

TMA Andravidas. Τα καψόνια συνεχίζονται.

Date published: 16 August, 2014



Όταν άκουσα για τα προβλήματα για την Τερματική περιοχή της Ανδραβίδας πριν από κανά χρόνο δεν έδωσα μεγάλη σημασία καθώς νόμιζα ότι οι αναφορές είχαν μια δόση υπερβολής. Οι αναφορές όμως αυξάνονταν ολο και περισσότερο με κέντρο πάντα την προβληματική κλιμάκωση αεροσκαφών με προορισμούς τη Κεφαλονιά και περισσότερο τη Ζάκυνθο.

Αρχικά οι εκλεκτές ζητούσαν από την VFR κυρίως κυκλοφορία να ακολουθεί VFR routes που δεν ήταν δημοσιευμένα στο AIP αλλά είχαν οριστεί από τους ελεγκτές. Σε κάθε περίπτωση ακόμα και χωρίς να υπάρχει κυκλοφορία στην περιοχή υποχρέωναν τα αεροσκάφη που πήγαιναν από το Ρίο στη Ζάκυνθο να διέρχονται εκτός της CTR της Ανδραβίδας κάνοντας τεράστιο κύκλο και φυσικά κάνοντας πολύ περισσότερο χρόνο (πάνω από 10-13 λεπτά) καίγοντας πολύ περισσότερα καύσιμα (που η Ζάκυνθος δεν διαθέτει για ανεφοδιασμό AVGAS).

Τέλη Ιουλίου είχα ίδια εμπειρία και στην επιστροφή μάλιστα δεν μου έγινε δεκτό το αίτημα να περάσω νότια εκτός CTR και στα 500' δηλαδή εκτός και της TMA άρα εκτός περιοχής ελέγχου της Ανδραβίδας. Λαθος που ζήτησα άδεια, λαθος που τους μίλησα, δεν θα το επαναλάβω.

Στη Ζάκυνθο ρώτησα και η απάντηση ήταν αποστομωτική και άμεση. "Είναι γνωστό το πρόβλημα κύριε, δεν συνέβη μόνο σε εσάς. Πάντα δημιουργούν (οι ελεγκτές της Ανδραβίδας) πρόβλημα σε όλα τα αεροσκάφη που διέρχονται της περιοχής τους από μικρά ιδιωτικά μέχρι charter." Αφελής εγώ ρώτησα εάν αυτό είναι λόγω των ασκήσεων των αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας. "Οχι βέβαια. Είναι ένα καψόνι που προέρχεται από έναν ή δυο ελεγκτές οι οποίοι πιστεύουν ότι με αυτό τον τρόπο, την παρακώλυση δηλαδή της εναέριας κυκλοφορίας, θα ασκήσουν πίεση ώστε να πάρουν το ειδικό επίδομα του Eurocontrol το οποίο δεν παίρνουν όπως οι συνάδελφοί τους πολίτες ελεγκτές σε άλλα αεροδρόμια."

Τη στιγμή που το συζητάγαμε ο κυβερνήτης αεροσκάφους μεγάλης εταιρείας που είχε προσγειωθεί ανέφερε επικίνδυνες πρακτικές από τον ελεγκτή και την προθεσή του να προβεί σε επίσημη καταγγελία του συμβάντος.

Ψάχνοντας λίγο μάθαμε ότι όντως το πρόβλημα ξεκινάει από έναν ελεγκτή ο οποίος είχε απομακρυνθεί για λίγο αλλά με πολιτικά μέσα επέστρεψε. Ένας δηλαδή καταφέρνει να σπιλώνει το εξαιρετικό έργο των ελεγκτών της Πολεμικής μας Αεροπορίας και μάλιστα σε διεθνές επίπεδο.

Παρακάτω τα δυο live tracks της πτήσης. Στο δεύτερο της επιστροφής και αμέσως μετά την απογείωση φαίνεται η 360 στροφή στα 500' κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων με τον ελεγκτή για το αιτημά μου να συνεχίσουμε νότια και εκτός TMA. Να σημειωθεί βέβαια, όπως είναι καταγεγραμμένο και στο track ότι είμαι εκτός περιοχών ελέγχου της Ανδραβίδας στα 500' και πολύ κακώς ασχολήθηκα μαζί του. Η απόφασή μου να ακολουθήσω τις οδηγίες του, αφορούσαν μόνο στο

Post URL:

<https://greekhelicopters.gr/helos/tma-andravidas-%cf%84%ce%b1-%ce%ba%ce%b1%cf%88%cf%8c%ce%bd%ce%b9%ce%b1-%cf%83%cf%85%ce%bd%ce%b5%cf%87%ce%af%ce%b6%ce%bf%ce%bd%cf%84%ce%b1%ce%b9/>

TMA Andravidas. Τα καψόνια συνεχίζονται.

Date published: 16 August, 2014

να μην ταλαιπωρήσω τους επιβάτες αλλά ούτε και να τους προβληματίσω με μια έντονη λογομαχία εντός ασυρμάτου, κατι που τελικά δεν κατάφερα στο εκατό τοις εκατό μιας και χωρίς να γνωρίζουν τα αεροπορικά, προβληματίστηκαν απο τις συνεχείς αρνήσεις του ελεγκτή στα αιτηματά μου.

[Live track 1](#)

[Live track 2](#)

ΥΓ. Ετσι για την ιστορία η παραπάνω απόσταση που χρειάστηκε να καλυφθεί ηταν πάνω απο 45Nm στο συνολικό ταξίδι κατι που μεταφράζεται σε 25' χρόνο, 52lt καύσιμο και φυσικά αναγκαστικό ανεφοδιασμό στη Ζάκυνθο. Πολλαπλασιάστε τα αυτά επι x για τα εμπορικά αεροσκαφη, προσθέστε την ταλαιπωρία των επιβατών και το αποτέλεσμα θα είναι η αεροπορική και τουριστική εικόνα μας.

Post URL:

<https://greekhelicopters.gr/helos/tma-andravidas-%cf%84%ce%b1-%ce%ba%ce%b1%cf%88%cf%8c%ce%bd%ce%b9%ce%b1-%cf%83%cf%85%ce%bd%ce%b5%cf%87%ce%af%ce%b6%ce%bf%ce%bd%cf%84%ce%b1%ce%b9/>