

**Προς τον κ. Νικόλαο Ι. Χριστοδούλου,**

ΠΕ2/Ε.Ε.Κ. στον Α' βαθμό, Π. Διεύθυνσης Διοικητικού, ως εντεταλμένου για τη διενέργεια Ε.Δ.Ε., για τα αναφερόμενα στην υπ' αριθμ. Πρωτ. Β 016/20-06-2010 επιστολή της ΑΟΡΑ Hellas, δυνάμει της υπ' αριθμ. Πρωτ. ΥΠΑ/Δ9/Α/Ε.1947/20-07-2010.

## **Υ Π Ο Μ Ν Η Μ Α**

κατάθεσης ως μάρτυρα, του Βασιλείου Κώστα του Νικολάου, ως μέλους του Δ.Σ. της ΑΟΡΑ Hellas, που εδρεύει στην Αθήνα, στην οδό Αναξαγόρα και αρ. 22.

-----

### **Α) Ενημέρωση της ΑΟΡΑ για τα γεγονότα, τρόπος που έλαβε γνώση αυτών.**

Στις 8 Ιουνίου έφθασε στη ΑΟΡΑ Ελλάς e-mail από το μέλος μας κ Φ. Ραγούση, πιλότο και κάτοικο της νήσου ΚΩ, με το οποίο διαμαρτύρονταν για την συμπεριφορά υπαλλήλων του Τμήματος Αερολιμενικού Ελέγχου της Σαντορίνης, απέναντι σε φίλους του, πιλότους, κατοίκους Λιβάνου.

Όπως ίσως γνωρίζετε, η ΑΟΡΑ Ελλάς έχει από διετίας σχεδόν συστήσει εθελοντική Ομάδα Εργασίας, για να προσφέρει νομική υποστήριξη στα μέλη της, σε αεροπορικά θέματα. Για να υπάρχει σοβαρότητα και αξιοπιστία, στην ομάδα μετέχουν πιλότοι με γνώση της αεροπορικής νομοθεσίας αλλά και επαγγελματίες του χώρου, που προσφέρονται εθελοντικά. Παλαιότερα συνεργαστήκαμε με τον συνταξιούχο, πρώην Γενικό Διευθυντή Αεροναυτιλίας της ΥΠΑ κ Βασίλη Στρογγύλη, προσφάτως δε με τον συνταξιούχο πρώην Δ/Δ2 της ΥΠΑ κ Αντώνη Κουτσοδάκη.

Στόχος της Ομάδος Εργασίας δεν είναι οι ποινές υπαλλήλων ούτε η απαξίωση συνδικαλιστικών κλάδων.

Στόχος της Ομάδος Εργασίας είναι να συνδράμει με κάθε τρόπο την ΥΠΑ για την καθιέρωση διαδικασιών που θα κάνουν την λειτουργία της Υπηρεσίας καλύτερη και απλούστερη. Η καθιέρωση συγχρόνων διαδικασιών και η ακύρωση παλαιών και ξεπερασμένων θα αναβαθμίσει την ΥΠΑ, θα προωθήσει τη Γενική Αεροπορία και θα βοηθήσει τη χώρα γενικότερα.

Σήμερα, στην Ενωμένη Ευρώπη, υπάρχουν περίπου 40.000 ελαφρά αεροπλάνα, που αποτελούν το «φιλέτο» του Διεθνούς τουρισμού. Πολλές χώρες παίρνουν μέτρα για να προσελκύσουν την αγορά αυτή. Δυστυχώς η χώρα μας υστερεί σημαντικά και στον τομέα αυτό.

Ο κ Ραγούσας επικοινωνήσε με την ΑΟΡΑ μέσω της ειδικής σελίδας παραπόνων που δημοσιεύεται στο site της ΑΟΡΑ Ελλάς στο internet. (Συνημμένο Νο 1). Ο λόγος δε για τον οποίο ο κ. Ραγούσας απέστειλε στην ΑΟΡΑ την εν λόγω επιστολή παραπόνου, ήτο διότι δεν μπορούσε να δεχθεί τη δυσφήμιση της Χώρας μας (εν γένει), από πολίτες άλλης χώρας, με τους οποίους μάλιστα έχει φιλικές σχέσεις!!!

