τέτοιου είδους συστήματα ασφαλείας επιτρέπουν στην ασφάλεια αεροδρομίου να εντοπίσουν και να ανιχνεύσουν οποιαδήποτε παρείσφρηση στην περίμετρο αερολιμένων, που εξασφαλίζει σε πραγματικό χρόνο, άμεση ανακοίνωση παρείσφρησης που επιτρέπει στο προσωπικό ασφαλείας να αξιολογήσει την απειλή και τη μετακίνηση διαδρομής καθώς και να δεσμεύσει τις απαραίτητες διαδικασίες ασφαλείας. Αυτό έχει χρησιμοποιηθεί περισσότερο στον διεθνή αερολιμένα και στις Η.Π.Α. στο στρατιωτικό JFPASS Dulles.

3.4. Σημαντικά γεγονότα

Η πρώτη παγκόσμια επίθεση τρομοκρατών που στόχευε να σκοτώσει τους επιβάτες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ήταν η Cubana πτήση 454. Ήταν μία πτήση από τα Μπαρμπάντος στην Τζαμάικα που χτυπήθηκε από τρομοκράτες στις 69 Οκτωβρίου 1976 και σκοτώθηκαν 73 άνθρωποι. Τα ενοχοποιητικά στοιχεία συνδέονται με διάφορους κεντρικούς αντιπροσώπους, με αντιφασιστικούς κουβανικούς εξόριστους και μέλη της Βενεζουέλας, μυστικής αστυνομίας DISIP, συμπεριλαμβανομένου του Luis Posada Carriles.

Η πιο deadliest καταστροφή αερογραμμών ως αποτέλεσμα της αποτυχίας της ασφάλειας αεροδρομίου να ανιχνευθεί μια εν πλω βόμβα ήταν πτήση 182 της Ινδίας το 1985, η οποία σκότωσε 329 επιβάτες.

Μία άλλη επιπλέον ξεχωριστή αποτυχία ήταν ο βομβαρδισμός του 1994 της φιλιππινέζικης πτήσης 343 αερογραμμών, η οποία αποδείχθηκε μια δοκιμαστική λειτουργία για μια προγραμματισμένη τρομοκρατική αποκαλούμενη επίθεση Bojinka. Επρόκειτο για μικρή έκρηξη και σκοτώθηκε ένας άνθρωπος ενώ το αεροπλάνο αναγκαστικά προσγειώθηκε. Η λειτουργία Bojinka ανακαλύφθηκε από την αστυνομία της Μανίλα το 1995.

Στις 30 Μαΐου 1972 τρία μέλη του Ιαπωνικού κόκκινου στρατού ανέλαβαν μια τρομοκρατική επίθεση που κλήθηκε σφαγή αερολιμένων Lod. Πρόκειται για τον αερολιμένα Lod, γνωστός ως διεθνής αερολιμένας του Ben Gurion στο Τελ Αβίβ. 24 νεκροί και 78 τραυματίες ήταν τα θύματα από τις φωτιές, τα αυτόματα πυροβόλα και τις χειροβομβίδες της τρομοκρατικής επίθεσης. Ένας από τους τρομοκράτες ήταν ο Kozo Okamoto, ο οποίος επέζησε του γεγονότος.

Τον Δεκέμβριο του 1985 πραγματοποιήθηκαν επιθέσεις στους αερολιμένες της Ρώμης και της Βιέννης. Ακόμη δύο περιπτώσεις αποτυχιών ασφαλείας αεροδρομίου. Συνέπεια της επίθεσης ήταν 20 νεκροί ταξιδιώτες από χειροβομβίδες των γκάνγκστερ οι οποίοι άνοιξαν μάλιστα πυρ εναντίον των επιβατών και των μετρητών εισιτηρίων των αερογραμμών AI EL.

Στις 5 Ιουλίου 2002 στο Λος Άντζελες ένας γκάνγκστερ άνοιξε πυρ στον διεθνή αερολιμένα της πόλης, ο οποίος ήταν μετρητής εισιτηρίων AI EL του Ισραήλ και ένας σκοπευτής σκότωσε δύο άτομα και τραυμάτισε τέσσερις.

10 Αυγούστου 2006, η ασφάλεια των αερολιμένων του Καναδά, του Ηνωμένου Βασιλείου και των Ηνωμένων Πολιτειών αυξήθηκε σημαντικά. Η αιτία της ξαφνικής αύξησης των μέτρων ασφαλείας ήταν η αποκάλυψη των βρετανικών αρχών για μια πλοκή

τρόμου που στόχευε στην πυροδότηση των υγρών εκρηκτικών υλών στις πτήσεις που προέρχονταν από τις παραπάνω χώρες. Το γεγονός αυτό αποτέλεσε επιτυχία στα αποκαλούμενα "κόκκινα" επίπεδα του Αμερικανικού τρόμου. Το γεγονός οδήγησε στους αυστηρότερους περιορισμούς για τη μεταφορά των υγρών και των χειραποσκευών στην Ε.Ε., στον Καναδά και στις Ηνωμένες Πολιτείες.

3.5. Ασφάλεια αεροδρομίου συγκεκριμένων χωρών

3.5.1. Καναδάς

Οι περιορισμοί που περιλαμβάνουν την ασφάλεια αεροδρομίου καθορίζονται από τη μεταφορά Καναδάς και επιβάλλονται από την καναδική αρχή ασφαλείας αεροπορικών μεταφορών (CATSA). Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και τον βομβαρδισμό της Ινδίας το 1985 κυρίως, τα μέτρα ασφαλείας των αεροδρομίων στον Καναδά έγιναν αυστηρότερα προκειμένου να αποτραπούν οποιοσδήποτε επιθέσεις στον καναδικό εναέριο χώρο.

Για τον έλεγχο του περιεχομένου των αποσκευών και εμπορευμάτων η CATSA χρησιμοποιεί τις μηχανές των ακτίνων X, οι οποίες αποτελούν ανιχνευτές μετάλλων και εκρηκτικών εξοπλισμών. Οι μηχανές όπως οι ακτίνες X, οι CTX, οι υψηλής ευκρίνειας ακτίνες X και οι ETDs χρησιμοποιούνται επίσης για την ανίχνευση των αποσκευών. Όλες οι ελεγμένες αποσκευές είναι πάντα ακτινοσκοπημένες, ακόμη και στους πιο σημαντικούς εμπορικούς αερολιμένες.

Τον Γενάρη του 2007 ολοκληρώθηκε η πρώτη φάση περιορισμένου πιστοποιητικού προγράμματος ταυτότητας περιοχής της CATSA (RAIC). Το πρόγραμμα αυτό αποτελεί αντικατάσταση των προηγούμενων περασμάτων των περιοχών που διανέμονταν στους υπαλλήλους αερολιμένων μετά από

τους ελέγχους ασφαλείας από την καναδική υπηρεσία πληροφοριών ασφαλείας. Ο βασιλικός Καναδός τοποθέτησε την αστυνομία (RCMP) και μεταφορά Καναδάς με τις νέες κάρτες που εξέδωσε το RAIC και περιέχουν τις βιομετρικές πληροφορίες, όπως τα δακτυλικά αποτυπώματα, που ανήκουν στο πρόσωπο.

Προβλέπεται επέκταση του RAIC στην περίμετρο ασφαλείας των καναδικών αερολιμένων για τα οχήματα και τα πρόσωπα που εισάγονται από τα σημεία ελέγχου. Από τον Σεπτέμβριο του 2010 εξετάζεται και ο διεθνής αερολιμένας του Βανκούβερ.

Τα οχήματα και το προσωπικό που εισάγονται κοντά στα εσωτερικά τερματικά από το φορτίο YVR και τη νότια πλευρά πρέπει να οδηγηθούν μέσω του νέου θαλάμου διαλογής ασφαλείας CATSA.

Τη δεκαετία του '90 η καναδική κυβέρνηση ιδιωτικοποίησε τις μεμονωμένες Αρχές του Αεροδρομίου οι οποίες είναι αρμόδιες για τη γενική ασφάλεια του αεροδρομίου εκτός από την CATSA που απολύει τις ιδιωτικές εταιρίες και στην περίπτωση των μεγάλων αερολιμένων που πληρώνουν για ένα μικρό ενδεχόμενο την τοπική αστυνομία προκειμένου να παραμείνουν στην περιοχή. Η CATSA είναι αρμόδια για τον επιβάτη προ - πινάκων και την τυχαία διαλογή των μη - επιβατών ενώ απολύουν φορείς παροχής υπηρεσιών , όπως η "Aeroguard" και "Garda" για να εκπαιδεύσουν, να διαχειριστούν και να απασχολήσουν τους ανώτερους υπαλλήλους διαλογής (Βλέπε Εικόνα 6 του Παραρτήματος).

Στον Καναδά οι τοπικές αστυνομικές δυνάμεις παρέχουν την ασφάλεια των αερολιμένων της πόλης. Το RCMP χρησιμοποίησε μια φορά για να παρέχει αυτήν την υπηρεσία στους περισσότερους αερολιμένες όμως για μερικούς σήμερα παραμένει:

- ⇒ Διεθνής αερολιμένας του Τορόντου PEARSON - περιφερειακό τμήμα αερολιμένων αστυνομίας φλούδας.
- ⇒ Winnipeg James Armstrong Richardson διεθνής αερολιμένας - Winnipeg: αστυνομική υπηρεσία.
- ⇒ Διεθνής Αερολιμένας του Κάλγκαρι - μονάδα αερολιμένων Αστυνομικής Υπηρεσίας του Κάλγκαρι (1997).
- ⇒ Διεθνής Αερολιμένας του Έντμοντον - αποσύνδεση αερολιμένων RCMP.
- ⇒ Διεθνής Αερολιμένας του Βανκούβερ - αποσύνδεση αερολιμένων RCMP.
- ⇒ Διεθνής Αερολιμένας του Χάλιφαξ Stanfield - αποσύνδεση αερολιμένων RCMP.
- ⇒ Διεθνής Αερολιμένας της Οτάβας macdonald - Cartier - Αστυνομική Υπηρεσία της Οτάβας (1997).
- ⇒ Διεθνής Αερολιμένας του Montreal - Pierre Elliot Trudeau - μονάδα αερολιμένων του SPMV για τις Αστυνομικές Υπηρεσίες και Aeroports Airport de Montreal's την περίπολο για την ασφάλεια ιδιοκτησίας.

3.5.2. Ευρωπαϊκή Ένωση

Οι κοινοί κανόνες στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από τις πράξεις παράνομων επεμβάσεων θεσπίζονται από τον κανονισμό υπ' αριθμόν 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Οι διατάξεις του κανονισμού ισχύουν για όλους τους αερολιμένες ή τα μέρη των αερολιμένων που βρίσκονται σε μια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δεν χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τους στρατιωτικούς σκοπούς. Οι παροχές αφορούν όλους τους χειριστές ακόμη και των αερομεταφορέων, οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες στους προαναφερθέντες αερολιμένες. Η ισχύ των παροχών ισχύει και για όλες τις οντότητες που βρίσκονται μέσα ή έξω από τις εγκαταστάσεις των αερολιμένων που παρέχουν υπηρεσίες σ' αυτούς. Τα πρότυπα του κανονισμού 300/2008 εφαρμόζονται από τον κανονισμό της Επιτροπής της Ε.Ε. υπ' αριθμόν 185/2010 (Βλέπε Εικόνα 7 του Παραρτήματος).

3.5.3. Γαλλία

Από το 1986 στη Γαλλία επιταχύνθηκε η ασφάλεια της χώρας από τις τρομοκρατικές επιθέσεις. Καθιερώθηκε πλέον και το γνωστό πρόγραμμα Vigipirate. Τα προγράμματα που αρχίζουν να εφαρμόζονται σκοπό έχουν την ενίσχυση των απαιτήσεων τις τοπικής ασφάλειας και των αφίξεων στις διαλογές και τους ελέγχους ταυτότητας. Το 1996 τα σημεία ελέγχου ασφαλείας έχουν μεταφέρει από την αστυνομία Nationale τη χωροφυλακή de l' Air στις ιδιωτικές εταιρίες που μισθώνονται από τις Αρχές Αεροδρομίου (Βλέπε Εικόνα 8 του Παραρτήματος).

3.5.4. Ισπανία

Στα αεροδρόμια της Ισπανίας η ασφάλεια παρέχεται από τις αστυνομικές δυνάμεις καθώς επίσης και από τις ιδιωτικές φρουρές ασφαλείας. Το Policia Nacional παρέχει τη γενική ασφάλεια καθώς επίσης και το διαβατήριο (αφορά τους διεθνείς αερολιμένες) και τον έλεγχο τεκμηρίωσης. Όλες οι λειτουργίες του Policia Nacional,

εκτός από αυτές της τεκμηρίωσης, έχουν αντικατασταθεί από το d' Esquarda Mossos και το Ertzaintza στην Καταλονία. Με την ασφάλεια και τον έλεγχο του τελωνείου ασχολείται η Πολιτική Φρουρά ενώ υπάρχουν φορές που καλείται χρήσιμη και η ιδιωτική φρουρά ασφαλείας. Στην περιοχή έξω από το κτίριο των αερολιμένων η ασφάλεια έχει ανατεθεί στην τοπική αστυνομία. Τα μέτρα ασφαλείας περνούν από τον έλεγχο της επιχείρησης Aena και είναι συνδεδεμένα στους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπως συνηθίζεται και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Βλέπε Εικόνα 9 του Παραρτήματος).

3.5.5. Ηνωμένο Βασίλειο

Την καρδιά της ασφάλειας του αερολιμένα του Ηνωμένου Βασιλείου αποτελεί το τμήμα μεταφορών (DFT). Συγκεκριμένα τον Σεπτέμβριο του 2004 η DFT σε συνεργασία με το Υπουργείο Εσωτερικών ξεκίνησαν μια νέα πρωτοβουλία, αποκαλούμενη ως "αξιολόγηση απειλής και κινδύνου της αντιπροσωπείας" (MATRA). Το νέο μέτρο εφαρμόστηκε σε πέντε σημαντικούς αερολιμένες της χώρας, Heathrow, Bermigmach, Newcastle, Glasgow και ο αερολιμένας των ανατολικών Μεσσαγγλιών. Ύστερα από αρκετές επιτυχείς δοκιμές το σχέδιο εξαπλώθηκε σε 44 αερολιμένες.

Λόγω των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, το Ηνωμένο Βασίλειο αξιολογήθηκε ως χώρα υψηλού κινδύνου εξαιτίας της υποστήριξης της χώρας από τις Ηνωμένες Πολιτείες και την εισβολή του Αφγανιστάν και Ιράκ (Βλέπε Εικόνα 10 του Παραρτήματος).

