



ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΕΔΙΟΥ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ΚΟΛΧΙΚΟΥ

Η λειτουργία του Πεδίου Προσγείωσης Κολχικού (ΠΠΚ), διέπεται τόσο από την ελληνική και ευρωπαϊκή Νομοθεσία όσο και από τους Κανονισμούς περί πεδίων προσγείωσης, καθώς και από τους Κανονισμούς της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης.

Ο παρόν Κανονισμός περιέχει κάποιες επιπλέον οδηγίες, περιορισμούς και συμβουλές για την εύρυθμη λειτουργία και χρήση του ΠΠΚ. Οποιοσδήποτε επισκέπτεται τις εγκαταστάσεις του ΠΠΚ, θα πρέπει να έχει διαβάσει και να έχει κατανοήσει τον παρόντα Κανονισμό ή να συνοδεύεται από κάποιον που το γνωρίζει.

1. ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ

Το Πεδίο Προσγείωσης Κολχικού βρίσκεται Νοτιοδυτικά του χωριού Κολχικό στο Δήμο Λαγκαδά Θεσσαλονίκης, με συντεταγμένες 40°44'N 023°07'E, στη Radial 019 και σε απόσταση 18,3 NM από το TSL VOR. Το μέσο υψόμετρο του διαδρόμου είναι 365 ft msl.

2. ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Ο επίσημος φορέας διαχείρισης του ΠΠΚ είναι η **Αερολέσχη Θεσσαλονίκης (ΑΛΘ)**. Στο ΠΠΚ επιτρέπεται να επιχειρούν και να σταθμεύουν χωρίς ειδική άδεια μόνο τα αεροπλάνα της ΑΛΘ, καθώς και τα αεροπλάνα που βρίσκονται υπό τη διαχείριση της ΑΛΘ, ενώ, οι χειριστές αυτών, πρέπει να είναι μέλη της ΑΛΘ και να διαθέτουν κάρτα μέλους σε ισχύ.

Οποιοδήποτε άλλο αεροπλάνο, αεραθλητικό σωματείο ή φορέας επιθυμεί να χρησιμοποιήσει το ΠΠΚ και τις εγκαταστάσεις του, θα πρέπει να έχει πάρει τη σχετική άδεια από το φορέα διαχείρισης, ο οποίος ενδέχεται να επιβάλει επιπλέον περιορισμούς, πέραν αυτών του παρόντος Κανονισμού, για κάποιες συγκεκριμένες δραστηριότητες.

3. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

Για οποιαδήποτε πτήση από το ΠΠΚ είναι υποχρεωτική η κατάθεση του Σχεδίου Πτήσης στον Πύργο Ελέγχου του LGTS. Ο κυβερνήτης της πτήσης είναι υπεύθυνος να κλείσει τηλεφωνικά το σχέδιο πτήσης μετά το πέρας αυτής.

Το ΠΠΚ είναι ένα μη ελεγχόμενο πεδίο προσγείωσης, το οποίο μπορούν να χρησιμοποιήσουν τόσο τα ελαφρά όσο και τα υπερελαφρά αεροπλάνα. Το ΠΠΚ χρησιμοποιείται μόνο για πτήσεις VFR και, κατά συνέπεια, δύναται να λειτουργεί από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου (SR-SS).

Η συχνότητα επικοινωνίας του ΠΠΚ είναι στα 119,70 MHz. Κάθε αεροπλάνο που τροχοδρομεί, αναχωρεί, προσεγγίζει ή βρίσκεται στην περιοχή του ΠΠΚ, θα πρέπει να βρίσκεται σε συνεχή ακρόαση και να ενημερώνει συνεχώς για τις προθέσεις του στην παραπάνω αναφερόμενη συχνότητα.

