

Μελέτη

Επάνω στις περιβαντολλογικές επιπτώσεις από τις δραστηριότητες ελαφρών αεροπλάνων, υδροπλάνων, ελικοπτέρων και Υπέρ ελαφρών Αεραθλητικών Μηχανών (ΥΠΑΜ) καθώς και επάνω στην κατασκευή και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων που υποστηρίζουν τις δραστηριότητες αυτές.

A. Κουτσουδάκης

Χειριστής αεροσκαφών εν ενεργεία, Συνταξιούχος ΥΠΑ

Πρώην Διευθυντής Αεροπορικών Προτύπων πρώην Διευρηνητής Αεροπορικών Ατυχημάτων

Η ΑΟΡΑ Ελλάς (Aircraft Owners Pilot Association) αποτελεί το συνδικαλιστικό όργανο των Ελλήνων χειριστών αεροπλάνων και των ιδιοκτητών μικρών αεροσκαφών.

Με την ιδιότητα αυτή η ΑΟΡΑ Ελλάς διαμαρτύρεται για την αντιμετώπιση των δραστηριοτήτων των ελαφρών αεροπλάνων, καθώς και των αεροδρομίων και των πεδίων προσγειώσεως που αυτά χρησιμοποιούν, από την Υπουργική απόφαση αριθμ 1958/ΦΕΚ Β/21/13-1-2012

Τα σημεία στα οποία έχουμε τεκμηριωμένες αντιρρήσεις είναι

1.. Αεροδρόμια σε υδάτινες επιφάνειες.

Το σύνολο των αεροδρομίων σε υδάτινες επιφάνειες (Ομάδα 1^η Έργα χερσαίων και εναερίων μεταφορών, α/α 25) κατατάσσεται στην Κατηγορία Α2.

Η ΑΟΡΑ Ελλάς γνωρίζει ότι στις ΗΠΑ μετά από σχετική εντολή, το US Corps of Engineers πραγματοποίησε μελέτες που διήρκεσαν 5 χρόνια, και κατέληξε στα παρακάτω συμπεράσματα, σχετικά με τις περιβαντολλογικές επιπτώσεις από την λειτουργία των υδροπλάνων.

Effect on the water	none
Effect on the air	none
Effect on the land	none
Effect on the land fauna	none
Effect on the water fauna	none
Effect on the man	Brief periodic high noise levels

Επί πλέον τα υδροπλάνα, σε αντίθεση με τα μηχανοκίνητα σκάφη θαλάσσης, δεν έχουν έλικες μέσα στο νερό, δεν αφήνουν απόβλητα λαδιού ή καυσίμου ή καταλοίπων καύσεως μέσα στο νερό, δεν καταναλώνουν λάδια αναμειγμένα με πετρέλαιο ή βενζίνη, δεν χρησιμοποιούν τοξικές βαφές θαλάσσης, και παραμένουν μέσα στο νερό μόνον για μικρά χρονικά διαστήματα της συνολικής επιχειρησιακής τους ζωής. Να τονίσουμε ακόμη ότι ένα μέσο εμπορικό υδροπλάνο έχει θέσεις για 8 έως 12 επιβάτες και ότι το μεγαλύτερο εμπορικό υδροπλάνο σε χρήση σήμερα παγκοσμίως είναι 20 θέσεων. Τέλος τα ιδιωτικής χρήσης υδροπλάνα είναι 2 έως 6 θέσεων.

Με βάση τα παραπάνω, η ΑΟΡΑ Ελλάς πιστεύει ότι η λειτουργία όλων των υδροπλάνων, μικρών και μεγάλων, από 2 έως 20 θέσεων, πρέπει να είναι ελεύθερη περιβαντολλογικών επιπτώσεων όπως είναι και στο εξωτερικό.

Αν υπάρχει θέμα περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων, αυτό θα πρέπει να περιοριστεί αυστηρά και μόνον στις συγκεκριμένες εγκαταστάσεις που ενδεχομένως θα πρέπει να κατασκευαστούν για την υποστήριξη των εμπορικών πτήσεων των υδροπλάνων. Αλλά και αυτές θα πρέπει να περιοριστούν στην κατηγορία Β, λόγω μικρού αριθμού επιβατών.

