

διπλωματική εργασία
πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
ακ. έτος : 2012 - 2013

ανάπλαση και αξιοποίηση της περιοχής
του στρατιωτικού αεροδρομίου
Μάλεμε στο Νομό Χανίων

επιβλέποντες : Φιλιππιτζής Δημήτρης, Κοττώνης Ζήσης
φοιτήτρια : Βελιβασάκη Βασιλική

ανάπλαση και αξιοποίηση της περιοχής του στρατιωτικού αεροδρομίου Μάλεμε στο Νομό Χανίων



Ανάπλαση και αξιοποίηση της περιοχής του
στρατιωτικού αεροδρομίου Μάλεμε στο Νομό Χανίων

διπλωματική εργασία
πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
ακ. έτος : 2012 - 2013

επιβλέποντες : Φιλίππιτζής Δημήτρης, Κοτιώνης Ζήσης
φοιτήτρια : Βελιβασάκη Βασιλική



Ανάπλαση και αξιοποίηση της περιοχής του στρατιωτικού αεροδρομίου Μάλεμε στο Νομό Χανίων

Η Κρήτη βρίσκεται στο μέσο της ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου, επάνω στο σταυροδρόμι των αεροπορικών και θαλάσσιων συγκοινωνιών από τα ανατολικά προς τα δυτικά και από τα βόρεια προς τα νότια ή και αντίστροφα. Για το λόγο αυτό αποτελεί εξαιρετη βάση αεροναυτικών επιχειρήσεων προς κάθε κατεύθυνση. Τα χαρακτηριστικά αυτά της προσδίδουν ιδιαίτερη στρατηγική σημασία απόρροια της οποίας, ήταν να βρεθεί η Κρήτη, από τις αρχές του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου, στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος τόσο των Βρετανών, όσο και του Χίτλερ.

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ανάπλαση της περιοχής του αεροδρομίου του χωριού Μάλεμε στο Νομό Χανίων. Η θέση όπου αναπτύσσεται είναι προνομιακή όχι μόνο για τον Ελλαδικό χώρο, αλλά και για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Οι δυνάμεις κατοχής μετά την υποχώρησή τους κατέστρεψαν το αεροδρόμιο αλλά αυτό επισκευάστηκε και λειτουργούσε ως το κύριο αεροδρόμιο του Νομού Χανίων μέχρι το 1970. Με την κατασκευή του κυρίως αεροδρομίου στην περιοχή της Σούδας εγκαταλείφθηκε η χρήση του σαν πολιτικό αεροδρόμιο και λειτουργούσε σαν πεδίο βολής για τα αεροπλάνα της Πολεμικής Αεροπορίας μέχρι το 2003 και ενίστε σαν βάση για τα ψεκαστικά αεροπλάνα.

Έτσι, η εν λόγω ανάπλαση περιλαμβάνει τη δημιουργία αεραθλητικού κέντρου, αεροπορικού μουσείου, μικρού τουριστικού αερολιμένα, συνεδριακού κέντρου, λέσχης ιστιοπλοΐας, ξενοδοχειακής μονάδας και, τέλος, μαρίνας. Έτσι, θα διατηρηθεί ζωντανή η ανάμνηση του ιστορικού αυτού μέρους, ενώ η δημιουργία όλων αυτών των εγκαταστάσεων θα λειτουργήσει ως πόλος έλξης και θα δημιουργήσει τις συνθήκες, που χρειάζονται για την προσέλκυση τουρισμού υψηλής οικονομικής στάθμης. Τελικώς, η περιοχή θα αποτελέσει ιδανικό προορισμό για συνέδρια και επιχειρηματικές συναντήσεις, συνδυάζοντας συνεδριακές εγκαταστάσεις με αεροδρόμιο, μουσειακό χώρο και αγορές.

επιβλέποντες : Φιλιππιτζής Δημήτρης, Κοτιώνης Ζήσης
φοιτήτρια : Βελιβασάκη Βασιλική

Regeneration and site-development of the military airport in Maleme in Chania.


Crete is located in the middle of eastern basin of Mediterranean, on the crossroad of air and sea transportation from eastern to western and northern to southern and reverse. This is the reason why it constitutes a great base for aeronautical operations towards every direction. These characteristics give a special strategic significance so that Crete turned out to be the main interest of British and Hitler in the beginning of second world war.

The subject of this diplomatic work is the regeneration of military airport in Maleme in Chania. The position, where it is developed is preferential not only for Greece but for Southeastern Europe as well. Maleme airport was the main airport of Chania till 1970, that a new airport was constructed in Souda and the old one in Maleme was abandoned. Since then, it was used by Air Forces for butts until 2003.

In conclusion, this regeneration consists of many facilities as : aerosport center, air museum, small touristic airport, conference center, yacht club, hotel and touristic port. In that way, the remembrance of this historic place will stay alive and the construction of all these facilities will work as an attraction and will create the conditions needed to attract tourism of high economic level. Finally, the territory will constitute an ideal destination for conferences and meetings, combining conference facilities with airport, museum and commerce.

Supervisors : Filippitzis Dimitris, Kotionis Zisis

Student : Velivasaki Vasiliki



Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές μου κ. Φιλίππιτσή Δημήτρη και κ. Κοτιώνη Ζήση για τη βοήθεια που μου προσέφεραν κατά τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον πολιτικό μηχανικό κ. Κιζαντίδη Αναστάσιο καθώς και τον καθηγητή της σχολής μου κ. Τσαγκρασούλη Άρη για την πολύτιμη βοήθεια τους.

..... περιεχόμενα

04	i. πρόλογος
06	ii. ιστορικά στοιχεία
10	iii. το αεροδρόμιο Μάλεμε σήμερα
14	iv. η εξέλιξη της αερομεταφοράς
18	v. η πρόταση
24	vi. η σύνθεση του οικοπέδου
36	vii. ανάλυση χρήσεων
49	viii. όψεις
51	ix. στατικό σύστημα
52	x. οψοτομές
54	xi. τομές
56	xii. επίλογος
57	xiii. βιβλιογραφικές αναφορές
58	xiv. διαδικτυακές πηγές
59	xv. οπτικό υλικό

εισαγωγή

Η Κρήτη βρίσκεται στο μέσο της ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου, επάνω στο σταυροδρόμι των αεροπορικών και θαλάσσιων συγκοινωνιών από τα ανατολικά προς τα δυτικά και από τα βόρεια προς τα νότια ή και αντίστροφα. Για το λόγο αυτό αποτελεί εξαιρετη βάση αεροναυτικών επιχειρήσεων προς κάθε κατεύθυνση και εξασφαλίζει σε αυτόν που την κατέχει τον έλεγχο όλων των συγκοινωνιών στη Μεσόγειο. Τα χαρακτηριστικά αυτά της προσδίδουν ιδιαίτερη στρατηγική σημασία. απόρροια της οποίας, ήταν να βρεθεί η Κρήτη, από τις αρχές του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου, στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος τόσο των Βρετανών, όσο και του Χίτλερ.

αντικείμενο

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ανάπλαση της περιοχής του αεροδρομίου του χωριού Μάλεμε στο Νομό Χανίων. Η θέση όπου αναπτύσσεται είναι προνομιακή όχι μόνο για τον Ελλαδικό χώρο, αλλά και για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Είναι η ίδια ακριβώς θέση όπου το 1941 οι δυνάμεις κατοχής επέλεξαν σαν χώρο μέσω του οποίου θα καταλάμβαναν την νήσο Κρήτη. Οι δυνάμεις κατοχής μετά την υποχώρησή τους κατέστρεψαν το αεροδρόμιο αλλά αυτό επισκευάστηκε και λειτουργούσε ως το κύριο αεροδρόμιο του Νομού Χανίων μέχρι το 1970. Με την κατασκευή του κυρίως αεροδρομίου στην περιοχή της Σούδας εγκαταλείφθηκε η χρήση του σαν πολιτικό αεροδρόμιο και λειτουργούσε σαν πεδίο βολής για τα αεροπλάνα της Πολεμικής Αεροπορίας μέχρι το 2003 και ενίοτε σαν βάση για τα ψεκαστικά αεροπλάνα. Η αερολέσχη Χανίων από το 1998 κάνει προσπάθειες για ενεργοποίηση του αεροδρομίου Μάλεμε.

Έτσι, η εν λόγω ανάπλαση περιλαμβάνει τη δημιουργία αεραθλητικού κέντρου, αεροπορικού μουσείου, μικρού τουριστικού αερολιμένα, συνεδριακού κέντρου, λέσχης ιστιοπλοΐας, ξενοδοχειακής μονάδας και, τέλος, μαρίνας. Οι χρήσεις αυτές θα δώσουν νέα ώθηση στον τουρισμό της περιοχής, διότι θα δημιουργήσουν τις συνθήκες, που χρειάζονται για την προσέλκυση τουρισμού υψηλής οικονομικής στάθμης και παράλληλα θα επιτρέψουν την ανάπτυξη νέων τουριστικών επιχειρήσεων ειδικευμένων στον αεροπορικό τουρισμό.



ii. ιστορικά στοιχεία

Το Μάλεμε έχει γίνει γνωστό για τις μεγάλες μάχες που έλαβαν χώρα εκεί το 1941 μεταξύ των Γερμανών εισβολέων από τη μια και αυτούς που υπεράσπιζαν το αεροδρόμιο του Μάλεμε, Έλληνες και συμμάχους, από την άλλη. Η ιστορία του Μάλεμε όμως ξεκινά κάπου στα βάθη των αιώνων, κάτι που μαρτυρούν τα ευρήματα υστερομινωικής εποχής. Στη θέση Καυκάλες στο Μάλεμε έχει ανακαλυφθεί ένας μινωικός θολωτός τάφος, στον οποίο βρέθηκαν ταφικά κτερίσματα, παρά το γεγονός ότι ο τάφος είχε συληθεί στο παρελθόν.