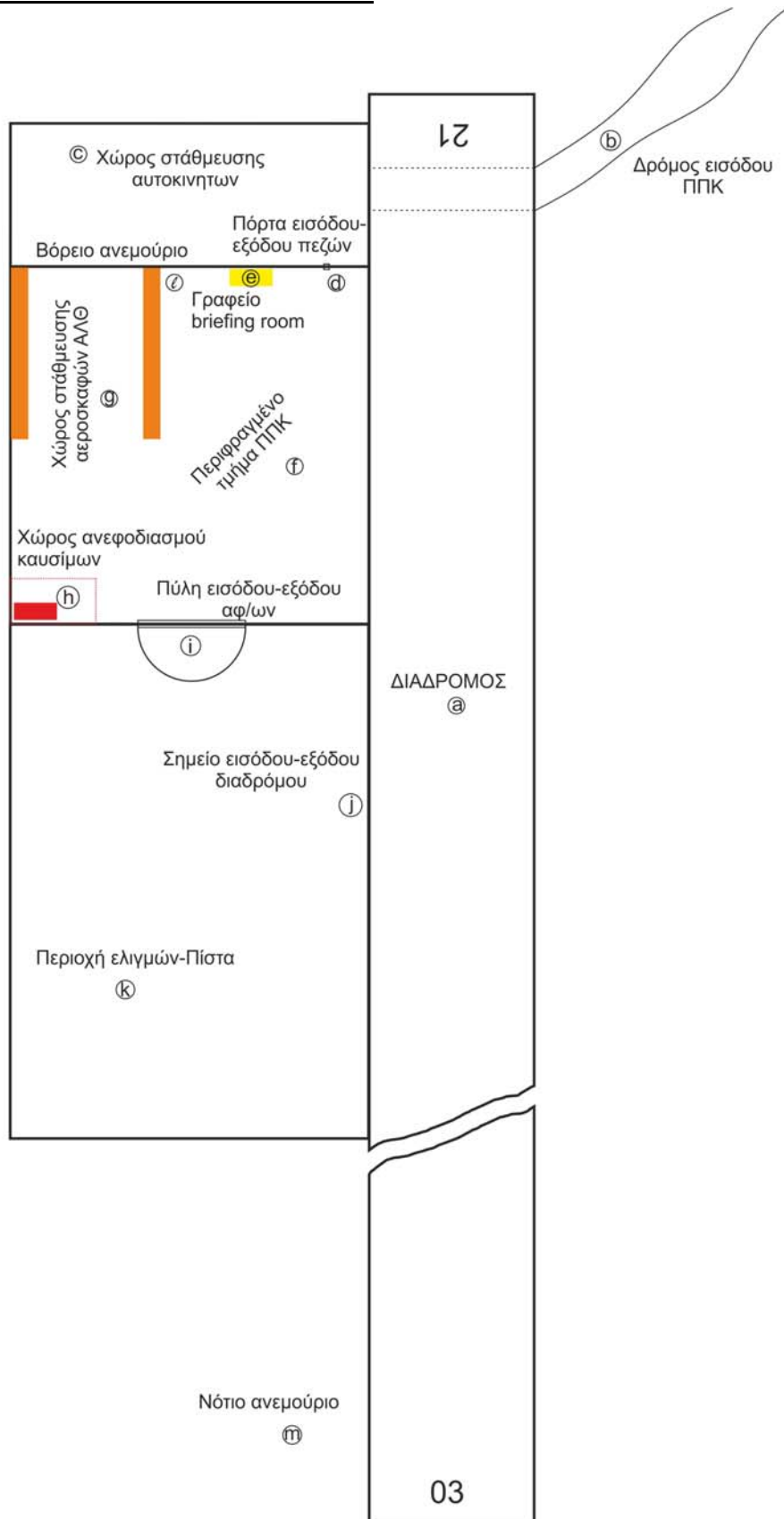
Ο κυβερνήτης του αεροπλάνου θα πρέπει να έχει σε ισχύ όλα τα απαραίτητα πτυχία και άδειες για την πτήση που θα πραγματοποιήσει, καθώς και την απαιτούμενη πτητική δραστηριότητα κατά τους προηγούμενους μήνες στον τύπο του αεροπλάνου που θα πετάξει, όπως ορίζεται στον «Κανονισμό Τεχνικής Εκμετάλλευσης Αεροπλάνων» της ΑΛΘ. Αντίστοιχα, κάθε αεροπλάνο θα πρέπει να διαθέτει όλες τις άδειες και τα πιστοποιητικά έγγραφα που το καθιστούν πλόιμο.