Από τις αρχές Ιανουαρίου του 2000 οι επιβάτες επικεντρώνονται σε ένα μόνο κομμάτι των αποσκευών, περνούν τις αποσκευές τους μέσω των σημαντικών αερολιμένων της Μεγάλης Βρετανίας ενώ οι χειραποσκευές δεν περιορίζονται από το μέγεθος ή από το βάρος, παρόλο που στις περισσότερες αερογραμμές εφαρμόζονται κάποιοι συγκεκριμένοι κανόνες.

Απαγορεύτηκε η μεταφορά των αιχμηρών καθώς και των υγρών αντικειμένων άνω των 100mg παρόλο που στα μεγαλύτερα εμπορευματοκιβώτια που αγοράζονται στην ασφαλή περιοχή επιτρέπονται στις πτήσεις. Σε περίπτωση που μετακινούνται υγρά έως και 100 mg πρέπει να τοποθετούνται σε μια ενιαία, πλαστική, διαφανή, επανασφραγιζόμενη σακούλα με διαστάσεις περίπου 20cm x 20cm (όσο δηλαδή το μέγεθος μιας μικρής τσάντας ψυκτήρων) (Βλέπε Εικόνα 11 του Παραρτήματος).

Όλες οι αποσκευές περνάνε από έλεγχο μέσω της ακτίνας X πριν τοποθετηθούν στο αεροπλάνο. Όλοι οι επιβάτες είναι υποχρεωμένοι να περάσουν από τον ανιχνευτή μετάλλων. Η ανθρώπινη ασφάλεια αεροδρομίου έχει αυξηθεί καθώς οι καταζητούμενοι είναι πολύ πιθανό να αναζητηθούν ανά πάσα στιγμή οπουδήποτε. Ακόμη, οι επιβάτες περνάνε και από τον έλεγχο των διαβατηρίων και των καρτών επιβίβασης (Βλέπε Εικόνα 12 του Παραρτήματος).

Το Ηνωμένο Βασίλειο (United Kingdom) σκοπό έχει να εφαρμόζει όλο και πιο σύγχρονους τρόπους ελέγχου προκειμένου να πετύχει την πλήρη ασφάλεια του αερολιμένα. Θεωρεί πως η μέθοδος της ακτίνας X είναι αποτελεσματική καθώς παρέχει μια άποψη 360 βαθμού ενός προσώπου όπως και η μέθοδος "δείτε" κάτω από τα ενδύματα, μέχρι το δέρμα και τα κόκαλα.

3.5.6. Χονγκ Κονγκ

Ο διεθνής αερολιμένας Χονγκ Κονγκ ασφαλίζεται από την εταιρία AVSECO, η οποία συγκροτείται από τις αστυνομικές δυνάμεις και την αεροπορία της χώρας. Η αστυνομική δύναμη είναι υπεύθυνη για την ασφάλεια της περιοχής του αερολιμένα. Η μονάδα ασφαλείας του αεροδρομίου επεκτείνεται γύρω από τον αερολιμένα και οπλίζεται με MP5 A3 Submachine H&K το πυροβόλο όπλο και Glock 17 το περίστροφο. Η ασφάλεια της περιορισμένης περιοχής είναι υπό την προστασία της αστυνομίας και του AVSECO (Βλέπε εικόνα 13 του Παραρτήματος).

Η δύναμη ασφαλείας έχει μεταβιβαστεί στο προσωπικό του AVSECO ενώ ο αερολιμένας παραμένει υπό τον έλεγχο του Χονγκ Κονγκ Αρχών Αεροδρομίου (ΑΑΗΚ). Τα διαβατήρια και οι λοιπές ταυτότητες ελέγχονται από το τμήμα μετανάστευσης ενώ το τελωνείο αναλαμβάνει τον έλεγχο των αποσκευών των επιβατών και των πληρωμάτων για την αποφυγή του λαθραίου περάσματος των φαρμάκων και τις παράνομης διακίνησης από την είσοδο του Χονγκ Κονγκ.

3.5.7. Ινδία

Η ασφάλεια των αερολιμένων της Ινδίας αυξήθηκε το 1999 μετά τα γεγονότα της πειρατείας Kandahar. Υπεύθυνη για την ασφάλεια είναι η κεντρική βιομηχανική

δύναμη ασφαλείας ή αλλιώς μια παραστρατιωτική οργάνωση κάτω από τη ρυθμιστική εργασία πλαισίων του γραφείου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας (Υπουργείο Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας). Το CISF διαμόρφωσε μια ομάδα ασφαλείας του αεροδρομίου για την προστασία των ινδικών αερολιμένων. Σε κάθε αερολιμένα υπάρχει πλέον APSU (μονάδα ασφαλείας αεροδρομίου). Πρόκειται για μια εκπαιδευμένη μονάδα που αντιμετωπίζει την παράνομη παρέμβαση με την πολιτική αεροπορία. Εκτός από το CISF για κάθε αερογραμμή υπάρχει και μια εναέρια δύναμη ασφαλείας που αποτελεί ξεχωριστό κομμάτι (Βλέπε εικόνα 14 του Παραρτήματος).

Για τους αερολιμένες της χώρας, κύριες απειλές αποτελούν η τρομοκρατία και τα ναρκωτικά. Ενώ το πρόβλημα που αντιμετωπίζεται εδώ είναι ο πολλαπλασιασμός των τρωγλών γύρω από τα όρια των αερολιμένων σε ισχύ, όπως το αεροδρόμιο του Mumbai. Προστίθεται πλέον και ο έλεγχος των χειραποσκευών (Βλέπε εικόνες του παραρτήματος).

3.5.8. Ισραήλ

Τα κεντρικά γραφεία των αερογραμμών AI EL βρίσκονται στο Ισραήλ. Στις 23 Ιουλίου 1969 κάποιο πειρατικό γεγονός απασχολεί για τελευταία φορά την χώρα και κανένας αερολιμένας αναχώρησης Ben Gurion αεροπλάνων, ακριβώς έξω από το Τελ Αβίβ, δεν έχει πέσει θύμα πειρατείας ποτέ άλλοτε.

Το 1972 τρομοκράτες από τον ιαπωνικό κόκκινο στρατό προώθησαν επίθεση που οδήγησε σε θάνατο 24 ανθρώπων στο Ben Gurion. Μετά από ένα τόσο σημαντικό γεγονός, η ασφάλεια στον αερολιμένα στηρίζεται σε διάφορες βασικές αρχές. Στις αρχές αυτές συμπεριλαμβάνεται μια βαριά εστίαση του Raphael Ron, πρώην διευθυντή ασφαλείας στο Ben Gurion. Η αρχή στηρίζεται σε έναν βασικό όρο: ο "ανθρώπινος παράγοντας", ο οποίος μπορεί να γενικευτεί ως αναπόφευκτο γεγονός ότι οι τρομοκρατικές επιθέσεις πραγματοποιούνται από τους ανθρώπους που μπορούν και να σταματήσουν από μια αποτελεσματική μεθοδολογία ασφαλείας.

27 Δεκεμβρίου 1985: Οι τρομοκράτες επιτέθηκαν ταυτόχρονα στους μετρητές των εισιτηρίων των αερολιμένων της Ρώμης, της Ιταλίας, της Αυστρίας και της Βιέννης χρησιμοποιώντας πολυβόλα και χειροβομβίδες. Αποτέλεσμα της τρομοκρατίας ήταν 19 πολίτες και νεκροί και πολλοί τραυματίες. Ως απάντηση το Ισραήλ προχώρησε σε αύξηση των μέτρων ασφαλείας καθώς ανέπτυξε μεθόδους για να σταματήσει τέτοιου είδους σφαγές καθώς παρέχει και plainclothes, οπλισμένους δηλαδή φύλακες σε κάθε ξένο αερολιμένα. Το 1986 πραγματοποιήθηκε η τελευταία επιτυχής αερογραμμή

σχετική με την τρομοκρατική επίθεση. Ένας αξιωματούχος ασφαλείας κατά τη διάρκεια της αρχικής διαδικασίας διαλογής εντόπισε ένα σύνολο βαλιτσών αποτελούμενων από εκρηκτικές ύλες. Η βαλίτσα πυροδότησε στον τερματικό σταθμό και τραυμάτισε 13 ταξιδιώτες (Βλέπε εικόνα 15 του Παραρτήματος).

Ως τμήμα της εστίασής του σε αυτόν τον αποκαλούμενο "ανθρώπινο παράγοντα", οι Ισραηλινοί αξιωματικοί ασφαλείας ρωτούν τους ταξιδιώτες χρησιμοποιώντας τη φυλετική σκιαγράφιση, επιλέγοντας εκείνους που εμφανίζονται να είναι αραβικά βασισμένοι στο όνομα ή τη φυσική εμφάνιση. Όλοι οι επιβάτες, ακόμη και εκείνοι που δεν είναι αραβικής καταγωγής, ρωτώνται για τους λόγους για τους οποίους ταξιδεύουν στο Ισραήλ. Παρόλο που πολλές ομάδες αστικών δικαιωμάτων έχουν αιτηθεί το τέλος της σκιαγράφησης, το Ισραήλ επιμένει πως είναι μια αποτελεσματική μέθοδος για την ασφάλεια του αερολιμένα. Μάλιστα ένας Ισραηλινός εμπειρογνώμονας της τρομοκρατίας, ο Agiel Merari, υποστηρίζει πως θα ήταν ανόητο να καταργηθεί η μέθοδος αυτή διότι οι περισσότεροι τρομοκράτες προέρχονται από πολλές διαφορετικές εθνικές ομάδες.

Οι επιβάτες που φεύγουν από το Ισραήλ καταχωρούνται και ελέγχονται σε έναν ειδικό αυτοματοποιημένο κατάλογο. Οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές, που διατηρούνται από το ισραηλινό Υπουργείο Εσωτερικών, είναι άμεσα συνδεδεμένοι με την ισραηλινή αστυνομία και την Interpol προκειμένου να εντοπιστούν οι ύποπτοι και εκείνοι που εγκαταλείπουν παράνομα τη χώρα.

Στις 17 Νοεμβρίου 2002, παρά τα τόσο αυστηρά μέτρα ασφαλείας, ένας επιβάτης - κάτοχος σουγιά κατάφερε να ξεγλιστρήσει από τον έλεγχο. Επιβιβάστηκε τελικά στην πτήση 581 AI EL από το Τελ Αβίβ, αεροδρόμιο Ben Gurion, με προορισμό το Ινσταμπούλ της Τουρκίας και επιχείρησε να εισέλθει στο πιλοτήριο. Ο επιτιθέμενος κατακτήθηκε από τους φρουρούς που ήταν κρυμμένοι μεταξύ των επιβατών 15 λεπτά πριν την προσγείωση του αεροσκάφους στον τόπο προορισμού, χωρίς τραυματίες και κανέναν κίνδυνο. Μετά την επίθεση οι αρχές διέκοψαν για ένα διάστημα το Ben Gurion για να επαναξιολογήσουν την κατάσταση ασφαλείας και να ερευνήσουν πώς ένας Ισραηλινός Άραβας κατόρθωσε να περάσει λαθραία το μαχαίρι μέσω της ασφάλειας του αερολιμένα.

Σε μια περιορισμένη εστίαση, οι αμερικανικοί αερολιμένες έχουν γυρίσει στην ισραηλινή κυβέρνηση για να βοηθήσουν στην αναβάθμιση της ασφάλειας ανά τον κόσμο. Οι Ισραηλινοί ανώτεροι υπάλληλοι περιόδευσαν τον αερολιμένα του Λος Άντζελες για να επαναξιολογήσουν το Νοέμβριο του 2008 τον αερολιμένα μετά την υποβολή συστάσεων βελτίωσης ασφαλείας το 2006. Από την άλλη η επιχείρηση Ron

παρουσίασε νέες λύσεις ασφαλείας που βασίζονται στην Ουάσινγκτον και ταυτόχρονα συμβουλευέται για την εναέρια ασφάλεια στο διεθνή αερολιμένα του Logan της Βοστώνης. Ο δήμαρχος του Λος Άντζελες, Antonio Villaraigosa, καλώντας το Ben Gurion, τον παγκόσμιο και ασφαλέστερο αερολιμένα, εφάρμοσε την ισραηλινή αναθεώρηση προκειμένου να παρουσιαστούν η τεχνολογία κατάστασης προόδου και άλλα τακτικά μέτρα.

Άλλοι αμερικανικοί αερολιμένες προκειμένου να εφαρμόσουν την ισραηλινή τακτική και τα συστήματα που περιλαμβάνουν το λιμένα του Όουκλαντ και των περιφερειακών Αρχών Αεροδρομίου κομητειών του Σαν Ντιέγκο. Ο διευθυντής της αεροπορίας στο λιμένα του Όουκλαντ, Steven Grossman, δήλωσε ότι οι Ισραηλίτες είναι θρυλικοί για την ασφάλειά τους και δεν θα χάσει την ευκαιρία να δει από πρώτο χέρι πως καταφέρνουν να τα βγάζουν εις πέρας. Εντύπωση του προκάλεσε μια ενημέρωση που παρουσιάστηκε από τους Ισραηλινούς και πρότεινε ένα ταξίδι στο Ισραήλ στον αμερικανικό κλάδο του συμβουλίου του αερολιμένα για την καλύτερη κατανόηση των μεθόδων που υιοθετήθηκαν από την ισραηλινή επιβολή ασφαλείας αεροδρομίου και νόμου.

3.5.9. Σιγκαπούρη

Η ασφάλεια των δύο διεθνών επιβατικών αερολιμένων της χώρας βρίσκεται υπό την προστασία της αστυνομικής δύναμης της Σιγκαπούρης στον χώρο του τμήματος αστυνομίας αερολιμένων, αν και στον αερολιμένα Changi εξουσιάζει η σχεδιασμένη κυκλοφορία των επιβατών. Στον χειρισμό των μη προγραμματισμένων πτήσεων ειδικεύεται ο αερολιμένας Seletar. Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου και μετά την ονομασία του αερολιμένα Changi, η ασφάλεια του αερολιμένα έχει επιταχυνθεί για να μην αποτελεί στόχο τρομοκρατίας από το Jemaah Islamiyah. Οι ομάδες περιπόλου περιπλάνησης δύο στρατιωτών και ενός αστυνομικού όπλισαν με την περίπολο πολυβόλων τα τερματικά. Όσοι επιβάτες αναχωρούν ελέγχονται στην είσοδο της πύλης μετά την εκκαθάριση της μετανάστευσης όπως στο διεθνή αερολιμένα του Χονγκ Κονγκ. Τέτοιου είδους μέτρο ασφαλείας παρατηρείται εύκολα από την παρουσία μηχανών και ανιχνευτών μετάλλων ακτίνας X σε κάθε πύλη που δεν βλέπει κανονικά σε άλλους αερολιμένες.

