



ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΕΙΟΝΟΜΙΑΣ-ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΜΟΥΣΕΙΟΛΟΓΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ «Ι.ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ»
ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΑΡΧΕΙΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ**



ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΡΙΑΣ:ΕΛΕΝΑ ΤΡΕΛΛΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ:Δ.ΜΕΤΑΛΛΗΝΟΣ,Γ.ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2018

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.Περίληψη.....σελ	3
Ευχαριστίες.....σελ	4
2.Γενικά	
2.1:Οι προσπάθειες του ανθρώπου να πετάξει.....σελ	5
2.2:Τα αεροδρόμια.....σελ	10
2.3:Δομή αεροδρομίων.....σελ	12
2.4:Ιστορία των Ελληνικών Αεροδρομίων.....σελ	13
2.5:Λίγα λόγια για το νησί της Κέρκυρασελ	16
3.Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ι.Καποδίστριας».....σελ	20
4.Ευρετήριο εικόνων.....σελ	35
5.Βιβλιογραφία.....σελ	36

1.ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι να μελετήσει την ιστορία του αεροδρομίου της Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας».Επιδιώχθηκε να καλυφθεί το θέμα σφαιρικά χωρίζοντας την εργασία σε έξι μικρές ενότητες.Στη πρώτη πραγματοποιείται ιστορική προσέγγιση του θέματος,όπου αναφέρονται διεξοδικά οι προσπάθειες του ανθρώπου να πετάξει.Η δεύτερη ενότητα αναφέρεται γενικά στα αεροδρόμια και τη μορφή που αυτά είχαν,ένω στη τρίτη ενότητα καταγράφεται ακριβώς πως είναι η δομή τους.Στη τέταρτη ενότητα γίνεται ιστορική προσέγγιση των Ελληνικών Αεροδρομίων.Ακολουθεί η πέμπτη ενότητα όπου περιγράφεται συνοπτικά το νησί της Κέρκυρας.Η έκτη και τελευταία ενότητα αναλύει την ιστορία του Κρατικού Αερολιμένα Κέρκυρας,όπως αυτή καταγράφηκε από αρχειακές κυρίως πηγές.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Πρώτα απ' όλα,θέλω να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές της πτυχιακής μου εργασίας,κύριο Δημήτριο Μεταλληνό και Γεώργιο Παπαϊωάννου για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή τους κατά τη διάρκεια της έρευνας και συγγραφής της εργασίας,Επίσης είμαι ευγνώμων στα υπόλοιπα μέλη της εξεταστικής επιτροπής της πτυχιακής εργασίας μου.Οφείλω επίσης πολλές ευχαριστίες στους εργαζόμενους στα Γενικά Αρχεία Κέρκυρας για την πολύτιμη βοήθειά τους στη συγκέντρωση πληροφοριών.Τέλος,ευχαριστώ και είμαι ευγνώμων στην οικογένειά μου για την ηθική υποστήριξή της και για την ολόψυχη αγάπη τους όλα αυτά τα χρόνια..Αφιερώνω αυτή την εργασία σε αυτούς.

2.ΓΕΝΙΚΑ

2.1.ΟΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΥ ΝΑ ΠΕΤΑΞΕΙ

Η προέλευση της επιθυμίας του ανθρώπου να πετάξει χάνεται στο μακρινό παρελθόν. Από τους πρώτους θρύλους υπάρχουν ιστορίες ανθρώπων οι οποίοι ίππευαν ιπτάμενες μηχανές ή δενόταν με πτέρυγες πανομοιότυπες με των πτηνών, ενισχυμένους μανδύες ή άλλες συσκευές, με τις οποίες προσπαθούσαν να πετάξουν, ή κατά κανόνα να πραγματοποιήσουν άλμα πάνω από έναν πύργο. Ο αρχαιοελληνικός μύθος του Δαίδαλου και του Ικάρου είναι ένας από τους πρώτους που έχουν γίνει γνωστοί, ενώ άλλοι προέρχονται από την Ινδία, την Κίνα και την Σκοτεινή Περίοδο της Ευρώπης. Για παράδειγμα περιγραφές ιπτάμενων μηχανών με αρκετές κατασκευαστικές λεπτομέρειες υπάρχουν στα Ινδικά έπη «Μαχαμπαράτα». Υπάρχουν ιστορικές αναφορές ότι όταν ο Μεγάλος Αλέξανδρος πέρασε από την Ινδία, 2300 χρόνια πριν, ο στρατός του κατατρομοκρατήθηκε σε ένα σημείο από «ιπτάμενες ασπίδες που πέταγαν μανιασμένα».

Σύμφωνα με το μύθο ο Δαίδαλος με τον Ίκαρο δραπετεύσαν από τον Λαβύρινθο, όπου ήταν φυλακισμένοι, με τη βοήθεια των φτερών που είχε κατασκευάσει και για τους δύο ο Δαίδαλος, χρησιμοποιώντας πούπουλα και κερί. Τα φτερά αυτά τα προσάρτησαν στους ώμους τους και πέταξαν στον ουρανό.

Γύρω στο 420 π.Χ. ο Αρχύτας, μαθηματικός από τον Τάραντα μαθητής του Πυθαγόρα, κατασκεύασε μία απ' τις πρώτες αυτοπροωθούμενες ιπτάμενες μηχανές. Ήταν ένα τεχνητό περιστέρι! Με κάποιο μηχανισμό κι ένα βάρος που κρεμόταν από τροχαλία το ομοίωμα περιστεριού κουνούσε τα φτερά του. Όταν πια βρισκόταν στον αέρα για την προώθησή του χρησιμοποιούσε ένα μπαλόνι που ξεφούσκωνε αργά αλλά με δύναμη από μία μικρή τρύπα. Για μπαλόνι χρησιμοποίησε την ουροδόχο κύστη ενός γουρουνιού! Έτσι το πανάλαφρο ομοίωμα περιστεριού που είχε κατασκευάσει μπορούσε να πετάει σχεδόν 200 μέτρα μέχρι να ξεφουσκώσει εντελώς το μπαλόνι!

Δεν ξέρουμε αν τελικά πέταξε ο ίδιος ο Αρχύτας. Πάντως κάποιο παράξενο κείμενο που λέγεται ότι είναι γραμμένο απ' τον Αρχύτα περιγράφει ένα ταξίδι γύρω από την γη μέσα σε μια αεροστεγώς κλεισμένη σφαίρα!

Όπως ήδη προανέφερα, ο άνθρωπος στη προσπάθεια να πετάξει έκανε άλματα από Πύργους. Στη μεσαιωνική Ευρώπη το πρώτο καταγεγραμμένο άλμα από πύργο χρονολογείται στο 852 μ.Χ., όταν ο Αρμέν Φιρμάν πραγματοποίησε ένα άλμα στην Κόρδοβα της Ισπανίας, και φέρεται να κάλυψε το σώμα του με φτερά γύπα επισυνάπτοντας δύο φτερούγες στα χέρια του.

Ο χαρταετός ίσως ήταν η πρώτη μορφή αεροσκάφους κατασκευασμένου από άνθρωπο. Εφευρέθηκε στην Κίνα, πιθανώς κατά τον 5ο αιώνα π.Χ. από τους Μόζι (ή Μο Ντι) και Λου Μπαν (ή Γκόνγκσου Μπαν).

Οι χαρταετοί επεκτάθηκαν από την Κίνα σε όλο τον κόσμο. Μετά την παρουσίαση του στην Ινδία, ο αετός εξελίχθηκε περαιτέρω σε μαχητή χαρταετό (fighter kite), όπου ένα γυαλισμένο σχοινί χρησιμοποιείται για να καταρρίψει άλλους χαρταετούς.

Τελικά ορισμένοι μελετητές άρχισαν να ερευνούν και να ορίζουν μερικές από τις βασικές έννοιες του επιστημονικού σχεδιασμού των αεροσκαφών. Ο πλέον αξιοσημείωτος από αυτούς ήταν ο Λεονάρντο ντα Βίντσι, αν και η δουλειά του παρέμεινε άγνωστη μέχρι το 1797, και έτσι δεν επηρέασε καθόλου τις εξελίξεις τα επόμενα τριακόσια χρόνια. Ενώ τα σχέδια του ήταν λογικά, δεν βασιζόταν σε ιδιαίτερα καλή επιστήμη.