Οι χειριστές, μέλη της ΑΛΘ, που επιχειρούν από το ΠΠΚ, θα πρέπει να έχουν παρακολουθήσει το ενημερωτικό σεμινάριο για τις εγκαταστάσεις του ΠΠΚ και να έχουν πραγματοποιήσει τουλάχιστον μία πτήση με εκπαιδευτή (CHECK FLIGHT) στο ΠΠΚ. Μετά το πέρας τριών μηνών χωρίς πτητική δραστηριότητα στο ΠΠΚ, οι χειριστές, μέλη της ΑΛΘ, υποχρεούνται να πραγματοποιήσουν μία πτήση με εκπαιδευτή (CHECK FLIGHT) στο ΠΠΚ.



Ο κυβερνήτης κάθε πτήσης είναι υπεύθυνος για την ομαλή διεξαγωγή όλων των δραστηριοτήτων στο ΠΠΚ, τόσο για τον εαυτό του όσο και για τα άτομα που πιθανόν το συνοδεύουν, σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό.

4. ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΠΕΔΙΟΥ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ





Υπόμνημα σχεδιαγράμματος ΠΠΚ

- a) Διάδρομος αποπροσγειώσεων
- b) Δρόμος εισόδου στο ΠΠΚ
- c) Χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων
- d) Πόρτα εισόδου-εξόδου πεζών
- e) Γραφείο – Briefing room
- f) Περιφραγμένο τμήμα ΠΠΚ
- g) Χώρος στάθμευσης αεροπλάνων ΑΛΘ
- h) Χώρος ανεφοδιασμού καυσίμων
- i) Πύλη εισόδου-εξόδου αεροπλάνων
- j) Σημείο εισόδου-εξόδου διαδρόμου
- k) Περιοχή ελιγμών – Πίστα
- l) Βόρειο ανεμούριο
- m) Νότιο ανεμούριο

Ο διάδρομος του ΠΠΚ είναι κυρίως χωμάτινος. Ανάλογα με την εποχή, όμως, μπορεί να καλύπτεται και από χόρτο. Οι διευθύνσεις του διαδρόμου είναι 03 - 21 και το πλάτος του είναι 50 μέτρα. Τα τεχνικά στοιχεία των διευθύνσεων του διαδρόμου είναι:

Διάδρομος 03:

Υψόμετρο στο κατώφλι 355 ft msl
TORA-TODA-LDA-ASDA 800m

Διάδρομος 21:

Υψόμετρο στο κατώφλι 380 ft msl
TORA-TODA-LDA-ASDA 800m

Ο διάδρομος οριοθετείται με ελαστικά αυτοκινήτων βαμμένα σε άσπρο χρώμα ή/και με άσπρες γραμμές επί του εδάφους.

Οι συνθήκες της επιφάνειας του διαδρόμου μεταβάλλονται από τις καιρικές συνθήκες και άλλους εξωγενείς παράγοντες, συνεπώς, ο έλεγχος του διαδρόμου πριν από κάθε χρήση είναι απαραίτητος!

5. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

5.1 Άφιξη στο ΠΠΚ οδικώς

Κατά την άφιξη στο ΠΠΚ με όχημα και για να φτάσουμε στο χώρο στάθμευσης οχημάτων, πρέπει να περάσουμε μέσα από το βόρειο τμήμα του διαδρόμου. Η διέλευση αυτή γίνεται αποκλειστικά και μόνο με ευθύνη του οδηγού του οχήματος, ενώ είναι αυτονόητο ότι, κατά τη διέλευση μέσα από αυτό το τμήμα του διαδρόμου, απαγορεύεται αυστηρά η στάση οχημάτων ή πεζών εντός των ορίων του.

Πριν από κάθε διέλευση, πρέπει να βεβαιωθούμε ότι δεν υπάρχει κάποιο αεροπλάνο στο στάδιο της τελικής προσέγγισης ή τροχοδρομεί ή επιταχύνει για απογείωση εντός του διαδρόμου!

Η είσοδος των πεζών στο περιφραγμένο τμήμα του ΠΠΚ γίνεται από τη βόρεια πλευρά της περίφραξης, μέσω της εισόδου που βρίσκεται ανατολικά του οικίσκου γραφείων.