Για τις κρατικές οργανώσεις είναι υπεύθυνοι οι υπηρεσίες ασφαλείας που παρέχονται από τους επίγειους χειριστές τους εν ονόματι Certis - CISCO. Οι υπηρεσίες ασφαλείας SATS των τελικών υπηρεσιών αερολιμένων της Σιγκαπούρης και η Aetos: ασφάλεια Management Private Limited διαμόρφωσαν από μια συγχώνευση της μονάδας ασφαλείας αεροδρομίου των διεθνών υπηρεσιών αερολιμένων Changi και αυτή των άλλων επιχειρήσεων για να γίνουν ενιαία βοηθητική επιχείρηση αστυνομίας. Τα καθήκοντα αυτά των ανωτέρων υπαλλήλων περιλαμβάνουν τις αποσκευές διαλογής και τον έλεγχο των μετακινήσεων σε ορισμένες περιοχές (Βλέπε Εικόνα 16 του Παραρτήματος).

Το 2005 ήταν η αφετηρία της βελτίωσης της τεχνολογίας διαλογής. Τα αυξανόμενα προβλήματα ασφαλείας οδήγησαν σε όλες τις διαδικασίες διαλογής αποσκευών. Σχεδιάστηκε η εγκατάσταση περισσότερων των 400 καμερών ασφαλείας για τον έλεγχο του αερολιμένα με σκοπό την αποθάρρυνση των επιθέσεων βόμβας. Για το νέο αυτό μέτρο αφορμή υπήρξε ο βομβαρδισμός Songkhla το 2005 στη νότια Ταϊλάνδη. Οι προσφορές για την ενσωμάτωση ενός τέτοιου συστήματος κλήθηκαν τέλη Σεπτεμβρίου του 2005 (Βλέπε Εικόνα 17 του Παραρτήματος).

3.5.10. Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

Οι αερολιμένες της Αμερικής πριν τη δεκαετία του '70 είχαν ελάχιστα μέτρα ασφαλείας και ήταν ανίκανοι να προστατευτούν από τις αεροπειρατείες παρόλο που στα τέλη της δεκαετίας του '60 θεσπίστηκαν κάποια μέτρα εξαιτίας της πειρατείας που έκανε συχνά την εμφάνισή της.

Το 1970 εισήγαγαν marshals ουρανού όμως επειδή ήταν ανεπαρκείς για όλες τις πτήσεις η αεροπειρατεία συνέχισε να πραγματοποιείται. Έτσι στα τέλη του 1972 η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας απαίτησε απ' όλες τις αερογραμμές τη διαλογή των αποσκευών των επιβατών, κάτι που εφαρμόστηκε μέχρι τις 5 Ιουνίου 1973. Η διαλογή συμβλήθηκε σε όλες τις ιδιωτικές εταιρίες ασφαλείας, οι οποίες θα πρόσφεραν στις συμβάσεις. Η αερογραμμή που θα είχε το λειτουργικό έλεγχο της συμβολής ποταμών αναχώρησης που ελέγχθηκε από ένα δεδομένο σημείο ελέγχου θα κρατούσε εκείνη τη σύμβαση. Μια αερογραμμή θα έλεγχε τη λειτουργία ενός σημείου ελέγχου, η αρχή παράλειψης το FAA. Οι περιορισμοί τίτλου 14 δεν επέτρεψαν σε σχετικές Αρχές Αεροδρομίου για να ασκήσουν οποιαδήποτε παράλειψη πέρα από τις διαδικασίες σημείων ελέγχου (Βλέπε Εικόνα 18 του Παραρτήματος).

Με αφορμή τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου οι κανονισμοί ασφαλείας έγιναν ακόμα σκληρότεροι. Περιορίστηκε ο αριθμός των επιβατών και των αποσκευών που θα μπορούσαν να έχουν μαζί τους στο αεροπλάνο, οι οποίες αποσκευές θα περνούσαν από αυστηρό έλεγχο.

Ο νόμος ασφαλείας αεροπορίας και μεταφορών απαίτησε ότι μέχρι τις 19 Νοεμβρίου 2002 όλη η διαλογή των επιβατών πρέπει να διευθυνθεί από τους ομοσπονδιακούς υπαλλήλους. Αποτέλεσμα του νόμου αυτού ήταν η διαλογή επιβατών και αποσκευών να παρέχεται πλέον από τη διοίκηση ασφαλείας μεταφορών (TSA). Βελτιώθηκαν οι παροχές της τεχνολογίας για την ανίχνευση των εκρηκτικών υλών. Λόγω της μεγάλης κυκλοφορίας των επιβατών η κατηγορία X των αερολιμένων θεωρείται στόχαστρο τρομοκρατικών ενεργειών.

Λαμβάνοντας υπόψη την απαίτηση για τη νέα τεχνολογία στην ασφάλεια των αερολιμένων, η General Electric (GE) ξεκίνησε να αναπτύσσει το ασφαλές καταχωρημένο ταξιδιωτικό σύστημα. Με αυτό το σύστημα χρησιμοποιείται η πιο πρόσφατη ανεπτυγμένη τεχνολογία όπως είναι ο αυτοματοποιημένος έλεγχος ανίχνευσης, η αυτόματη βιολογική ανίχνευση παθογόνων, η πλήρη ανίχνευση σωμάτων και ένας τετραπλάσιος τάπητας αντήρησης με τον οποίο θα ανιχνεύονταν τα παπούτσια χωρίς να τα αφαιρούν οι επιβάτες. Εφάρμοσαν και το πρόγραμμα SRT που λειτουργεί με την τεχνολογία έξυπνων κρατών μαζί με την τεχνολογία δακτυλικών αποτυπωμάτων προκειμένου να συμβάλλει στον έλεγχο των επιβατών. Επίσης, ο ανιχνευτής δακτυλικών αποτυπωμάτων ανιχνεύει τα ίχνη εκρηκτικού υλικού στα δάχτυλα του επιβάτη (Βλέπε Εικόνα 19 του Παραρτήματος).

Λόγω της αύξησης των μέτρων διαλογής ασφαλείας δημιουργήθηκε άλλο "πρόβλημα" σε ορισμένους αερολιμένες. Ξεκίνησαν οι ουρές αναμονής προκειμένου να περάσουν όλοι οι ταξιδιώτες από έλεγχο. Για να ξεπεράσουν αυτό το εμπόδιο οι αερολιμένες δημιούργησαν τις γραμμές ασφαλιστρού πρώτα για τους επιβάτες που ταξιδεύουν και ανήκουν στην επιχειρησιακή κατηγορία καθώς και για τους επιβάτες που ήταν συχνόι πελάτες συγκεκριμένων αερογραμμών. Οι επιβάτες διαλογής από το πρόγραμμα τεχνικών παρατήρησης ανέπτυξαν δραστηριότητες σε μερικούς αμερικανικούς αερολιμένες.

3.5.11. Ηνωμένα γεγονότα

Στον αερολιμένα John F. Kennedy της Νέας Υόρκης στις 6 Μαρτίου 2006 ηλικιωμένος οδηγός αυτοκινήτου οδήγησε το όχημά του πάνω στον διάδρομο μέσω

δύο πυλών ασφαλείας. Το συμβάν πραγματοποιήθηκε πάνω σε ενεργό διάδρομο τη στιγμή που αεροσκάφος της Air France ετοιμαζόταν για προσγείωση. Ο οδηγός του I.X. οδηγούσε για 23' μέχρι που τον σταμάτησε η ασφάλεια του αερολιμένα. Την ίδια μέρα κάποιος άλλος επανέλαβε το παραπάνω συμβάν προς τον διάδρομο αυτή τη φορά μέσω μιας ασφαλούς πύλης τη στιγμή που τον άνοιγαν για να προσγειωθεί αεροσκάφος από το Σικάγο. Ο παραβάτης υλοποίησε την εισβολή του μέσω μίας από τις τρεις εισόδους περιμέτρου που υπάρχουν εκεί χωρίς κάμερα παρακολούθησης. Τα γεγονότα εκείνης της μέρας οδήγησαν 222 επανεκπαιδευόμενους αξιωματικούς ασφαλείας της αεροπορίας να λύσουν την υπόθεση και να επανασχεδιάσουν τις περιμέτρους όλων των πυλών.

Μετά από τέσσερα χρόνια συνεχών ειδήσεων για παραβιάσεις της ασφαλείας και για προβλήματα επανδρώσεις, στις 11 Μαρτίου του ίδιου έτους οι εκθέσεις έδειξαν ότι οι ομοσπονδιακοί αξιωματούχοι αφαίρεσαν τον επικεφαλής της ασφάλειας στο διεθνή αερολιμένα ελευθερίας του Newark (Βλέπε Εικόνα 20 του παραρτήματος).

4. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ & ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Τα μέλη που υπηρετούν στη Διεύθυνση Ασφαλείας Αεροδρομίων (Δ.ΑΣ.Α.) εκτελούν συγκεκριμένα καθήκοντα τα οποία θα αναφέρουμε παρακάτω. Εκτός όμως από τα συγκεκριμένα καθήκοντα - νόμους που έχουν να τηρήσουν εκτελούν επιπλέον καθήκοντα τα οποία καθορίζονται από το νόμο, από τους κανονισμούς της αστυνομίας, από τις διαταγές και οδηγίες του αρχηγού της αστυνομίας και από τους διοικητές των αεροδρομίων. Οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα της Δ.ΑΣ.Α. είναι:

- Αστυνόμηση και περιπολία εντός και εκτός του περιφραγμένου χώρου αλλά και των κτιρίων των αεροδρομίων με πεζές και μηχανοκίνητες περιπολίες προκειμένου να αποφευχθεί η καταστολή οποιασδήποτε πράξης, παράλειψης ή ενέργειας η οποία δύναται να αποτελεί παραβίαση των μέτρων ασφαλείας των αεροδρομίων ή να αποτελεί παραβίαση ή αδίκημα σύμφωνα με την υφιστάμενη Εθνική ή Ευρωπαϊκή Νομοθεσία. Τα μέλη της Δ.ΑΣ.Α. προχωρούν στην ανάληψη προκαταρκτικών ενεργειών για όλα τα συμβάντα που διαπράττονται στην εδαφική της διαδικασία μέχρις ότου η εξέτασή τους να αναληφθεί από την οικεία Αστυνομική Διεύθυνση.

- Άμεση ανταπόκριση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης όπως για παράδειγμα τρομοκρατικές ενέργειες, ασύμμετρες απειλές ή καταστάσεις κρίσεων σε συνεργασία με τις οικείες Αστυνομικές Διευθύνσεις, Τμήματα/Υπηρεσίες/Μονάδες της Αστυνομίας και κυβερνητικές υπηρεσίες.
- Στελέχωση σημείων ελέγχου του αεροδρομίου καθώς και αναζήτηση οποιουδήποτε προσώπου, οχήματος, αποσκευής ή άλλου αντικειμένου βάσει της νομοθεσίας και των εκδιδόμενων οδηγιών του τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας.
- Παροχή πληροφοριών στο κοινό όπως και παροχή οποιασδήποτε βοήθειας προς αυτό που σχετίζονται με τα καθήκοντα και την αποστολή της αστυνομίας.
- Παραλαβή & φύλαξη περιουσίας: Οτιδήποτε βρίσκεται στον χώρο του αεροδρομίου παραλαμβάνεται και φυλάσσεται από τη διεύθυνση ασφαλείας καθώς πραγματοποιείται και καταγραφή καταγγελιών για απώλεια περιουσίας σύμφωνα με τις πρόνοιες της Αστυνομικής Διάταξης 5/8.
- Ρύθμιση της τροχαίας στο τμήμα του δρόμου μπροστά από τα κτίρια του αεροδρομίου, γνωστή ως drop off/pick up area με σκοπό την εξυπηρέτηση του κοινού.
- Ασφάλεια επισήμων: Καθήκον της Δ.ΑΣ.Α. είναι η ασφάλεια, συνοδεία και μεταφορά των επισήμων εντός του περιφραγμένου και ελεγχόμενου χώρου του αερολιμένα.
- Παροχή ένοπλης ασφάλειας σε αεροσκάφη και ζωτικούς χώρους των αεροδρομίων όταν αυτό κριθεί αναγκαίο.

5. ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΤΟΝ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟ ΧΩΡΟ

Όπως σε όλους τους εργασιακούς χώρους έτσι και σε όλους τους αερολιμένες υπάρχουν κάποιοι κανόνες - απαγορεύσεις για την αποφυγή ζημιών/καταστροφών κυρίως πυρκαγιάς.

Η ΛΙΣΤΑ ΤΩΝ "ΜΗΝ"

- ΜΗ χρησιμοποιείται χαρτοκιβώτια, δοχεία από ξύλο ή άλλων εύφλεκτων υλικών σαν δοχείο σκουπιδιών στον χώρο εργασίας. Να είναι από υλικό μη εύφλεκτο, κατά προτίμηση από μέταλλο.
- ΜΗΝ συσσωρεύεται άχρηστα αντικείμενα στον χώρο εργασίας. Να πετάτε τα άχρηστα αντικείμενα για την εξασφάλιση καλής τάξης στον χώρο εργασίας σας.
- ΜΗΝ αποθηκεύετε αντικείμενα σε διαδρόμους ή σε χώρους οι οποίοι αποτελούν μέρος εξόδου διαφυγής, κρατήστε τους χώρους αυτούς ελεύθερους.
- ΜΗΝ αφήνετε τρόφιμα εκτεθειμένα διότι υπάρχει κίνδυνος εμφάνισης τρωκτικών. Αποθηκεύστε τα σε ασφαλές μέρος.
- ΜΗΝ αφαιρείται τμήματα ψευδοροφής και μην χρησιμοποιείται τον χώρο μεταξύ ψευδοροφής και οροφής σαν αποθηκευτικό χώρο.
- ΜΗΝ βιάφετε και μην καλύπτετε τους ανιχνευτές καπνού και τους αυτόματους ψεκαστήρες. Φροντίστε να είναι άβαφα και ελεύθερα από αντικείμενα.
- ΜΗΝ στοιβάζετε κιβώτια κοντά στους αυτόματους ψεκαστήρες. Αφήνετε το ελάχιστο 0,5μ. χώρο. Στην αποθήκη εμπορευμάτων το κενό πρέπει να είναι το ελάχιστο 1μ.
- ΜΗΝ αποθηκεύετε εύφλεκτα υλικά, σε εύθραυστα δοχεία, σε χώρους με μεγάλη θερμοκρασία, κοντά σε πηγή θέρμανσης (π.χ. καλοριφέρ).
- ΜΗΝ φράζετε συσκευές εξαερισμού. Φροντίστε για την άμεση αποκατάσταση τυχόν βλαβών.
- ΜΗΝ χρησιμοποιήσετε κεριά σε περίπτωση διακοπής ρεύματος.
- ΜΗΝ καπνίζετε σε χώρους με την ένδειξη "ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ ΤΟ ΚΑΠΝΙΣΜΑ"
- ΜΗΝ χρησιμοποιήσετε λερωμένο εξοπλισμό ή μηχανήματα, διατηρείστε τα καθαρά.
- ΜΗΝ αφήνετε βαριά μηχανήματα σε λειτουργία χωρίς την παρουσία σας. Να είναι πάντα υπό την επίβλεψη εξουσιοδοτημένου χειριστή.
- Κλείνετε τις ηλεκτρικές συσκευές μετά την χρήση τους. Σβήνετε στο τέλος της βάρδιας όλες τις συσκευές αν δεν είναι αναγκαία η λειτουργία τους.
- Κρατήστε εύφλεκτα υλικά μακριά από ηλεκτρικές συσκευές, πίνακες και καλώδια.
- ΜΗΝ τοποθετείτε απορρίμματα ποτισμένα με λάδι σε εύφλεκτα δοχεία. Χρησιμοποιήστε μεταλλικά δοχεία.
- ΜΗΝ χρησιμοποιήσετε ηλεκτρικές συσκευές των οποίων τα καλώδια είναι φθαρμένα ή οι συνθέσεις τους χαλαρές.
- ΜΗΝ υπερφορτώνεται το ηλεκτρικό δίκτυο διακλαδώνοντας μια παροχή. Χρησιμοποιήστε για κάθε συσκευή μια παροχή.

