

Ιστορικά στοιχεία

Το αεροδρόμιο Ιωαννίνων οφείλει την ύπαρξή του στο Αεροπορικό Απόσπασμα το οποίο ιδρύθηκε από την VIII Μεραρχία Πυροβολικού κατά το έτος 1928-29. Για τις ανάγκες του Α/Α Ιωαννίνων κατασκευάστηκε ένας πρόχειρος διάδρομος για να εξυπηρετήσει τα πολεμικά αεροσκάφη εκείνης της εποχής. Στη συνέχεια και για οχτώ χρόνια (1932-40) ο διάδρομος χρησιμοποιήθηκε για τις πτήσεις της ημικρατικής εταιρίας «Ελληνική Εταιρία Εναερίων Συγκοινωνιών»(Ε.Ε.Ε.Σ.) για την εξυπηρέτηση του κοινού, η οποία συνέδεε τα Ιωάννινα με το Αγρίνιο και την Αθήνα. Το 1940 το αεροδρόμιο κατελήφθη από τους Ιταλούς από τους οποίους περιφράχθηκε και ναρκοθετήθηκε και χρησιμοποιήθηκε για τις επιχειρήσεις της Ιταλικής Αεροπορίας.

Στα επόμενα έτη (1946-47) ο διάδρομος στρώθηκε με PSP και μετέπειτα με άσφαλο. Ο διάδρομος αυτός (13/31), ο οποίος φαίνεται και από τη δορυφορική φωτογραφία, σώζεται μέχρι και σήμερα και χρησιμοποιούνταν μέχρι πρόσφατα ως χώρος στάθμευσης του ελικοπτέρου Erickson και άλλων μικρών ιδιωτικών αεροσκαφών όταν υπήρχε πρόβλημα χωρητικότητας στην πίστα. Όμως, οι ανάγκες ανοικοδόμησης και επέκτασης του αεροδρομίου (όπως αναλυτικά αναφέρεται παρακάτω) θα εξαφανίσουν τον παλιό διάδρομο και τη θέση του θα πάρει νέα πίστα στάθμευσης αεροσκαφών. Το 1953 κατασκευάστηκε το αρχικό κτίριο αεροσταθμού, το οποίο κάλυπτε έκταση 450 m². Το 1965 ο αεροσταθμός επεκτάθηκε κατά το διπλάσιο της αρχικής του έκτασης, ενώ μια ακόμα επέκταση το 1993 έδωσε στο κτίριο συνολική έκταση 1500 m². Στα μέσα της δεκαετίας του '70, κατασκευάστηκε ο διάδρομος 14/32 που χρησιμοποιείται μέχρι και σήμερα, αρχικά με μήκος 1200m και μετέπειτα με 2400m.

Παρουσίαση

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων «*Βασιλεύς Πύρρος*» βρίσκεται 5 χιλιόμετρα βόρεια της πόλης των Ιωαννίνων σε ύψος 1563 ποδών από το επίπεδο της θάλασσας και εξυπηρετεί τις ανάγκες ενός μεγάλου επιβατικού κοινού προερχόμενο, κυρίως, από την ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου.

Το αεροδρόμιο χρωστάει το όνομά του στην Πανελλήνια Ομοσπονδία Φλόριντας/ Η.Π.Α. κατά το έτος 2005 και στον τότε πρόεδρό της, κ. Μ. Σέρβο. Συγκεκριμένα η ομοσπονδία πρότεινε την ονομασία «*Βασιλεύς Πύρρος*» στην Υ.Π.Α., προς τιμήν του μεγάλου στρατηλάτη και βασιλέα της Ηπείρου κατά τα αρχαία χρόνια. Χαρακτηριστικά, η επιστολή που απεστάλη στην Υ.Π.Α. περιελάμβανε τα εξής:

«Σας προτείνουμε να ονομασθεί το εν λόγω Αεροδρόμιο «Πύρρος» εκ του Βασιλέως των Ηπειρωτών (318 - 272 π.Χ.). Ο Πύρρος ήταν ένας από τους ικανότερους στρατηγούς της αρχαιότητας και ένα από τα σημαντικότερα εγχειρήματα του υπήρξε η προσπάθεια να ενώσει όλες τις τότε Ηπειρωτικές φυλές. Είναι συχνό το φαινόμενο της παραχάραξης και διαστρέβλωσης της Ελληνικής και κατά συνέπεια της παγκόσμιας ιστορίας. Κινήσεις σαν την προτεινόμενη ανωτέρω, κατοχυρώνουν σύμβολα, ονόματα και την λαμπρή και πλούσια ιστορία μας.