## **B) ΙΣΤΟΡΙΚΟ**

**(σύμφωνα με την γραπτή «αναφορά» του κ. Ραγούσα (σχετικό έγγραφο Νο.1).**

1. Στις 2 Ιουνίου 2010, φίλοι του κ. Ραγούσα, κάτοικοι Λιβάνου, οι οποίοι επιθυμούσαν να επισκεφτούν τη Σαντορίνη με δύο (2) ελαφρά αεροπλάνα (τύπου Cessna) ενημέρωσαν σχετικά τον Αερολιμένα Σαντορίνης, με την αποστολή fax (Σχετικό έγγραφο Νο 5). Η αρμόδια Δ/ση του αερολιμένα απάντησε αυθημερόν, αποστέλλοντας πίσω το εν λόγω έγγραφο (fax), με τεθείσα επ' αυτού ιδιόγραφη σημείωση, σύμφωνα με την οποία «η προσγείωση την Παρασκευή 4-6-2010 δεν θα ήτο δυνατή λόγω έλλειψης χώρου parking. Το αεροδρόμιο εν τούτοις, πρότεινε ως εναλλακτική ημερομηνία προσγείωσης το Σάββατο, 5-6-2010.

2. Ύστερα από τα παραπάνω, οι Λιβανέζοι αναγκάστηκαν να ακυρώσουν τα σχέδιά τους για κοινή εκδρομή των δύο αεροπλάνων. Το ένα από τα δύο Λιβανέζικα αεροσκάφη ωστόσο, με αριθμό νηολογίου OD-BWA και με τρεις επιβαίνοντες, ήρθε τελικά στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στη νήσο ΚΩ την Παρασκευή, 4 Ιουνίου, για να επισκεφθούν τον κ. Ραγούσα.

3. Το απόγευμα της ίδιας ημέρας, τόσο οι Λιβανέζοι όσο και οι Έλληνες φίλοι τους – πιλότοι, επικοινωνήσαν τηλεφωνικά με την Αερολιμενική Δ/ση του αεροδρομίου Σαντορίνης, για να ενημερωθούν εάν θα ήτο δυνατή η προσγείωσή τους εκεί, την επόμενη ημέρα (5/6/2010), ημερομηνία την οποία η ίδια η Δ/ση είχε προτείνει ως εναλλακτική «ανοικτή» ημερομηνία. Ειδικά ο κ. Ραγούσας ζήτησε προσωπικά και σχεδόν παρακάλεσε τους υπαλλήλους να επιτρέψουν την προσγείωση ενός μόνον ελαφρού αεροπλάνου την επόμενη ημέρα (5/6/2010). Η απάντηση που έλαβε ήταν κατηγορηματική. *«Δεν υπάρχει καμία θέση στάθμευσης ελεύθερη. Εάν δε κάποιο αεροπλάνο, από αυτά που έχουν δηλώσει προσγείωση δεν έρθει τελικά, τότε ενεργοποιείται η λίστα αναμονής που υπάρχει στο αεροδρόμιο!!!, με αποτέλεσμα, εάν κάποιος δεν εμφανιστεί, θα κληθεί ο επόμενος στη σειρά»!!!.*

4. Κατόπιν των ανωτέρω, οι Λιβανέζοι αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν την επιθυμία τους να επισκεφθούν τη Σαντορίνη να αλλάξουν προορισμό, και να προγραμματίσουν πτήση από την Κω προς τη Μήλο στις 5/6/2010. Απογειώθηκε

λοιπόν από την Κω, το πρωί του Σαββάτου με προορισμό τη Μήλο, κατά την προσέγγισή του στο νησί όμως, ο Πύργος Ελέγχου του αεροδρομίου της Μήλου τους ενημέρωσε για την προσέγγιση καταιγίδας που θα επηρέαζε το αεροδρόμιο, και τους σύστησε να προσγειωθούν στη Σαντορίνη, όπου και ο καιρός το επέτρεπε. Τελικά το Λιβανέζικο αεροπλάνο OD-BWA προσγειώθηκε στη Σαντορίνη το Σάββατο 5/6/2010 και ώρα 14:02 τοπική.