- ΜΗΝ επιτρέψετε σε αναρμόδιους και ανειδίκευτους να διορθώνουν ηλεκτρικές εγκαταστάσεις ή συσκευές.
- ΜΗΝ χρησιμοποιήσετε τα δωμάτια και ντουλάπες με τους servers και τους πίνακες ηλεκτρικού ρεύματος ή τηλεπικοινωνιών σαν αποθηκευτικούς χώρους. Κρατήστε τους χώρους αυτούς καθαρούς και ελεύθερους.
- Κρατήστε τα κλιμακοστάσια πάντα ελεύθερα. Δεν αποτελούν χώρους αποθήκευσης ούτε χώρους ξεκούρασης.
- ΜΗΝ ανάβετε αρωματικά κεριά, έλαια ή θυμιάματα. Χρησιμοποιήστε ηλεκτρικές συσκευές ή συσκευές με μπαταρία.
- ΜΗΝ μαγειρεύετε στον εργασιακό χώρο χρησιμοποιώντας ανοιχτή φλόγα ή ηλεκτρικό μάτι, εκτός από χώρους που επιτρέπεται (κουζίνα).
- ΜΗΝ κρατάτε ανοιχτές πόρτες που χρησιμεύουν στον περιορισμό πυρκαγιάς και καπνού.
- ΜΗΝ εμποδίζετε την πρόσβαση στις πυροσβεστικές φωλιές και στους πυροσβεστήρες.

6. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

6.1. Εισαγωγικά

Παγκοσμίως σε όλους τους αερολιμένες έχουν εφαρμοστεί αυξημένα μέτρα ασφαλείας με πολύ αυστηρούς κανόνες σχετικά με το επιτρεπόμενο και απαγορευμένο περιεχόμενο των αποσκευών. Οι κανονισμοί - οδηγίες που αφορούν αυτό το κομμάτι υπάρχουν για να μας διευκολύνουν. Τους ακολουθούμε για να αποφύγουμε τυχόν καθυστερήσεις όταν περνάμε από το τμήμα ελέγχου ασφαλείας του αερολιμένα.

Συνιστώμενη ώρα άφιξης των επιβατών για την πτήση τους σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο είναι περίπου 2 ώρες πριν την αναχώρηση της πτήσης.

6.2. Μέγεθος & τύπος επιτρεπόμενων χειραποσκευών

Χειραποσκευή ονομάζεται μια αποσκευή που παίρνει ο επιβάτης μαζί του στο αεροπλάνο ενώ υπάρχουν και οι αποκαλούμενες παραδοτέες αποσκευές τις οποίες οι ταξιδιώτες παραδίδουν κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων ή αλλιώς διαδικασία check-in.

Όλες οι αποσκευές και οι χειραποσκευές πρέπει να περνάνε από έλεγχο, ανεξάρτητα από το μέγεθος. Πλέον δεν υπάρχει κάποιο όριο από το Υπουργείο Μεταφορών για το μέγιστο μέγεθος των χειραποσκευών. Υποχρέωση του κάθε

ταξιδιώτη προτού να ταξιδέψει είναι να ελέγξει τα όρια μεγέθους που έχει θέσει η κάθε αεροπορική εταιρία.

Η μεταφορά ηλεκτρικών συσκευών, όπως φορητοί υπολογιστές ή σεσουάρ μαλλιών, επιτρέπεται στη χειραποσκευή, αφού βέβαια αφαιρεθούν και ελεγχθούν ξεχωριστά. Τα laptop που μεταφέρονται σε θήκες αποτελούν μία χειραποσκευή.

Απαραίτητος κρίνεται ο ιατρικός εξοπλισμός αφού είναι απαραίτητος για το ταξίδι. Ο εξοπλισμός αυτός ελέγχεται χωριστά και επιβάλλεται η συνοδεία δικαιολογητικών που έχουν εκδοθεί από αναγνωρισμένο επαγγελματία υγείας, όπως είναι μια ιατρική επιστολή. Άλλα είδη όπως το αναπηρικό καροτσάκι, βοηθήματα βάδισης επιτρέπονται στην καμπίνα επιβατών αφού περάσουν από έλεγχο.

Η μεταφορά μουσικών οργάνων προϋποθέτει επικοινωνία και συνεννόηση με την αεροπορική πριν την κράτηση του ταξιδιού. Ενδέχεται να πρέπει ο ταξιδιώτης να προβεί σε ειδικές διευθετήσεις, όπως για παράδειγμα η κράτηση μιας επιπλέον θέσης. Οποιοδήποτε μουσικό όργανο μεταφέρεται πρώτα ελέγχεται.

6.3. Μεταφορά υγρών στις χειραποσκευές

Προτιμότερο κρίνεται η τοποθέτηση των υγρών στις παραδοτέες αποσκευές, αφού υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με την ποσότητα υγρών που επιτρέπονται στην χειραποσκευή.

Στην κατηγορία των υγρών ανήκουν τα παρακάτω:

- όλα τα πόσιμα, όπως νερό, σούπες και σιρόπια
- καλλυντικά και είδη υγιεινής, όπως κρέμες, λοσιόν, λάδια, αρώματα, μάσκαρα και κραγιόν
- σπρέι, όπως αφρός ξυρίσματος, λακ μαλλιών και αποσμητικά σε σπρέι
- αλοιφές, όπως οδοντόκρεμα
- ζελέ, όπως ζελέ για τα μαλλιά ή το ντους
- διάλυμα φακών επαφής
- οποιοδήποτε άλλο διάλυμα και είδη παρόμοιας σύστασης.

Σε περίπτωση που ο επιβάτης χρειάζεται κάποια υγρά κατά τη διάρκεια της πτήσης, έχει το δικαίωμα να τα πάρει στην καμπίνα επιβατών σε περιορισμένες όμως ποσότητες και με τον ακόλουθο τρόπο (Βλέπε Εικόνα 21 του Παραρτήματος):

- ⇒ τα δοχεία πρέπει να μεταφέρονται σε μεμονωμένη, διάφανη, επανασφραγιζόμενη, πλαστική σακούλα, χωρητικότητας έως ενός λίτρου και μεγέθους έως 20εκ. x 20εκ.

- ⇒ τα δοχεία πρέπει να είναι χωρητικότητας έως 100 ml
- ⇒ τα περιεχόμενα πρέπει να χωρούν άνετα μέσα στη σακούλα, ώστε να μπορεί να σφραγιστεί
- ⇒ η σακούλα δεν πρέπει να δένεται με κόμπο ή άλλο τρόπο στο πάνω μέρος
- ⇒ κάθε επιβάτης μπορεί να μεταφέρει μόνο μία τέτοια σακούλα
- ⇒ η σακούλα πρέπει να επιδειχθεί για εξέταση στο σημείο ελέγχου ασφαλείας του αεροδρομίου.

Τέτοιου είδους σακούλες διατίθενται στα μηχανήματα αυτόματης πώλησης εντός του Αεροδρομίου και συγκεκριμένα στην Αγγλία κοστίζουν 1 λίρα Αγγλίας για δύο σακούλες. Δοχεία χωρητικότητας άνω των 100ml δεν επιτρέπονται πέραν του σημείου ελέγχου ακόμα και αν είναι εν μέρει γεμάτα, εξαιρούνται βέβαια τα φάρμακα.

6.4. Απαραίτητα φάρμακα

Κάποια φάρμακα τα οποία είναι άνω των 100ml και προφανώς είναι απαραίτητα για τον ταξιδιώτη αφού θέλει να τα έχει μαζί του στην καμπίνα επιτρέπονται στο αεροσκάφους αλλά υπό συγκεκριμένους όρους:

- ✓ δικαιολογητικά από αναγνωρισμένο επαγγελματία υγείας, όπως είναι η συνταγογράφηση ή επιστολή γιατρού,
- ✓ έγκριση αεροπορικής εταιρίας - στην περίπτωση αυτή ο ταξιδιώτης έρχεται σε συνεννόηση με την αεροπορική εταιρία που επιθυμεί να ταξιδέψει.

Υπενθύμιση: Προμηθευόμαστε στο ταξίδι αντικείμενα άκρως απαραίτητα!
Μεγαλύτερα δοχεία φαρμάκων τοποθετούνται στις παραδοτέες αποσκευές.

6.5. Χειραποσκευές

6.5.1. Εισαγωγικά

Ο έλεγχος ασφαλείας ενισχύεται όλο και περισσότερο και γι' αυτό το λόγο σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να διαρκέσει περισσότερη ώρα. Οι επιβάτες παρακαλούνται να αντιμετωπίσουν υπομονετικά τις επιπλέον σωματικές έρευνες ή

τους ελέγχους των αποσκευών και τους ζητείται να προσκομίζουν μία μόνο χειραποσκευή.

Όλοι οι ταξιδιώτες οφείλουν να αποδέχονται οποιονδήποτε έλεγχο από το τμήμα της ασφάλειας του αεροδρομίου. Πριν την αναχώρηση για το αεροδρόμιο συστήνεται ο έλεγχος της προγραμματισμένης ώρας αναχώρησης της πτήσης και η επιβεβαίωση της ώρας του ελέγχου εισιτηρίων, όπως αυτή ορίζεται από την αεροπορική εταιρία.

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού πάνω στο αεροσκάφος γίνονται δεκτές όλες οι αγορές ενώ υπάρχουν περιπτώσεις που τα μεγαλύτερα αντικείμενα χρειάζεται να μεταφερθούν στον χώρο αποσκευών του αεροπλάνου. Τα καταστήματα, εστιατόρια & μπαρ λειτουργούν κανονικά.

6.5.2. Απαγορευμένα αντικείμενα στις χειραποσκευές

Σε όλες τις αεροπορικές εταιρίες υπάρχουν κανονισμοί όσον αφορά τα αντικείμενα που συμπεριλαμβάνουν οι επιβάτες στις χειραποσκευές τους. Έτσι ακολουθούν τα αντικείμενα που απαγορεύεται να συμπεριλαμβάνονται στις χειραποσκευές, τα οποία μάλιστα χωρίζονται και σε κατηγορίες με βάση τον τραυματισμό που μπορούν να προκαλέσουν:

- A) Αντικείμενα που είναι ικανά, ή φαινομενικά ικανά, να εκτυρσοκροτήσουν.
- B) Αντικείμενα αιχμηρά ή μυτερά.
- Γ) Αντικείμενα αμβλεία.
- Δ) Εκρηκτικές και εύφλεκτες ουσίες, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την σωματική και ψυχική υγεία των επιβατών και του πληρώματος.
- E) Εκρηκτικές χημικές και τοξικές ουσίες, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο το πλήρωμα.

Αναλυτικά και συγκεκριμένα:

A) Περίστροφα/Πυροβόλα/Όπλα

- όλα τα πυροβόλα όπλα (πιστόλια, περίστροφα, τουφέκια, κοντόκανες καραμπίνες κλπ.),
- αντίγραφα ή απομιμήσεις πυροβόλων όπλων,
- εξαρτήματα πυροβόλων όπλων (εκτός των συστημάτων τηλεσκοπικών στοχάστρων & σκοπευτικών διόπτρων),

- αεροβόλα, τουφέκια και όπλα με σκάγια,
- εκτοξευτήρες φωτοβολίδων σηματοδότησης,
- πιστόλια εκκίνησης,
- παιχνίδια σε οποιαδήποτε μορφή όπλου,
- ένσφαιρα όπλα,
- βιομηχανικά όπλα κοχλίωσης και πιστόλια καρφώματος,
- βαλλίστρες,
- σφεντόνες,
- πυροβόλα με καμάκι και ψαροτούφεκα,
- όπλα σφαγείου,
- συσκευές αναισθητοποίησης ή ηλεκτροσόκ, όπως π.χ. βουκέντρες για βοοειδή,
- βαλλιστικά όπλα πρόκλησης ηλεκτροσόκ (όπλα ακινητοποίησης taser),
- και αναπτήρες σε σχήμα πυροβόλου όπλου.

B) Μυτερά/Αιγμηρά όπλα/Κοφτερά αντικείμενα

- μικρά και μεγάλα τσεκούρια,
- μικρά και μεγάλα βέλη,
- καρφιά ορειβατικών υποδημάτων,
- ψαροτούφεκα και καμάκια,
- σκαπάνες ορειβασίας και παγοκόφτες,
- παγοπέδιλα,
- σουγιάδες ή στιλέτα, με λάμες ανεξαρτήτως μήκους,
- μαχαίρια, συμπεριλαμβανομένων των τελετουργικών μαχαιριών, από μέταλλο ή από οποιοδήποτε άλλο υλικό που είναι αρκετά ανθεκτικό ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν ενδεχομένως ως όπλα,
- μπαλτάδες κρεάτων,
- μαχαίρες,
- ανοιγμένα ξυράφια και λεπίδες (εκτός από τα ξυραφάκια ασφαλείας και μιας χρήσης, με τις λεπίδες κλεισμένες στην ειδική θήκη τους),
- σπαθιά, ξίφη και βάρτρα με λεπίδα,
- νυστέρια,
- ψαλίδια με λάμες μακρύτερες των 3 εκατοστών,

- μαστούνια για σκι και πορεία/πεζοπορία,
- εκτοξευόμενες αστεροειδείς λεπίδες,
- επαγγελματικά εργαλεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μυτερά ή αιχμηρά όπλα, π.χ. τρυπάνια και κοπτικά διάτρησης, κοπίδια, κουζινομάχαιρα, πριόνια παντός τύπου, κατσαβίδια, λοστοί, σφυριά, πένσες, απλά και γαλλικά κλειδιά, λυχνίες συγκόλλησης,
- βελόνες πλεξίματος.