Το όνομα «Πύρρος» στο αεροδρόμιο θα αναδειξει την ιστορία της Ηπείρου και θα αποτρέψει τυχόν βλέψεις γειτόνων να διεκδικήσουν το όνομα αυτό σε σχετικό εγχείρημα. Ως πρακτική συνάδει με την ονοματοδοσία άλλων αεροδρομίων όπως της Θεσσαλονίκης («Μακεδονία»), Κερκύρας («Ι. Καποδίστριας»), Κω («Ιπποκράτης»)

κ.ο.κ. Ως Έλληνες οφείλουμε να προστατεύουμε και να αναδεικνύουμε την ιστορική και πολιτιστική μας κληρονομιά».

Η αξιολογή αυτή πράξη βρήκε σύμφωνο το ελληνικό κράτος και την Υ.Π.Α. και είχε ως αποτέλεσμα το βάλτισμα του Κρατικού Αερολιμένα με το όνομα του σπουδαίου αυτού προσώπου. Δυστυχώς, όμως, η κατοχύρωση ονομάτων και ιστορικών αξιών δε συμβαίνει πάντοτε, όπως πρόσφατα διαπιστώσαμε, με τη μετονομασία του αεροδρομίου των Σκοπίων σε «*Μέγας Αλέξανδρος*», όνομα που το αεροδρόμιο Καβάλας κατέχει εδώ και χρόνια...

Ο αεροσταθμός αποτελείται από ένα μικρής έκτασης κτίριο που εξυπηρετεί το επιβατικό κοινό. Στο εσωτερικό υπάρχουν δύο αίθουσες (αναχωρήσεων και αφίξεων) καθώς και χώρος όπου στεγάζονται τα γραφεία της Υ.Π.Α. ενώ, στην κεντρική αίθουσα αναμονής υπάρχει αναψυκτήριο-café . Επίσης στο χώρο αναχωρήσεων υπάρχουν δύο check-in desks και γκισέ των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της Aegean. Στο χώρο αφίξεων υπάρχει μια ζώνη αποσκευών και γκισέ εταιριών ενοικίασης αυτοκινήτων (Hertz, AVIS). Οι εταιρίες ενοικίασης αυτοκινήτων εξυπηρετούν κυρίως μεμονωμένους τουρίστες οι οποίοι επιλέγουν το νομό ως προορισμό τους και σε άτομα τα οποία επισκέπτονται την περιοχή για επαγγελματικούς σκοπούς.