5.2 Είσοδος – έξοδος αεροπλάνων από το περιφραγμένο τμήμα του ΠΠΚ

Τα αεροπλάνα εισέρχονται και εξέρχονται στο περιφραγμένο τμήμα του ΠΠΚ από τη νότια πλευρά της περίφραξης, όπου υπάρχει διπλή πύλη μήκους 15 μέτρων. Τα δύο τμήματα της πύλης, κατά το άνοιγμά τους, πρέπει να ασφαλίζονται, ώστε να μην κλείσουν απρόβλεπτα με αποτέλεσμα τον τραυματισμό ανθρώπων ή την πρόκληση ζημιάς σε αεροπλάνο.



Κατά την είσοδο ή έξοδο του αεροπλάνου, απαγορεύεται να σταθμεύσει ή να σταματήσει εντός της ακτίνας περιστροφής των παραπάνω αναφερόμενων τμημάτων της πύλης και δεν πρέπει να βρίσκεται κανένα μέρος του αεροπλάνου εντός των ορίων περιστροφής τους.

Όλη η παραπάνω διαδικασία κίνησης των αεροπλάνων γίνεται ρυμουλκώντας τα αποκλειστικά και μόνο με τα χέρια. Απαγορεύεται η λειτουργία του κινητήρα κατά την κίνηση των αεροπλάνων εντός του περιφραγμένου τμήματος του ΠΠΚ.

5.3 Τροχοδρόμηση στο ΠΠΚ

Τα αεροπλάνα τροχοδρομούν μέσω του διαδρόμου, κάνοντας οπισθοδρόμηση (back track) για αλλαγή κατεύθυνσης όποτε απαιτείται, στον οποίο εισέρχονται ή εξέρχονται από το σημείο εισόδου-εξόδου του διαδρόμου (βλέπε σημείο j στο σχεδιάγραμμα).

Πριν από κάθε πτήση που ξεκινάει ή περατώνεται στο ΠΠΚ, είναι αποκλειστική ευθύνη του κυβερνήτη να ελέγξει το διάδρομο, αλλά και τα ενδιάμεσα τμήματά του, ώστε να διαπιστώσει αν βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση για τους απαιτούμενους ελιγμούς. Ειδικότερα, αν πρόκειται να εκτελέσει την πρώτη πτήση της ημέρας, ενδείκνυται να περάσει με το αυτοκίνητό του σε όλο το μήκος του διαδρόμου και να ελέγξει για πιθανές ανωμαλίες.

Πριν από την είσοδο του αεροπλάνου στο διάδρομο, θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει ο κυβερνήτης όλους τους απαραίτητους ελέγχους, καθώς και τη διαδικασία ελέγχου πριν την απογείωση (before takeoff checklist), στον ειδικό χώρο που έχει διαμορφωθεί σαν περιοχή ελιγμών-πίστα (βλέπε σημείο k στο σχεδιάγραμμα), ώστε να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις και ο “τραυματισμός” της προπέλας από ελαφριά χαλίκια.

Η είσοδος στο διάδρομο γίνεται με ευθύνη του κυβερνήτη! Πριν από κάθε κίνηση του αεροπλάνου στο διάδρομο, θα πρέπει να έχει συντονίσει τον ασύρματό του στη συχνότητα 119,70 MHz και να διεξάγει όλη την προβλεπόμενη διαδικασία επικοινωνιών, ακόμα κι αν κανένα άλλο αεροπλάνο δεν βρίσκεται είτε στο έδαφος είτε στην περιοχή του ΠΠΚ.

Η τροχοδρόμηση πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία για Soft Field Operations (χειριστήριο τραβηγμένο πίσω), ώστε να προστατεύεται το ριναίο σκέλος και η προπέλα.

5.4 Απογείωση από το ΠΠΚ

Πριν την απογείωση, είναι αποκλειστική ευθύνη του κυβερνήτη να έχει ελέγξει τις καιρικές συνθήκες της περιοχής, ώστε η απογείωση και η πτήση να διεξαχθούν με ασφάλεια. Επίσης, πρέπει να έχει υπολογίσει και να σίγουρος ότι το μέγιστο βάρος απογείωσης του αεροπλάνου, σε συνδυασμό με το ύψος πυκνότητας του ΠΠΚ, του επιτρέπουν την ασφαλή απογείωσή του τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή.