Γ) Αμβλεία αντικείμενα

- ρόπαλα του μπέιζμπολ και του σόφτμπολ,
- μαστούνια ή ράβδοι - δύσκαμπτα ή εύκαμπτα π.χ. αστυνομικά κλομπ, ρόπαλα και ράβδοι προστασίας,
- ρακέτες του κρίκετ,
- μαστούνια του γκολφ,
- μαστούνια του χόκεϊ,
- μαστούνια του λακρός,
- κουπιά για καγιάκ ή κανό,
- τροχοσανίδες (skateboard),
- στέκες όλων των τύπων μπιλιάρδου,
- καλάμια ψαρέματος,
- και εξοπλισμός πολεμικών τεχνών π.χ. μεταλλικές γροθιές, μαστούνια, εύκαμπτα ρόπαλα, κόπανοι ρυζιού, nun-chaku, kubaton, kubasaunt.

Δ) Εκρηκτικές & εύφλεκτες ουσίες

- Πυρομαχικά,
- καψούλια,
- πυροκροτητές και θρυαλλίδες,
- εκρηκτικά και εκρηκτικοί μηχανισμοί,
- αντίγραφα ή απομιμήσεις εκρηκτικών υλών ή μηχανισμών,
- νάρκες & λοιπά εκρηκτικά πολεμοφόδια,
- χειροβομβίδες παντός τύπου,

- αέρια και δοχεία αερίων π.χ. βουτάνιο, προπάνιο, ακετυλένιο, οξυγόνο σε μεγάλη ποσότητα, πυροτεχνήματα, φωτοβολίδες παντός τύπου και άλλα βεγγαλικά (συμπεριλαμβανομένων των κροτίδων για ψυχαγωγία και των καψουλίων για παιχνίδι),
- σπέρτα μη ασφαλείας,
- καπνογόνα δοχεία ή φυσίγγια,
- εύφλεκτα υγρά καύσιμα π.χ. βενζίνη παντός τύπου, ντίζελ, υγρά αναπτήρων, αλκοόλη, αιθανόλη, τερεβινθίνη & διαλυτικό χρωμάτων,
- οινοπνευματώδη ποτά με περιεκτικότητα που υπερβαίνει το 70% κατ' όγκο (140% proof).

E) Χημικές & τοξικές ουσίες

- οξέα και αλκάλια π.χ. υγρές μπαταρίες,
- διαβρωτικές ή λευκαντικές ουσίες π.χ. υδράργυρος, χλώριο,
- σπρέι εξουδετέρωσης ή ακινητοποίησης π.χ. αέρια εξουδετέρωσης, σπρέι πιπεριού, δακρυγόνα αέρια,
- ραδιενεργά υλικά π.χ. ισότοπα για ιατρική ή εμπορική χρήση,
- δηλητήρια,
- μολυσματικά ή βιολογικώς επικίνδυνα υλικά π.χ. μολυσμένο αίμα, βακτήρια και ιοί,
- υλικά με δυνατότητα αυτανάφλεξης ή καύσης και πυροσβεστήρες.

6.5.3. Επιτρεπόμενα αντικείμενα στις χειραποσκευές

Τα αντικείμενα που ανήκουν στην κατηγορία των επιτρεπόμενων για τις χειραποσκευές είναι τα ακόλουθα:

- Αγορές αρωμάτων, οινοπνευματωδών ποτών, κρασιών και ειδών καπνιστού από τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών,
- αγορές λακ, καλλυντικών, προϊόντων για μετά το ξύρισμα (aftershave) και αποσμητικών από τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών,
- φάρμακα σε πεπιεσμένες συσκευασίες (η κάθε συσκευασία να μην υπερβαίνει το μισό κιλό ή μισό λίτρο - το σύνολό τους δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2 κιλά ή 2 λίτρα). Παρακαλείστε να έχετε μαζί σας την ιατρική συνταγή,

- είδη καπνιστού - αλλά όχι ανταλλακτικά αναπτήρων που περιέχουν είτε αέριες ή υγρές καύσιμες ύλες, είτε μη απορροφούμενα υγρά αναπτήρων,
- μικροί κύλινδροι οξυγόνου και διοξειδίου του άνθρακα για ιατρική χρήση (κατόπιν έγκρισης της αεροπορικής εταιρίας),
- έως 2 κιλά ξηρού πάγου για αναλώσιμα είδη, μόνο στην καμπίνα του αεροσκάφους.

6.6. Αντικείμενα που δεν μεταφέρονται στο αεροσκάφος

Οι επιβάτες να ενημερώνονται και παρακαλούνται να μην προσκομίζουν και συμπεριλαμβάνουν στις αποσκευές τους τα παρακάτω αντικείμενα στο αεροπλάνο για λόγους ασφαλείας:

- Εύφλεκτα υγρά και στερεά,
- οξειδωτικοί παράγοντες, όπως λευκαντικές σκόνες,
- οργανικά υπεροξειδία,
- συσκευές δακρυγόνων αερίων ή οποιαδήποτε φιάλη αερίου,
- μολυσματικές ουσίες, όπως υλικά ζώντων ιών,
- υγρές μπαταρίες αυτοκινήτων,
- εργαλεία που περιέχουν υδράργυρο,
- εργαλεία που περιέχουν μαγνήτες,
- βεγγαλικά,
- σπέρτα μη ασφαλείας, αναπτήρες, υγρά αναπτήρων, χρώματα και διαλυτικά
- δηλητήρια, υδροκυάνιο και ζιζανιοκτόνο,
- ραδιενεργά υλικά,
- οξέα, διαβρωτικά, αλκάλια και καυστική σόδα,
- κρεόζωτο, άνυδρος άσβεστος και λαδόχαρτο.

6.7. Αγορασμένα υγρά στο αεροδρόμιο

Τα αγορασμένα υγρά στον χώρο του αεροδρομίου επιτρέπεται να μεταφέρονται στην καμπίνα των επιβατών, αφού πρώτα περάσουν από τον έλεγχο ασφαλείας, διότι τα συγκεκριμένα περνούν από ξεχωριστή διαδικασία ελέγχου.

Οι επιβάτες οφείλουν να ενημερωθούν για τους περιορισμούς της αεροπορικής εταιρίας που προτιμούν για το ταξίδι τους καθώς και για τον αριθμό των σακουλών που επιτρέπονται στην καμπίνα επιβατών. Απαγορεύονται αυστηρά τα ζεστά ροφήματα εντός της καμπίνας του αεροπλάνου.

6.8. Ταξιδεύοντας με μωρά και μικρά παιδιά

Για τους μικρούς επιβάτες των αεροπορικών εταιριών επιτρέπεται η μεταφορά των βρεφικών τροφών και του γάλατος αφού θεωρούνται απαραίτητα. Το γάλα μεταφέρεται σε μπουκαλάκια χωρητικότητας άνω των 100ml. Ο γονιός που συνοδεύει το βρέφος θα ζητηθεί να δοκιμάσει το γάλα κατά τον έλεγχο ασφαλείας για να αποδειχτεί η αυθεντικότητά του. Το ίδιο θα ζητηθεί και για τις παιδικές τροφές. Μεταφέρονται πάντα στις χειραποσκευές ποσότητες επαρκείς για τη διάρκεια του ταξιδιού. Συνήθως προτιμούνται βάζα από χάρτινες συσκευασίες διότι ο έλεγχος των βάζων είναι ευκολότερος καθώς μπορούν να επανασφραγιστούν.

Όσον αφορά τις πάνες και τα μωρομάντηλα επιτρέπονται στο αεροσκάφος αλλά οι παιδικές κρέμες, αλοιφές, λοσιόν ή ζελέ απαγορεύεται να υπερβαίνουν την ποσότητα των 100ml, τοποθετημένα πάντα σε επανασφραγιζόμενες διάφανες σακούλες χωρητικότητας έως 1 λίτρου, όπως προβλέπουν τα μέτρα ασφαλείας για τη μεταφορά των υγρών προϊόντων.

Στις παραδοτέες αποσκευές του ο επιβάτης έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει βάζα με φαγητό καθώς και έτοιμες χάρτινες σφραγισμένες συσκευασίες γάλατος.

Η μεταφορά παιδικού καροτσιού ή καθίσματος επιτρέπεται από τον έλεγχο ασφαλείας. Θα ζητηθεί από τους επιβάτες να αφαιρέσουν το βρέφος για λίγα λεπτά διότι περνάνε ξεχωριστά από τον έλεγχο ασφαλείας και τα μηχανήματα ακτινών.

7. ΠΟΣΟ ΑΣΦΑΛΗ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

7.1. Ποια αεροδρόμια παρουσιάζουν συχνά προβλήματα & τι μέτρα λαμβάνονται;

Τα τέσσερα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ελλάδας, το "Ελευθέριος Βενιζέλος" της Αθήνας, το "Νίκος Καζαντζάκης" του Ηρακλείου Κρήτης, το "Μακεδονία" της Θεσσαλονίκης και ο "Διαγόρας" της Ρόδου, θωρακίζονται με υπερσύγχρονα συστήματα ραντάρ λόγω των καιρικών συνθηκών που επικρατούν κυρίως στις βόρειες περιοχές της χώρας εν όψει του χειμώνα. Βάσει των στατιστικών στοιχείων των διεθνών οργανισμών το 20% των αεροπορικών ατυχημάτων οφείλεται στις καιρικές

συνθήκες κατά την απογείωση ή την προσγείωση των αεροσκαφών από τους αερολιμένες. Οι σημαντικότερες αιτίες για τα ατυχήματα είναι η κακή ορατότητα λόγω ομίχλης, οι απρόσμενες καταιγίδες, οι δυνατοί άνεμοι, η χιονόπτωση, οι κεραυνοί, η παρατεταμένη βροχόπτωση, οι αναταράξεις και τα καθοδικά ρεύματα.

Στην χώρα μας το αεροδρόμιο που αντιμετωπίζει τα σημαντικότερα και δυσκολότερα προβλήματα λόγω του καιρού τον χειμώνα είναι το "Μακεδονία" της Θεσσαλονίκης. Γίνονται πολλές καθυστερήσεις ή ακόμα και ακυρώσεις των πτήσεων κυρίως λόγω της ομίχλης, η οποία περιορίζει την ορατότητα στα 200 - 300 μέτρα αλλά και εξ αιτίας των συχνών χιονοπτώσεων.

Στον αερολιμένα "Μακεδονία" λειτούργησε νέο ραντάρ που βοήθησε τις πτήσεις μας στον χειμώνα. Το πρόβλημα της ομίχλης όπως είναι λογικό δεν λύνεται εύκολα πριν από το καλοκαίρι, αφού απαιτείται η λειτουργία ενός ειδικού συστήματος ILS2 για την καθοδήγηση των αεροσκαφών.

Το σύστημα ραντάρ που λειτουργεί στο αεροδρόμιο του Ελληνικού εξασφαλίζει μεγαλύτερη ασφάλεια στις πτήσεις σε ποσοστό 99% κι αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι ελεγκτές της εναέριας κυκλοφορίας διαθέτουν σύγχρονα συστήματα εντοπισμού και καθοδήγησης των αεροσκαφών.

Ας επισημάνουμε ότι η οποιαδήποτε κίνηση των αεροπλάνων απεικονίζεται σε μια οθόνη με τον χάρτη της Ελλάδας και των γειτονικών χωρών. Έτσι, η παραμικρή αλλαγή της προγραμματισμένης πορείας σημαίνει συναγερμός στην οθόνη των ελεγκτών και σημειώνεται κόκκινο το στίγμα του αεροσκάφους ώστε να ειδοποιηθεί αμέσως ο πιλότος του.

Παρόλο που το ραντάρ του "Ελευθέριος Βενιζέλος" λειτουργούσε σε πειραματικό στάδιο κατόρθωσε να καταγράψει με ακρίβεια την πορεία που ακολούθησε το μοιραίο Γιάκοβλεφ όπως και το σημείο πτώσης του στα Πιέρια όρη με αποτέλεσμα να εντοπιστεί.

Αργότερα, λειτούργησαν τα ραντάρ της Ρόδου και της Κέρκυρας και την άνοιξη του 2000 το ραντάρ του Ηρακλείου τέθηκε σε επιχειρησιακή λειτουργία. Το ίδιο έτος προχώρησε αργά το πρόγραμμα παροχής εικόνας ραντάρ από το Pallas (το σύστημα που καλύπτει όλη τη χώρα) στα 32 μεσαία και μεγάλα ελληνικά αεροδρόμια, για να μπορούν οι ελεγκτές να παρακολουθούν σε μία οθόνη την απεικόνιση της πορείας των αεροσκαφών που πετούν στην περιοχή τους.

Στην Ελλάδα τα ακραία καιρικά φαινόμενα, όπως θύελλες και τυφώνες, είναι σπάνια. Όλα τα αεροσκάφη της χώρας είναι πλήρως εφοδιασμένα με ραντάρ και οι πιλότοι έχουν τη δυνατότητα να εντοπίσουν μια καταιγίδα και να την αποφύγουν. Οι νέοι μαθητευόμενοι πιλότοι το πρώτο πράγμα που μαθαίνουν για τον εντοπισμό της καταιγίδας είναι να κάνουν τα τρία Α του αγγλικού αλφαβήτου. Το "Α" σημαίνει: Avoid, Avoid, Avoid = Απόφυγε, Απόφυγε, Απόφυγε.

Παρά τις καλές καιρικές συνθήκες το ελληνικό έδαφος παρουσιάζει κάποιες ιδιομορφίες προκαλώντας συχνά το φαινόμενο των καθοδικών ρευμάτων και των αναταράξεων. Οι ισχυρές βροχοπτώσεις θεωρούνται εξίσου επικίνδυνες αφού προκαλούν ολισθηρότητα στους διαδρόμους προσγείωσης των αερολιμένων και του ανεπαρκούς ελέγχου του δείκτη αντίστασης πέδησης.

Ενώ υπάρχουν ειδικά μηχανήματα MU METER για την μέτρηση της πέδησης των τροχών του αεροπλάνου δεν χρησιμοποιούνται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Οι κεραυνοί, που δεν είναι συχνοί στην Ελλάδα, δεν θεωρούνται επικίνδυνοι εξαιτίας του αλεξικέραυνου εξοπλισμού που διαθέτουν τα αεροσκάφη.

- **Αερολιμένας Ιωαννίνων - "Βασιλεύς Πύρρος"**: Είναι κατασκευασμένο σε κοιλάδα περιτριγυρισμένη από βουνά. Λόγω της ιδιομορφίας της περιοχής απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή από τους πιλότους. Ο διάδρομος προσγείωσης - απογείωσης καλύπτεται συχνά από χαμηλή νέφωση καθώς υπάρχουν και ισχυρά ρεύματα αέρα που δημιουργούν ανεμοστρόβιλους.
- **Αερολιμένας Μυτιλήνης - "Οδυσσεάς Ελύτης"**: Θυμίζει πολύ σκάμμα μέσα σε βράχο. Ο διάδρομος του αερολιμένα είναι αρκετά μικρός και υπάρχουν πολλά εμπόδια που δυσκολεύουν το έργο των πιλότων κατά την προσγείωση και απογείωσή τους ενώ δημιουργούνται έντονες αναταράξεις όταν πνέει δυτικός άνεμος.