Στον τάφο βρέθηκαν σφραγιδόλιθοι, ένας από αχάτη με την απεικόνιση ενός ελαφιού, και ένας δεύτερος από χαλκό. Και τα δυο βρίσκονται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Χανίων. Σύμφωνα με τον αρχαιολόγο Paul Faure είναι πιθανόν στο Μάλεμε να υπήρχε ορυχείο χρυσού στην αρχαιότητα, κάτι που εξηγεί την ονομασία της περιοχής, αφού η λέξη μάλαμα σημαίνει χρυσός. Η πρώτη γνωστή αναφορά στο Μάλεμε γίνεται το 1577 σε μια Ενετική αναφορά για το δήμο Κυδωνίας. Ο Fr. Barozzi αναφέρεται στην περιοχή με το όνομα Maleme et Venerocori και καταγράφει την ύπαρξη 101 κατοίκων.

Αργότερα το Μάλεμε βρέθηκε υπό Τουρκική κατοχή, όπως και ολόκληρη η Ελλάδα. Όταν 250 χρόνια αργότερα αποχώρησαν οι Τούρκοι, στο Μάλεμε ήρθαν και κατοίκησαν κάτοικοι από το ορεινό χωριό Λάκκοι κοντά στο οροπέδιο του Ομαλού. Οι περισσότεροι κάτοικοι των Λάκκων ήταν βοσκοί και περνούσαν κάθε χρόνο από το Μάλεμε κατευθυνόμενοι προς το ακρωτήρι Σπάθα για να ξεχειμωνιάσουν με τα κοπάδια τους, οπότε το Μάλεμε ήταν πολύ βολικό γι αυτούς.

Υπάρχει μια ενδιαφέρουσα ιστορία για το χτίσιμο της εκκλησίας του Μάλεμε, τον Άγιο Αντώνιο. Οι κάτοικοι των Λάκκων που εγκαταστάθηκαν στο Μάλεμε δεν είχαν εκκλησία για τις καθιερωμένες λειτουργίες και είχαν αναθέσει σε κάποιο φύλακα να τους ξυπνά για να πάνε στη λειτουργία σε άλλες εκκλησίες στα γειτονικά χωριά. Όταν κάποια στιγμή ο φύλακας δεν τους ξύπνησε και έχασαν την λειτουργία, αποφάσισαν να χτίσουν τη δική τους εκκλησία. Η μικρή εκκλησία του 1840 αντικαταστάθηκε από τη μεγάλη εκκλησία του Αγίου Αντωνίου το 1918.

Λίγο πριν τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο οι Άγγλοι έπεισαν τους κατοίκους να παραχωρήσουν γη για να κτιστεί στρατιωτικό αεροδρόμιο. Στο τέλος Απριλίου του 1941, τη Διοίκηση των Βρετανικών και Ελληνικών Δυνάμεων Κρήτης ανέλαβε ο Διοικητής της 2ης Νεοζηλανδικής Μεραρχίας Υποστράτηγος Φρέϊμπεργκ. Η συνολική στρατιωτική δύναμη της Κρήτης, μετά από ενίσχυσή της και από δυνάμεις που μεταφέρθηκαν από την ηπειρωτική Ελλάδα, ανερχόταν περίπου σε 11.500 Έλληνες και 31.500 Βρετανούς. Μειονεκτούσε όμως, σοβαρά σε θέματα εξοπλισμού, αφού ο οπλισμός, τα πυρομαχικά και τα άλλα εφόδια βρίσκονταν πολύ κάτω της παραδεκτής αναλογίας. Καθόσον οι Βρετανοί δεν υλοποίησαν την υπόσχεσή τους περί παροχής ατομικού και βαρέως οπλισμού. Πέρα απ' αυτό, αεροπορία στη νήσο δεν υπήρχε, ενώ τα διατιθέμενα πυροβόλα και άρματα κρίνονταν τελείως ανεπαρκή.

Το σύνολο των γερμανικών δυνάμεων που θα έπαιρναν μέρος στην επίθεση κατά της Κρήτης ανερχόταν σε 22.750 άνδρες, 1.370 αεροπλάνα και 70 πλοία. Την επιχείρηση θα υποστήριζε και μικρός αριθμός ιταλικών αντιτορπιλικών και τορπιλακάτων, ενώ ένα ενισχυμένο ιταλικό σύνταγμα, ύστερα από αίτηση του Μουσολίνι, θα αποβιβαζόταν από τη Δωδεκάνησο στις ανατολικές ακτές της νήσου. Η ενέργεια αυτή, τελικά, πραγματοποιήθηκε στα τέλη Μαΐου, όταν η τύχη της νήσου είχε ήδη κριθεί.



Η γερμανική επίθεση από τον αέρα κατά της Κρήτης άρχισε το πρωί της 20ης Μαΐου 1941. Μετά από σφοδρό βομβαρδισμό, πολυάριθμα σμήνη μεταφορικών αεροσκαφών άρχισαν να πραγματοποιούν ρίψεις αλεξιπτωτιστών στην περιοχή Χανίων-Μάλεμε. Ταυτόχρονα άρχισε και η προσγείωση ανεμοπλάνων με αερομεταφερόμενα τμήματα. Επακολούθησε σκληρός αγώνας, στον οποίο συμμετείχε σύσσωμος ο Κρητικός λαός ανεξαρτήτου φύλλου και ηλικίας με τον πενιχρό οπλισμό που διέθετε. Κατά τη διάρκεια της υπόψη επιχείρησης, οι Γερμανοί κατόρθωσαν να δημιουργήσουν ένα μικρό προγεφύρωμα στα ανατολικά του Ταυρωνίτη ποταμού και να θέσουν υπό τα πυρά τους το αεροδρόμιο Μάλεμε και το ύψωμα 107, από το οποίο ελέγχονταν η ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου.

Στις περιοχές Ρέθυμνου και Ηρακλείου η γερμανική επίθεση εκδηλώθηκε από τις απογευματινές ώρες της ίδιας ημέρας. Οι αλεξιπτωτιστές σε αυτές τις περιοχές υπέστησαν τρομακτικές απώλειες και δεν μπόρεσαν να σημειώσουν καμία επιτυχία. Η αντεπίθεση που εκτοξεύτηκε για ανακατάληψη του αεροδρομίου Μάλεμε και του υψώματος 107 δεν ήταν έγκαιρη και για αυτό απέτυχε. Ύστερα από αυτή την αποτυχία και την προώθηση των συνεχώς ενισχυόμενων γερμανικών δυνάμεων προς τα βορειοανατολικά, οι εκεί βρετανο-ελληνικές δυνάμεις συμπύχθηκαν τη νύχτα 23/24 Μαΐου σε νέα τοποθεσία ανατολικότερα. Από την ημέρα αυτή η πρωτοβουλία των επιχειρήσεων περιήλθε στους Γερμανούς, ενώ η τύχη της νήσου είχε πλέον κριθεί. Παρ'όλα αυτά, ο αγώνας συνεχίστηκε σκληρός μέχρι την 29η Μαΐου, οπότε άρχισε η εκκένωση της Κρήτης από τις βρετανικές δυνάμεις, η οποία κατά το μεγαλύτερο μέρος ολοκληρώθηκε το βράδυ της 31ης Μαΐου.

Οι απώλειες και από τις δύο πλευρές υπήρξαν πολύ σοβαρές. Ο Διοικητής του XI Γερμανικού Σώματος Αεροπορίας Αντιπύραρχος Στούντεντ αναγκάστηκε να ομολογήσει ότι η Κρήτη υπήρξε «ο τάφος των Γερμανών Αλεξιπτωτιστών». Αυτό είχε ως συνέπεια να μη τολμήσουν οι Γερμανοί μέχρι το τέλος του πολέμου παρόμοια επιχείρηση.

Έτσι, μετά από αγώνα δέκα ημερών, έληξε η μάχη της Κρήτης, με επικράτηση των γερμανικών δυνάμεων, παρά τη γενναιότητα με την οποία πολέμησαν οι εκεί βρετανο-ελληνικές δυνάμεις και την πείσμονα αντίσταση του ηρωικού Κρητικού λαού, του οποίου το θάρρος, η τόλμη και το πνεύμα αυτοθυσίας υπήρξαν ανυπέβλητα και προκάλεσαν τον θαυμασμό τόσο των Ελλήνων, όσο και όλων των Συμμάχων. Η μάχη της Κρήτης αποτελεί την τελευταία πράξη της πολεμικής τριλογίας με την οποία συντελέσθηκε η κατάληψη ολόκληρης της Ελλάδας από τα γερμανικά και ιταλικά στρατεύματα.

Το χωριό στη διάρκεια της Γερμανικής Κατοχής είχε ερημώσει. Οι κάτοικοι αναζήτησαν καταφύγιο σε άλλα χωριά. Μετά την κατάληψη του χωριού, μέρος του Μάλεμε έγινε στρατόπεδο αιχμαλώτων. Υπήρχαν πέντε με έξι χιλιάδες αιχμάλωτοι, Έλληνες και Άγγλοι, μέσα στα συρματοπλέγματα. Μέσα στο στρατόπεδο ήταν και ο Άγιος Αντώνιος. Όταν οι Γερμανοί άδειασαν το στρατόπεδο χρησιμοποίησαν την εκκλησία ως αποθήκη για ανταλλακτικά αεροπλάνων. Αυτό έγινε η αιτία να βομβαρδιστεί επανειλημμένα ο ναός από τους Άγγλους.