Ιδιαίτερος σε ότι αφορά τις δραστηριότητες των ιδιωτικών υδροπλάνων, που δεν εκτελούν εμπορικές πτήσεις, αυτές θα πρέπει να είναι απαλλαγμένες περιβαντολλογικών επιπτώσεων, όπως ακριβώς συμβαίνει και με τις βάρκες.

Σύμφωνα με τη Διεθνή νομοθεσία, τα υδροπλάνα θεωρούνται αεροσκάφη και υπόκεινται στη δικαιοδοσία της ΥΠΑ μόνον όταν είναι στον αέρα. Νομικά θεωρούνται «βάρκες» και υπόκεινται στη δικαιοδοσία του Λιμενικού, όταν είναι σε επαφή με τη θάλασσα.

Με βάση τα παραπάνω η ΑΟΡΑ Ελλάς προτείνει

- 1.1 Οι δραστηριότητες των ιδιωτικών υδροπλάνων να είναι ελεύθερες περιβαντολλογικών υποχρεώσεων, εφ' όσον λειτουργούν σαν βάρκες και δεν περιλαμβάνουν οποιαδήποτε κατασκευή ειδικών έργων.
- 1.2. Τυχόν εγκαταστάσεις για την υποστήριξη δραστηριοτήτων ιδιωτικών υδροπλάνων να είναι ελεύθερες ή να υπόκεινται στην κατηγορία Β
- 1.3. Η λειτουργία των εμπορικών υδροπλάνων να είναι ελεύθερη περιβαντολλογικών υποχρεώσεων. Μόνον η κατασκευή ειδικών εγκαταστάσεων για την υποστήριξη των εμπορικών πτήσεων να υπόκειται στην κατηγορία Β

2.. Αεροδρόμια αποκλειστικής χρήσης Αερολεσχών (Ομάδα 1^η Έργα χερσαίων και εναερίων μεταφορών, α/α 26, κατατάσσονται στην Υποκατηγορία Α2)

Η ΑΟΡΑ Ελλάς έχει σοβαρές αντιρρήσεις στο σημείο αυτό.

Κατ' αρχήν ο όρος «Αεροδρόμια αποκλειστικής χρήσης αερολεσχών» είναι ατυχής. Από ότι καταλαβαίνουμε, οι περιβαντολλογικές επιπτώσεις εξαρτώνται από το είδος των αεροπλάνων και το είδος της χρήσης. Οι περιβαντολλογικές επιπτώσεις δεν εξαρτώνται από την ιδιοκτησία των μέσων. Οι ιδιωτικές σχολών πιλότων χρησιμοποιούν ακριβώς ίδια αεροπλάνα και έχουν ακριβώς ίδια χρήση με τις αερολέσχες. Δεν είναι όμως αερολέσχες.

Ακόμη, όλα τα ιδιωτικά αεροπλάνα είναι απολύτως ίδια με εκείνα των αερολεσχών. Είναι όμως ιδιωτικά αεροσκάφη, δεν είναι αεροσκάφη αερολεσχών.

Ορθότερη θα ήταν κατά τη γνώμη μας, η έκφραση «Αεροδρόμια ελαφρών αεροσκαφών». Να σημειώσετε ότι ο όρος «ελαφρά αεροσκάφη» σύμφωνα με τον ICAO αναφέρεται σε αεροσκάφη που έχουν έλικες και χρησιμοποιούν κινητήρες που λειτουργούν με έμβολα, σαν τους κινητήρες των αυτοκινήτων και έχουν μέγιστο βάρος απογείωσης μικρότερο από 5.700 κιλά.