5. Μετά την αποβίβασή του από το αεροπλάνο, το πλήρωμα διαπίστωσε με μεγάλη έκπληξη ότι δεν στάθμευε στον αερολιμένα **ούτε ένα ελαφρό αεροπλάνο!!!** Το πλήρωμα παρέμεινε μερικές ώρες στην πόλη της Σαντορίνης και αναχώρησε το απόγευμα της ίδιας ημέρας, κατά την ώρα 15:40 τοπική. Όπως κατά την άφιξη, έτσι και κατά την αναχώρηση του αεροπλάνου από αερολιμένα Σαντορίνης, **δεν υπήρχε ούτε ένα ελαφρό αεροπλάνο στην πίστα!!!**

6. Κατόπιν των ανωτέρω, η ΑΟΡΑ κοινοποίησε το γεγονός τον ευρύτερο δυνατό κύκλο ενδιαφερομένων ατόμων και αρμοδίων Υπηρεσιών (Σχετικό έγγραφο Νο.2), καθώς γνωρίζει, εκ πείρας, ότι διαμαρτυρίες που απευθύνονται υπηρεσιακά στην ΥΠΑ δεν έχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα, στις περισσότερες περιπτώσεις δεν φθάνουν καν στον Διοικητική της ΥΠΑ.

7. Ο αερολιμένας Σαντορίνης, κληθείς προφανώς να δώσει εξηγήσεις για τη συμπεριφορά των υπαλλήλων, απάντησε στις 21-6-2010 με επιστολή, η οποία μάλλον επιβεβαιώνει όσα καταγγέλλονταν στην επιστολή της ΑΟΡΑ παρά τα διαψεύδει.

8. Η απάντηση του αερολιμένα ειδικότερα, (Σχετικό έγγραφο Νο 3) αναφέρει μεταξύ των άλλων, δύο συγκεκριμένα αεροπλάνα το I-TOPH (τύπου H25B) και το N 78 XJ (τύπου C 750) που ήταν στο αεροδρόμιο τις ώρες που πέρασαν οι Λιβανέζοι. Με τον τρόπο αυτό επιχειρεί να ρίξει το κύρος της παρατήρησης των Λιβανέζων. Η προσπάθεια αυτή όμως, μπορεί να πείσει μόνον όσους δεν γνωρίζουν από αεροπλάνα καθώς εκ του τύπου τους, διαπιστώνει κανείς ότι πρόκειται για ιδιωτικά αεροπλάνα Jet, τα οποία δεν είναι ελαφρά, έχουν απαιτήσεις εξυπηρέτησης εδάφους ίδιες με τα αεροπλάνα αερομεταφορών και φυσικά δεν έχουν καμία σχέση με τα ελαφρά αεροπλάνα (σταθμεύουν σε διαφορετικό χώρο κ.λ.π.). Φυσικά όλα αυτά τα γνωρίζει ο Αερολιμενάρχης Σαντορίνης.

## **ΑΝΑΛΗΘΕΙΣ ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ**

Στην απάντησή του ο Αερολιμένας Σαντορίνης, αναφέρει επίσης 4 ακόμη αεροσκάφη, τα οποία δήθεν «είχαν δεσμεύσει θέσεις parking» και συνεπώς δεν ήταν δυνατή η προσγείωση του Λιβανέζικου αεροσκάφους ούτε την Παρασκευή 4/6/10 ούτε το Σάββατο 5/6/10. Τρία εξ αυτών είναι Ελβετικού νηολογίου και πρόκειται για τα αεροσκάφη α) C172 με αριθμό νηολογίου HB-CGN, β) C172 με αριθμό νηολογίου HB-CKT, γ) Commander με αριθμό νηολογίου HB-NDC.