Μετά την απελευθέρωση, όταν πια το χωριό συνήλθε, άρχισαν να επουλώνονται και οι πληγές στα κτίσματα. Το σχολείο είχε πληγεί από τους βομβαρδισμούς. Κάτω από το δάπεδο είχαν σκάψει καταφύγιο οι Γερμανοί. Το κτίριο κρίθηκε πλέον ακατάλληλο. Το κοιμητήριο μεταφέρθηκε σε μια πλαγιά νότια του χωριού. Εκεί οικοδομήθηκε και ο νέος ναός της Αγίας Μαρίας, ο οποίος εορτάζει πανηγυρικά κάθε χρόνο στις 17 Ιουλίου.

Από το τραγικό μεγαλείο της Μάχης της Κρήτης και από τις ζοφερές μέρες της γερμανικής κατοχής σήμερα έχουν απομείνει οι μνήμες. Στο Γερμανικό νεκροταφείο Μάλεμε, 1 χλμ. έξω από το χωριό, αναπαύονται τα οστά των Γερμανών στρατιωτών οι οποίοι έλαβαν μέρος στη Μάχη της Κρήτης.

iii. το αεροδρόμιο Μάλεμε σήμερα

Στα χρόνια της Κατοχής το Μάλεμε εγκαταλείφθηκε από τους κατοίκους, που κατευθύνθηκαν στον Κίσσαμο, το Ντερέ και άλλα χωριά. Επέστρεψαν στην περιοχή μετά την απελευθέρωση, οπότε άρχισε το κατεστραμμένο από τους βομβαρδισμούς Μάλεμε να ανοικοδομείται και η ζωή να βρίσκει τους κανονικούς ρυθμούς της.

Σήμερα το Μάλεμε έχει μπει στην τροχιά της τουριστικής ανάπτυξης ακολουθώντας τις περιοχές που προηγήθηκαν, όπως ο Πλατανιάς και η Αγία Μαρίνα. Ως περιοχή θερινού τουρισμού, αποκτά, όπως συμβαίνει με όλα τα παραθαλάσσια χωριά ταχύτερους ρυθμούς ζωής και περισσότερη κίνηση το καλοκαίρι. Το χωριό διαθέτει πλούσια ξενοδοχειακή υποδομή. Κατά μήκος της παραλιακής ζώνης υπάρχουν πολλά εστιατόρια και καφετέριες. Στο χωριό λειτουργεί μόνιμα αγροτικό ιατρείο. Υπάρχει επίσης φαρμακείο, παντοπωλείο, κατάστημα τουριστικών ειδών και παραδοσιακά καφενεία. Στο Μάλεμε λειτουργεί Πολιτιστικός Σύλλογος και υπάρχει αίθουσα πολιτιστικών εκδηλώσεων, ενώ έχει χαρακτηριστεί με υπουργική απόφαση ως η ιστορική έδρα του Δήμου Πλατανιά.

Το αεροδρόμιο του Μάλεμε αποτελεί ένα χώρο μεγάλης ιστορικής σημασίας στον οποίο διαδραματίστηκαν γεγονότα καθοριστικά για την πορεία της Κρήτης και του Ελληνισμού γενικότερα. Ωστόσο, σήμερα, αυτός ο χώρος μέσα και γύρω από το αεροδρόμιο του Μάλεμε έχει εγκαταλειφθεί τελείως παρουσιάζοντας ένα λυπηρό θέαμα, με τις εστίες μόλυνσης που έχουν δημιουργηθεί στους παρακείμενους χώρους από τα σκουπίδια και τα άχρηστα αντικείμενα να συνθέτουν μια εικόνα πλήρους εγκατάλειψης και υποβάθμισης της περιοχής.



Στη περιοχή του αεροδρομίου Μάλεμε λειτουργεί στατική έκθεση αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας, αντιαεροπορικών όπλων αλλά και λοιπών πολεμικών αεροσκαφών. Ο χώρος του αεροδρομίου Μάλεμε παραμένει υπό την διαχείριση, φύλαξη και εποπτεία της Π.Α. η οποία διατηρεί δραστηριότητες εδάφους, ενώ ήδη έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από τους λοιπούς κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων για την χρήση του χώρου προκειμένου να καλυφθούν ποικιλόμορφες λειτουργίες των (επιχειρησιακές, εκπαιδευτικές κλπ).

Το 2010 λήφθηκε απόφαση περί παράλληλης χρήσης του αεροδρομίου Μάλεμε από την ΥΠΑ με σκοπό τη λειτουργία αεροδρομίου Γενικής Αεροπορίας και Αεραθλητισμού και ήδη εγκρίθηκε η μετεγκατάσταση μιας αερολέσχης προκειμένου να αποσυμφορηθεί το Αεροδρόμιο Σούδας και να αναπτυχθούν δραστηριότητες Αεραθλητισμού σε αυτό. Η περιοχή του αεροδρομίου Μάλεμε, στα πλαίσια του Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) του Δήμου Πλατανιά, αντιμετωπίζεται ως χώρος ανάπτυξης αεροπλοΐας και μάλιστα προτείνεται η διατήρηση και των δύο διαδρόμων (ο ένας εξ αυτών σε κατάσταση εφεδρείας) σε συνδυασμό με την δημιουργία πάρκου αναψυχής/άθλησης και πολιτισμού και ως εκ τούτου η λειτουργία του ως αεροδρομίου Γενικής Αεροπορίας και Αεραθλητισμού καλύπτει τον ΣΧΟΟΑΠ.





iv. η εξέλιξη της αερομεταφοράς

Για πολλούς αιώνες η έλλειψη ενός γρήγορου μεταφορικού μέσου περιόριζε σημαντικά την άμεση επικοινωνία μεταξύ των κρατών. Η εμφάνιση του αεροπλάνου το 1903 αποτελεί σημαντικό γεγονός στον τομέα των μεταφορών. Αμέσως μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, άρχισαν με τις εναέριες μεταφορές να δημιουργούνται προϋποθέσεις για σημαντικές εμπορικές συναλλαγές οι οποίες αυξήθηκαν σημαντικά μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Τα στατιστικά στοιχεία που έχουμε σήμερα είναι εντυπωσιακά γιατί δηλώνουν ότι ο ετήσιος μέσος όρος αναπτύξεως φθάνει τα:

- 12% για τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών
- 14% για τους χιλιομ. Επιβάτες
- 19% για τους χιλιομ. Τόννους φορτίου
- 15% για τα συνολικά τοννοχιλιόμετρα

Αναμφισβήτητα πολλοί παράγοντες επέδρασαν σ' αυτή την ανάπτυξη των αερομεταφορών. Οι σημαντικότεροι από αυτούς είναι η πλυθυσμιακή αύξηση, το ακαθάριστο κατά κεφαλή εθνικό εισόδημα, το επίπεδο μορφώσεως και η αύξηση των εμπορικών συναλλαγών. Ακόμη και η αναπόφευκτη με την καθιέρωση του αεροπλάνου, αλλαγή στις παλιές ταξιδιωτικές συνήθειες. Οι γρήγορες προκαθορισμένες αεροπορικές πτήσεις, η άνεση που προσφέρουν και η καλύτερη αξιοποίηση του συνολικού διαθέσιμου χρόνου δημιουργούν σοβαρές προϋποθέσεις για μια αυξανόμενη προτίμηση των ανθρώπων στις εναέριες μεταφορές.

Το αίσθημα του φόβου των ανθρώπων να πετάξουν έχει πια ξεπερασθεί. Τέλος, παρά τη συνεχή αύξηση των αεροπορικών κομίστρων, το ποσοστό που ένα αεροπορικό εισιτήριο αντιστοιχούσε στο ατομικό εισόδημα του καθενός έχει μειωθεί στο ένα τρίτο τα τελευταία σαράντα χρόνια.




Σημαντικότερη ακόμη παρουσιάζεται η αύξηση στην αερομεταφορά φορτίου. Παρά το γεγονός ότι η μεταφορά εδώ στοιχίζει ακριβότερα ανά τοννοχιλιόμετρο, προτιμάται, γιατί απαιτεί μικρότερο χρόνο στην ασφάλιση του φορτίου και μικρότερες απαιτήσεις αποθηκευτικών χώρων και γιατί εξασφαλίζει άμεση ικανοποίηση της ζήτησεως του φορτίου στην αγορά.

Με την βελτίωση του απαραίτητου εξοπλισμού εδάφους, την εξασφαλισμένη πώληση του φορτίου και την καλύτερη διαχείριση, οι αεροπορικές εταιρίες κατάφεραν σήμερα να αυξήσουν εντυπωσιακά τις αερομεταφορές φορτίου. Και είναι πολλοί εκείνοι που πιστεύουν ότι αυτή η αύξηση θα συνεχισθεί και σύντομα οι αερομεταφορές φορτίου θα αποκτήσουν μεγαλύτερη σημασία για τις αεροπορικές εταιρίες απ' ό,τι η αερομεταφορά επιβατών. Αντίστοιχα στο σύνολο επιβατών και φορτίων, τα αεροπορικά τοννοχιλιόμετρα αυξήθηκαν από το 1950 ως το 1978 και μέχρι σήμερα θεαματικά.