Το ενδιαφέρον για τις πτητικές μηχανές καθώς και για την ανατομία των πτηνών και την ικανότητα τους να πετάνε ξεκίνησε τον 15ο αιώνα. Έτσι λοιπόν, από τον 15ο αιώνα ο Λεονάρντο ντα Βίντσι προσπάθησε να στηρίξει θεωρητικά τη δυνατότητα κατασκευής πτητικών μηχανών, μελετώντας προσεκτικά την πτήση των πουλιών. Ο ντα Βίντσι απορρίπτοντας την κεντρική ιδέα της θεωρίας του Αριστοτέλη, υποστήριξε ότι ο αέρας αντιτίθεται στην πτήση. Ξεκινώντας όμως από την σωστή αυτή άποψη, διατύπωσε τη λανθασμένη θεωρία ότι η κίνηση των φτερών των πουλιών δημιουργεί συμπίεση του αέρα από την κάτω μεριά τους. Έτσι, η πτήση των πουλιών είναι δυνατή γιατί μπορούν να στηρίζονται πάνω στις συμπακνώσεις του αέρα και να πετούν. Μετά από πειράματα κατέληξε και στο πολύ σωστό συμπέρασμα ότι υπάρχει σχέση ανάμεσα στο τετράγωνο του βάρους που πρόκειται να πετάξει και του κυκλικού μήκους του φτερού της πτητικής μηχανής. Έτσι υπολόγισε ότι για να πετάξει ένας άνθρωπος χρειάζεται φτερά μήκους περίπου 12 μέτρων. Σχεδίασε και κατασκεύασε πολλά πρότυπα πτητικών μηχανών που καμία δυστυχώς για αυτόν δεν είχε επιτυχία. Αργότερα παρατηρήθηκε ότι ορισμένα πουλιά μπορούσαν να πετούν

χωρίς να κουνούν τα φτερά τους, απλώς γλιστρώντας μέσα στον αέρα. Όπως και μερικοί άλλοι, έτσι και ο Λεονάρντο ντα Βίντσι, πολυμήχανος και εφευρετικός καθώς ήταν προσπάθησε να λύσει το πρόβλημα της πτήσης του ανθρώπου σχεδιάζοντας περίπου 10 πρότυπα πτητικών μηχανών τα οποία έχουν πολυάριθμες ομοιότητες με τις σύγχρονες μηχανές. Μερικά από τα πιο επιτυχημένα κατασκευάσματα ήταν το αερόστατο, το πρότυπο ελικοπτερου και το ανεμόπτερο που βασιζόταν περισσότερο στην ανατομία του πουλιού.

Τα αερόπλοια ονομαζόταν αρχικά «πηδαλιουχούμενα αερόστατα» και είναι ακόμη μέχρι σήμερα μερικές φορές πηδαλιουχούμενα.

Ακόμη μια πρόοδος έγινε το 1884, όταν πραγματοποιήθηκε η πρώτη πλήρως ελεγχόμενη ελεύθερη πτήση στο ηλεκτροκινούμενο αερόπλοιο του Γαλλικού Στρατού, το La France, από τους Σαρλ Ρενάρ και Αρτύρ Κονσταντέν Κρεμπς.

Την ίδια εποχή τα μη άκαμπτα αερόπλοια άρχισαν να έχουν μια κάποια επιτυχία, και επίσης αναπτύχθηκαν τα πρώτα άκαμπτα αερόπλοια. Αυτά θα είχαν περισσότερες δυνατότητες στην μεταφορά εμπορεύματος για δεκαετίες σε σχέση με τα αεροσκάφη σταθερών πτερυγών. Ο σχεδιασμός και η πρόοδος των άκαμπτων αερόπλοιων έγινε από τον Γερμανό κόμη Φερδινάνδο φον Ζέπελιν.

Η κατασκευή του πρώτου αερόπλοιου Ζέπελιν ξεκίνησε το 1899 σε μια πλωτή αίθουσα συναρμολόγησης στον Κόλπο του Μαντσέλ στη Λίμνη Κωνσταντία, στο Φρίντριχσχαφεν. Αυτό διευκόλυνε την διαδικασία παραγωγής, μιας και η αίθουσα μπορούσε να ευθυγραμμιστεί με τον αέρα. Το πρωτότυπο αερόπλοιο LZ 1 (LZ αρχικά του "Luftschiff Zeppelin" [Αερόπλοιο Ζέπελιν]) είχε μήκος 128 μέτρων (420 πόδια) και κινούνταν από δύο κινητήρες ισχύος 10,6kW (14,2 άλογα) Daimler ενώ η ισορροπία πετυχαινόταν μεταξύ μεταφορά ενός βαριδιού ανάμεσα στους δύο θαλάμους.

Η πρώτη του πτήση, στις 2 Ιουλίου 1900 διήρκεσε μόνο 18 λεπτά, μιας και το LZ 1 υποχρεώθηκε να προσυδατωθεί στην λίμνη μετά την βλάβη που υπέστη ο μηχανισμός κουρδίσματος για την εξισορρόπηση του βάρους. Ωστόσο, αυτά τα αεροσκάφη ήταν γενικά σύντομης διάρκειας και εξαιρετικά ευπαθή. Ελεγχόμενες πτήσεις ρουτίνας δεν θα λάμβαναν χώρα μέχρι την πρόοδο του κινητήρα εσωτερικής καύσης.

Τα πρώτα αεροσκάφη τα οποία πραγματοποίησαν ελεγχόμενες πτήσεις ρουτίνας ήταν τα μη άκαμπτα αερόπλοια (ονομαζόμενα μερικές φορές ως μικρά αερόστατα). Ο πιο επιτυχημένος πρώιμος πιλότος που πρωτοστάτησε σε αυτό τον τύπο αεροσκαφών ήταν ο Βραζιλιάνος Αλμπέρτου Σάντους-Ντουμό ο οποίος συνδύασε αποτελεσματικά ένα αερόστατο με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Στις 19 Οκτωβρίου 1901 πέταξε με το αερόπλοιο του "Number 6" πάνω από το Παρίσι από το Παρκ ντε Σεν Κλω γύρω από τον Πύργο του Άιφελ και πίσω σε λιγότερο από 30 λεπτά και κέρδισε το Βραβείο Ντόιτς ντε λα Μέρτε. Ο Σάντους-Ντουμό συνέχισε με τον σχεδιασμό και την κατασκευή διάφορων αεροσκαφών. Συνεπώς η αμφιβολία που περικύκλωνε τους δικούς του ισχυρισμούς καθώς και των άλλων ανταγωνιστών του επισκίασε τη μεγάλη συμβολή του στην ανάπτυξη των αερόπλοιων.

Αν και τα αερόπλοια χρησιμοποιήθηκαν τόσο στον Α΄ όσο και τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, και συνεχίζουν ακόμη σε περιορισμένη βάση μέχρι σήμερα, η ανάπτυξη τους επισκιάστηκε σε μεγάλο βαθμό από τα βαρύτερα από τον αέρα σκάφη.

Οι αδελφοί Ράιτ, Όρβιλ (Orville Wright, 19 Αυγούστου 1871 – 30 Ιανουαρίου 1948) και Γουίλμπουρ (Wilbur Wright, 16 Απριλίου 1867 – 30 Μαΐου 1912), είναι οι δύο Αμερικανοί στους οποίους αποδίδεται η εφεύρεση και κατασκευή του πρώτου επιτυχημένου αεροπλάνου στον κόσμο και η πραγματοποίηση της πρώτης ελεγχόμενης, μηχανικά προωθούμενης και με διάρκεια, βαρύτερης από τον αέρα, ανθρώπινης πτήσης στις 17 Δεκεμβρίου 1903.

Στα επόμενα δύο χρόνια τα αδέλφια εξέλιξαν την πτητική μηχανή τους στο πρώτο πρακτικό αεροσκάφος σταθερής πτέρυγας. Παρόλο που δεν υπήρξαν οι πρώτοι που κατασκεύασαν και πέταξαν πειραματικά αεροσκάφη, οι αδελφοί Ράιτ ήταν οι πρώτοι που εφηύραν τις επιφάνειες ελέγχου του αεροσκάφους, γεγονός που κατέστησε την πτήση αεροσκαφών σταθερής πτέρυγας εφικτή.

Η θεμελιώδης ανακάλυψη των αδελφών Ράιτ ήταν η εφεύρεση του «Ελέγχου στους τρεις άξονες» (three axis-control) που επέτρεπε στον πιλότο να κατευθύνει το αεροσκάφος αποτελεσματικά και να διατηρεί την ισορροπία του αεροσκάφους. Η μέθοδος αυτή έγινε και παραμένει μέχρι σήμερα η κύρια και βασικότερη μέθοδος ελέγχου των αεροσκαφών σταθερής πτέρυγας κάθε είδους.

Η θέση των αδελφών Ράιτ ως εφευρετών του αεροπλάνου υπήρξε αντικείμενο αντίθετων ισχυρισμών από διάφορες πλευρές, ενώ μεγάλη είναι η αντιπαράθεση που

υπάρχει για τους πολλούς ισχυρισμούς των πρώτων αεροπόρων σχετικά με την πραγματοποίηση της πρώτης πτήσης στον κόσμο.