Η πίστα του αεροδρομίου έχει τη δυνατότητα στάθμευσης, το μέγιστο, τριών αεροσκαφών γεγονός που σημαίνει ότι το πρόβλημα στάθμευσης είναι καίριο ζήτημα και πρόκειται να λυθεί με την επέκταση της πίστας. Κάθε χρόνο κατά την αντιπυρική περίοδο (Μάιος-Οκτώβριος) βρίσκεται μόνιμα στο αεροδρόμιο ένα από τα ελικόπτερα Erickson τα οποία ενοικιάζει η Πυροσβεστική Υπηρεσία για εναέρια πυρόσβεση κατά το διάστημα αυτό. Το ελικόπτερο που φιλοξενείται στο αεροδρόμιο σταθμεύει συνήθως στο τμήμα του παλιού διαδρόμου (που φαίνεται και στη φωτογραφία) χωρίς έτσι να δημιουργεί κανένα απολύτως πρόβλημα στη χωρητικότητα της πίστας. Τα κατασκευαστικά έργα, όμως, που λαμβάνουν χώρα τους τελευταίους 7-8 μήνες αναγκάζουν το ελικόπτερο να αφήσει την παραπάνω θέση και να μεταφερθεί στο βόρειο τμήμα της πίστας με αποτέλεσμα να καταλαμβάνει μια θέση στάθμευσης η οποία θα μπορούσε να καλυφθεί από κάποιο άλλο αεροσκάφος. Είναι, λοιπόν, φανερό ότι κατά τους φετινούς θερινούς μήνες η χωρητικότητα της πίστας στάθμευσης μειώθηκε με ακόμα μία θέση λιγότερη. Αξίζει να αναφέρουμε ότι στις 6 Ιουνίου 2007, η πίστα κυριολεκτικά γέμισε από αεροσκάφη καθώς εκείνη την ημέρα υπήρχαν αφίξεις charter από το εξωτερικό. Συγκεκριμένα στο έδαφος βρισκόταν ένα Cessna Citation (S5-BAX), ένα Dornier 328J (OY-NCO), ένα CRJ700 (OY-RJD) της δανέζικης Cimber και ένα Piper της τοπικής αερολέσχης (SX-ARP). Ήδη η πίστα ήταν πλήρης με αυτά τα αεροσκάφη, αλλά σα να μην έφτανε αυτό, μια έκτακτη άφιξη αεροσκάφους C-130 της Πολεμικής Αεροπορίας, εκτελώντας χρέη E.K.A.B., κατέφθασε με αποτέλεσμα να σταθμεύσει, για λίγο, στα ανατολικά της πίστας, εκεί δηλαδή που ο χώρος χρησιμοποιείται για την τροχοδρόμηση των αεροσκαφών! Βέβαια, ο χρόνος κατά τον οποίο η πίστα κράτησε περισσότερα αεροσκάφη από το ενδεδειγμένο ήταν λιγότερος από μισή ώρα με αποτέλεσμα να μη δημιουργηθεί πρόβλημα κίνησης. Άλλωστε τα αεροσκάφη ήταν σχετικά μικρά και γι' αυτό δεν υπήρξε ιδιαίτερη παρακάλυψη κατά την τροχοδρόμησή τους στην πίστα. Γενικότερα, οι αφίξεις στα Ιωάννινα τις περισσότερες φορές αφορούν μικρής ατράκτου αεροσκάφη (ATR και Avro 100 κυρίως), πράγμα που σημαίνει ότι δεν υπάρχει σοβαρό πρόβλημα χώρου, εκτός από κάποιες έκτακτες περιπτώσεις, όπως η προαναφερθείσα. Νότια της πίστας βρίσκονται σταθμευμένα τα οχήματα της Υ.Π.Α.(μεταξύ των οποίων και δύο παροπλισμένα), της Ολυμπιακής, της Aegean, σκάλες και το όχημα ανεφοδιασμού (bowser) της Air BP με καύσιμο JET A1. Οι

handlers στο αεροδρόμιο είναι της Aegean η οποία εξυπηρετεί μόνο τα αεροσκάφη της και της Ολυμπιακής, η οποία εξυπηρετεί όλα τα υπόλοιπα. Τα στρατιωτικά αεροσκάφη εξυπηρετούνται από κλιμάκιο του Αεροπορικού Αποσπάσματος που στεγάζεται βόρεια του αεροδρομίου. Ο διάδρομος 14/32, έχει μήκος 2400 μέτρα και είναι στρωμένος με άσφαλτο. Το μήκος του διαδρόμου είναι παρόμοιο με αυτό πολλών άλλων ελληνικών αεροδρομίων, τα οποία κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου δέχονται αεροσκάφη μεσαίας και μεγάλης ατράκτου χωρίς πρόβλημα, γεγονός που σημαίνει ότι δε διαφαίνεται η άμεση ανάγκη επέκτασής του. Διαδικασίες προσέγγισης υπάρχουν μόνο για το διάδρομο 32 ενώ οι προσεγγίσεις στο διάδρομο 14 γίνονται μόνο εξ' όψεως. Το μεγαλύτερο ποσοστό των προσγειώσεων γίνεται στο διάδρομο 32, καθώς ο 14 χρησιμοποιείται σπάνια σε περιπτώσεις που οι άνεμοι είναι νότιοι και οι συνθήκες ορατότητας το επιτρέπουν. Η διαδικασία προσέγγισης για το διάδρομο 32 ξεκινά από το intersection GARTA στην περιοχή της Άρτας, το οποίο αποτελεί βασικό σημείο στις προσεγγίσεις αλλά και στις αναχωρήσεις αεροσκαφών από τα Ιωάννινα. Το ραδιοβοήθημα, το οποίο βρίσκεται πλησίον του διαδρόμου, είναι το YNN το οποίο είναι VOR που εκπέμπει στη συχνότητα 108.6 MHz. Επίσης, υπάρχει και το IOA, που είναι τύπου NDB με συχνότητα εκπομπής στα 340 MHz.