Για μια σύντομη περιγραφή όμως του όλου θέματος των αερομεταφορών όπως αναπτύχθηκε τις τελευταίες δεκαετίες, κρίνεται σκόπιμη η μνημόνευση μόνο ορισμένων μεγεθών που δικαιολογούν αυτή την ανάπτυξη. Έτσι ο αριθμός των αεροσκαφών που κυκλοφορούν σήμερα στην αγορά, ο αριθμός των πτήσεων κάθε χρόνο, ακόμη και ο αριθμός των αερολιμένων παρουσιάζουν τεράστιες ποσοστιαίες αυξήσεις στις στατικές επετηρίδες όλου του κόσμου.

Η ένταση όμως των αερομεταφορών στην όλη οικονομία παρουσιάζεται περίπλοκη και δεν είναι εύκολο να εξηγηθεί, γιατί η οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής προϋποθέτει μια επιτυχημένη αεροπορική επικοινωνία.



Αρχίζοντας από τους επιβάτες, διαπιστώνεται ότι αυτοί ταξιδεύουν είτε για ιδιωτικούς λόγους, είτε για επαγγελματικούς λόγους, είτε για τουρισμό. Και φυσικά το συνάλλαγμα που διατίθεται από χώρα σε χώρα δημιουργεί τεράστιες οικονομικές επιπτώσεις, οφελώντας έμμεσα ή άμεσα την όλη εμπορική διακίνηση και το γενικό ισοζύγιο πληρωμών.

Οι αεροπορικές εταιρίες αναμφισβήτητα αποσκοπούν στην κερδοσκοπική απόδοση του όλου συστήματος των αερομεταφορών και οι παγκόσμιες στατιστικές δείχνουν τεράστια αύξηση στα ποσά των εσόδων και των εξόδων τους, ώστε να απαιτούνται πολύπλοκοι χειρισμοί για μια αυξανόμενη οικονομική απόδοση η οποία, πρέπει να σημειωθεί εδώ, δεν είναι πάντοτε δυνατή.

Οι αεροπορικές εταιρίες είναι ιδιωτικές ή κρατικές. Στην Ελλάδα την οργάνωση των αερομεταφορών έχει η Ολυμπιακή εταιρία, ενώ τον έλεγχο σε όλες τις αεροπορικές εταιρίες ασκεί η Υπηρεσία της Πολιτικής Αεροπορίας.

Παράλληλα μια άλλη ομάδα εξουσιοδοτημένων ανθρώπων, των κυβερνητικών υπευθύνων, αποσκοπούν στην εξασφάλιση μιας σύγχρονης και ασφαλούς αερομεταφοράς, απαιτούν εγκαταστάσεις και εξοπλισμούς πολλών εκατομμυρίων και δημιουργούν έτσι τεράστιες διακινήσεις κεφαλαίων.

Το οικονομικό πρόβλημα παρουσιάζεται οπωσδήποτε πολυπλοκότερο στη γεωγραφική περιοχή. Συνήθως η δυνατότητα επενδύσεων είναι περιορισμένη και δύσκολο να αποφασισθεί η προτίμηση στις αερομεταφορές. Αποτελεί αντικείμενο συγκεκριμένης πολιτικής εμπειριστατωμένης ανάλυσεως των κυριότερων αναγκών και ο καθορισμός προτεραιοτήτων, ώστε τελικά να ωφεληθεί η περιοχή έμμεσα και άμεσα περισσότερο από τις αερομεταφορές παρά από οποιαδήποτε άλλη επένδυση.

Όπως αναφέραμε, οι οικονομικές επιπτώσεις των αερομεταφορών στην όλη οικονομία ενός κράτους είναι σημαντικές. Το κράτος χρηματοδοτώντας εθνικές αεροπορικές εταιρίες και εξασφαλίζοντας τεράστιες επενδύσεις κεφαλαίων από τον προϋπολογισμό, για εγκατάσταση, συντήρηση ή λειτουργία συστήματος αερομεταφορών, δημιουργεί τεράστιες οικονομικές υποχρεώσεις, τις οποίες πρέπει να ανταπεξέλθει αναζητώντας οικονομικό ισοζύγιο από άλλες πηγές, όπως ο τουρισμός, η βιομηχανία ή το εμπόριο.

Παρά το τεράστιο οικονομικό πρόβλημα που δημιουργούν οι αερομεταφορές υπάρχουν ενδείξεις ότι η μεγάλη αύξηση που έχει σημειωθεί τα τελευταία χρόνια στον τομέα αυτό θα συνεχισθεί και στο άμεσο μέλλον.

v. η πρόταση

Στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει να παραχωρηθεί το πρώην στρατιωτικό αεροδρόμιο Μάλεμε, προκειμένου να αξιοποιηθεί η τεράστια έκτασή του επ' ωφελεία του κοινωνικού συνόλου όπως ζητούν τοπική αυτοδιοίκηση και άλλοι φορείς.

Η λειτουργία του αεροδρομίου Μάλεμε ως αεροδρομίου Γενικής Αεροπορίας και Αεραθλητισμού, αφενός συμβάλλει αποφασιστικά στην περαιτέρω ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Πλατανιά, αφετέρου εξασφαλίζει τον αεροπορικό χαρακτήρα της έκτασής του αλλά και των αεροπορικών χρήσεων που εξυπηρετούν τα σχέδια των Ενόπλων Δυνάμεων καθότι είναι διαθέσιμη, ως υποδομή, οποτεδήποτε απαιτηθεί. Κατόπιν των ανωτέρω, επισημαίνεται ότι με την Απόφαση του κ. ΥΕΘΑ «Περί Παράλληλης Χρήσης του Αεροδρομίου Μάλεμε από την Υ.Π.Α. ως αεροδρόμιο Γενικής Αεροπορίας & Αεραθλητισμού», σε συνδυασμό και των απαιτήσεων της ΠΑ, του ΓΕΣ και των άλλων φορέων που συνυπάρχουν στο Χώρο του Α/Δ Μάλεμε, απαιτείται καταρχήν ο καθορισμός των τομέων ευθύνης μεταξύ ΓΕΑ και ΥΠΑ και των απαραίτητων έργων υποδομής για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων Γενικής Αεροπορίας και Αεραθλητισμού.

Προτείνεται, λοιπόν, η αξιοποίηση του ευρύτερου χώρου του αεροδρομίου προς όφελος της τοπικής κοινωνίας για τουριστικό αεροδρόμιο, αθλητικές - πολιτιστικές εγκαταστάσεις, η αεραθλητική αξιοποίηση των εγκαταστάσεων και των διαδρόμων από-προσγειώσεων προς όφελος του αεραθλητισμού καθώς και η αξιοποίηση του υγρού στοιχείου που το περιβάλλει.

Η πρόταση περιλαμβάνει τις εξής χρήσεις: αξιοποίηση του ιστορικού αεροδρομίου ως μικρού τουριστικού αεροδρομίου για προσέλκυση τουριστών υψηλού οικονομικού επιπέδου, δημιουργία μαρίνας, αεραθλητικού κέντρου και αεροπορικού μουσείου, καθώς και δημιουργία συνεδριακού κέντρου, ξενοδοχειακής μονάδας και ιστιοπλοϊκής λέσχης.



Τα παρειαυρικόμνα Αεραθλητικά ρωματεία:

Αερολέσχη Χανίων 3 αεροσκάφη και 200 εγγεγραμμένα μέλη
Αερολέσχη Σούδας 3 αεροσκάφη και 64 εγγεγραμμένα μέλη
Ανεμολέσχη Χανίων 1 αεροσκάφος και 40 εγγεγραμμένα μέλη
Αερολέσχη Μάλεμε 1 αεροσκάφος και 20 εγγεγραμμένα μέλη
Αερολέσχη Ακρωτηρίου 1 αεροσκάφος 1 ελικόπτερο και 24 εγγεγραμμένα μέλη
Σύλλογος Αερομοντελιστών Χανίων

Μη παρειαυρικόμνα Αεραθλητικά ρωματεία τα οποία ρυνηγορούν με την
αεραθλητική αξιοποίηση του αεροδρομίου ΜΑΛΕΜΕ:

Αερολέσχη Ρεθύμνης
Αερολέσχη Ηρακλείου
Αερολέσχη ΤΑΛΩΣ Ηρακλείου
Αερολέσχη Δυτικής Κρήτης (ΑΛΔΥΚ)
Ένωση Αερομοντελιστών Ηρακλείου
Σύλλογος Αλεξιπτωτιστών Χανίων.
Σύλλογος Αλεξιπτωτιστών «παρραπέντε» ΕΡΜΗΣ Χανίων
Σύλλογος Κρητική Αερολέσχη Ηρακλείου
Αεραθλητικό ρωματείο ΙΚΑΡΟΣ Σητείας



Μικρό τουριστικό αεροδρόμιο

Σαν χρήση θα δώσει νέα ώθηση στον τουρισμό της περιοχής διότι θα δημιουργήσει τις συνθήκες, που χρειάζονται για την προσέλκυση τουρισμού υψηλής οικονομικής στάθμης και παράλληλα θα επιτρέψει την ανάπτυξη νέων τουριστικών επιχειρήσεων ειδικευμένων στον αεροπορικό τουρισμό.