2.2.ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Το αεροδρόμιο ή αερολιμένας είναι σύνθετη διαμόρφωση χερσαίου χώρου που έχει σχεδιαστεί για να υποδέχεται και να εξυπηρετεί αεροσκάφη. Τα αεροδρόμια διακρίνονται σε πολεμικά ή στρατιωτικά και πολιτικά. Τα πολιτικά διακρίνονται σε κρατικά, ημικρατικά, κοινοτικά και ιδιωτικά.

Οι όροι αεροδρόμιο και αερολιμένας αν και στη καθημερινή χρήση φέρονται ως συνώνυμοι στην πραγματικότητα διαφέρουν. Ο όρος αεροδρόμιο είναι περισσότερο στρατιωτικός και αποδίδεται με την απλή έννοια της διαμόρφωσης ενός χώρου εξυπηρέτησης αεροπλάνων. Ενώ ο όρος αερολιμένας αποδίδεται επιπρόσθετα προσδιορίζοντας αφενός τον χώρο εξυπηρέτησης των αεροπλάνων, αφετέρου και όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών και μεταφοράς φορτίων. Έτσι ο όρος αερολιμένας αποδίδεται περισσότερο για τα πολιτικά αεροδρόμια. Συνεπώς όλα τα αεροδρόμια δεν είναι αερολιμένες, ενώ όλοι οι αερολιμένες είναι αεροδρόμια.

Κάθε αεροδρόμιο έχει έναν ή περισσότερους διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης (τροχοδιαδρόμους - runway) και πίστα ελιγμών (apron) με διαδρόμους τροχοδρόμησης (taxiing) για την στάθμευση και εξυπηρέτηση των αεροσκαφών.

Για την καλύτερη οργάνωση του αεροδρομίου αναγκαίοι καθίστανται διάφορες εγκαταστάσεις και κτίρια. Ένα πολιτικό αεροδρόμιο, μπορεί να έχει περισσότερα του ενός κτηρίων, τα οποία στεγάζουν τις διάφορες υπηρεσίες του αεροδρομίου που αφορούν αεροσκάφη, επιβάτες και εμπορεύματα, π.χ. Έλεγχος εισιτηρίων και αποσκευών, έλεγχος διαβατηρίων, αίθουσες αναμονής, διαχωρισμός αφιχθέντων/αναχωρούντων επιβατών, εστιατόρια, μπαρ, καταστήματα, αποθήκες, υπόστεγα κτλ.

Τα υπηρεσιακά κτήρια ενός αεροδρομίου είναι ο Πύργος Ελέγχου Προσέγγισης και αναχώρησης, το πλέον ευδιάκριτο κτήριο σε ένα αεροδρόμιο (πολιτικό ή στρατιωτικό). Από τον πύργο ελέγχου διεξάγονται όλες οι συνομιλίες μεταξύ αεροσκαφών που επιθυμούν να προσεγγίσουν το αεροδρόμιο και εδάφους. Οι άδειες απογείωσης, προσγείωσης, τροχοδρόμησης κ.ά, δίνονται από τον ΠΕ. Αντίθετα, οι οδηγίες πτήσης προς αεροσκάφη που δεν προσεγγίζουν το αεροδρόμιο εξακολουθούν να δίνονται από το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής ή κέντρο ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Στα αεροδρόμια υπάρχουν ειδικές εγκαταστάσεις που στεγάζουν μηχανήματα, μηχανοκίνητο εξοπλισμό, διαλογή αποσκευών καθώς και υπόστεγα αεροσκαφών για συντήρηση, επισκευές κ.ά. Επίσης σε κάθε αεροδρόμιο υπάρχει πυροσβεστικός σταθμός. Ακόμη, μπορεί να υπάρχει και

υπηρεσία τροφοδοσίας επιβατικών αεροσκαφών (catering).

Ιστορικά σαν πρώτο αεροδρόμιο αναφέρεται η αμμουδιά του Κίττυ Χωκ στη Β. Καρολίνα των Η.Π.Α., όπου οι αδελφοί Ράιτ, πρωτοπόροι στην αεροπλοΐα, ύψωσαν το πρώτο αεροπλάνο αρκετά μέτρα πάνω από την επιφάνεια της Γης. Ο διάδρομος προσγειώσεως του αεροδρομίου αυτού ήταν δύο ράγες, πάνω στις οποίες γλιστρούσε ένα πέδιλο που είχε το αεροπλάνο αντί για ρόδες. Πολύ γρήγορα το πέδιλο αυτό αντικαταστάθηκε από τις ρόδες, χωρίς όμως να δημιουργηθούν ειδικοί διάδρομοι για την απογείωση και προσγείωση των αεροσκαφών, που απογειώνονταν και προσγειώνονταν σε εκτεταμένα λιβάδια με πολύ σκληρό χώμα, σε γήπεδα, σε κοινούς δρόμους (πεδία προσγειώσεως). Το μικρό βάρος των αεροπλάνων επέτρεπε τη χρησιμοποίηση των παραπάνω για αεροδρόμια. Κατά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου άρχισαν να κατασκευάζονται ειδικοί διάδρομοι, καθώς και εγκαταστάσεις για συντήρηση των αεροπλάνων. Οι διευθύνσεις των διαδρόμων αυτών ήταν ίδιες με τις διευθύνσεις των ανέμων που επικρατούσαν στην κάθε περιοχή, επειδή οι πλάγιοι άνεμοι επηρέαζαν άσχημα τις απογειώσεις και προσγειώσεις. Έτσι ήταν ανάγκη να γίνονται τόσοι διάδρομοι, όσες και οι συχνότερες διευθύνσεις των ανέμων, για να έχει τη δυνατότητα ο πιλότος να διαλέξει το διάδρομο με τον ασθενέστερο πλάγιο άνεμο. Οι διάδρομοι αυτοί κατασκευάζονται από μπετόν ή άσφαλτο. Η ευαισθησία των αεροπλάνων στους πλάγιους ανέμους άρχισε να εξαφανίζεται, καθώς αυτά γίνονταν ταχύτερα και βαρύτερα, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο αριθμός των διαδρόμων, αλλά να αυξάνει το μήκος τους. Σήμερα τα μεγάλα αεροπλάνα δεν επηρεάζονται καθόλου από τους πλάγιους ανέμους και τα μικρά έχουν τη δυνατότητα να απογειώνονται και να προσγειώνονται κατά διεύθυνση που διαφέρει μέχρι και 30° από τη διεύθυνση του ανέμου. Η τεχνική τελειοποίηση των αεροπλάνων έφερε σιγά-σιγά την τελειοποίηση των αεροδρομίων.

2.3.ΔΟΜΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

1. Τα αεροδρόμια χωρίζονται σε:
 - Airside areas: Όλοι οι χώροι στους οποίους συναντώνται αεροπλάνα καθώς και αεροδιάδρομος, ράμπες κ.λπ.
 - Η είσοδος από Landside areas σε Airside areas ελέγχεται πολύ αυστηρά από την ασφάλεια του αεροδρομίου.
 - Landside areas: Χώροι στάθμευσης, μαγαζιά, σταθμούς, μέσων μεταφοράς κ.τ.λ.
1. Οι επιβάτες εμπορικών πτήσεων φτάνουν στα airside μέσω "terminals", όπου μπορούν να αγοράσουν εισιτήρια, να ελεγχτούν από την ασφάλεια, να αφήσουν τις αποσκευές τους και να επιβιβαστούν στο αεροπλάνο τους μέσω πυλών "gates".
2. Οι χώροι αναμονής των επιβατών για το αεροπλάνο ονομάζονται "concourses" ή "terminal".
 - Υπάρχουν αεροδρόμια με πύργο ελέγχου ή χωρίς, εξαρτάται από την εναέρια κίνηση του αεροδρομίου.
 - Σε ορισμένα αεροδρόμια ο πύργος ελέγχου δουλεύει μόνο την ώρα αιχμής.
 - Τα περισσότερα αεροδρόμια του κόσμου λειτουργούν χωρίς την εποπτεία πύργου ελέγχου.
 - Τα διεθνή αεροδρόμια διαθέτουν τελωνείο και τμήμα υποδοχής αλλοδαπών.
 - Τα μέτρα ασφαλείας στα διεθνή αεροδρόμια είναι πιο αυστηρά από ότι στα εθνικά αεροδρόμια.