Η ΑΟΡΑ Ελλάς κατόπιν επικοινωνίας με τους πιλότους των τριών (3) Ελβετικών αεροπλάνων, μέσω της ΑΟΡΑ Ελβετίας, έλαβε απάντηση, η οποία είναι πραγματικά εντυπωσιακή!!!: Το κείμενο παρατίθεται (*σχετικό έγγραφο Νο. 4*), αλλά με δυο λόγια έχει ως εξής:

**Οι Ελβετοί χειριστές**, επικοινωνήσαν με το αεροδρόμιο Σαντορίνης και **ζήτησαν να προσγειωθούν στα αεροδρόμιο την Κυριακή 6/6/10 (και όχι την Παρασκευή 4 ούτε το Σάββατο 5 Ιουνίου όπως αναληθώς ισχυρίζεται ο αερολιμένας Σαντορίνης)** πράγμα που έγινε δεκτό από το αεροδρόμιο αμέσως. Δεν είχαν άλλη επαφή με το αεροδρόμιο μέχρι την Κυριακή 6 Ιουνίου.

Μας ενημέρωσαν επίσης οι Ελβετοί, ότι την Κυριακή 6/6/10, ήταν προγραμματισμένοι να προσγειωθούν στις 15.00 UTC. Την τελευταία στιγμή ζήτησαν να προσγειωθούν στην Σαντορίνη 4 ώρες νωρίτερα, δηλαδή να προσγειωθούν στις 11.00 UTC. Το τελευταίο αίτημά τους απορρίφθηκε από την αρμόδια Δ/νση του Αερολιμένα, με την αιτιολογία ότι «*δεν υπήρχε διαθέσιμος χώρος στάθμευσης*».

Προσγειώθηκαν λοιπόν περίπου στην ώρα που είχε συμφωνηθεί. Κατά την προσγείωσή τους **δεν είδαν κανένα ελαφρό αεροπλάνο στο αεροδρόμιο!!!**

Η αναχώρηση των Ελβετικών αεροσκαφών από την Σαντορίνη είχε προγραμματιστεί για το πρωί της Δευτέρας 7/6/10 ώρα 07.00 UTC. Την προηγούμενη ημέρα ζήτησαν από το αεροδρόμιο να παρατείνουν τη διαμονή τους στο νησί για λίγες ώρες περισσότερο, και να φύγουν αργότερα. Ο αερολιμένας τους απάντησε ότι αυτό είναι αδύνατο «*λόγο έλλειψης χώρου στάθμευσης*» και τους ενημέρωσε ότι για τον λόγο αυτό (αυξημένη κίνηση του αερολιμένα) έπρεπε να φύγουν οπωσδήποτε το αργότερο στις 06.00 UTC. Έτσι λοιπόν προσήλθαν στον αερολιμένα νωρίς την Τρίτη το πρωί, όπως είχε συμφωνηθεί, έτοιμοι για αναχώρηση. Τελικά η αναχώρηση καθυστέρησε μέχρι τις 07:30 για διάφορους λόγους, οι οποίοι δεν αφορούν τα Ελβετικά πληρώματα. **Μέχρι την ώρα της αναχώρησής τους δεν**

**είδαν κανένα άλλο ελαφρό αεροπλάνο, ούτε άκουσαν κανένα να έρχεται, μετά την απογείωση, όσο ήταν ακόμη στη συχνότητα του αεροδρομίου!!!**