Μια δεύτερη αντίρρηση αφορά αυτή καθ' εαυτή την κατηγοριοποίηση των ελαφρών αεροπλάνων (ή των Αεροδρομίων αποκλειστικής χρήσης Αερολεσχών) στην Υποκατηγορία Α2. Η αντίρρηση μας στηρίζεται στο ότι πρόκειται για μέσα τα οποία από μηχανική άποψη ελάχιστα διαφέρουν από απλά αυτοκίνητα. Συγκεκριμένα χρησιμοποιούν εμβολοφόρους βενζινοκίνητους κινητήρες από 80 έως 240 ίππων. Μόνον τα ψεκαστικά αεροπλάνα χρησιμοποιούν εμβολοφόρους βενζινοκίνητους κινητήρες μέχρι 300 ίππων. Όλα αυτά χρησιμοποιούν είτε αυτούσια βενζίνη αυτοκινήτων (με την ονομασία mogas), είτε βενζίνη με μεγαλύτερο βαθμό οκτανίων (με την ονομασία avgas). Πρόσφατα μάλιστα, εμφανίστηκαν κινητήρες diesel που καίνε πετρέλαιο.

Τα αεροσκάφη αυτά στην Ευρώπη και στην Αμερική επιχειρούν από χωμάτινους διαδρόμους ή από διαδρόμους που καλύπτονται από γρασίδι. Στην Ευρώπη, ελάχιστοι διάδρομοι «αερολεσχών» ή «ελαφρών αεροσκαφών» καλύπτονται από ασφαλτό. Στην Ελλάδα, τα ιδιωτικά αεροδρόμια ή πεδία προσγειώσεων είναι ελάχιστα (περίπου 15 στον αριθμό) και σχεδόν όλα καλύπτονται από απλό χώμα. Μόνο 2 ή 3

καλύπτονται από ασφαλτό. Στην Ελλάδα όμως τα «ελαφρά αεροπλάνα» χρησιμοποιούν και τα 52 κρατικά ή στρατιωτικά αεροδρόμια που όλα καλύπτονται από ασφαλτό.

Κατά την κρίση μας, η επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τα «ελαφρά αεροπλάνα» περιορίζεται σε μικρής διάρκειας παραγωγή θορύβου. Ο θόρυβος είναι ανάλογος με εκείνον που παράγει ένας κινητήρας αυτοκινήτου ή τρακτέρ που όμως στην περίπτωση του αεροπλάνου, διαρκεί μόνον μερικά δευτερόλεπτα κάθε φορά.

Η ΑΟΡΑ Ελλάς προτείνει

2.1 Να αλλάξει η φρασεολογία που χρησιμοποιείται. Αντί του όρου «Αεροδρόμια αποκλειστικής χρήσης αερολεσχών» να χρησιμοποιηθεί ο όρος «Αεροδρόμια ελαφρών αεροσκαφών»

2.2. Όταν τα αεροδρόμια αυτά, έχουν διάδρομο προσγείωσης /απογείωσης από χώμα με μήκος διαδρόμου μικρότερο από 1000 μέτρα, να θεωρούνται ελεύθερα περιβαντολλογικών επιπτώσεων σε ότι αφορά τη λειτουργία τους.

3. Εγκαταστάσεις συντήρησης, ανεφοδιασμού και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του κοινού, (κυλικείο, τουαλέτα κλπ). Δεν υπάρχει αντίστοιχη καταχώρηση, που να αναφέρεται σε τέτοιες εγκαταστάσεις όταν δημιουργούνται σε αεροδρόμια για ελαφρά αεροπλάνα, υδροπλάνα, ελικόπτερα και σε Πεδία Προσγείωσης αυτών.