Η πόλη των Ιωαννίνων συνδέεται αεροπορικά με την Αθήνα με τρεις καθημερινές πτήσεις και τις Κυριακές με τέσσερις. Οι εταιρίες που καλύπτουν το δρομολόγιο Αθήνα-Ιωάννινα-Αθήνα είναι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές και η Aegean Airlines με αεροσκάφη ATR(72&42) και AVRO RJ100 αντίστοιχα. Στο παρελθόν η πτήση αυτή της Ολυμπιακής γινόταν με DC-3 (δεκαετία '50-'60), YS-11 ('70), Boeing 737-200 ('80) και ATR ('90 μέχρι και σήμερα). Πριν από λίγα χρόνια υπήρχε και η σύνδεση Ιωάννινα-Θεσσαλονίκη, με την πτήση 972/973 της Ολυμπιακής, με αεροσκάφος τύπου Boeing 737-200 ('80) και ύστερα με ATR, η οποία διακόπηκε το 2005 λόγω της κατασκευής της Εγνατίας οδού και του μικρού χρονικού διαστήματος που διαρκεί το ταξίδι αυτό οδικώς. Επίσης, υπήρχε σύνδεση Ιωαννίνων-Τιράνων η οποία επίσης διακόπηκε λόγω ασύμφορου σχεδίου. Η πτήση αυτή δεν ήταν, παρά η προγραμματισμένη πτήση των Ολυμπιακών Αερογραμμών μεταξύ Αθήνας και Τιράνων (OA117).

Στο αεροδρόμιο φιλοξενούνται ουσιαστικά δύο αεραθλητικά σωματεία. Η Αερολέσχη Ιωαννίνων, με πρόεδρο τον κ. Ιωάννη Δήμο και το Αεροπορικό Αεραθλητικό Κέντρο Ηπείρου (ΑΕΡ.Α.Κ.Η.) με πρόεδρο τον κ. Διαμαντή Θωμά. Η πρώτη στεγάζεται σε hangar νότια της πίστας του αεροδρομίου, παραχωρημένο από το Γ.Ε.Α.. Στην κατοχή της βρίσκεται ένα μοτοανεμόπτερο με στοιχεία νηολόγιου D-KOSI. Η δεύτερη, με έτος ιδρύσεως το 1994, στεγαζόταν σε hangar που της είχε παραχωρήσει το Γ.Ε.Α., βόρεια της πίστας, στο χώρο του Α/Α. Οι ανάγκες, όμως, των κατασκευαστικών έργων, προϋπέθεταν την κατεδάφιση του hangar αυτού, με αποτέλεσμα το ΑΕΡ.Α.Κ.Η. να μεταφερθεί προσωρινά σε λυόμενο κτίριο που παραχώρησε η Υ.Π.Α. του αεροδρομίου, δίπλα από αυτό της Αερολέσχης Ιωαννίνων. Το ΑΕΡ.Α.Κ.Η. διαθέτει ένα αεροσκάφος τύπου Socata Commadore 150 με στοιχεία νηολόγιου SX-ADL. Επίσης, στο κτίριο στο οποίο στεγαζόταν πριν κατεδαφιστεί, υπήρχε μια πολύ αξιόλογη έκθεση ιστορικών αεροπορικών αντικειμένων, όπως διαφόρων ειδών όργανα από το cockpit ενός παρωπλισμένου F-84 της Πολεμικής Αεροπορίας, το οποίο επίσης βρίσκεται υπό την επίβλεψη του ΑΕΡ.Α.Κ.Η. στο χώρο του Α/Α και πληθώρα άλλων αντικειμένων που τώρα φυλάσσονται στο λυόμενο κτίριο. Το ΑΕΡ.Α.Κ.Η., ανήκοντας στην Εθνική Υπηρεσία Πολιτικής Προστασίας, συμμετείχε κατά το παρελθόν, όταν οι περιστάσεις το επέβαλλαν, σε εναέριες πυραυλιχενύσεις στην ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου, με αποτέλεσμα τον έγκαιρο εντοπισμό των εστιών πυρκαγιάς και την άμεση ειδοποίηση επιγείων μέσων

πυρόσβεσης. Στο παρελθόν υπήρχε, επίσης, παράρτημα της Global Aviation το οποίο, όμως, πλέον έχει αποχωρήσει από το αεροδρόμιο.