### **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Από τα παραπάνω, ο κάθε πολίτης μπορεί να διαπιστώσει μία αδικαιολόγητη και σε κάθε περίπτωση απαράδεκτη απροθυμία εκ μέρους των υπαλλήλων του αερολιμένα Σαντορίνης να εξυπηρετήσουν τις αναφερθείσες πτήσεις. Με άλλα λόγια, ο Αερολιμενικός Έλεγχος του Αεροδρομίου της Σαντορίνης, κυριολεκτικά έδιωχνε όλα τα ελαφρά αεροπλάνα, (τουλάχιστον) το Σάββατο 5 Ιουνίου, με την (αβάσιμη όπως τελικά προκύπτει) δικαιολογία ότι δεν υπήρχε επαρκής χώρος parking, τη στιγμή μάλιστα, που δεν υπήρχε **KANENA** ελαφρό αεροπλάνο στην πίστα.

Δυστυχώς υπάρχουν ενδείξεις ότι αυτό δεν είναι μια τυχαία περίπτωση. Αυτό είναι ο κανόνας.

Στην υπό εξέταση περίπτωση δε, η ΥΠΑ, εάν θελήσει, μπορεί πάντα να μάθει τις ακριβείς ημέρες και ώρες διακίνησης των αεροπλάνων:

Από τα έγγραφα του Πύργου Ελέγχου

Από τις ημερομηνίες κατά τις οποίες πληρώθηκαν τα τέλη στην ΥΠΑ

Από τα έγγραφα που διατηρεί η εταιρεία που προσέφερε handling (εδώ είναι η Ολυμπιακή)

Από το ημερολόγιο των κινήσεων αεροσκαφών του ΚΕΠΑΘ.

### **Γ) Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΑΟΡΑ ΕΛΛΑΣ**

Η ΑΟΡΑ Ελλάς δεν στοχεύει στην ποινική δίωξη συγκεκριμένων ατόμων, ούτε στην απαξίωση συνδικαλιστικών κλάδων.

Την ενδιαφέρει όμως απόλυτα, και αποτελεί ενεργό σκοπό της, η ορθή και σύννομη λειτουργία των αεροδρομίων, για την προαγωγή της Γενικής Αεροπορίας, αλλά και της αεροπορίας εν γένει.

Πιστεύει ότι για την επιτυχία του στόχου αυτού, η μόνη λύση είναι η καθιέρωση και η χρησιμοποίηση τυποποιημένων διαδικασιών.

Συγκεκριμένα :

Η ίδια η απάντηση του αεροδρομίου Σαντορίνης, φαίνεται ότι είναι πολύ προσεκτικά γραμμένη, καθώς δεν αναφέρει πουθενά, ότι π.χ. «...η πίστα των ελαφρών αεροπλάνων είναι γεμάτη...» . Αντ' αυτού αναφέρει ότι «...**με βάση τα αιτήματα** που είχαν ληφθεί μέχρι τη στιγμή του αιτήματος...» Σε περίπτωση δε, απόδειξης ότι η πίστα ήταν άδεια (όπως εν προκειμένω), η απάντηση του

αεροδρομίου υποθέτουμε ότι θα είναι «την είχε κρατήσει το αεροπλάνο τάδε, αλλά δυστυχώς αυτό δεν ήρθε». Με τον τρόπο αυτό, το αεροδρόμιο προσπαθεί να μεταθέσει σε άλλους την ευθύνη για την δική του κακή λειτουργία. Όμως η ευθύνη για την κακή λειτουργία ενός αεροδρομίου, βαρύνει τη διοίκηση του αεροδρομίου και μόνον αυτή.

Στην ΑΟΡΑ Ελλάς θεωρούμε ότι είναι απαράδεκτο, κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες, ένα Κρατικό Αεροδρόμιο να αρνείται την προσέγγιση και προσγείωση σ' αυτόν σε αεροπλάνα, με την δικαιολογία ότι «δεν υπάρχουν θέσεις parking», την στιγμή που η πίστα του είναι άδεια. Κάτι τέτοιο είναι αντίθετο στους κανόνες της αεροπορίας, αποβαίνει δε εις βάρος της Ελλάδας, αφού με αυτό τον τρόπο πλήττεται σημαντικά ο Τουρισμός μας.