Η αξιοποίηση του αεροδρομίου, μέσω ενός νέου φορέα, στον οποίο θα συμμετέχει η τοπική αυτοδιοίκηση και οι άλλοι αρμόδιοι φορείς του νομού, θα συμβάλει στην αύξηση των θέσεων εργασίας, στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος υψηλής οικονομικής στάθμης, στην αναβάθμιση της περιοχής και μάλιστα χωρίς την ανάγκη μεγάλης οικονομικής επένδυσης, δεδομένου ότι υπάρχει έτοιμη η υποδομή.

Αεραθλητικό κέντρο

Με την αξιοποίηση σαν αεραθλητικό κέντρο θα δώσει την ευκαιρία στους νέους της περιοχής και σε όλους όσους θέλουν, ντόπιους και ξένους, να ασχοληθούν με τον αεραθλητισμό. Έτσι, θα μπορέσει ο αεραθλητισμός στην Ελλάδα να πάρει νέα ώθηση σε Πανευρωπαϊκό ακόμα και σε Παγκόσμιο επίπεδο.

Η θέση του αεροδρομίου και ο συνδυασμός του με το φυσικό περιβάλλον, την ιστορία του, την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής καθώς και με την δημιουργία Αεροπορικού Μουσείου του δίνει μοναδική δυνατότητα να γίνει Πανευρωπαϊκό αεραθλητικό κέντρο με αεραθλητικές εκδηλώσεις Διεθνούς ακτινοβολίας.

Επίσης με τον τρόπο αυτόν ανοίγεται προοπτική δημιουργίας επιχειρηματικών δραστηριοτήτων έχοντας σχέση με ταχύρρυθμες Σχολές Χειριστών ελαφρών και Υπερελαφρών Αεροσκαφών, Σχολής αλεξιπτωτιστών και Σχολής ανεμοπορίας οι οποίες θα στοχεύουν στην εκπαίδευση Ευρωπαίων (και όχι μόνο) μαθητών σε ταχύρρυθμα τμήματα στους καλοκαιρινούς αλλά και στους χειμερινούς μήνες με το μεγάλο πλεονέκτημα του συνδυασμού των διακοπών με την απόκτηση πτυχίου πιλότου. Τέτοιες δραστηριότητες που συνδυάζουν τουρισμό με απόκτηση αεροπορικού πτυχίου και αεραθλητισμό είναι αρκετά συνηθισμένες στην Ισπανία, στην Κύπρο, στην Αμερική και σε άλλες χώρες με τουριστική υποδομή. Αυτή η δραστηριότητα αυξάνει την προοπτική χειμερινού τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή καθώς επίσης δημιουργεί παράλληλα αρκετές θέσεις εργασίας καθόλη την διάρκεια του έτους.

Αεροπορικό μουσείο

Έτσι θα αποκτήσει την αξία που του πρέπει, ο ιστορικός αυτός χώρος δίνοντας παράλληλα και δυναμικότητα στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Σε πρώτη φάση μπορούν να εκτεθούν (όπως ήδη έχει αρχίσει να γίνεται) αεροπλάνα της πολεμικής μας αεροπορίας που παροπλίζονται και μερικά από αυτά τα βλέπουμε διάσπαρτα σε πάρκα, κοινότητες, πλατείες σε διάφορες πόλεις και χωριά ανά την Ελλάδα. Στο αεροδρόμιο Μάλεμε θα είναι η φυσική τους κατάληξη τιμώντας έτσι το πέρασμά τους από τις τάξεις της πολεμικής μας αεροπορίας. Σε δεύτερη φάση θα μαζευτούν και θα αναπαλαιωθούν παλαιά ιστορικά (πολιτικά και στρατιωτικά) αεροπλάνα τα οποία έχουν κατά καιρούς συμβάλλει με την παρουσία τους στην παγκόσμια αεροπορική ιστορία δίνοντας μια μικρή συμβολή στην ανάπτυξή της.

Η δημιουργία ενός μεγάλου υποστέγου, το οποίο προφυλάσσει ορισμένα ευαίσθητα εκθέματα από την φθορά του χρόνου μπορεί να δώσει την δυνατότητα δημιουργίας θέσεων εργασίας και έσοδα από κάποιο εισιτήριο εισόδου στον μουσειακό χώρο. Ήδη μερικά παροπλισμένα αεροσκάφη της Πολεμικής μας Αεροπορίας κοσμούν τον χώρο του ιστορικού αυτού αεροδρομίου.

Μαρίνα και λέσχη ιστιοπλοίας

Οι μαρίνες διεθνώς θεωρούνται ο κορμός γύρω από τον οποίο αναπτύσσονται μια σειρά από δραστηριότητες. Όσον αφορά στις μαρίνες το καθαρά “λιμενικό” έργο (αγκυροβόλια και χειμερινή και εποχιακή φύλαξη) αντιπροσωπεύει μόλις το 30% των εσόδων, ενώ γύρω του υπάρχει μια σειρά από υπηρεσίες και εμπόριο υπερδιπλάσιας αξίας. Τέτοιες υπηρεσίες είναι Ενοικίαση Σκαφών 4%, Πωλήσεις υλικών, εξαρτημάτων, ανταλλακτικών 11%, Πωλήσεις Σκαφών και Μηχανημάτων 18%, Χειμερινή και Εποχιακή Φύλαξη 12%, Καύσιμα 10%, Αγκυροβόλια 18%, Τρόφιμα,λοιπός Εξοπλισμός 12%, Επισκευές 15%.

Οι μαρίνες, λοιπόν, λειτουργούν ως πόλος ανάπτυξης για εμπόριο και παροχή υπηρεσιών, ενώ σε συνδυασμό με τη λέσχη ιστιοπλοίας θα περιλαμβάνει και τον εκπαιδευτικό τομέα.

Συνεδριακό κέντρο

Ο επιχειρηματικός τουρισμός αποτελεί έναν από τους πιο ισχυρούς τομείς της τουριστικής αγοράς παγκοσμίως. Ο συνεδριακός τουρισμός αναπτύσσεται με ποσοστό που ξεπερνάει το 5% ετησίως και η Ελλάδα είναι σε θέση να εκμεταλλευτεί αποτελεσματικά αυτή την τάση. Σήμερα, η Ελλάδα βρίσκεται στο επίκεντρο των συνεδριακών αγορών και αναμένει να επιτύχει το 2.5% της παγκόσμιας αγοράς, σημειώνοντας άνοδο από το τρέχον 0.8%.

Έτσι, η περιοχή θα αποτελέσει ιδανικό προορισμό για συνέδρια και επιχειρηματικές συναντήσεις, συνδυάζοντας συνεδριακές εγκαταστάσεις με αεροδρόμιο, μουσειακό χώρο, αγορές.

Ξενοδοχειακή μονάδα

Τέλος, η ξενοδοχειακή μονάδα θα ενισχύσει όλες τις παραπάνω χρήσεις εφόσον θα αποτελέσει κατάλυμα για όλους τους επισκέπτες του πολυχώρου.

Το όχημα, η δίοδος και ο σταθμός είναι τα τρία βασικά στοιχεία που συνθέτουν κάθε μέσο μεταφοράς στην ξηρά τη θάλασσα ή τον αέρα. Στις εναέριες μεταφορές, τα στοιχεία αυτά είναι το αεροπλάνο, οι αεροδιάδρομοι και οι αερολιμένες. Η διαμόρφωση ενός αερολιμένα καθορίζεται από τη διάταξη, τον προσανατολισμό και τον αριθμό των διαδρόμων που το αποτελούν.

Ξεκινώντας, λοιπόν, τη συνθετική μελέτη του πολυχώρου αυτού επιλέγουμε τη θέση και την κατηγορία των αεροδιαδρόμων βάσει των οποίων θα εξελιχθεί και η περαιτέρω μελέτη των υπολοίπων εγκαταστάσεων. Ο βασικότερος παράγοντας για τον καθορισμό της κατεύθυνσης ενός διαδρόμου είναι η κατεύθυνση των ανέμων που επικρατούν στην περιοχή του αερολιμένα. Ιδανική περίπτωση θα είναι η κατεύθυνση του διαδρόμου να συμφωνεί με την κατεύθυνση των ανέμων, γιατί οι ανεμολογικές συνθήκες επηρεάζουν σε διαφορετικό βέβαια βαθμό όλα γενικά τα αεροσκάφη, από τα πιο μικρά μέχρι τα πιο μεγάλα. Έτσι, στην πρόταση κρατάμε την υπάρχουσα χάραξη των αεροδιαδρόμων εφόσον έχει μελετηθεί ό,τι αποτελεί την καταλληλότερη θέση βάσει των παραπάνω.

Εν συνεχεία, θα ορίσουμε την κατηγορία στην οποία εντάσσονται οι αεροδιαδρόμοι και κατά συνέπεια ο αερολιμένας. Όταν οι εγκαταστάσεις ενός αερολιμένα περιορίζονται στις απολύτως απαραίτητες για την προσγείωση, απογείωση και διακίνηση των αεροσκαφών, τότε η περιοχή αυτή καλείται αεροδρόμιο.

Το αεροδρόμιο μπορεί να έχει μόνο στοιχεία διαδρόμου και έναν όχι απαραίτητα πρόχειρο σταθμό. Στα Ελληνικά ο όρος αεροδρόμιο χρησιμοποιείται χωρίς διάκριση σε όλες τις περιπτώσεις. Ανάλογα με το σκοπό που εξυπηρετούν οι αερολιμένες διακρίνονται σε:


- Πολιτικούς αερολιμένες, που αποσκοπούν στην επιβίβαση, αποβίβαση και διακίνηση ανθρώπων ή και εμπορευμάτων.
- Στρατιωτικά αεροδρόμια, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για στρατιωτικούς σκοπούς.
- Ιδιωτικά αεροδρόμια, που εξυπηρετούν σκοπούς αναψυχής ή άλλους σκοπούς της γενικής αεροπορίας, όπως ερευνητικές εργασίες, εξυπηρέτηση ασθενών κ.λπ.