Γύρω περιοχή-Καιρικές συνθήκες

Ανατολικά του αεροδρομίου των Ιωαννίνων και σε απόσταση περίπου 2-3 μιλίων ξεκινούν οι πρόποδες του ορεινού όγκου με κορυφή το Μιτσικέλι, ύψους 5.940 ποδών, το οποίο αποτελεί ένα φυσικό εμπόδιο για την πλεύση των αεροσκαφών στη γύρω περιοχή. Αποτέλεσμα του ορεινού αυτού όγκου είναι η δημιουργία συχνών ανο/καθοδικών αερίων μαζών που δυσχεραίνουν την πτήση πλησίον της πλαγιάς του η οποία βρίσκεται σε εξαιρετικά μικρή απόσταση από το διάδρομο 14/32 του αεροδρομίου. Προφανές αποτέλεσμα είναι η δημιουργία στροβιλισμών στην υπήνεμη περιοχή σε περιπτώσεις που η ένταση του ανέμου είναι μεγάλη, με ότι αυτό συνεπάγεται για την ομαλή προσέγγιση των αεροσκαφών.

Ένα άλλο, πιο σημαντικό ίσως, πρόβλημα αποτελεί η ομίχλη. Το λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων καθώς και η λίμνη Παμβώτις, ευνοούν την ύπαρξη υψηλών ποσοστών υγρασίας στην περιοχή με απώτερο αποτέλεσμα τη δημιουργία ομίχλης. Η ομίχλη, που κυρίως δημιουργείται στις μεταβατικές εποχές (Ανοιξη, Φθινόπωρο) και εμφανίζει υψηλή πυκνότητα τις πρωινές ώρες, προκαλεί συνεχείς καθυστερήσεις, ακόμα και ακυρώσεις πτήσεων ουκ ολίγες φορές. Η παρουσία ομίχλης ξεκινά συνήθως από τις 5-6 π.μ. και φτάνει ακόμα και τις 11 π.μ. για να διαλυθεί. Αποτέλεσμα αυτού, αποτελούν οι συνεχείς καθυστερήσεις της πτήσης ΟΑ802 των Ολυμπιακών Αερογραμμών με προγραμματισμένη άφιξη στις 10:10π.μ. κατά τις περιόδους με χαμηλή πρωινή ορατότητα. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι στις 24/11/06 η πόλη καλυπτόταν από πυκνή ομίχλη για δύο περίπου εικοσιτετράωρα με αποτέλεσμα το αεροδρόμιο να μείνει κλειστό. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθούμε και στο χαμηλό λόφο της περιοχής Νέα Ζωή, ο οποίος υψώνεται ανατολικά του αεροδρομίου και σε απόσταση λίγων εκατοντάδων μέτρων, εγκλωβίζοντας έτσι το αεροδρόμιο σε μια «κοιλιάδα» ανάμεσα στο Μιτσικέλι και το λόφο αυτό. Από εδώ γίνεται κατανοητό ότι η ομίχλη διαλύεται δυσκολότερα σ' αυτήν την περιοχή απ' ότι στο υπόλοιπο λεκανοπέδιο...

Ένα τρίτο, αλλά μικρότερης σημασίας πρόβλημα, είναι η δραστηριότητα πτηνών γύρω από την περιοχή του αεροδρομίου. Είναι ένα συνηθισμένο πρόβλημα που απασχολεί τα περισσότερα αεροδρόμια της Ελλάδας και μπορεί σε μερικές περιπτώσεις να προκαλέσει περαιτέρω δυσμενή αποτελέσματα στα αεροσκάφη. Η παρουσία πουλιών στο αεροδρόμιο Ιωαννίνων, έγκειται στην κοντινή απόστασή του από τη λίμνη καθώς και στις βαλτώδεις περιοχές γύρω από αυτό. Η διοίκηση του αεροδρομίου είναι παραπάνω από τυπική σε αυτό το ζήτημα, εκτελώντας συνεχείς ελέγχους γύρω από τους διαδρόμους περισσότερες φορές από τις ενδεδειγμένες, έτσι ώστε να διασφαλισθεί η ομαλή κίνηση των αεροσκαφών.