Επισημαίνεται ότι είναι πολύ σημαντική η επιλογή του διαδρόμου απογείωσης, λαμβάνοντας υπόψη τη διεύθυνση του ανέμου. Για το λόγο αυτό, υπάρχουν δύο ανεμούρια στο ΠΠΚ, ένα στη βόρεια πλευρά εντός του περιφραγμένου τμήματος και ένα στο νότιο άκρο του διαδρόμου. Επίσης, η πλαγιότητα και η ένταση του ανέμου πρέπει να βρίσκονται οπωσδήποτε εντός των ορίων του αεροπλάνου και, φυσικά, των δυνατοτήτων του χειριστή.

Πριν την έναρξη της επιτάχυνσης για απογείωση, αλλά και κατά τη διάρκεια της, ο κυβερνήτης πρέπει να έχει βεβαιωθεί ότι ο διάδρομος είναι άδειος και χωρίς εμπόδια.

Μετά την απογείωση και φτάνοντας στα 1.000 ft, επικοινωνούμε με τον Πύργο Ελέγχου του LGTS στη συχνότητα 120,80 MHz (Θεσσαλονίκη RADAR), για να δηλώσουμε την παρουσία μας στην ΤΜΑ.



Αν το αεροπλάνο έχει δύο ασυρμάτους, πρέπει να έχουμε σε ακρόαση και τις δύο συχνότητες για όσο χρόνο αυτό είναι απαραίτητο. Η αλλαγή συχνότητας από τη συχνότητα του ΠΠΚ (119,70 MHz) στη συχνότητα του Θεσσαλονίκη RADAR (120,80 MHz) γίνεται όταν ο κυβερνήτης έχει βεβαιωθεί ότι βρίσκεται εκτός της περιοχής κυκλοφορίας του ΠΠΚ.

Η πτήση ξεκινάει με κώδικα (SQUAWK) 7000 και αλλάζει αν κι εφόσον κάποιος σταθμός μας ζητήσει να βάλουμε έναν διαφορετικό στην πορεία.

5.5 Προσέγγιση-προσγείωση στο ΠΠΚ

Κατά τη διαδικασία της προσέγγισης στο ΠΠΚ και σε απόσταση περίπου πέντε μιλίων από αυτό, επικοινωνούμε στη συχνότητα 119,70 MHz για να ενημερώσουμε την κυκλοφορία σχετικά με τις προθέσεις μας, ενημερώνοντας ταυτόχρονα και το Θεσσαλονίκη RADAR στη συχνότητα 120,80 MHz ότι είμαστε σε επαφή και στην περιοχή του ΠΠΚ.

Ο συντονισμός στη συχνότητα 119,70 MHz και η διενέργεια όλων των προβλεπόμενων διαδικασιών επικοινωνίας κατά τις φάσεις της τροχοδρόμησης, απογείωσης, προσέγγισης και προσγείωσης **είναι υποχρεωτικός**, ακόμα κι αν κανένα άλλο αεροπλάνο δεν βρίσκεται στο έδαφος ή στον κύκλο του ΠΠΚ.

Συνεχίζοντας την προσέγγιση και όσο το δυνατόν συντομότερα, πρέπει να επιλέξουμε τον κατάλληλο διάδρομο προσγείωσης, εφόσον γνωρίζουμε τη διεύθυνση του ανέμου στο ΠΠΚ. Αν όχι, κάνουμε ένα χαμηλό πέρασμα (low pass) πάνω από το διάδρομο σε ασφαλές ύψος που μας επιτρέπει την οπτική επαφή με τα ανεμούρια (ενημερώνοντας στη συχνότητα για χαμηλό πέρασμα πάνω από τον διάδρομο), ώστε να δούμε τη διεύθυνση του ανέμου και να επιλέξουμε τη σωστή κατεύθυνση προσγείωσης.

Μετά την προσγείωση, εκκενώνουμε το διάδρομο όσο το δυνατόν συντομότερα μέσω του σημείου εισόδου-εξόδου του διαδρόμου (βλέπε σημείο j στο σχεδιάγραμμα). Αν χρειαστεί, οπισθοδρομούμε (back track) και συνεχίζουμε την τροχοδρόμηση μέχρι την έξοδό μας από το διάδρομο.