Ειδικά για τις εγκαταστάσεις συντήρησης και ανεφοδιασμού ελαφρών αεροπλάνων, υδροπλάνων, ελικοπτέρων και Υπέρ ελαφρών Αεραθλητικών Μηχανών (ΥΓΙΑΜ)θα πρέπει να έχουμε υπ όψη μας ότι οι εγκαταστάσεις αυτές, ομοιάζουν περισσότερο με συνεργεία ή σταθμούς ανεφοδιασμού αυτοκινήτων, και λιγότερο με τα αντίστοιχα αεροπλάνων αερομεταφορών

Συγκεκριμένα : Ένα τυπικό ελαφρό αεροπλάνο (πχ Cessna 172) έχει μέγιστη χωρητικότητα δεξαμενών βενζίνης 150 ΛΙΤΡΑ. Ένα μικρό αεροπλάνο αερογραμμών (πχ Boeing 737) έχει μέγιστη χωρητικότητα δεξαμενών 17 ΤΟΝΝΟΥΣ . Τεχνολογικά, ο κινητήρας του Cessna 172 είναι ελαφρά τροποποιημένος αερόψυκτος κινητήρας αυτοκινήτου, με έμβολα, διωστήρες (μπιέλες) και στρόφαλο, ενώ ο κινητήρας του Boeing 737 είναι τύπου turbojet

Συμπέρασμα : Από κάθε άποψη, οι εγκαταστάσεις συντήρησης και εφοδιασμού ελαφρών αεροσκαφών είναι ανάλογες εκείνων των αυτοκινήτων και όχι εκείνων των εμπορικών αεροπλάνων.

Ύστερα από αυτά η ΑΟΡΑ Ελλάς προτείνει :

3.1. Οι εγκαταστάσεις συντήρησης και ανεφοδιασμού ελαφρών αεροπλάνων, ελικοπτέρων, υδροπλάνων και υπέρ ελαφρών αεραθλητικών μηχανών, εφ όσον ευρίσκονται εκτός εμπορικών αεροδρομίων ή λιμένων, να υπόκεινται σε περιβαντολλογικές υποχρεώσεις ανάλογες με εκείνες των αυτοκινήτων και των μικρών σκαφών θαλάσσης. Στην ίδια υποχρέωση να υπόκεινται εγκαταστάσεις που βρίσκονται μέσα σε Πεδία Προσγείωσης στην ξηρά ή στη θάλασσα.

3.2. Οι εγκαταστάσεις συντήρησης και ανεφοδιασμού ελαφρών αεροπλάνων, ελικοπτέρων, υδροπλάνων και υπέρ ελαφρών αεραθλητικών μηχανών, που βρίσκονται μέσα σε αεροδρόμια αερομεταφορών, ή μέσα σε λιμάνια, να υπερκαλύπτονται από την περιβαντολλογική μελέτη του αεροδρομίου ή του λιμένος, και να μην έχουν ανάγκη για την ίδρυση και λειτουργία τους, από ανεξάρτητη περιβαντολλογική μελέτη.

4. Ελικοδρόμια (ως μεμονωμένες εγκαταστάσεις) ανεξάρτητα από το αν περιλαμβάνουν εγκαταστάσεις συντήρησης και εφοδιασμού ή όχι. (Ομάδα 1^η Έργα χερσαίων και εναερίων μεταφορών, α/α 27)

Είναι φανερό ότι τα ιδιωτικά ελικόπτερα, όπως και τα ιδιωτικά υδροπλάνα μπορούν να προσγειώνονται στην ξηρά ή την θάλασσα, πρακτικά οπουδήποτε, εκτός εάν υπάρχουν συγκεκριμένες απαγορεύσεις.

Ύστερα από αυτά, η ΑΟΡΑ Ελλάς προτείνει

4.1. Οι προσγειώσεις των ελικοπτέρων, σαν δραστηριότητα, και η λειτουργία ελικοδρομίων, χωρίς εγκαταστάσεις εδάφους, πρέπει να είναι ελεύθερες περιβαντολλογικών υποχρεώσεων.

4.2. Η κατασκευή εγκαταστάσεων συντήρησης και ανεφοδιασμού των ελικοπτέρων να εξισούται από πλευράς περιβαντολλογικών υποχρεώσεων, με τις αντίστοιχες εγκαταστάσεις των αυτοκινήτων.

Α. Κουτσουδάκης
Μέλος ΔΣ ΑΟΡΑ Ελλάς

Αθήνα 19-02-2012