Ακόμη ανάλογα με τα όρια διακινήσεως των αεροσκαφών σ' ένα αεροδρόμιο τους διακρίνουμε σε:

- Εσωτερικούς αερολιμένες, όπου η μεταφορά ανθρώπων ή εμπορευμάτων γίνεται μέσα στη χώρα.
- Διεθνείς αερολιμένες ή αερολιμένες εξωτερικού, όπου η μεταφορά επεκτείνεται και σε άλλες χώρες. Προυποθέτουν ελέγχους διαβατηρίων, συναλλάγματος, διαχωρισμό επιβατών κ.λπ.

Βάσει λοιπόν αυτών των διαχωρισμών θα λέγαμε ότι ο αναφερόμενος αερολιμένας κατατάσσεται στην κατηγορία των ιδιωτικών αεροδρομίων, ενώ η μεταφορά του επεκτείνεται και στο εξωτερικό.

Στη διεθνή ειδική βιβλιογραφία οι αερολιμένες διαχωρίζονται με βάση το μήκος του μεγαλύτερου διαδρόμου, με βάση το τύπο του βαρύτερου αεροσκάφους που τους χρησιμοποιεί. Στην Ελλάδα εξουσιοδοτημένη υπηρεσία για τον έλεγχο της εφαρμογής των κανονισμών της I.C.A.O. και της F.A.A. (Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Αμερικής) είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.).



Η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (I.C.A.O.) χρησιμοποιεί για τον καθορισμό των διαφόρων κατηγοριών των πολιτικών αερολιμένων ένα ειδικό γράμμα, ανάλογα με το μήκος του μεγαλύτερου διαδρόμου σε σταθερές συνθήκες θερμοκρασίας. Δηλαδή:

- A.....2100 μ. έως 3500 μ.
- B.....1500 μ. έως 2100 μ.
- C.....900 μ. έως 1500 μ.
- D.....750 μ. έως 900 μ.
- E.....600 μ. έως 750 μ.

Ο αερολιμένας της παρούσας διπλωματικής εργασίας κατατάσσεται στην τρίτη (C) κατηγορία με τον μεγαλύτερο (κύριο) διάδρομο να έχει μήκος 920 μ. (3017 ft). Η κατηγορία αυτή αφορά μικρά ελικοφόρα γραμμών και μικρά αεριωθούμενα καθώς και των μικρότερων κατηγοριών, σκάφη αεροπλοίας, δικινητήρια και μονοκινητήρια. Υπάρχει και ένας δεύτερος βοηθητικός διάδρομος μήκους 520 μ. (1705 ft), ο οποίος τέμνει τον κύριο περίπου στο μέσο.

Το πλάτος των διαδρόμων είναι 30 μ., ενώ το πλάτος της ζώνης ασφαλείας είναι 300 μ. Αυτή η διάταξη των διαδρόμων εξυπηρετεί κατά το 10% αεροσκάφη της κατηγορίας C και κατά 90% αεροσκάφη της κατηγορίας D και E. Στον πίνακα παρακάτω μπορούμε να δούμε αυτά τα αεροσκάφη.

Τύπος αεροσκάφους	Απαιτούμενο μήκος διαδρόμου (σε πόδια)	Αριθμός επιβατών
Bellanca 260 C	1000	3
Beech B 80 – Queen Air	1800	9
Cessna 150	1385	2
Cessna T 310	1790	4
Piper PA – 23 – 250 Ajtec	1250	5
Piper Twin Comanche C	1870	4 - 6
DHC – D7	1900	54
Twin Otter	1200	20
MU 2K	1700	6
BNZA – 21	1090	8
Cessna 421	2507	8
Piper PA – 31 P	2700	8
Cessna 337	1675	6
Aztec E	1620	6
Cessna 210	1900	6
Cherokee 180	1700	4
Cessna 150	1385	2
Aerospatiale N262	2690	29
Beech SuperKingAir	2580	9 – 14
BN2B – Islander	1155	9
CASA C – 212 – 300	2680	25
Cessna 182 Skylane	1350	4
Cessna 402C	2195	10
Cessna Citation II	2990	6 – 10
deHavilland DHC6	1500	21
deHavilland DHC7	2260	52
Dornier 228 – 212	2250	19 – 20
Piper PA – 28 Archer	1660	4
Piper PA – 32 Saratoga	1760	6
Piper Cheyenne IIIA	2380	8 – 11
Piper PA – 28 Arrow 2	1525	4

Ο αριθμός των διαδρόμων που χρειάζεται ένας αερολιμένας , καθορίζεται βασικά από τον αριθμό των πτήσεων που προβλέπεται να εξυπηρετήσει σ'έναν ολόκληρο χρόνο και από τις μετεωρολογικές και τοπογραφικές συνθήκες της περιοχής.

Βάσει, λοιπόν, τα παραπάνω στοιχεία και τον πίνακα Ι4.2.Ι., σελ. 172 στο βιβλίο «ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ, Σιδηρόδρομοι - Αερολιμένες» η πρακτική ετήσια χωρητικότητα είναι 215000, ενώ η πρακτική ωριαία χωρητικότητα είναι 53 πτήσεις με όργανα και 99 με οπτική επαφή.

Στην περίπτωση μας όμως, εφόσον πρόκειται για μικρό τουριστικό αεροδρόμιο δεχόμαστε ότι θα έχουμε 4 πτήσεις ανά ώρα κατά μέσο όρο. Έτσι αν κάθε πτήση θα έχει κατά μέσο όρο πάλι 10 επιβάτες (αναχωρούντες και αφικνούμενοι) υπολογίζουμε ότι θα έχουμε 40 επιβάτες ανά ώρα. Αυτό βάσει του πίνακα Ι6.4.3. στη σελ. 233 στο βιβλίο «ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ, Σιδηρόδρομοι - Αερολιμένες» σημαίνει ότι ο απαιτούμενος χώρος στο κτίριο επιβατών ανέρχεται στα 2860 τ.μ..

Τη μεγαλύτερη επιφάνεια ενός αερολιμένα – σε ποσοστό που μπορεί να φτάσει τα 80% - την καλύπτουν οι διάδρομοι έτσι, είναι δυνατόν η επιφάνεια του αερολιμένα να καθοριστεί ανάλογα με την κατηγορία και τη διάταξη των διαδρόμων.

Όμως τα διάφορα φυσικά ή τεχνητά εμπόδια που υπάρχουν στη γύρω περιοχή ενός αερολιμένα μπορούν να δημιουργήσουν, ανάλογα με το ύψος και τη θέση τους, εμπόδια για την ομαλή και ασφαλή λειτουργία του. Έτσι καθιερώθηκαν διεθνείς σταθερές με βάση τις οποίες υπολογίζονται ορισμένες ιδεατές επιφάνειες που περιβάλλουν το χώρο του αερολιμένα.

α) Ζώνη Ασφάλειας Διαδρόμου. Είναι η επιφάνεια που εκτείνεται συμμετρικά δεξιά και αριστερά του άξονα κάθε διαδρόμου και σε όλο το μήκος του. Οι διαστάσεις της είναι ανάλογες με το μήκος και την κατηγορία του κάθε διαδρόμου.


β) Οριζόντια Επιφάνεια. Είναι ένα οριζόντιο επίπεδο σε ύψος 45μ (150 πόδια) πάνω απ' το καθιερωμένο υψόμετρο του αερολιμένα η περίμετρος του οποίου καθορίζεται από τόξα ορισμένης ακτίνας-ανάλογα με την κατηγορία του διαδρόμου-με κέντρο το κάθε άκρο του διαδρόμου και τις παράλληλες προς το διάδρομο γραμμές (σε απόσταση όση και η προαναφερόμενη ακτίνα του τόξου).

γ) Κωνική Επιφάνεια. Η επιφάνεια αυτή εκτείνεται σε συνέχεια και προς τα έξω της παραπάνω οριζόντιας επιφάνειας σε απόσταση 4000 ποδιών και με κλίση 5%.

δ) Επιφάνεια Προσεγγίσεως. Είναι η επιφάνεια που εκτείνεται συμμετρικά ως προς τον άξονα του διαδρόμου πέρα από τη ζώνη ασφαλείας, με κλίση 2 ως 2,5% σε κάθε άκρο διαδρόμου.

ε) Μεταβατικές Επιφάνειες. Είναι οι εκατέρωθεν της ζώνης ασφαλείας του διαδρόμου επιφάνειες με κλίση 1:7. Περιορίζονται από τις επιφάνειες προσεγγίσεως του κάθε διαδρόμου και από την οριζόντια επιφάνεια του αερολιμένα.

Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη τις σταθερές αυτές τοποθετώ το κτίριο μου στο κατάλληλο σημείο μέσα στο οικόπεδο.



Προσδιορίσαμε, λοιπόν, τα βασικά χαρακτηριστικά του αερολιμένα πάνω στα οποία θα στηριχτούμε για να προχωρήσουμε στη συνθετική επίλυση της περιοχής του αεροδρομίου Μάλεμε. Κατ' αρχάς, τα οικοπέδα τα οποία γειτνιάζουν με αυτό του αεροδρομίου είναι αδόμητα έτσι ξεκινάω με τη χάραξη τριών βασικών αξόνων.