5.6 Στάθμευση αεροπλάνου της ΑΛΘ στο ΠΠΚ

Μετά το πέρας της πτήσης και εφόσον δεν ακολουθεί κάποια άλλη πτήση σε σύντομο χρονικό διάστημα, το αεροπλάνο της ΑΛΘ πρέπει να ακινητοποιηθεί στις προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης και να ασφαλιστεί όπως απαιτείται (chocks, ασφάλειες, δέσιμο, κάλυμμα pitot, σκίαστρο, κ.λπ.).

5.7 Ανεφοδιασμός αεροπλάνων με AVGAS 100LL

Η διαδικασία του ανεφοδιασμού των αεροπλάνων με καύσιμα γίνεται σύμφωνα με τις λεπτομερείς οδηγίες της ξεχωριστής διαδικασίας που έχει θεσπιστεί για το σκοπό αυτό, ενώ η εκπαίδευση για την εφαρμογή της εν λόγω διαδικασίας **είναι υποχρεωτική** για όλους τους χειριστές που θέλουν να πετάξουν από το ΠΠΚ.

5.8 Κύκλος ΠΠΚ

Προτεινόμενη πλευρά για τον κύκλο απογείωσης, προσέγγισης και προσγείωσης είναι η δυτική πλευρά του ΠΠΚ. Ο κυριότερος λόγος που προτείνεται αυτή η πλευρά, είναι το υψόμετρο του εδάφους βόρεια και βορειοανατολικά του ΠΠΚ, το οποίο καθιστά την προσέγγιση για προσγείωση στον 21 με αριστερό κύκλο, αλλά και την απογείωση από τον 03 με δεξί κύκλο δυσκολότερη και πιο επικίνδυνη.

Επίσης, επιλέγοντας την προτεινόμενη πλευρά, επηρεάζεται ελάχιστα ο οικισμός του Κολχικού και αποφεύγονται τα παράπονα και οι τριβές με τους κατοίκους, τους οποίους θέλουμε οπωσδήποτε στο πλευρό μας.

Ακολουθεί ενδεικτική εικόνα κύκλου στην επόμενη σελίδα (σημεία Α, Β, C, D).



6. ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Οι χειριστές που επιχειρούν από το ΠΠΚ, θα πρέπει να έχουν κατά νου τις παρακάτω βασικές διαφορές του εν λόγω πεδίου, σε σχέση με τα μεγάλα και ελεγχόμενα αεροδρόμια:

- Δεν υπάρχει ATIS: πρέπει να ελέγξεις οπτικά τα ανεμούρια, γιατί μέσα σε μία ώρα μπορεί να έχει αλλάξει ο άνεμος αν έχει περάσει αύρα
- Δεν υπάρχει ATC: χωρίς αυστηρό έλεγχο αεροδρομίου χαλαρώνεις ασυνείδητα
- Δεν υπάρχει ζώνη προστασίας από ATC: στα χαμηλά ύψη είσαι ευάλωτος σε drones, χαρταετούς, αερομοντέλα, κ.λπ.
- Δεν υπάρχει φύλαξη: στο χρόνο που απαιτείται για έναν κύκλο, μπορεί κάποιος περαστικός να μπει μέσα στο διάδρομο, ακόμα κι αν έχεις κάνει αναγνώριση
- Δεν υπάρχουν μηχανικοί: πρέπει να ανεφοδιάζεις με καύσιμα, να ελέγχεις και να συμπληρώνεις λάδια μόνος σου, να καθαρίζεις το παρμπρίζ, κ.λπ.
- Βρεγμένο έδαφος ή χόρτο: ολισθηρός διάδρομος, μαλακό υπόστρωμα, την άνοιξη δεν ξέρεις αν πέρασε κάποια σύντομη βροχή.

Οι κινήσεις στο διάδρομο με αυτοκίνητο δεν πρέπει να ακολουθούν τα παλιά ίχνη, γιατί έτσι βαθαίνουν τα χαντάκια από τις ροδιές και δημιουργούν ανωμαλίες στο διάδρομο.

ΠΡΟΣΟΧΗ! Κανένας απολύτως δεν είναι υπεράνω του παρόντος Κανονισμού, άσχετα από το τι έχει κάνει μέχρι σήμερα για την Αερολέσχη! Η ασφάλεια είναι υπεράνω των πάντων!

ΚΑΛΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ & ΚΑΛΕΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