2.4 ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Η πρώτη πτήση στον ελληνικό χώρο έγινε από την Κρήτη στη Κύμη της Ιταλίας με σταθμούς στην Νάξο, στην Δήλο και την Ικαρία. Η πτήση έγινε με τη γνωστή σε όλους «πετομηχανή», την οποία κατασκεύασε ο Δαίδαλος και οι πρώτοι πιλότοι ήταν ο Ίκαρος και ο Δαίδαλος.

Η ιστορία των Ελληνικών Αεροδρομίων αρχίζει το 1912, όταν ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος απογειώθηκε από το Ρουφ με μικρό ιδιωτικό αεροσκάφος και αφού διέγραψε ένα κύκλο γύρω από την Αθήνα προσγειώθηκε στο ίδιο σημείο. Η Ελλάδα άρχισε να χρησιμοποιεί το αεροπλάνο κυρίως για πολεμικές επιχειρήσεις.

Η πρώτη ελληνική εταιρεία ιδρύθηκε το 1930 και πήρε το όνομα «Ίκαρος». Ένα χρόνο μετά η χώρα μας παραλαμβάνει τα πρώτα αεροσκάφη και η εταιρεία που διαδέχτηκε την «Ίκαρος» ήταν η «Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών». Το ελληνικό δημόσιο έτσι ανέλαβε την υποχρέωση να κατασκευάσει αεροδρόμια με τις εξής γραμμές Αθήνα-Θεσσαλονίκη με δυνατότητα προέκτασης προς την Ευρώπη, Αθήνα-Ιωάννινα με δυνατότητα προέκτασης προς Κέρκυρα και Ιταλία, Αθήνα-Κρήτη με δυνατότητα προέκτασης προς την Αίγυπτο. 10 Ιουλίου 1931 πραγματοποιείται το πρώτο δρομολόγιο στη γραμμή Αθήνα –Θεσσαλονίκη. Τον ίδιο χρόνο εγκαινιάζεται η γραμμή Αθήνα-Αργίνιο-Ιωάννινα, ενώ το 1935 επεκτείνεται η γραμμή Αθήνα –Θεσσαλονίκη έως τη Δράμα. Το ίδιο έτος εγκαινιάζεται η εταιρεία «Τεχνικά και αεροπορικά εκμεταλεύσεις», η οποία λειτούργησε ως η πρώτη σχολή εκπαίδευσης ιδιωτών αεροπόρων. Αυτές ήταν οι δύο εταιρείες που εκμεταλεύονταν τις εναέριες μεταφορές κατά τη διάρκεια του Β Παγκόσμιου Πολέμου. Το μόνο οραγμένο αεροδρόμιο της περιόδου αυτής είναι αυτό του Τατοΐου, όλα τα άλλα αεροδρόμια της χώρας αποτελούνταν μόνο από ένα χωμάτινο διάδρομο και τα καύσιμα ανεφοδιασμού. Το 1930 άρχισε να λειτουργεί το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.

Στην Ελλάδα λειτουργούν τα παρακάτω αεροδρόμια:

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών(Δ.Α.Α.)

Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος» (ΚΑΑΛΔ)

Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου «Δ.Σολωμός» (ΚΑΖΑ)

Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Ν.Καζατζάκης»

Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» (ΚΑΘΜ)

Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας (ΚΑΚΛ)

Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ι.Καποδίστριας»(ΚΑΚΚ)

Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλονιάς(ΚΑΚΦ)
Κρατικός Αερολιμένας Κω «Ιπποκράτης»(ΚΑΚΩ)
Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου (ΚΑΛΜ)
Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης»Οδ.Ελύτης»(ΚΑΜΤ)
Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου»Διαγόρας»(ΚΑΡΔ)
Κρατικός Αερολιμένας Σάμου(ΚΑΣΜ)
Κρατικός Αερολιμένας Χανίων «Δασκαλογιάννης»(ΚΑΧΝ)
Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μ.Αλέξανδρος»(ΚΑΚΒΑ)

ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΕΝΑ ΣΗΜΕΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ-ΕΞΟΔΟΥ

Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων(ΚΑΙΩ)
Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου(ΚΑΜΚ)
Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου(ΚΑΑΚ)
Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου(ΚΑΣΚ)
Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης(ΚΑΣΡ)
Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας(ΔΑΣΤ)

ΜΗ ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΕΝΑ ΣΗΜΕΙΑ

Κρατικός Αερολιμένας Αράξου(ΚΑΑΞ)
Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου(ΚΑΚΠ)
Κρατικός Αερολιμένας Αγκιάλου(ΚΑΝΑ)
Κρατικός Αερολιμένας Χίου(ΚΑΧΙ)
Κρατικός Αερολιμένας Μήλου(ΚΑΜΛ)
Κρατικός Αερολιμένας Πάρου(ΚΑΠΑ)
Κρατικός Αερολιμένας Νάξου(ΚΑΝΞ)

ΑΜΙΓΩΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας(ΚΑΠΛ)
Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας(ΚΑΙΡ)
Κρατικός Αερολιμένας Καστελόριζου(ΔΑΖΟ)

Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς «Αριστοτέλης»(ΚΑΚΤΑ)

Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης «Φίλιππος»(ΚΑΚΖΦ)

Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων(ΚΑΚΘ)

Κρατικός Αερολιμένας Λέρου(ΔΑΛΕ)

Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου(ΚΑΣΥ)

Κρατικός Αερολιμένας Σύρου(ΚΑΣΟ)

ΚΛΕΙΣΤΟΙ

Κρατικός Αερολιμένας Σπάρτης

Κρατικός Αερολιμένας Επιταλίου

Κρατικός Αερολιμένας Αγρινίου

Κρατικός Αερολιμένας Ανδραβίδας

Κρατικός Αερολιμένας Καστελίου

Κρατικός Αερολιμένας Λάρισας

Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών(ΚΑΑ)

2.5 ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Η Κέρκυρα ταυτίζεται από τους περισσότερους αρχαιολόγους με το μυθικό νησί των Φαιάκων. Εδώ ο Όμηρος τοποθέτησε, σύμφωνα με αυτούς που δέχονται την ταύτιση της Σχερίας με την Κέρκυρα, τον προτελευταίο σταθμό που ναυαγός έφθασε ο πολυμήχανος Οδυσσέας. Η μυθολογία παρέδωσε στους νεότερους Κερκυραίους το σημερινό έμβλημα της πόλης. Η "Απήδαλος Ναυς" εξακολουθεί να παραμένει σύμβολο της ναυτικής δεξιότητας των Φαιάκων.



Εικόνα 1: Απήδαλος Ναυς, σύμβολο ναυτικής δεξιότητας των Φαιάκων

Το νησί της Κέρκυρας κατοικήθηκε ήδη από την Παλαιολιθική Εποχή. Τότε η Κέρκυρα αποτελούσε συνέχεια της οροσειράς της Πίνδου και ήταν ενωμένη με την απέναντι Ηπειρωτική ακτή. Μάλιστα, η Κέρκυρα δέχτηκε μεγάλη επιρροή από τους άποικους

Έτσι έγιναν λαμπρά έργα όπως το ταφικό μνημείο του Μενεκράτους, ο ναός Καρδακίου, και οι ναοί της Ήρας και της Αρτέμιδος με το περίφημο γλυπτό αέτωμα της Γοργούς. Το αέτωμα εκτίθεται στο αρχαιολογικό μουσείο της πόλης και είναι το παλαιότερο λίθινο αέτωμα που έχει αποκαλυφθεί μέχρι σήμερα.



Εικόνα 2:Το αέτωμα της Γοργούς,το οποίο εκτίθεται μέχρι και σήμερα στο Αρχαιολογικό Μουσείο Κέρκυρας.

Μετά από διάφορες επιδρομές και επικυριαρχίες η Κέρκυρα το 229 π.Χ. εξαναγκάζεται να ζητήσει την προστασία των Ρωμαίων,οι οποίοι φρόντισαν για την υδροδότηση της αρχαίας πόλης μεταφέροντας νερό με αψιδωτό υδραγωγείο από την περιοχή της Κατακαλούς.

Το σημαντικότερο γεγονός της περιόδου αυτής,είναι ο εκχριστιανισμός της Κέρκυρας από τους μαθητές του Αποστόλου Παύλου,Ιάσωνα και Σωσίπατρο,που πραγματοποιήθηκε στο β' μισό του 1ου μ.Χ. αιώνα. Κατά την εποχή αυτή,που στην Κωνσταντινούπολη βασιλεύει η Μακεδονική Δυναστεία,η Κέρκυρα απολαμβάνει συνθήκες σχετικής ασφάλειας.Αυτό προκύπτει από την κατασκευή εκτός των οχυρώσεων, στην Παλαιόπολη,του μνημειακού ναού των Αγίων Ιάσονος και Σωσιπάτρου κατά τα τέλη του 10ου αιώνα.