Επέκταση Αεροδρομίου

Εδώ και ένα περίπου χρόνο έχουν ξεκινήσει τα κατασκευαστικά έργα σχετικά με την επέκταση του αεροδρομίου. Φορέας της κατασκευής είναι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Β. Ελλάδος) και η ανάδοχος εταιρία που επιλέχθηκε είναι η ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. , ενώ ο συνολικός προϋπολογισμός ανέρχεται στα 53 εκατ. €. Τη μελέτη ανέλαβε η γερμανική εταιρία Obermeyer Planen&Beraten GmbH κατά την περίοδο 2001-2004. Το parking του αεροδρομίου και ένα τμήμα από το Α/Α έχει

παραχωρηθεί για τη στέγαση των γραφείων της εταιρίας και την προσωρινή τοποθέτηση υλικού. Για να καλυφθούν οι ανάγκες στάθμευσης, ένας χώρος δυτικά του σημερινού αεροσταθμού έχει μεταβληθεί σε πρόχειρο parking για τα οχήματα.

Η πορεία των έργων είναι σταθερή και έχει επιβλεφθεί από τον πρώην Υπουργό Μεταφορών και Συγκοινωνιών κ. Λιάπη καθώς (όπως δείχνουν οι φωτογραφίες) έχει ήδη ανεγερθεί ένα τμήμα του νέου αεροσταθμού βόρεια του υπάρχοντος ενώ επίσης διενεργούνται εκσκαφές για την επίστρωση νέου δαπέδου στάθμευσης των αεροσκαφών, έκτασης 23.300 m².

Οι προσδοκίες που θα επιτευχθούν με το πέρας των έργων θα αλλάξουν άρδην την παρούσα εικόνα όλου του χώρου με θεαματικά αποτελέσματα. Αρχικά, το περίπου τριπλάσιας έκτασης νέο δάπεδο στάθμευσης θα λύσει τα σημερινά προβλήματα λόγω στενότητας του χώρου, με αποτέλεσμα το αεροδρόμιο να είναι σε θέση να δεχθεί πυκνότερες κινήσεις χωρίς να τίθεται θέμα χωρητικότητας. Επίσης, ένας τρίτος συνδετήριος ο οποίος θα βρίσκεται βόρεια των δύο σημερινών, θα συνδέει την επεκταμένη πίστα με το διάδρομο, παρέχοντας έτσι μεγαλύτερη άνεση στην είσοδο και έξοδο των αεροσκαφών από αυτόν.

Επιπλέον, το νέο κτίριο του αεροσταθμού θα καλύπτει έκταση 7600m², γεγονός που σημαίνει ότι θα δύναται να καλύψει τις ανάγκες μιας, πιθανής, μεγαλύτερης επιβατικής κίνησης. Εν συνεχεία, ο παρών πύργος ελέγχου θα αντικατασταθεί με νέο σε θέση η οποία ακόμα μελετάται. Τέλος, ένας νέος, μεγαλύτερος και πιο οργανωμένος χώρος στάθμευσης οχημάτων θα δημιουργηθεί έτσι ώστε να καλύψει τις ανάγκες της αυξημένης κίνησης.

Τοποθέτηση ILS

Ένα καίριο ζήτημα που προκύπτει είναι η τοποθέτηση του ILS (Instrument Landing System=Σύστημα Προσγείωσης δι'Οργάνων) το οποίο δημοπρατήθηκε τον τελευταίο καιρό. Η τοποθέτηση του συστήματος αυτού στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων προβλέπεται να λύσει πολλά προβλήματα που αφορούν στην προσέγγιση των αεροσκαφών σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας. Όπως διαφαίνεται και από το παρελθόν, το λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων χαρακτηρίζεται από καιρικές συνθήκες οι οποίες πολλές φορές προκαλούν προβλήματα στην κίνηση αεροσκαφών με δυσμενή αποτελέσματα (ακυρώσεις πτήσεων, καθυστερήσεις, κτλ), γεγονός που περιγράφεται αναλυτικότερα σε παραπάνω τμήμα αυτού του άρθρου. Ένα τέτοιο, λοιπόν, σύστημα προσγείωσης δι'οργάνων θα επιτρέπει στα περισσότερα αεροσκάφη να εκτελούν κανονικά την πτήση τους χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες, κυρίως στην προσγείωση, υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Το ILS θα αφορά το διάδρομο 32, καθώς για τον 14 δεν υπάρχουν διαδικασίες προσέγγισης και η προσγείωση γίνεται μόνο εξ'όψεως, όπως έχει προαναφερθεί.