- **Αερολιμένας Κέρκυρας - "Ιωάννης Καποδίστριας"**: Είναι χτισμένος ανάμεσα σε βουνά με συνέπεια τη μείωση της ορατότητας λόγω των αιφνίδιων μετακινήσεων νεφών. Ο διάδρομος προσγείωσης θεωρείται μικρός για τα αεροσκάφη τύπου τζετ.
- **Αερολιμένας Αθήνας - "Ελ. Βενιζέλος"**: Την περίοδο των βορειοανατολικών ανέμων δημιουργούνται ισχυρές αναταράξεις λόγω του ορεινού όγκου του Υμηττού.
- **Αερολιμένας Θεσσαλονίκης - "Μακεδονία"**: Την εποχή του καλοκαιριού το αεροδρόμιο κλείνει και διακόπτονται οι πτήσεις όταν η ομίχλη κάνει την εμφάνισή της και δημιουργεί μηδέν ορατότητα σε υψόμετρο άνω των 500 μέτρων.

Την χειμερινή περίοδο οι αερολιμένες αυτοί θεωρούνται οι πιο ασφαλείς. Δυστυχώς το καλοκαίρι οι ισχυροί νότιοι ή οι ανατολικοί άνεμοι δημιουργούν επικίνδυνες συνθήκες σε τουλάχιστον πέντε ελληνικά αεροδρόμια, αφού εμφανίζεται το φαινόμενο wind shear = ισχυρά καθοδικά ρεύματα αέρα.

Για το αεροδρόμιο της Αθήνας υπάρχει ένα προειδοποιητικό κόκκινο αστέρι στα αεροπορικά εγχειρίδια. Η σημείωση αυτή υπάρχει για να υπενθυμίζει στους πιλότους να προσέχουν ιδιαίτερα την περίπτωση που φυσούν ισχυροί ανατολικοί άνεμοι, μεγαλύτεροι από 20 κόμβους. Οι συγκεκριμένοι άνεμοι δημιουργούν ρεύματα αέρα που κατεβαίνουν από τις πλαγιές του Υμηττού και χτυπούν από το πλάι τα αεροσκάφη την ώρα που οι πιλότοι ετοιμάζονται να προσγειώσουν ή να απογειώσουν το αεροσκάφος. Στο "Ελευθέριος Βενιζέλος" όμως η επίδραση του φαινομένου στις πτήσεις αυξάνεται και λόγω της ύπαρξης του γηπέδου του Ποσειδώνα στην αρχή του διαδρόμου, του οποίου οι κερκίδες λειτουργούν σαν μια χοάνη και δημιουργούν στο σημείο αυτό ισχυρούς στροβιλισμούς του αέρα.

Το ίδιο πρόβλημα αντιμετωπίζουν, σε μεγαλύτερο μάλιστα βαθμό, κι άλλα τέσσερα αεροδρόμια της χώρας: της Μυτιλήνης, της Σάμου, του Ηρακλείου και της Ρόδου. Στο Ηράκλειο όταν πνέουν νότιοι άνεμοι πάνω από 20 κόμβους η Ολυμπιακή, η οποία εφαρμόζει κατά γράμμα τους κανόνες, επιλέγει να ματαιώσει τις πτήσεις παρά να επιτρέψει την προσγείωση αεροσκαφών της κι ας είναι ελάχιστες οι πιθανότητες να συμβεί κάτι.

Όταν πνέουν νοτιοανατολικοί άνεμοι πάνω από 25 κόμβους στο αεροδρόμιο της Ρόδου ισχύει η ίδια απαγόρευση. Το πρόβλημα των ισχυρών καθοδικών και ανοδικών ρευμάτων με αιφνίδιες μεταβολές στην ταχύτητα και στη διεύθυνση του αέρα

θεωρείται ακόμα πιο επικίνδυνο όταν βρίσκει τα αεροπλάνα από το πλάι, αφού μπορεί ακόμα και να τα αναποδογυρίσει, όπως συνέβη στο Χονγκ Κονγκ.

7.2. Ρεύματα και αναταράξεις

Παρατηρούνται σε ύψη μεγαλύτερα των 10.000 μέτρων ρεύματα και αναταράξεις, τα οποία στην πραγματικότητα είναι κινήσεις αέριων μαζών στην ατμόσφαιρα που σε συγκεκριμένη στιγμή έχουν διαφορετική θερμοκρασία από τον αέρα που υπάρχει στο σημείο όπου κινούνται. Έχουν σημειωθεί αναφορές για την εμφάνιση του φαινομένου και σε χαμηλότερα υψόμετρα.

Έντονες αναταράξεις γίνονται συνήθως κατά τη διάρκεια κακών καιρικών συνθηκών ή όταν το αεροπλάνο μπαίνει σε μαύρα σύννεφα. ωστόσο, μπορεί να συμβεί κάτι τέτοιο και υπό φυσιολογικές - καλές καιρικές συνθήκες.

Υπάρχει και το φαινόμενο των καθοδικών ρευμάτων (wind shear) που τα παρομοιάζουν με "καταρράκτες" αέρα με διαφορετική θερμοκρασία. Το φαινόμενο αυτό αντιμετωπίζεται κυρίως σε περιοχές με βουνά.

Τα φυσικά αυτά φαινόμενα σπάνια θα προκαλέσουν τη συντριβή κάποιου αεροσκάφους αλλά μπορούν να προκαλέσουν ανθρώπινα θύματα, όπως προκύπτει από τα στοιχεία των αεροπορικών ατυχημάτων.

Μέχρι στιγμής αυτό που συνιστούν οι ειδικοί είναι οι επιβάτες να φοράνε τη ζώνη ασφαλείας τους καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού και να προσέχουν ιδιαίτερα τα παιδιά.

8. ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

8.1. "Ελ. Βενιζέλος", ένας ιδιωτικός υπερσύγχρονος γίγαντας

Το "Ελευθέριος Βενιζέλος", ο διεθνής αερολιμένας της Αθήνας, έχει κλείσει 12 χρόνια ζωής (05/03/2013). Είναι το μεγαλύτερο ελληνικό αεροδρόμιο της χώρας. Το αεροδρόμιο είναι ένα από τα πολυβραβευμένα ευρωπαϊκά αεροδρόμια, αφού

κατέκτησε συνολικά 25 διεθνή βραβεία. Έχει κατηγορηθεί πολλές φορές για την αρχιτεκτονική του απλότητα στον εσωτερικό χώρο καθώς και για την απουσία ενός trademark για την πόλη.

Σε σχέση με τα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας το "Ελ. Βενιζέλος" έχει περισσότερη επιβατική κίνηση απ' όσο έχουν μαζί οι αερολιμένες της Θεσσαλονίκης, της Ρόδου και του Ηρακλείου. Ο αριθμός των διακινούμενων επιβατών είναι τεράστιος, αφού το αεροδρόμιο είναι πρώτο στην Ελλάδα με διαφορά αλλά και ένα από τα μεγαλύτερα στα Βαλκάνια. Μέχρι τις 05/02/2012 από τον αερολιμένα έχουν περάσει 145.000.000 επιβάτες και 65.000.000 αποσκευές σε 1.880.000 πτήσεις.

Στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου διεξήχθησαν 45 εκθέσεις ενώ 14.000.000 οχήματα χρησιμοποίησαν τους χώρους στάθμευσής του. Μέσω του αερολιμένα μεταφέρθηκαν 1,1 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων. Πανευρωπαϊκά από άποψη κίνησης ανέρχεται στην 25η θέση.

Όπως εκτιμά έκθεση του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, η συμβολή του "Ελ. Βενιζέλος" στην ελληνική οικονομία είναι αρκετά μεγάλη, αφού φτάνει το 2,4% του ΑΕΠ μέσω των μεταφορών και των λοιπών προσφερόμενων υπηρεσιών που παρέχονται στους χώρους του. Η ετήσια προστιθέμενη αξία του ανέρχεται σε 4,9 δισεκατομμύρια ευρώ. Για τον ίδιο το νομό η αντίστοιχη συνεισφορά αγγίζει τα 4,1 δισ. ευρώ ή αλλιώς το 3,2% του ΑΕΠ της Αττικής. ρόλος του είναι καταλυτικός, αφού στην περιοχή των Μεσογείων φτάνει το 47% του συνολικού ΑΕΠ και προσφέρει 8.000 θέσεις εργασίας & 693.000.000 ευρώ ετησίως (Βλέπε Εικόνα 22 του Παραρτήματος).

Στη σημερινή μετοχική σύνθεση της Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΑΕ, το δημόσιο κατέχει 55%, η Hochtief 40% και η οικογένεια Κοπελούζου 5%.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1978: Πρώτη διερεύνηση της δυνατότητας κατασκευής αεροδρομίου στην περιοχή.

1991: Διεθνής διαγωνισμός για την κατασκευή του αεροδρομίου.

1995: Υπογράφεται σύμβαση μεταξύ Δημοσίου & Ομίλου Εταιριών.

1996: Υπογράφεται σύμβαση μεταξύ της Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΑΕ & της κοινοπραξίας, με επικεφαλή την Hochtief.

1996: 5 Σεπτεμβρίου - Τελετή θεμελίωσης από τον πρωθυπουργό Κ. Σημίτη.

- 2001: Φεβρουάριος - ο ΔΑΑ πιστοποιείται με EN ISO 14001 για το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισής του, το πρώτο στον κόσμο πριν την έναρξη λειτουργίας του.
- 2001: 15-28 Μαρτίου - Μετεγκατάσταση των υπηρεσιών και των υποδομών του Ελληνικού.
- 2001: 27 Μαρτίου - Εγκαίνια από τον πρωθυπουργό Κ. Σημίτη
- 2001: 28 Μαρτίου - Πρώτη επίσημη προσγείωση αεροσκάφους, πτήση 424 της Ολυμπιακής από το Μόντρεαλ του Καναδά.
- 2001: 29 Μαρτίου - Πρώτη απογείωση της πτήσης 1572 της KLM προς Άμστερνταμ.
- 2003: Ανακήρυξη του αεροδρομίου ως το καλύτερο στο είδος του.
- 2004: Εμπορικό κέντρο στον ΔΑΑ.
- 2004: 30 Αυγούστου - Η λήξη των Ολυμπιακών αγώνων δημιουργεί μοναδικά ρεκόρ κατά την αποχώρηση των συμμετεχόντων αθλητών και συνοδών (σημειώνονται σε μία ημέρα 856 κινήσεις αεροσκαφών και διακινούνται 69.000 επιβάτες & 50.000 αποσκευές).
- 2007: Διακινούνται 85.000 επιβάτες μέσα σε λίγες ώρες για τις ανάγκες του τελικού του Champions' League μεταξύ Μίλαν & Λίβερπουλ, χωρίς καμιά επίδραση στις προγραμματισμένες πτήσεις.
- 2008: Περνάει από τον ΔΑΑ ο επιβάτης υπ' αριθμόν 100.000.000, μια Ελληνίδα που έφτασε από το Παρίσι με την πτήση AF2332 της Air France.
- 2009: Ως απάντηση στη διεθνή κρίση ο ΔΑΑ ανοίγει στο κοινό το υπερσύγχρονο εκθεσιακό συνεδριακό κέντρο Metropolitan Expo.
- 2011: Το αεροδρόμιο κλείνει 10ετία συνεχούς λειτουργίας.

8.2. "Νίκος Καζαντζάκης", γερασμένο περιμένει τον διάδοχό του

Πολλοί θα πιστεύουν ότι το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας είναι το "Μακεδονία". Παρ' όλα αυτά ως δεύτερο έρχεται ο αερολιμένας του Ηρακλείου της Κρήτης και μάλιστα με μεγάλη διαφορά.

Η επίσημη ονομασία του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου είναι "Νίκος Καζαντζάκης". Βρίσκεται 4 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης σε περιοχή που ονομάζεται Νέα Αλικαρνασσός αλλά ουσιαστικά είναι μέσα στην πόλη του Ηρακλείου.

Ιδρύθηκε το 1937 σαν πολιτικό αεροδρόμιο όμως την περίοδο του πολέμου, 1941-1946, χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά ως στρατιωτικό αεροδρόμιο. Στην μεταπολεμική περίοδο συνεχίστηκαν και πάλι τα πολιτικά δρομολόγια και πραγματοποιούνταν συνεχώς έργα εκσυγχρονισμού.

Η ολοκλήρωση του πρώτου επιβατικού σταθμού πραγματοποιήθηκε το 1947 ενώ το 1972 εγκαινιάστηκε ο νέος αεροσταθμός. Οι δύο διάδρομοι σε όλα αυτά τα χρόνια συνεχώς μεγαλώνουν προκειμένου να μπορέσουν να δέχονται ολοένα και μεγαλύτερα αεροσκάφη.

Νέα αίθουσα αφίξεων - αναχωρήσεων λειτουργεί το 1988 ενώ το 1994 λειτουργεί ακόμη μία αίθουσα για τις αφίξεις του εξωτερικού. Η τελευταία επέμβαση στο αεροδρόμιο πραγματοποιήθηκε το 2005 με την ολοκλήρωση της επέκτασης του αεροσταθμού κατά 18.985m² (Βλέπε Εικόνα 23 του Παραρτήματος).

Όλα προβλέπουν ένα λαμπρό μέλλον για το αεροδρόμιο. Από το ξεκίνημα του 2005 έχει σχεδιαστεί ένα μεγαλύτερο αεροδρόμιο στην περιοχή του Καστελίου που θα μπορεί να καλύψει τις ολοένα και μεγαλύτερες ανάγκες. Το νέο αεροδρόμιο επρόκειτο να κατασκευαστεί με σύμβαση παραχώρησης ενώ η πρώτη απόπειρα δημοπράτησης τον Οκτώβριο του 2011 σημειώθηκε αποτυχημένη εξαιτίας της οικονομικής κρίσης που διανύει η χώρα. Παρόλα αυτά το έργο της κατασκευής του νέου αερολιμένα να επαναδημοπρατηθεί ξανά στο κοντινό μέλλον, με σκοπό την ύπαρξη ενός σύγχρονου διεθνούς αεροδρομίου στο Ηράκλειο.

Το 2010 καταγράφηκαν 504.633 επιβάτες εσωτερικού κατά την άφιξή τους στο νησί και οι επιβάτες του εξωτερικού ήταν 1.930.155.