Εικόνα 3:Ο ναός Αγίων Ιάσωνα και Σωσιπάτρου.Κατασκευή τέλη 10ου αιώνα

Από το 1204 η Κέρκυρα περιέρχεται στο μερίδιο των Βενετών έως το 1214. Τότε αναλαμβάνει τη διοίκηση ο Μιχαήλ Α΄ Άγγελου Κομνηνού(1214-1258), Δεσπότη της Ηπείρου, ο οποίος θέλοντας να ενισχύσει την οχύρωση του νησιού κατασκευάζει τα κάστρα Γαρδίκι και Αγγελόκαστρο. Υπό την ηγεσία του Κάρολου Α΄ του Ανδηγαυού(1267-1386) χτίζεται το παλαιό φρούριο



Εικόνα 4: Κάστρο Αγγελόκαστρο. Χτίστηκε υπό την εξουσία του Δεσπότη της Ηπείρου Μιχαήλ Άγγελου Κομνηνού.

Κατά τη διάρκεια της Δεύτερης Ενετοκρατίας, που υπήρξε η μακροβιότερη ξένη κατοχή του νησιού, συντελέστηκαν σημαντικές αλλαγές σε όλους τους τομείς.

Λόγω των πολλών επιδρομών που δέχονταν η Κέρκυρα, κατασκευάστηκε το Νέο φρούριο. Το 1797 επέρχεται στα χέρια των Γάλλων και δυο χρόνια αργότερα την καταλαμβάνουν οι Ρώσοι.

Ιδιαίτερα σημαντικό γεγονός θεωρείται η σύσταση το 1800 της Επτανήσου Πολιτείας, του πρώτου Ελληνικού Κράτους μετά το 1453, και η αναγνώρισή του ως κράτος φόρου υποτελής στο Σουλτάνο. Οι αντιπρόσωποι της Επτανήσου στην Κωνσταντινούπολη συνέταξαν Σύνταγμα, που ονομάστηκε "Βυζαντινό" και αναγνωρίστηκε από την "Πύλη".

Την 21η Μαΐου 1864 και μετά από έντονες διπλωματικές διαβουλεύσεις η Κέρκυρα και τα υπόλοιπα Επτάνησα ενώνονται με την Ελλάδα.

Σήμερα η Κέρκυρα ανήκει στην περιφέρεια Ιόνιων νησιών και στον Δήμο Κέρκυρας, που αποτελείται από το νησί μαζί με τα νησάκια Οθωνοί, Μαθράκι και Ερεϊκούσσα. Η πόλη της Κέρκυρας είναι πρωτεύουσα του Νομού και διοικητική έδρα της περιφέρειας Ιόνιων Νησιών.

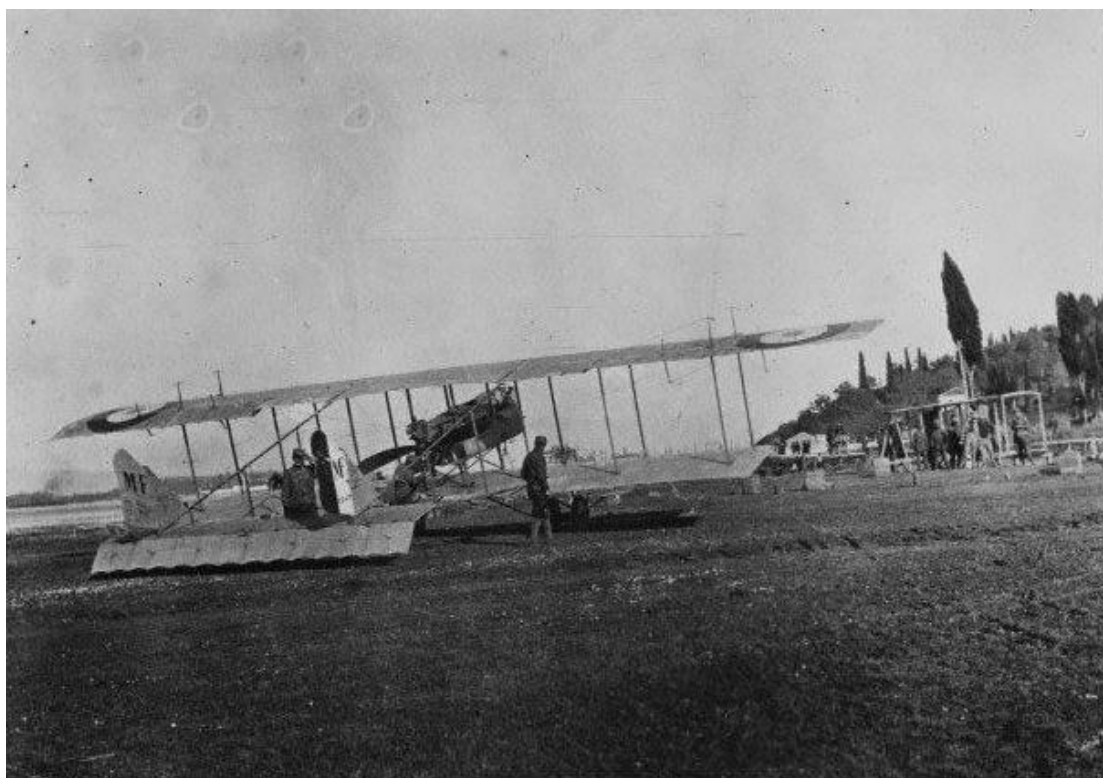
Σύμφωνα με την απογραφή του 2001, το νησί είχε 107.879 κατοίκους. Χωρίζεται σε δεκαπέντε Δημοτικές Ενότητες, 12 πρώην Δήμους και 3 πρώην κοινότητες. Η κύρια δραστηριότητα των κατοίκων είναι ο τουρισμός. Η πρόσβαση σε αυτή γίνεται είτε μέσω θαλάσσης είτε αεροπορικώς με απόβαση στο Αεροδρόμιο Ι. Καποδίστρια.

3.Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ι.Καποδίστριας»

Η αεροπορική ιστορία της Κέρκυρας αρχίζει το 1916 με την Γαλλική παρουσία κατά τη διάρκεια του Α'Παγκοσμίου Πολέμου,όταν δημιουργηθεί το Κ.Ν.Α (Κέντρο Ναυτικής Αεροπορίας) στο χώρο των Γουβιών.Παράλληλα είχαν φτιάξει και ένα πρόχειρο αεροδρόμιο στις Αλυκές Ποταμού.Την περίοδο του μεσοπόλεμου η έντονη παρουσία των υδροπλάνων (ταχυδρομικών και επιβατηγών) κατέστησε την Κέρκυρα κομβικό αεροπορικό σημείο.Κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η Κέρκυρα υπέστη σοβαρότατα πλήγματα από αεροπορικούς βομβαρδισμούς,τόσο του Άξονα (Ιταλία – Γερμανία),όσο και των Συμμάχων (Μ. Βρετανία - Η.Π.Α).



Εικόνα 5:Υδροπλάνο στη περιοχή Γουβιά.Κέρκυρα 1952



Εικόνα 6:Το αεροδρόμιο στις Αλυκές Ποταμού το έτος 1915

Η ιστορία του Κρατικού Αερολιμένα Κέρκυρας ξεκινάει με τη προσγείωση ενός αεροσκάφους Heston Phoenix(νηολόγιο SXAAH)στις 22 Μαρτίου 1937 με κυβερνήτη τον Ευστράτιο Ξύδη.Λίγο αργότερα,το Σεπτέμβριο του 1937,στη Κέρκυρα προσγειώνεται ένα ακόμη αεροπλάνο τύπου CHARDON “PHALENE” με το όνομα «Ακρόπολις»,το οποίο θα παραμείνει στο αεροδρόμιο μόλις μια ώρα.



Εικόνα 7:Η προσγείωση του “De Havilland Moth Major” στα εγκαίνια του Κρατικού Αερολιμένα Κέρκυρας στις 26 Σεπτεμβρίου 1937.

Τα επίσημα όμως εγκαίνια του αερολιμένα της Κέρκυρας έγιναν την 26^η Σεπτεμβρίου 1937, με τη προσγείωση του «De Havilland Moth Major», με διακριτικά SX-AAA HAWK και πιλότους τους κυρίους Αδοσίδη και Σκάλο. Έπειτα ακολούθησαν πλήθος πτήσεων, κυρίως για πολεμικούς σκοπούς.

Το αεροδρόμιο της Κέρκυρας είχε ενεργό ρόλο κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου, καθώς σε αυτό έβρισκαν καταφύγιο τα πολεμικά αεροσκάφη του «Άξονα» μετά από πολεμικές επιχειρήσεις.