Το θέμα, όμως, δεν είναι τόσο απλό καθώς η περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο χαρακτηρίζεται από ορεινούς όγκους, όπως προαναφέραμε παραπάνω. Η λειτουργία του ILS στηρίζεται στην εκπομπή ενός σήματος σε απόσταση 20-25 χιλιομέτρων από το διάδρομο, το οποίο καθοδηγεί το αεροσκάφος με ασφάλεια στην προσγείωση. Αυτό προϋποθέτει «καθαρή» από εμπόδια περιοχή, έτσι ώστε η εκπομπή του σήματος να γίνεται χωρίς προβλήματα, πολυτέλεια που η περιοχή των Ιωαννίνων δεν παρέχει. Για το λόγο αυτό, μελετάται η λύση του προβλήματος με έναν, κάπως παράδοξο, τρόπο. Έτσι, λοιπόν, ένα δεύτερο ραδιοβοήθημα θα τοποθετηθεί σε ένα ψηλό σημείο ώστε να ξεπερνά τα φυσικά εμπόδια και να οδηγεί το αεροσκάφος στο αρχικό σύστημα, που θα βρίσκεται στο αεροδρόμιο, για την

τελική προσέγγιση σε αυτό. Κατά κάποιον τρόπο θα γίνεται μια ανάκλαση του σήματος του ILS από το ψηλά τοποθετημένο ραδιοβοήθημα, με αποτέλεσμα το σήμα να μην αντιμετωπίζει προβλήματα στην εκπομπή του.

Το πρόβλημα, όμως, της πυκνής ομίχλης δε λύνεται απόλυτα με την τοποθέτηση του ILS, καθώς ο κυβερνήτης χρειάζεται κάποια στοιχειώδη οπτική επαφή με το διάδρομο στα τελικά στάδια της προσγείωσης, λίγο πριν το touchdown, πράγμα που υπό συνθήκες πυκνής ομίχλης δε συμβαίνει. Το ILS προσφέρεται για τη λύση του προβλήματος της χαμηλής νέφωσης που συχνά σχηματίζεται στο λεκανοπέδιο και όχι της ομίχλης.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι το θέμα του ILS έχει περάσει από χίλια κύματα, καθώς και στο παρελθόν είχαν γίνει παρόμοιες μελέτες, συγκεκριμένα τρεις, από την Υ.Π.Α. αλλά και από σκανδιναβικό κλιμάκιο και, όπως άλλωστε φαίνεται, καμία δεν απέδωσε καρπούς. Πάντως και η γνώμη πιλότων και Υ.Π.Α. είναι ότι το ILS δε θα λύσει τα προβλήματα σε βαθμό τέτοιο ώστε οι ματαιώσεις πτήσεων να μειωθούν αποτελεσματικά.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τον Α/ΣΜΧΟ(Ι) κ. Ιωάννη Αναγνώστου, Διοικητή του Αεροπορικού Αποσπάσματος Ιωαννίνων για τα ιστορικά στοιχεία που διέθεσε. Εγκάρδιες ευχαριστίες θα ήθελα να αποδώσω στο φίλο και «συμπάσχοντα» Χρήστο Θωμαΐδη, με τη σημαντική βοήθεια του οποίου τελειοποιήθηκε το παραπάνω άρθρο. Τέλος, ευχαριστώ θερμότατα την κ. Όλγα Σκαμνέλου, υπάλληλο της Υ.Π.Α., για την πολύτιμη αρωγή της στη συλλογή στοιχείων, χωρίς την οποία, η συγγραφή του παρόντος άρθρου θα καθίστατο αδύνατη.

Ευθύμιος Ν. Σέρμπης,