### **ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΟΡΑ ΕΛΛΑΣ**

Το αεροδρόμιο της Σαντορίνης, έχει καταργήσει μία γενική αρχή της αεροπορίας, που εφαρμόζεται σχεδόν σε όλα τα κράτη και η οποία λέει «first come, first served». Δυνάμει ποιας διάταξης νόμου καταργήθηκε αυτός ο Γενικός Κανόνας; Αν υπάρχει τέτοια διάταξη, θα πρέπει να καταργηθεί. Αν δεν υπάρχει, οι αρμόδιοι θα πρέπει να δώσουν εξηγήσεις

Η ΑΟΡΑ ζητά να απαγορευτεί η καινοφανής αξίωση, που εφαρμόζουν σήμερα τα μισά σχεδόν Ελληνικά Αεροδρόμια, να ζητείται PPR (Prior Permission Required) πριν από την πραγματοποίηση προσγείωσης σε Κρατικό Αερολιμένα. Η Ελλάδα, είναι το μοναδικό από όλα τα κράτη της Ευρώπης που έχει αυτή την αξίωση. Αν λοιπόν με ρητή διάταξη αυτή καταργηθεί, κάθε αεροπλάνο θα μπορεί να προσγειώνεται χωρίς περιορισμό σε όλα τα αεροδρόμια, όπως γίνεται σε όλα τα Ευρωπαϊκά Αεροδρόμια. Αν υπάρχει διαθέσιμος χώρος στάθμευσης, θα μπορεί να σταθμεύσει, εάν όχι, θα πρέπει να αναχωρήσει προς άλλο αεροδρόμιο, όπως ακριβώς συμβαίνει με τα αυτοκίνητα.

**Το slot allocation εφαρμόζεται διεθνώς μόνον σε αεροσκάφη αερομεταφορών** και αυτό διότι το κόστος των καθυστερήσεων στα αεροσκάφη αυτά είναι εξαιρετικά μεγάλο.

**Πουθενά στην Ευρώπη (εκτός Ελλάδος) δεν απαιτείται slot σε αεροπλάνα VFR!!!**

Αν όμως η ΥΠΑ αγνοήσει τον απλό τρόπο που προτείνουμε, και αποφασίσει να διατηρήσει το θεσμό του PPR, θα πρέπει πριν από την εφαρμογή του να καθιερώσει διαδικασίες εφαρμογής, οι οποίες θα δίνουν λύσεις σε συγκεκριμένα ερωτήματα, εκ των οποίων εδώ ενδεικτικά αναφέρονται τα εξής:

- Τι γίνεται αν ένα αεροπλάνο, δηλώσει πρόθεση για προσγείωση και δεν εμφανιστεί;
- Η θέση parking θα «ελευθερωθεί»;
- Και αν το ίδιο αεροπλάνο δηλώνει επανειλημμένα και δεν εμφανίζεται;
- Μήπως θα πρέπει να προβλεφθούν μέτρα εναντίον όσων κάνουν κατάχρηση δικαιώματος ;
- Ας υποθέσουμε ότι δύο αεροπλάνα από ΚΩ για Σαντορίνη, δεν εμφανιστούν στην Σαντορίνη, λόγω καιρικών συνθηκών στην ΚΩ. Αυτό θα εμποδίσει δύο άλλα αεροπλάνα να επωφεληθούν, και να έρθουν από τα Χανιά στη Σαντορίνη ; Θα υπάρξουν κυρώσεις στα αεροπλάνα της ΚΩ ;
- Είναι γνωστό ότι κάθε αεροπλάνο έχει διαφορετικές αντοχές στις καιρικές συνθήκες. Αν το αεροπλάνο Α έχει προτεραιότητα αλλά δεν μπορεί να προσγειωθεί στην Σαντορίνη λόγω καιρού στην Σαντορίνη, και το αεροπλάνο Β δεν έχει προτεραιότητα, αλλά μπορεί, ποιος θα προσγειωθεί; Ποιος θα έχει την ευθύνη για την απόφαση;
- Πότε θα μπορεί να «δεσμεύει» το αεροδρόμιο μία θέση parking; Με ένα τηλεφώνημα στην στους υπαλλήλους της αρμόδιας Δ/νσης; με φαξ που θα παίρνει αριθμό πρωτοκόλλου; Όλες τις ώρες της ημέρας ή μόνον τις πρωινές ώρες που λειτουργεί η Γραμματεία; Ποιος θα ελέγχει τους εμπλεκόμενους υπαλλήλους και με ποια διαδικασία θα γίνει αυτό;