Εικόνα 8: Γερμανικό αεροπλάνο τύπου Me-109 χτυπημένο από Ιταλικά Αντιαεροπορικά (1943)

Έως και το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου, το αεροδρόμιο της Κέρκυρας διέθετε έναν χωμάτινο διάδρομο μήκος 1100μ. και ένα μικρό κτίριο ικανό να ανταποκριθεί στις στοιχειώδεις ανάγκες. Για φωτισμό του διαδρόμου χρησιμοποιούσαν λάμπες θυέλλης και ο προσδιορισμός έντασης και κατεύθυνσης του ανέμου για τα προσγειωμένα αεροσκάφη γίνονταν με τη βοήθεια του καπνού που έβγαινε από τη καύση ξερών χόρτων.

Έτσι λειτουργούσαν όλα τα αεροδρόμια της χώρας. Μεγάλη και ουσιαστική ώθηση στη πολιτική αεροπορία της χώρας μας σημειώθηκε το 1950, όταν η ΥΠΑ, άρχισε να οργανώνεται επί νέας βάσης. Τότε ξεκινάει η προσπάθεια κατασκευής σύγχρονων αεροδρομίων στην Ελλάδα. Μάλιστα η αλματώδη αύξηση της επιβατικής κίνησης

στις δεκαετίες του 50΄ και 60΄ στα αεροδρόμια,επέβαλε τον σχεδιασμό και την υλοποίηση πιο σύγχρονων αεροσταθμών στα καινούρια αεροδρόμια,την κατασκευή νέων και τον εκσυγχρονισμό των ήδη υπαρχόντων.



Εικόνα 9:Ο ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ.1951

Το 1962 στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας κατασκευάζεται ένα μικρό κτίριο επιβατικού.(εικόνα 11).Τρια χρόνια αργότερα,το αεροδρόμιο γίνεται Διεθνές και η πρώτη πτήση κάτω από τον Έλεγχο Εναέριας κυκλοφορίας πραγματοποιήθηκε με jet τύπου comet της Ολυμπιακής Αεροπορίας.Ενώ το 1972 κατασκευάζεται ο πύργος ελέγχου.Ο πύργος ελέγχου στεγάζει όλες τις υπηρεσίες που επιβλέπουν και κατευθύνουν την κυκλοφορία των αεροπλάνων στον εναέριο χώρο που περιβάλλει το αεροδρόμιο,στους διαδρόμους και τροχοδρόμους.Αυτές οι λειτουργίες επιβάλλουν την εκλογή τοποθεσίας για την εγκατάσταση του πύργου που επιτρέπει την απρόσκοπη θέα της περιοχής του αεροδρομίου.Έτσι η εγκατάσταση και το ύψος του επιλέγονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι διάδρομοι,οι τροχόδρομοι,τα υπόστεγα και ο άμεσος εναέριος χώρος να είναι ευδιάκριτος ακόμη και την περίπτωση μελλοντικών

επεκτάσεων του αεροδρομίου.Γενικά η θέση του είναι περί το κέντρο του αεροδρομίου.



Εικόνα 10:Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΠΥΡΓΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΣΤΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΤΟ 1972



Εικόνα 11:Ο αεροδιάδρομος της Κέρκυρας τραβηγμένος το 1981 από πτήση της BRITISH AIRWAYS



Εικόνα 12: Πτέρυγα γραμμής εσωτερικών πτήσεων. Κέρκυρα 1962



Εικόνα 13: Αερολιμένας «Ιωάννης Καποδίστριας», Κέρκυρα 1965. Η άφιξη του Γεωργίου Παπανδρέου.

Τη δεκαετία του 1970 στον αερολιμένα της Κέρκυρας τοποθετούνται πλήρη συστήματα φωτεινής σήμανσης για ακόμη περισσότερη ασφάλεια στην κίνηση των αεροπλάνων.Επίσης τοποθετούνται εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού,όπως ηλεκτροακουστικά και οπτικά συστήματα αναγγελιών των πτήσεων,μεταφορικοί ιμάντες αποσκευών,κλιματιστικές εγκαταστάσεις.

Όσον αφορά το προσωπικό που εργάζονταν στον αερολιμένα,έχουμε μια σχετική εικόνα από έγγραφο που αποστέλλει ο τότε Αερολιμενάρχης Κέρκυρας Σπύρος Φώης στις 19/9/1981 στο Υπουργείο Συγκοινωνιών,ο οποίος θέτει πρόβλημα έλλειψης προσωπικού και αναφέρει αναλυτικά τον αριθμό των ατόμων που πρέπει να εργάζονται σε κάθε τμήμα ώστε να ο Αερολιμενικός σταθμός να λειτουργεί πλήρως.Συγκεκριμένα,το τμήμα Αερολιμενικής διεύθυνσης πρέπει να έχει 39 εργαζόμενους και 6 για άμεσες ατομικές ανάγκες.Στο τμήμα Διεύθυνσης Εναέριου Κυκλοφορίας είναι ωφέλιμο να εργάζονται 33 άτομα και 12 για άμεσες ανάγκες.Το τμήμα διεύθυνσης τηλεπικοινωνιών θα πρέπει να στελεχώνετε από 14 άτομα και 3 για άμεσες ανάγκες Διεύθυνση ηλεκτρονικών από 28 εργαζόμενους και 10 έκτακτων αναγκών. Επίσης η Διεύθυνση τεχνικής συντήρησης απαιτεί 18 εργαζόμενους και 2 άμεσης ανάγκης .Τέλος στο γραφείο πληροφοριών είναι αναγκαίο να τοποθετηθούν ακόμη 4 υπάλληλοι για την καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού.

Από το ίδιο έγγραφο βλέπουμε ακόμη ότι το Αεροδρόμιο «Ιωάννης Καποδίστριας» διέθετε αρκετά τμήματα με διαφορετικές αρμοδιότητες το καθένα,ώστε να λειτουργεί όσο το δυνατόν πλήρως και ομαλώς.

Σε θέματα ασφαλείας το αεροδρόμιο αναβαθμιζόταν διαρκώς ,όμως δεν έλειπαν και τα απρόοπτα.Στις 19/7/1972 ένα βρετανικό αεροσκάφος του τύπου «Bac 1-11» και με διακριτικά «G-AWYS» ναυλωμένο από την εταιρεία Horizon Holidays, ετοιμαζόταν να αναχωρήσει από το αεροδρόμιο της Κέρκυρας.Η πτήση θα είχε διάρκεια 2,30 ωρών.Μετέφερε 79 επιβάτες και 6μελές πλήρωμα. Στην Κέρκυρα οι καιρικές συνθήκες ήταν άριστες και η θερμοκρασία ήταν 24 βαθμοί Κελσίου.Το αεροσκάφος ζήτησε άδεια απογείωσης από τον πύργο ελέγχου, όπου και του εδόθει.Στη διαδικασία της επιτάχυνσης το αεροπλάνο έπεσε σε λακκούβα με νερά με αποτέλεσμα ο Κυβερνήτης να νομίσει ότι υπήρξε βλάβη στον ένα κινητήρα και να ακυρώσει την απογείωση.Στη συνέχεια το αεροσκάφος έφτασε στην άκρη του διαδρόμου και έπεσε στα νερά της Λίμνης Χαλικιόπουλου στο ένα μέτρο βάθος.Το

πλήρωμα και οι επιβάτες επέζησαν και το αεροσκάφος επισκευάστηκε και συνέχισε να κάνει πτήσεις έως το 1994.



Εικόνα 14:Ατύχημα στον αερολιμένα της Κέρκυρας το 1972.

Το 1980 προσπάθησε να απογειωθεί από το τον αεροδιάδρομο του αεροδρομίου Κέρκυρας ένα αεροπλάνο BOEING 727 της Ολυμπιακής Αεροπορίας,μάταια όμως (εικόνα 13).Ευτυχώς δεν υπήρξαν θύματα.



Εικόνα 15:Ατύχημα στον Αερολιμένα Κέρκυρας,1980



Εικόνα 16:Αεροδρόμιο Κέρκυρας 1967.Ένα F104 δεν κατάφερε να απογειωθεί.

Σχετικά με τα αεροπορικά δυστυχήματα ήδη από τις 14/4/1984 το Υπουργείο Συγκοινωνιών είχε συστήσει ομάδες διερεύνησης άμεσης δράσης, οι οποίες θα διερευνούσαν υποθέσεις αεροπορικών δυστυχημάτων. Μάλιστα σε σχετικό έγγραφο αναφέρετε εκτενώς για τον τρόπο δράσης τους.