Ο 1ος άξονας είναι η επέκταση του κεντρικού άξονα του βασικού αεροδιαδρόμου, ο οποίος θα ενοποιήσει τον αεροδιάδρομο με το κτιριακό. Ο 2ος άξονας είναι η ένωση του 1ου άξονα με τη θάλασσα στο σημείο όπου δημιουργείται η μαρίνα. Τέλος, ο 3ος άξονας στην ουσία συγκλίνει προς τα όρια του οικοπέδου σηματοδοτώντας έτσι και τα όρια του κτιριακού.

Έχοντας, λοιπόν, σαν οδηγούς τους 3 αυτούς άξονες δημιουργώ τρεις όγκους των οποίων τα δώματα έχουν κλίση 5% και 8% δίνοντας έτσι την αίσθηση ότι αναδύονται από το έδαφος, ενώ λόγω του ποσοστού κλίσης τους είναι και βατά. Αυτή η αίσθηση λοιπόν σε συνδυασμό με το όχι μεγάλο ύψος του κτιρίου συμβαδίζουν με την ήπια επέμβαση που πρέπει να επιτευχθεί στην περιοχή. Το πλάτος των όγκων αυτών ανέρχεται στα 26 μ. με 3 μ. προβόλους εκατέρωθεν.

Η χάραξη αυτών των αξόνων φαίνεται στην εικόνα δίπλα.



Λόγω του ανάγλυφου του οικοπέδου οι χρήσεις αναπτύσσονται σε διάφορα επίπεδα και σε έκταση 36.488 τ.μ.. Οι αεροδιάδρομοι διαμορφώνονται στο +10 οι διευθύνσεις τους είναι ίδιες με τις υπάρχουσες όπως αναφέρω παραπάνω, ενώ βόρεια των αεροδιαδρόμων υπάρχουν οι θέσεις σταθμεύσεως των αεροσκαφών (30x25 μ.), το στέγαστρο γι αυτά (επισκευαστική ζώνη) καθώς και ο πύργος ελέγχου του αερολιμένα και της μαρίνας.

Στο +7 βρίσκεται ο λιμενικός σταθμός, τα αποδυτήρια, ένα εστιατόριο, το ναυπηγείο (ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη για σκάφη) και γενικά εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν την μαρίνα, ενώ επίσης βρίσκεται και το υπόσκαφο παρκινγκ το οποίο εξυπηρετεί αποκλειστικά το συνεδριακό κέντρο. Στο +10 (πάνω από το υπόσκαφο παρκινγκ) βρίσκεται το συνεδριακό κέντρο μεσαίου μεγέθους με χωρητικότητας 1200 συνέδρων, ενώ στο +11 (πάνω από τον λιμενικό σταθμό και το ναυπηγείο) είναι η λέσχη ιστιοπλοίας. Ο αερολιμένας και το αεροπορικό μουσείο εδράζονται στο +15 ενώ στο +19 βρίσκεται η ξενοδοχειακή μονάδα 36 κλινών.

Μπροστά από το συγκρότημα διαμορφώνεται μια προστατευμένη πλατεία στο +15 για αναψυχή και ξεκούραση. Ανατολικά του κτιριακού συγκροτήματος βρίσκονται 2 μεγάλα πάρκινγκ 238 και 325 θέσεων αντίστοιχα, τα οποία εξυπηρετούν τις προαναφερθείσες χρήσεις καθώς και την μαρίνα. Η είσοδος στο οικόπεδο γίνεται από δύο σημεία-κόμβους

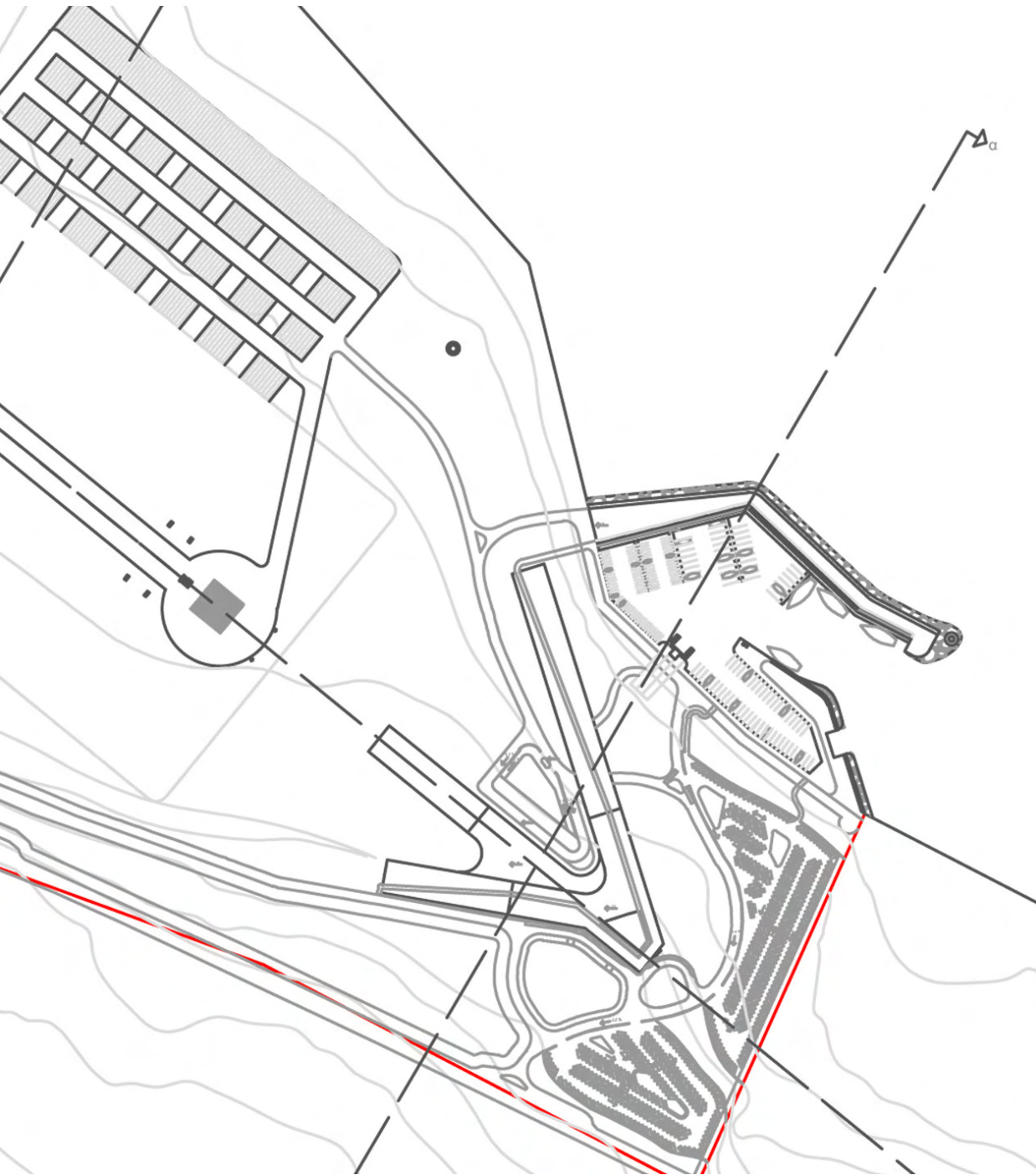
Η μαρίνα δημιουργείται βορειοανατολικά του οικοπέδου και οι χαράξεις της υπακούν στις χαράξεις του υπολοίπου οικοπέδου δίνοντας έτσι μια συνέχεια από το κτιριακό στη μαρίνα. Αποτελείται από 40.000 τ.μ. θαλάσσια ζώνη και 26.600 χερσαία ζώνη ενώ η θαλάσσια ζώνη ορίζεται σε απόσταση 80 μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα προς την ανοιχτή θάλασσα.

Διαθέτει πλατφόρμες από ξύλο με αγκυροβόλια για ελλιμενισμό σκαφών διαφόρων κατηγοριών (30 μ. μέγιστο μήκος, 10 μ. μέγιστο πλάτος), σταθμό καυσίμων καθώς και μηχανήμα για την ανέλκυση σκαφών. Διαθέτει, επίσης, ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη για επισκευή και συντήρηση στο χερσαίο τμήμα της, ενώ περιλαμβάνει και όλες τις απαραίτητες κτιριακές εγκαταστάσεις για την πλήρη εξυπηρέτηση των επιβαινόντων στα σκάφη και των επισκεπτών.

Αντίστοιχες χαράξεις με αυτές του κτιριακού που προανέφερα δημιουργώ και στην επέκταση του βοηθητικού αεροδιαδρόμου. Ο 1ος άξονας είναι η επέκταση του κεντρικού άξονα του βοηθητικού αεροδιαδρόμου, ο οποίος θα ενοποιήσει τον αεροδιάδρομο με το κτιριακό. Ο 2ος άξονας είναι η ένωση του 1ου άξονα με το προαναφερθέν κτιριακό ενοποιώντας έτσι την όλη σύνθεση του οικοπέδου. Τέλος, ο 3ος άξονας στην ουσία συγκλίνει προς τα όρια του οικοπέδου σηματοδοτώντας έτσι και τα όρια του κτιριακού. Έχοντας, λοιπόν, σαν οδηγούς τους 3 αυτούς άξονες δημιουργώ πάλι τρεις όγκους των οποίων τα δώματα έχουν κλίση 5% και 8%. Το πλάτος των όγκων αυτών ανέρχεται στα 26 μ. με 3 μ. προβόλους εκατέρωθεν. Λόγω, πάλι του ανάγλυφου του οικοπέδου οι χρήσεις αναπτύσσονται σε τρία επίπεδα και σε έκταση 10.678 τ.μ..