Η ΑΟΡΑ φοβάται ότι κάτι τέτοιο τελικά ενδέχεται να δημιουργήσει ένα γραφειοκρατικό χάος. **Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο καμία Ευρωπαϊκή χώρα δεν ακολουθεί αυτό το δρόμο!!!**

Ένα άλλο θέμα που πρέπει να διευκρινιστεί είναι ο αριθμός των ελαφρών αεροπλάνων που θα μπορούν να φιλοξενηθούν σε ένα αεροδρόμιο σε κάποια χρονική στιγμή. Το αεροδρόμιο Σαντορίνης αναφέρει με υπερηφάνεια, ότι φιλοξένησε 19 ελαφρά αεροπλάνα ταυτόχρονα. Ταυτόχρονα, αντιφάσκει και αναιρεί την δήλωσή του, θεωρώντας ότι είναι «γεμάτο» όταν έχει 6 ελαφρά αεροπλάνα. Δεδομένου ότι σε

κάθε περίπτωση τηρούνται οι κανόνες ασφάλειας, τότε ΔΕΝ είναι δυνατόν να ισχύουν και τα δύο.

Η ΑΟΡΑ προτείνει να καθοριστεί με απόφαση/διαταγή του Διοικητή της ΥΠΑ ο μέγιστος αριθμός των ελαφρών αεροπλάνων που μπορούν να σταθμεύουν ταυτόχρονα σε κάθε αεροδρόμιο της Ελλάδας, λαμβάνοντας βεβαίως υπόψη το μέγεθος του χώρου στάθμευσής του.

Η ΑΟΡΑ όμως επαναλαμβάνει, ότι μέχρι να καλυφθούν όλες οι προϋποθέσεις καλής λειτουργίας **θα πρέπει άμεσα και με ρητή διάταξη, να καταργηθεί η εφαρμογή του θεσμού των PPR για τα ελαφρά και τα υπερελαφρα αεροσκάφη από όλα τα Ελληνικά αεροδρόμια, όπως αυτός εθνικά εφαρμόζεται.**

**Με τιμή  
Βασίλης Κώστα**

**Μέλος ΔΣ ΑΟΡΑ Ελλάς  
Ομάδα Εργασίας επί  
Νομικών Θεμάτων.**

Σχετικά έγγραφα:

1. Από 8-6-2010 επιστολή παραπόνων του κ. Ραγούση προς την ΑΟΡΑ Ελλάς
2. Υπ' αριθμ. Πρωτ. 3016/20-06-2010 επιστολή της ΑΟΡΑ Hellas.
3. Υπ' αριθμ. Πρωτ. ΚΑΣΡ/672/21-06-2010
4. Εκτύπωση της ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της ΑΟΡΑ Ελλάς με την ΑΟΡΑ Ελβετίας.
5. Αντίγραφο της από 2-5-2010 fax του Λιβανέζου χειριστή αεροσκαφών FADI NOHRA προς τον αερολιμένα Σαντορίνης, με την τεθείσα σ' αυτήν από τον τελευταίο (αερολιμένα) ιδιόγραφη απάντηση απόρριψης του αιτήματος.