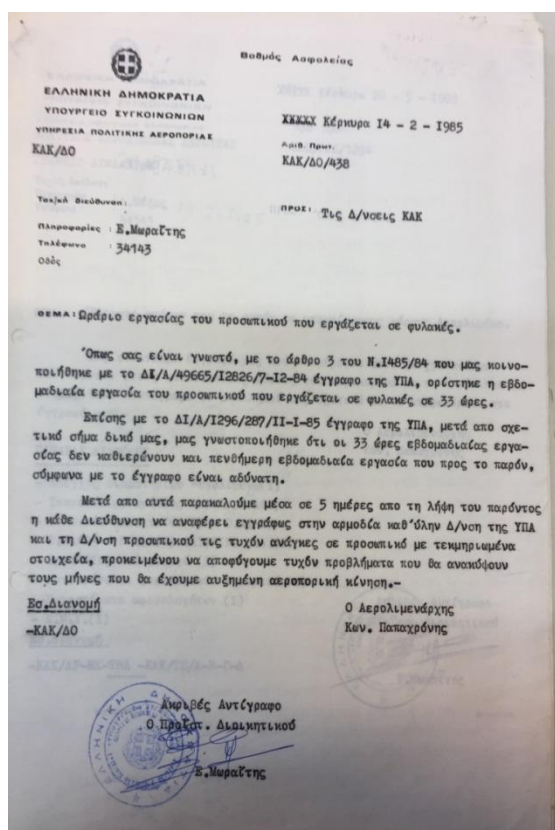
Για την αποφυγή εγκληματικών ενεργειών ο έλεγχος των επιβατών αλλά και των εργαζομένων του αεροδρομίου γίνεται πιο αυστηρός. Στις 24/4/1985 στέλνεται από το Υπουργείο Συγκοινωνιών προς όλες τους Αερολιμένες έγγραφο όπου γνωστοποιεί ότι όλοι όσοι περνούν στους χώρους του αεροδρομίου θα πρέπει να υπόκεινται σε έλεγχο μέσω μηχανημάτων ελέγχου (x rays, μαγνητικές θύρες). Αυτή η αναφορά απευθύνεται όχι μόνο στους επιβάτες αλλά και τους εργαζόμενους. Έτσι στον αερολιμένα Κέρκυρας τοποθετούνται μηχανήματα ελέγχου επιβατών, αλλά και μηχανήματα ελέγχου αποσκευών.



Εικόνα 17: Εξοπλισμός Διεθνών Αερολιμένων.

Εκτός από ελλείψεις σε εγκαταστάσεις και μηχανήματα η έλλειψη προσωπικού συνεχιζόταν να υφίσταται. Μετά τη προσπάθεια του Αερολιμενάρχη Σπύρου Φώη το

1981 για αύξηση του προσωπικού,ο μετέπειτα Αερολιμενάρχης Κωνσταντίνος Παπαχρόνης το 14/2/1985 με σχετική του αναφορά θέτει θέμα ωραρίου και κατ'επέκταση θέμα έλλειψης προσωπικού.



Εικόνα 18:Έγγραφο από τον Αερολιμενάρχη Κ.Παπαχρόνη προς όλες τις διευθύνσεις του Αερολιμένα Κερκύρας,Φεβρουάριος του 1985

Οι ελλείψεις όμως συνεχίζουν να υπάρχουν για πολλά χρόνια αργότερα.Στις 9/11/1993 ο τότε Αερολιμενάρχης του Κρατικού Αερολιμένα Κέρκυρας «Ι.Καποδίστρια»,ο Θ.Παπαδημητρόπουλος,γνωστοποιεί στην ΥΠΑ και σε όλα τα τμήματα του αεροδρομίου,τις ελλείψεις του αεροδρομίου και σχετικά θέματα που δυσκολεύουν την λειτουργία του.

Συγκεκριμένα,αναφέρει ότι κατά τη λήξασα θερινή περίοδο του 1993,υπήρχαν σοβαρά προβλήματα στην ομαλή ροή της αεροπορικής κίνησης,λόγω του ότι δεν υπήρχε RANTAR να καλύπτει τη τερματική περιοχή Κέρκυρας και λόγω του μη διαχωρισμού των Υπηρεσιών Ελέγχου Αεροδρομίου και Υπηρεσιών Ελέγχου Προσέγγισης.Ακόμη το VOR,το ραδιοναυτιλιακό βοήθημα ,το οποίο δίνει τη δυνατότητα στα αεροσκάφη να ακολουθούν τη πορεία τους από το αεροδρόμιο αναχώρησης έως το αεροδρόμιο άφιξης είναι παλαιό και χρίζει

αντικατάστασης.Μάλιστα στο σχετικό έγγραφο τονίζει τα προβλήματα τηλεπικοινωνιών,καθώς ο τηλέτυπος και ο δέκτης συντονισμού είναι παλιοί.Ακόμη δεν υπήρχε συσκευή fax.

Μάλιστα αντικεραυνική προστασία είχε περαστεί μόνο στα καλώδια κεντρικού τηλεχειρισμού του Αερολιμένα.

Όσον αφορά τον αεροδιάδρομο μέσω του εγγράφου αυτού βλέπουμε ότι έχει υποστεί φθορές και ότι ο χώρος στάθμευσης των αεροσκαφών είναι πολύ μικρός ώστε να εξυπηρετήσει την συνεχώς αυξανόμενη κίνηση του Αερολιμένα.Ακόμη θίγει το θέμα της υπερασφάλισης και ζητά τη δημιουργία χώρου άσκησης των πυροσβεστών,αλλά και την αγορά βυτιοφόρου ώστε σε περίπτωση φωτιάς να είναι άμεση η επέμβαση.Επίσης,η περίφραξη του Κέντρου Εκπομπής του Αερολιμένα είναι κατεστραμμένη.

Σύμφωνα με τα έγγραφα,ο Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας» λειτουργεί με δυσκολία,ακόμη και στα πιο πρόσφατα χρόνια.

Δυστυχώς για εμάς τους ερευνητές το εναπομείναν αρχειακό υλικό του Αεροδρομίου της Κέρκυρας είναι ελάχιστο.Σε αυτό συνέβαλε και το έγγραφο που εκδόθηκε στις 30/7/1992 από τον τότε υπουργό Εσωτερικής λειτουργίας,σύμφωνα με το οποίο,για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών και την υποβοήθηση της εσωτερικής λειτουργίας,πρέπει να προβαίνουν οι αρμόδιοι υπάλληλοι στην εκκαθάριση των Αρχείων κάθε δυο χρόνια.

Μέσα στα εναπομείναντα αρχεία είναι και αυτά των αφίξεων των αντιπροσώπων για τη σύνοδο κορυφής που έλαβε χώρα στο νησί της Κέρκυρας στις 24-25 Ιουνίου 1994.

Συγκεκριμένα μέσω των σχετικών εγγράφων,βλέπουμε ότι για την σύνοδο κορυφής έφτασαν στις 23/6/1994 στη Κέρκυρα μέσω του αεροδρομίου 220 Δημοσιογράφοι.Την ίδια μέρα έφτασαν και οι Μόνιμοι Αντιπρόσωποι και υψηλόβαθμοι διπλωματικοί των κρατών-μελών από τις Βρυξέλες.

Η Συνθήκη του Μάαστριχτ με την οποία ιδρύθηκε η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε μόλις τεθεί σε ισχύ απαιτώντας την αντιμετώπιση αρκετών εξαιρετικά σύνθετων και δύσκολων ζητημάτων που αφορούσαν τη διαδικασία ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Οδηγός ιδέα της Προεδρίας υπήρξε η έννοια της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και,ως εκ

τούτου, το πρόγραμμά της είχε αμιγώς ευρωπαϊκό προσανατολισμό. Ο Ανδρέας Παπανδρέου είναι και πάλι πρωθυπουργός με υπουργό εξωτερικών τον σημερινό πρόεδρο της Δημοκρατίας Κároλο Παπούλια. Έτσι στη σύνοδο κορυφής παρευρίσκονταν και οι προαναφερθέντες.



Εικόνα 19: Σύνοδο κορυφής, Κέρκυρα Ιούνιος 1994

Στη Σύνοδο Κορυφής της Κέρκυρας (24-25 Ιουνίου 1994) οι προσπάθειες για τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την ένταξη της Αυστρίας, Φινλανδίας και Σουηδίας ολοκληρώθηκαν με την υπογραφή των αντίστοιχων Πράξεων Προσχώρησης. Στη διάρκεια της τρίτης ευρωπαϊκής Προεδρίας της, η Ελλάδα προώθησε την προοπτική της διεύρυνσης της ΕΕ προς τη νότια και ανατολική Ευρώπη με σκοπό τη διασφάλιση της σταθερότητας, της ανάπτυξης και της συνεργασίας στην ΝΑ Ευρώπη.