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ - ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο αερολιμένας είναι προσβάσιμος σε όλα τα μέσα μεταφοράς, λεωφορείο, ταξί, αυτοκίνητα. Βρίσκεται σε περιοχή η οποία είναι σε κοντινή απόσταση απ' όλα τα σημεία της πόλης ενώ εξυπηρετεί τις τουριστικές περιοχές της Χερσονήσου και της Ελούντας αλλά και συνολικά του Νομού Ηρακλείου.

8.3. "Μακεδονία", ανερχόμενο αστέρι σε Ελλάδα & Ευρώπη

Ο αερολιμένας της Θεσσαλονίκης, "Μακεδονία", είναι το τρίτο κατά σειρά σε κίνηση μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας. Η γεωγραφική του θέση είναι 15 χλμ. νοτιοανατολικά της πόλης και η περιοχή που βρίσκεται ανήκει στο δήμο Θέρμης.

Πριν το 1993 το αεροδρόμιο ονομαζόταν "Κρατικός Αερολιμένας Μίκρας Θεσσαλονίκης" ενώ αργότερα καθιερώθηκε η σημερινή ονομασία. Από την IATA αποκαλείται και SKG σε συντομογραφία από τις λέξεις SaloniKa Greece. Πρόκειται για αεροδρόμιο που εξυπηρετεί τοπικές αλλά και διεθνείς πτήσεις προς Ευρωπαϊκές χώρες αλλά και προς την Κύπρο. Η λειτουργία του είναι 24ώρη ως επιβατικού και εμπορευματικού σταθμού με 14 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών όλων των μεγεθών (Βλέπε Εικόνα 24 του Παραρτήματος).

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Η πρόσβαση στο "Μακεδονία" πραγματοποιείται μέσω ταξί, αστικών λεωφορείων καθώς και ιδιωτικών μέσων μεταφοράς (Ι.Χ.), αφού το μετρό της Θεσσαλονίκης είναι υπό κατασκευή. Το αστικό λεωφορείο που μετακινεί τους επιβάτες από και προς το αεροδρόμιο είναι η γραμμή του ΟΑΣΘ 78 την ημέρα και 78N για τη νύχτα (Βλέπε εικόνες του παραρτήματος).

Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του μετρό και την επέκτασή του στην Καλαμαριά η απόσταση του μετρό ως τον αερολιμένα θα είναι μόλις 5 χιλιόμετρα. Σχεδιάζεται ακόμα σύνδεση του αεροδρομίου με το monorail, εναέριο μέσο σταθερής τροχιάς.

Το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης δεν διαθέτει επίσημη ιστοσελίδα στο διαδίκτυο. Πληροφορίες για το "Μακεδονία" αντλούνται μέσω της ιστοσελίδας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Το έτος 2010 παρατηρήθηκαν 809.869 αφίξεις του εσωτερικού και 1.133.704 αφίξεις του εξωτερικού.

8.4. "Διαγόρας" Ρόδου, ο άρχοντας του Αιγαίου

Ο αερολιμένας της Ρόδου, "Διαγόρας", είναι το τέταρτο μεγαλύτερο σε κινητικότητα ελληνικό αεροδρόμιο. Λόγω της γεωγραφικής θέσης του νησιού είναι ο κύριος υπεύθυνος για τις ετήσιες αφίξεις των εκατομμυρίων τουριστών του νησιού.

Η επίσημη ονομασία του αερολιμένα είναι "Διεθνές Αεροδρόμιο "Διαγόρας" Ρόδου" και ο κωδικός που του δόθηκε από την IATA είναι RHO. Βρίσκεται 16 χλμ. νοτιοδυτικά της πόλης της Ρόδου, κοντά στο χωριό Παραδείσι.

Στις 28 Ιουνίου 1977 ξεκίνησε η λειτουργία του και αντικατέστησε το προηγούμενο αεροδρόμιο στην περιοχή των Μαριτσών, το οποίο σήμερα είναι στρατιωτικό. Ο χώρος στάθμευσης είναι τεράστιος αφού χωράνε 13 αεροσκάφη και η έκταση καλύπτει τα 110.600m². Από την άλλη, το κτίριο του αεροσταθμού έχει έκταση 20.753m² με χωρητικότητα 1700 επιβατών. Το αεροδρόμιο διαθέτει αυτοματοποιημένο σύστημα διαχείρισης σχεδίων πτήσης και από το 2000 ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας υποστηρίζεται από ραντάρ προσέγγισης.

Η υψηλότερη κίνηση σημειώνεται κατά τη διάρκεια του Ιουλίου και του Αυγούστου ενώ για τη μετακίνηση των ταξιδιωτών από και προς το αεροδρόμιο υπάρχουν τα ταξί και η σύνδεση με αστικό λεωφορείο της Ρόδου.

Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού λόγω του υψηλού αριθμού των τουριστών το αεροδρόμιο κατακλύζεται από πούλμαν τα οποία μεταφέρουν τα γκρουπ των τουριστών στα καταλύματα του νησιού. Η οδική σύνδεση του αεροδρομίου με την πόλη δεν είναι και ότι καλύτερο, αφού αναγκαστικά περνάς από κατοικημένες περιοχές με αποτέλεσμα να μεγαλώνει περισσότερο η διαδρομή και να γίνεται πιο κουραστική.

Όπως και στο αεροδρόμιο "Μακεδονία" έτσι κι εδώ δεν υπάρχει επίσημη ιστοσελίδα για το αεροδρόμιο και πάλι πληροφορίες αντλούνται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Οι αφίξεις που σημειώθηκαν το 2010 ήταν 364.260 του εσωτερικού και 1.421.955 του εξωτερικού (Βλέπε Εικόνα 25 του Παραρτήματος).

8.5. "Βασιλεύς Πύρρος": Κρατικός αερολιμένας Ιωαννίνων

Στο νομό Ηγουμενίτσας και συγκεκριμένα στα Ιωάννινα, υπάρχει αερολιμένας πολύ χρήσιμος για την περιοχή καθώς εξυπηρετεί πολλές περιοχές ταυτόχρονα, όλο το κομμάτι της δυτικής και βόρειας Ελλάδας. Πρόκειται για το αεροδρόμιο "Βασιλεύς Πύρρος", ο οποίος βρίσκεται 5 χλμ. έξω από την πόλη. Πρόκειται για έναν αερολιμένα μεγέθους 2.150m² με υψόμετρο 476 m και μέγεθος δαπέδου στάθμευσης 19.700m².

Ως σημαντικά ιστορικά γεγονότα σημειώνονται τα παρακάτω. Το 1953 κατασκευάστηκε το αρχικό κτίριο που τότε έφτανε τα 450m². Με το πέρασμα των χρόνων ο αεροσταθμός άρχισε να επεκτείνεται και το 1965 επεκτάθηκε κατά 450m² ενώ το 1993 έφτασε τα 1500m². Το 2007 πήρε την ονομασία που φέρει και σήμερα προς τιμήν του αρχαίου βασιλιά της Άρτας.

Την επίγεια εξυπηρέτηση των επιβατών του αεροδρομίου έχει αναλάβει η Olympic Air ενώ το επίσημο site του είναι www.hcaa-eleng.gr (Βλέπε Εικόνα 26 του παραρτήματος).

8.6. "Οδυσσέας Ελύτης": Κρατικός αερολιμένας Μυτιλήνης

Στην πρωτεύουσα της Μυτιλήνης, τη Λέσβο, βρίσκεται ο αεροσταθμός "Οδυσσέας Ελύτης", στην πόλη Βαρεία, 8 χιλιόμετρα από την πόλη της Μυτιλήνης.

Το 1948 το αεροδρόμιο ξεκίνησε να λειτουργεί με χωματόδρομο μήκους 1.200 μέτρων και πλάτος 32 μ. Το εμβαδόν του τερματικού σταθμού το 1965 άγγιζε τα 368m². Η επέκταση του αεροδρομίου έφτασε το 1970 τα 1974μ. ενώ το 2000 βελτιώθηκαν οι υποδομές και ο διάδρομος κατασκευάστηκε με νέο τάπητα και φτάνει τα 2.400μ. ενώ το πλάτος άγγιξε τα 45μ. Με τις τελευταίες επεκτάσεις ο τερματικός σταθμός αποκτά συνολική επιφάνεια 2.000τ.μ. Τέλος, το 1980 πραγματοποιήθηκε η πρώτη πτήση απευθείας με χώρα της Ευρώπης και από τότε κάθε καλοκαίρι το αεροδρόμιο του νησιού υποδέχεται δεκάδες αεροπορικές εταιρίες απ' όλη την Ευρώπη (Βλέπε Εικόνα 27 του Παραρτήματος).

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες που διαθέτει ο αεροσταθμός είναι το Travel Value & Duty Free Shop, διάφορα καφέ μπαρ καθώς και γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων.

Το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται από την Olympic Air (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Λήμνος, Χίος, Ρόδος και Σάμος), από την Aegean Airlines (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Λήμνος, Χίος, Ρόδος και Σάμος), από διάφορες ξένες εταιρίες κυρίως την περίοδο του καλοκαιριού και από την αερολέσχη του νησιού όπου στεγάζεται σε χώρο που της παραχωρήθηκε από την υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Βλέπε Πίνακας 1 του Παραρτήματος).

8.7. "Ιωάννης Καποδίστριας": Κρατικός αερολιμένας Κέρκυρας

Στον αερολιμένα της Κέρκυρας δόθηκε το όνομα του πρώτου κυβερνήτη της χώρας Ιωάννη Καποδίστρια, ο οποίος γεννήθηκε στο νησί. Στην αγγλική ορολογία το αεροδρόμιο ονομάζεται Kerkira "Karodistrias" International Airport. Ο αεροσταθμός λειτουργεί από το 1949 και απέχει 3 χλμ. από το κέντρο της πόλης.

Η ίδρυση του αερολιμένα πραγματοποιήθηκε στις 22 Μαρτίου 1937, ημερομηνία κατά την οποία προσγειώθηκε το πρώτο αεροσκάφος ένα Heston Phoenix (νηολόγιο SX-AAH) με κυβερνήτη τον Ευστράτιο Ξύδη. Το 1945, κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ο αεροσταθμός χρησιμοποιήθηκε από την Ιταλία και τη Γερμανία ως βάση των μεταφορικών και μαχητικών αεροσκαφών.

Το μήκος του διαδρόμου του αεροδρομίου έφτανε τα 600 στα τέλη του πολέμου και μετά τη λήξη του ξεκίνησαν οι εργασίες επέκτασης του διαδρόμου, με αποτέλεσμα να φτάνει τα 800 μέτρα στα τέλη του Απριλίου. Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν ήταν από τα μπάζα των βομβαρδισμένων κτιρίων της πόλης. Το 1957 ξεκίνησε η επόμενη αλλά και τελευταία επέκταση του διαδρόμου, η οποία σε μήκος έφτασε τα 2.375μ. και ολοκληρώθηκε το 1959.

Στις 19 Απριλίου 1949 η εταιρία AME πραγματοποίησε την πρώτη εμπορική πτήση με την το αεροσκάφος Avro Anson (νηολόγιο SX-BDA) από την Αθήνα μεταφέροντας 7 επιβάτες. Οι πτήσεις συνεχίστηκαν από την αεροπορική εταιρία ΤΑΕ και από την Ελληνική Αστυνομία στις 2 Σεπτεμβρίου. Και οι δύο πτήσεις πραγματοποιήθηκαν με αεροσκάφη DC-3. Λόγω συναγωνισμού η AME και η ΕΛΛΑΣ ενώθηκαν με την ΤΑΕ. Αργότερα η εταιρία αγοράστηκε από τον Αριστοτέλη Ωνάση, ο οποίος ίδρυσε την Ολυμπιακή Αεροπορία το 1957.

Μια πενταετία μετά από την ίδρυση της Ολυμπιακής, κατασκευάστηκε το μικρό κτίριο επιβατικού σταθμού, το οποίο σήμερα στεγάζεται από την Αερολέσχη Κέρκυρας

και το Γραφείο Εμπορευμάτων της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ο αερολιμένας της Κέρκυρας έγινε Διεθνής τον Απρίλιο του 1965 ενώ η πρώτη πτήση πραγματοποιήθηκε με αεροσκάφος της Comet της Ολυμπιακής Αεροπορίας υπό την καθοδήγηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας. Το 1968 ξεκίνησε η κατασκευή του νέου επιβατικού σταθμού και τελειοποιήθηκε το 1972.

Ο διάδρομος απογείωσης και προσγείωσης του αερολιμένα είναι κατασκευασμένος κατά ένα μεγάλο τμήμα μέσα στη λιμνοθάλασσα Χαλικιόπουλου. Η έκταση για την εξυπηρέτηση των επιβατών αντιστοιχεί σε 16.000 m². Τα γραφεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας καθώς και όλων των αεροπορικών εταιριών στεγάζονται στον ημιώροφο του αεροσταθμού σε 1.200 m². Στον επιβατικό σταθμό υπάρχουν καταστήματα, ταξιδιωτικά γραφεία, γραφεία εταιριών ενοικιάσεων αυτοκινήτων, εστιατόρια, καφετέριες, ΑΤΜ ενώ παρέχεται και δωρεάν ασύρματη σύνδεση στον διαδίκτυο.

Το υπόγειο του αεροδρομίου αντιστοιχεί σε 10.000 m² και χρησιμοποιείται ως αποθηκευτικός χώρος ενώ εκεί βρίσκονται οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις και τα ψυκτικά μηχανήματα.

Τέλος, το μήκος του διαδρόμου απογείωσης - προσγείωσης (17-35) έχει μήκος 2.375 μ. και πλάτος 45μ. ενώ υπάρχει ένας τροχόδρομος από το κατώφλι του διαδρόμου 17 μήκος διαστάσεις 800μ. και τρεις συνδετήριοι (Βλέπε Εικόνα 28 του παραρτήματος).

Οι αεροπορικές εταιρίες με τις οποίες συνεργάζεται το "Ι. Καποδίστριας" είναι:

- Aegean Airlines, για Αθήνα & Θεσσαλονίκη,
- Air Berlin, για Αμβούργο, Ανόβερο, Βερολίνο, Δρέσδη, Ζυρίχη, Κολωνία, Μόναχο, Λειψία, Μούνστερ, Ντίσελντορφ, Νυρεμβέργη, Πάντερμπον, Φρανκφούρτη,
- Air One, για Ρώμη,
- Austrian Airlines, για Βιέννη, Γκρατς, Σάλτσμπουργκ,
- Condor, για Βερολίνο, Μόναχο και Φρανκφούρτη,
- Easyjet, για Λονδίνο, Μάντσεστερ, Βερολίνο και Μιλάνο,
- First Choice Airways, για Λονδίνο, Έξετερ, Μάντσεστερ, Μπέρμινχαμ, Μπρίστολ, Νότινχαμ
- Germanwings, για Αμβούργο, Δρέσδη, Κολωνία, Στουτγκάρδη
- Luxair, για Λουξεμβούργο,
- Niki, για Βιέννη και Λιντς,
- Norwegian Air Shuttle, για Όσλο,
- Olympic Air, για Αθήνα,

- Transavia, για Άμστερνταμ,
- Thomas Cook, για Λονδίνο, Μάντσεστερ, Νιούκαστλ,
- Thomson, για Λονδίνο, Μπέλφαστ, Γλασκώβη, Μπίρμινχαμ,
- TUIfly, για Αμβούργο, Ανόβερο, Βασιλεία, Βερολίνο, Κολωνία, Μόναχο, Ντίσελντορφ
- Wizz Air, για Βαρσοβία και Βουδαπέστη.

9. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΒΡΑΒΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Τα σημαντικότερα κριτήρια για να αξιολογηθεί ένα αεροδρόμιο ως καλό είναι σίγουρα η ασφάλεια που παρέχει και εμπνέει, η λειτουργικότητά του και η εύκολη πρόσβαση σε αυτό. Ένας αερολιμένας όμως για να βραβευτεί παγκοσμίως δεν αρκούν μόνο τα παραπάνω. Στην εποχή μας, το εναέριο ταξίδι δεν θεωρείται πλέον πολυτέλεια αλλά ένας ακόμα τρόπος μετακίνησης, κάτι πολύ συνηθισμένο. Αποτέλεσμα της συνήθειας αυτής λοιπόν είναι τα αεροδρόμια να μην περιορίζονται πια στον βασικό τους ρόλο, δηλαδή στον ρόλο του σταθμού επιβίβασης και μετεπιβίβασης, αλλά σκοπεύουν να αποτελέσουν οι ίδιοι προορισμοί ή ακόμα και αξιοθέατα για τους ταξιδιώτες. Ο στόχος αυτός αποσκοπεί φυσικά πρωτίτως στην προσέλκυση περισσότερων αεροπορικών εταιριών καθώς και στην προσέλκυση των επιβατών στα δρομολόγια και τις πτήσεις του αεροσταθμού.

Ένα από τα καλά και βραβευμένα αεροδρόμια είναι το Χίθροου του Λονδίνου. Στον αερολιμένα βρίσκει κανείς καλά εστιατόρια, καφετέριες και μπαρ αλλά και το περίφημο shopping του Χίθροου . Σταδιακά όμως μπαίνουντας στο πεδίο του ανταγωνισμού τα παραπάνω δεν αρκούν για να αποτελέσουν συγκριτικά πλεονεκτήματα. Οι βασικές εγκαταστάσεις ενός "φιλόδοξου αεροδρομίου" στοχεύουν στο design, την αρχιτεκτονική, την τέχνη καθώς και σε νέες παρεχόμενες υπηρεσίες, όπως wi-fi, υπολογιστές, δωρεάν ντους με dressing rooms, δωρεάν τηλεφωνήματα, ειδικά rest lounges με plane seats, spa με πισίνες και γυμναστήρια, transit hotels στα οποία η χρέωση είναι με την ώρα, παιδότοποι και διάφορες αίθουσες ψυχαγωγίας.

Ένας αεροσταθμός προκειμένου να διαφοροποιηθεί από τους υπόλοιπους θα πρέπει να προσφέρει ξεχωριστές και εντυπωσιακές παροχές όπως είναι αυτές του Changi Airport της Σιγκαπούρης, το οποίο βρίσκεται στη πρώτη θέση της λίστας των βραβευμένων αεροσταθμών. Στον συγκεκριμένο αερολιμένα υπάρχουν πολλοί τρόποι για να περάσει

κανείς τις ώρες αναμονής. Στις εγκαταστάσεις του υπάρχουν έξι θεματικοί κήποι με πεταλούδες, κάκτους, ορχιδέες, ήλιους, τοπικά τροπικά φυτά και αρωματικά λουλούδια αλλά και τσουλήθρα ύψους 12 μέτρων για την ψυχαγωγία των μικρών ταξιδιωτών. Ακόμα, προσφέρονται δωρεάν κινηματογραφικές προβολές, δωρεάν δίωρες ξεναγήσεις στην πόλη. Στους χώρους ψυχαγωγίας περιλαμβάνονται ειδικές αίθουσες στις οποίες δίνεται η δυνατότητα στους ταξιδιώτες να ανακαλύψουν τον αθέατο κόσμο ενός αεροσταθμού μέσα από διαδραστικές προσομοιώσεις για όσα διαδραματίζονται στο έδαφος και στον αέρα κατά τη διάρκεια της πτήσης, από τη διαχείριση των αποσκευών μέχρι και την προετοιμασία των γευμάτων. Τέλος, στο αεροδρόμιο υπάρχει υπηρεσία Speedpost Changi Service μέσω της οποίας ο επιβάτης έχει τη δυνατότητα να ταχυδρομήσει πράγματα τα οποία απαγορεύονται στο αεροσκάφος και ξεμένουν χωρίς να χρειάζεται να κατασχεθούν.

10. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ



Εικόνα 1: Εγκαταστάσεις αεροδρομίου



Εικόνα 2: "Ελευθέριος Βενιζέλος"



Εικόνα 3: Αεροδρόμιο Λονδίνου "Λούτον"



Εικόνα 4: Διαλογή επιβατών TSA



Εικόνα 5: Πώς η προηγμένη τεχνολογία εικόνας λειτουργεί στο TSA



Εικόνα 6: Η CATSA υπεύθυνη για τη διαλογή επιβατών



Εικόνα 7: Ευρωπαϊκή Ένωση



Εικόνα 8: Αεροδρόμιο Γαλλίας



Εικόνα 9: Αεροδρόμιο Βαρκελώνης - Ισπανίας



Εικόνα 10: Τερματικό 2: Διεθνής αερολιμένας του Μπέρμιγχαμ



Εικόνα 11: Απαγορευτικό αιχμηρών & υγρών αντικειμένων



Εικόνα 12: Αεροδρόμιο Ηνωμένων Βασιλείων



Εικόνα 13: Μονάδα ασφαλείας αεροδρομίου στην περίπολο του αερολιμένα Χονγκ Κονγκ



Εικόνα 14: Αεροδρόμιο Ινδίας



Εικόνα 15: Αεροδρόμιο Ισραήλ



Εικόνα 16: Βοηθητικός αστυνομικός Αετος έξω από την αίθουσα αναχώρησης του τερματικού 2



Εικόνα 17: Singapore's Changi Airport: Terminal 3



Εικόνα18: Ασφάλεια αεροδρομίου Ηνωμένων Πολιτειών



Εικόνα 19: Νέα τεχνολογία ασφάλειας αεροδρομίου Η.Π.Α.



Εικόνα 20: Αεροδρόμιο Η.Π.Α.



Εικόνα 21: Επανασφραγιζόμενη πλαστική σακούλα επιτρεπόμενη στο αεροσκάφος



Εικόνα 22: "Ελευθέριος Βενιζέλος"



Εικόνα 23: "Νίκος Καζαντζάκης"



Εικόνα 24: Αερολιμένας Θεσσαλονίκης "Μακεδονία"



Εικόνα 25: Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας"



Εικόνα 26: Αερολιμένας Ιωαννίνων "Βασιλεύς Πύρρος"



Εικόνα 27: Αερολιμένας Μυτιλήνης "Οδυσσέας Ελύτης"



Εικόνα 28: Ο διάδρομος αποπροσγειώσεων του "Ι. Καποδίστρια"-Κέρκυρα

Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης «Οδυσσέας Ελύτης»			
Γενικά			
<u>IATA</u>	^M JT	^I <u>CAO</u>	LGMT
Τύπος Αεροδρομίου		Πολιτικό/Στρατιωτικό	
Χειριστής		Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας	
Εξυπηρετεί		<u>Περιφερειακή Ενότητα Λέσβου</u>	
Γεωγραφικές Συντεταγμένες		39° 03' 17" N 26° 36' 18" E	
Απόσταση από κέντρο πόλης			
8 χιλιόμετρα			
Διάδρομος			
Κατεύθυνση	Μήκος		Επιφάνεια
	Π όδια	Μ έτρα	
15/33 <u>(VORNDV DVOR)</u>	-	2 414	Άσφαλτος

Πίνακας 1: Χαρακτηριστικά αερολιμένα Μυτιλήνης

Πίνακας 2: Τα 30 αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση παγκοσμίως

<i>Πόλη την οποία εξυπηρετεί το αεροδρόμιο</i>	<i>Αριθμός επιβατών που διακινήθηκαν το 2008</i>
Ατλάντα	90.039
Σικάγο-Ο' Harre	69.354
Λονδίνο-Χήθροου	67.056
Τόκυο	66.755
Παρίσι-Charles de Gaulle	60.875
Λος Άντζελες	59.498
Ντάλλας	57.093
Πεκίνο	55.937
Φρανκφούρτη	53.467
Ντένβερ	51.245
Μαδρίτη-Barajas	50.824
Χονγκ-Κονγκ	47.857
Ν. Υόρκη-J.F.Kennedy	47.808
Άμστερνταμ	47.430
Λας Βέγκας	43.208
Χιούστον	41.709
Φοίνιξ-Αριζόνα	39.891
Μπανγκόκ	38.603
Σιγκαπούρη	37.695
Ντουμπάι	37.441
Σαν Φρανσίσκο	37.234
Ορλάντο-Φλόριδα	35.661
Ν. Υόρκη-Newark	35.361
Ντιτρόιτ	35.136
Ρώμη	35.132
Σαρλότ-Η.Π.Α.	34.739
Μόναχο	34.531
Λονδίνο-Gatwick	34.214
Μαϊάμι	34.063
Μιννεάπολη -Η.Π.Α.	34.056

Πίνακας 3: Τα 30 αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση παγκοσμίως

<i>Πόλη την οποία εξυπηρετεί το αεροδρόμιο</i>	<i>Αριθμός τόνων (σε εκατομμύρια) που διακινήθηκαν το 2008</i>
Μέμφις - Η.Π.Α.	3.695
Χονγκ-Κονγκ	3.660
Σαγκάη	2.603
Icheon	2.423
Anchorage-Αλάσκα	2.340
Παρίσι-Charles de Gaulle	2.280
Φρανκφούρτη	-
Τόκιο-Narita	2.111
Louisville-Η.Π.Α.	2.100
Σιγκαπούρη	1.974
Ντουμπάι	1.884
Μαϊάμι	1.825
Λος Άντζελες	1.806
Άμστερνταμ	1.630
Ταϊπέι	1.603
Λονδίνο-Χήθροου	1.493
Ν. Υόρκη-J.F. Kennedy	1.486
Πεκίνο	1.450
Σικάγο-Ο' Harre	-
Μπανγκόκ	1.366
Ινδιανάπολη-Η.Π.Α.	1.332
Ν. Υόρκη-Newark	1.173
Τόκιο	1.040
Οζάκα	0.887
Λουξεμβούργο	-
Guangzou-Κίνα	0.852
Κουάλα Λουμπούρ	0.668
Ντάλλας	0.660
Βρυξέλλες	0.659
Ατλάντα	0.655

Πίνακας 4: Φωνητικό αλφάβητο NATO

Γράμμα του λατινικού αλφαβήτου	Κωδική λέξη
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
G	Golf
H	Hotel
I	India
J	Juliet
K	Kilo
L	Lima
M	Mike
N	November
O	Oscar
P	Papa
Q	Quebec
R	Romeo
S	Sierra
T	Tango
U	Uniform
V	Victor
W	Whiskey
X	X-Ray
Y	Yankee
Z	Zulu

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Β. Προφυλλίδης, Εκδόσεις Παπασωτηρίου (2010), "Αεροπορικές Μεταφορές & Αεροδρόμια"
- GSE SUPPORT: An easy quick guide to assist with GSE inspections: Έντυπο ασφαλείας αεροδρομίου "Μακεδονία"
- www.eeeke.gr/index_files/runway_oper_manual_stavlas_lgrp.pdf
- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A6%CF%89%CE%BD%CE%B7%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%B1%CE%BB%CF%86%CE%AC%CE%B2%CE%B7%CF%84%CE%BF%NATO>
- www.livepedia.gr/index.php/Αεροδρόμιο
- [https://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής_Αερολιμένας_Αθηνών_\"Ελευθέριος_Βενιζέλος\"](https://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής_Αερολιμένας_Αθηνών_\)
- https://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνές_Αεροδρόμιο_Ελληνικού
- www.london-luton.co.uk/el/content/8/1141/page1141.html
- www.commercialsecuritydevices.com
- www.police.gov.cy/police/police.nsf/All
- www.london-luton.co.uk/el/content/3/728/page728.html
- www.siamo.gr/499/kanonismoi-asfaleias-staaerodromia
- http://europa.eu/youreurope/citizens/travel/safety/air-security/index_el.htm
- www.tovima.gr/relatedarticles/article/?aid+=116242
- http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82_%CE%99%CF%89%CE%B1%CE%BD%CE%BD%CE%AF%CE%BD%CF%89%CE%BD_%C2%AB%CE%92%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BB%CE%B5%CF%8D%CF%82_%CE%A0%CF%8D%CF%81%CF%81%CE%BF%CF%82%CE%BB
- http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82_%CE%9A%CE%AD%CF%81%CE%BA%CF%85%CF%81%CE%B1%CF%82_%C2%AB%CE%99%CF%89%CE%AC%CE%BD%CE%BD%CE%B7%CF%82_%CE%9A%CE%B1%CF%80%CE%BF%CE%B4%CE%AF%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B9%CE%B1%CF%82%CE%BB
- [el.wikipedia.org/wiki/Κρατικός_Αερολιμένας_Μυτιλήνης_\"Οδυσσέας_Ελύτης\"](http://el.wikipedia.org/wiki/Κρατικός_Αερολιμένας_Μυτιλήνης_\)
- www.ypodomes.com/index.php/alles-upodomes/afieromata/item/11231-αφιερωμα-στα-4-μεγαλα-αεροδρομια-ελβενιζελοσ-ενας-11χρονοσ-ιδιωτικοσ-υπερσύγγρονοσ-γίγαντασ
- www.ypodomes.com/index.php/alles-upodomes/afieromata/item/11232-αφιερωμα-στα-4-μεγαλα-αεροδρομια-ηράκλειο-γερασμένο-περιμένει-τον-διάδοχο-του
- www.ypodomes.com/index.php/alles-upodomes/afieromata/item/11233-αφιερωμα-στα-4-μεγαλα-αεροδρομια-μακεδονία-ανερχόμενο-αστέρι-σε-ελλάδα-και-ευρωπη
- www.ypodomes.com/index.php/alles-upodomes/afieromata/item/11234-αφιερωμα-στα-4-μεγαλα-αεροδρομια-διαγόρασ-ρόδοσ-ο-άρχοντασ-του-αιγαίου
- <http://history-pages.blogspot.gr/2011/12/blog-spot2910.html>
- http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AD%CF%82_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%B9%CE%BF_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D