Ο Κρατικός Αερολιμένας «Ιωάννης Καποδίστριας», δεχόταν και δέχεται πληθώρα κόσμου. Με τη πάροδο του χρόνου εκσυγχρονίστηκε και παρέχει στους ταξιδιώτες και στις αεροπορικές εταιρείες την απαραίτητη ασφάλεια.

Σήμερα ο διάδρομος προσγείωσης - απογείωσης (17-35) έχει μήκος 2375 μ. και πλάτος 45 μ. Υπάρχει τροχόδρομος από το κατώφλι του 17, μήκους 800 μ. και 3 συνδετήριοι. Οι στεγασμένοι χώροι του αερολιμένα που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των επιβατών έχουν επιφάνεια 16.000 τμ. Ο ημιώροφος στον οποίο στεγάζονται τα γραφεία της Fraport Greece και των αεροπορικών εταιρειών έχει εμβαδόν 1.200 τ.μ. Στον επιβατικό σταθμό υπάρχουν καταστήματα, γραφεία εταιρειών ενοικιάσεων αυτοκινήτων και ταξιδιωτικά γραφεία, εστιατόριο, καφετέρια, ΑΤΜ, ενώ διατίθεται δωρεάν ασύρματη σύνδεση (WiFi) στο Internet.

Στον υπόγειο χώρο του αεροσταθμού βρίσκονται οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, τα ψυκτικά μηχανήματα καθώς και αποθηκευτικοί χώροι εμβαδού 10.000 τ.μ

Επιπλέον διαθέτει:

Ένα Πυροσβεστικό σταθμό

Κατηγορία πυρασφάλειας αεροδρομίου: 7 (VII)

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών: 10

Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας: 28

Τον Δεκέμβριο του 2015 οριστικοποιήθηκε η ιδιωτικοποίηση του Αερολιμένα Κέρκυρας, μαζί με άλλους 13 περιφερειακούς αερολιμένες, μέσω της υπογραφής παραχώρησης στην κοινοπραξία Fraport AG / Ομίλου Κοπελούζου από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ). Σύμφωνα με τη σύμβαση, η κοινοπραξία θα χειρίζεται τα 14 αεροδρόμια (μεταξύ αυτών και της Μυκόνου) για 40 χρόνια ξεκινώντας από τις 11 Απριλίου 2017.

Από τις αρχές του 2018 η Fraport AG ξεκίνησε τις επισκευές του αεροδρομίου Κέρκυρας Ι.Καποδίστρια. Σύμφωνα με τα σχέδια της εταιρείας, θα γίνουν επισκευές στον πύργο ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και στο κτήριο επιβατών. Μάλιστα θα κατασκευαστεί ένας νέος τερματικός σταθμός του αεροδρομίου, αυξάνοντας το συνολικό μέγεθος του αεροδρομίου κατά 24%. Παράλληλα θα ανακαινιστεί ο υπάρχων τερματικός σταθμός, ο οποίος θα επεκταθεί κατά 10.294 τ.μ. Επίσης θα πραγματοποιηθούν σημαντικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών, οι οποίες περιλαμβάνουν αύξηση 27% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων (check-in) (από 22 θα ανέλθουν σε 28), 50% αύξηση των ζωνών ασφαλείας και 33% αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών (από 6 σε 9). Ακόμη η εταιρεία προτίθεται άμεσα να εγκαταστήσει νέο σύστημα για τον έλεγχο των αποσκευών (HBS inline screening), να ανακαινίσει και να αναβαθμίσει τον πυροσβεστικό σταθμό και τέλος να ανακαινίσει τον ασφαλοτάπητα στους χώρους προσγείωσης, απογείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών.



Εικόνα 20:Επισκευή του επιβατικού σταθμού του αεροδρομίου της Κέρκυρας υπό τον έλεγχο της Fraport.Κέρκυρα 2018

4.ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

- Εικόνα 1:Απήδαλος Ναυς,σύμβολο ναυτικής δεξιοτεχνίας των Φαιάκων....σελ16
- Εικόνα 11:Το αέτωμα της Γοργούς,το οποίο εκτίθεται μέχρι και σήμερα στο Αρχαιολογικό Μουσείο Κέρκυρας.....σελ17
- Εικόνα 3:Ο ναός Αγίων Ιάσωνα και Σωσιπάτρου.Κατασκευή τέλη 10ου αιώνα.....σελ17
- Εικόνα 4:Κάστρο Αγγελοκάστρου.Χτίστηκε υπό την εξουσία του Δεσπότη της Ηπείρου Μιχαήλ Άγγελου Ά Κομνηνό...σελ18
- Εικόνα 5:Υδροπλάνο στη περιοχή Γουβιά.Κέρκυρα 1952....σελ20
- Εικόνα 6:Το αεροδρόμιο στις Αλυκές Ποταμού το έτος 1915....σελ21
- Εικόνα 7:Η προσγείωση του "De Havilland Moth Major" στα εγκαίνια του Κρατικού Αερολιμένα Κέρκυρας στις 26 Σεπτεμβρίου 1937....σελ21
- Εικόνα 8:Γερμανικό αεροπλάνο τύπου Me-109 χτυπημένο από Ιταλικά Αντιαεροπορικά(1943)....σελ22
- Εικόνα 9:ο ;Αερολιμένας της Κερκυρας.1951....σελ23
- Εικόνα 10:Η κατασκευή του πύργου ελέγχου στο αερολιμένα της Κέρκυρας το 1972.....σελ24
- Εικόνα 11:Ο αεροδιάδρομος της Κέρκυρας τραβηγμένος το 1981 από πτήση της BRITISH AIRWAYS...σελ24
- Εικόνα 12:Πτέρυγα γραμμής εσωτερικών πτήσεων.Κέρκυρα 1962....σελ25
- Εικόνα 13:Αερολιμένας «Ιωάννης Καποδίστριας»,Κέρκυρα 1965.Η άφιξη του Γεωργίου Παπανδρέου....σελ25
- Εικόνα 14:Ατύχημα στον αερολιμένα της Κέρκυρας το 1972....σελ 27
- Εικόνα 15:Ατύχημα στον Αερολιμένα Κέρκυρας,1980...σελ28
- Εικόνα 16:Αεροδρόμιο Κέρκυρας 1967.Ένα F104 δεν κατάφερε να απογειωθεί....σελ28
- Εικόνα 17:Εξοπλισμός Διεθνών Αερολιμένων...σελ29
- Εικόνα 18:Έγγραφο από τον Αερολιμενάρχη Κ.Παπαχρόνη προς όλες τις διευθύνσεις του Αερολιμένα Κερκύρας,Φεβρουάριος του 1985....σελ30
- Εικόνα 19:Σύνοδο κορυφής,Κέρκυρα Ιούνιος 1994.....σελ32
- Εικόνα 20:Επισκευή του επιβατικού σταθμού του αεροδρομίου της Κέρκυρας υπό τον έλεγχο της Fraport.Κέρκυρα 2018.....σελ34

5.ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΑΡΧΕΙΑ

1. Διοικητικά αρχεία του κρατικού αερολιμένα της Κέρκυρας (1777-1993)
2. Αρχεία του κρατικού αερολιμένα Κέρκυρας(1985-1995)

ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ ΑΡΧΕΙΑ

1. ΥΠΑ,50 χρόνια αερολιμένας Κέρκυρας, επιμέλεια Γ.Μουζακίτης,εκδ.Nirvana Grafix,Μαρτιος 2000
2. Θεολόγη Α.Ι.*Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας 1930-1956*,Αθήνα,1956.
3. Νικολαΐδης Αθ.,*Αεροδρόμια-μελέτη και κατασκευή*,Θεσσαλονίκη,2000.
4. Αμπακούμκιν Κ.,*Αεροδρόμια*,εκδ.Συμμετρία,Αθήνα,1990.,
5. Δ.Χ.Λάμπας,*Συνοπτική ιστορία της Κέρκυρας*,εκδ.Χ.Π.Κόσμος,Αθήνα,2015
6. Ανδρίτσου Κ.Ραχμανίδου Δ.*Περι πτήσεων και περιπτώσεων*,Αρχιτέκτονες,τεύχος27/Β,5-6/2001

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

1. Ηλεκτρονική σελίδα Κρατικού Αερολιμένα Κέρκυρας <https://www.cfu-airport.gr/el>
2. Ηλεκτρονική σελίδα Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας <http://www.ypa.gr/>
3. Ηλεκτρονική σελίδα Ένωση Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφαλείας Εναέριας Κυκλοφορίας Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας <https://www.hcaa-eleng.gr>