Στο συγκρότημα αυτό εντάσσονται αποκλειστικά εγκαταστάσεις του αεραθλητικού κέντρου και των υπαρχουσών αερολεσχών Χανίων, Σούδας, Ρεθύμνου, Δυτικής Κρήτης και άλλων επτά Λεσχών και συλλόγων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Δυτικής Κρήτης. Το αεραθλητικό κέντρο περιλαμβάνει ολοκληρωμένες και άρτιες εγκαταστάσεις για αεραθλήματα όπως : Γενικής αεροπορίας, υπερελαφρά, ανεμοπορίας, αερομοντελισμός, αλεξιπτωτισμός, αεροστατισμός. Όσον αφορά τις αερολέσχες περιλαμβάνουν σχολή χειριστών υπερελαφρών αεροσκαφών και σχολή χειριστών ελαφρών αεροσκαφών. Νότια του συγκροτήματος βρίσκεται ένα πάρκινγκ 175 θέσεων το οποίο εξυπηρετεί το κτιριακό αυτό.





vii. ανάλυση χρήσεων

ανάλυση κτιριακού επίπεδο +7

Σε αυτό το επίπεδο βρίσκουμε εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν ως επί το πλείστον την μαρίνα. Υπάρχουν ο λιμενικός σταθμός, το τελωνείο, ένα γραφείο για τη διοίκηση του λιμένα αναψυχής, ένα μικρό Ιατρείο πρώτων βοηθειών, κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής (WC και ντους), αποθηκευτικοί χώροι, καθώς και ένα εστιατόριο που εξυπηρετεί τους χρήστες του τουριστικού λιμένα και όχι μόνο.

Επίσης σε αυτό το επίπεδο έχουμε το ναυπηγείο του λιμένα, όπου υπάρχει άμεση πρόσβαση των σκαφών της μαρίνας σε αυτό με το μηχάνημα ανέλκυσης σκαφών. Το ναυπηγείο έχει διπλό ύψος για την επισκευή των σκαφών, φτάνει δηλαδή μέχρι το επίπεδο +II, ενώ υπάρχουν και κάποια γραφεία για την υποστήριξη της λειτουργίας του.

Τέλος το επίπεδο αυτό συνδέεται με το επίπεδο +II με κλιμακοστάσιο και ανελκυστήρα.

Επίσης στο ίδιο επίπεδο υπάρχει ένα υπόσκαφο ανοιχτό πάρκινγκ 110 θέσεων που εξυπηρετεί το συνεδριακό κέντρο. Η σύνδεση γίνεται με κλιμακοστάσια και ανελκυστήρες. Η είσοδος του γίνεται από το επίπεδο +8 όπως έρχεται ο δρόμος, ενώ δύο ράμπες με κλίση 5% παραλαμβάνουν αυτή την υψομετρική διαφορά του ενός μέτρου.



κλίμακα 1:2500



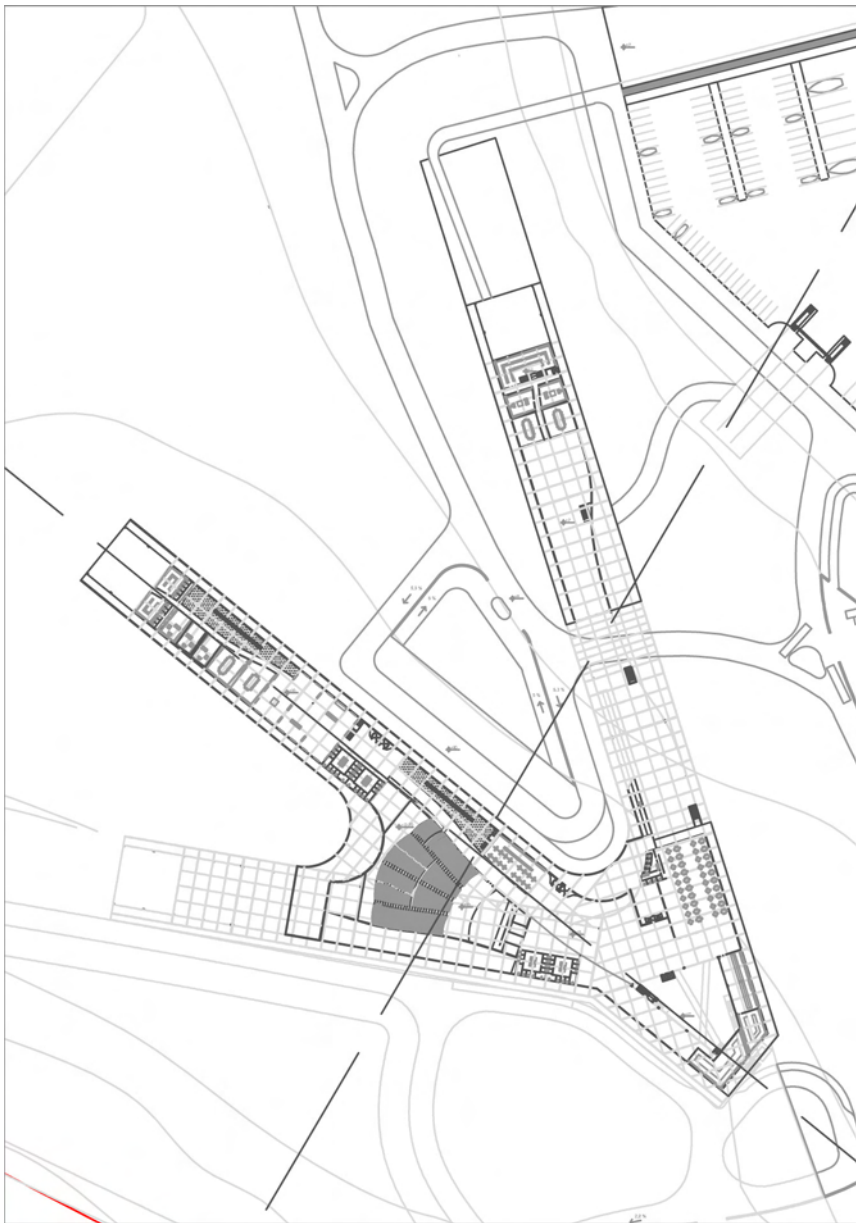
α ν ά λ υ σ η κ τ ι ρ ι α κ ο ύ ε π ί π ε δ ο +II

Στο επίπεδο αυτό , όπως προανέφερα μπορεί κανείς να φτάσει από το επίπεδο όπου υπάρχουν οι χερσαίες εγκαταστάσεις της μαρίνας (+7). Εδώ έχουμε τη λέσχη ιστιοπλοίας, η οποία περιλαμβάνει δύο μεγάλες αίθουσες συσκέψεων και διδασκαλίας για τα μέλη της λέσχης, γραφεία και αποθηκευτικούς χώρους.

α ν ά λ υ σ η κ τ ι ρ ι α κ ο ύ ε π ί π ε δ ο +I0

Σε αυτό το επίπεδο βρίσκεται το συνεδριακό κέντρο μεσαίου μεγέθους χωριτηκότητας έως 1200 συνέδρους. Θα καλύπτει τις ανάγκες μικτών εκδηλώσεων, δηλαδή συνεδριακών και συναφών πολιτιστικών, κοινωνικών, εκθεσιακών και ψυχαγωγικών εκδηλώσεων σε διεθνές επίπεδο. Έτσι βάσει το φεκ για τα συνεδριακά κέντρα προβλέπω για τους εξής χώρους:

Κατ' αρχάς κύρια αίθουσα συνεδρίων 1200 θέσεων αμφιθεατρική με ανώτερο επίπεδο το +12.70 και έξοδο κινδύνου στο +12.50, φουαγιέ όπου περιλαμβάνονται bar και καθιστικά, δύο μικρότερες αίθουσες συσκέψεων, εκθεσιακός χώρος, γραφεία συνέδρων, γραφεία γραμματειακής υποστήριξης συνεδρίων, αποθηκευτικοί χώροι, ένα μεγάλο εστιατόριο για τους συνέδρους και τους επισκέπτες καθώς και μαγειρεία και τέλος κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής. Η είσοδος στο συνεδριακό γίνεται με ποικίλους τρόπους. Κατ' αρχάς μπορεί κανείς να ακολουθήσει την κύρια αρτηρία, να διέλθει κάτω απο τη γέφυρα και να φτάσει στην κυκλική διασταύρωση όπου υπάρχουν δύο εισοδοι για το συνεδριακό. Ένας άλλος τρόπος είναι να εισέλθει στο επίπεδο +15 όπου γίνεται η είσοδος για τον αερολιμένα και να χρησιμοποιήσει το κλιμακοστάσιο ή τους γυάλινους ανελκυστήρες που υπάρχουν στο αίθριο. Ο τελευταίος τρόπος αφορά τους οδηγούς Ι.Χ. όπου υπάρχει σύνδεση από το υπόσκαφο παρκινγκ στο επίπεδο του συνεδριακού.



κλίμακα 1:2500

ανάλυση κτιριακού επίπεδο +15

Εισερχόμενος κανείς στο οικόπεδο από τον πρώτο κόμβο φτάνει σε μια κυκλική διασταύρωση και στο επίπεδο +15, όπου βρίσκονται οι είσοδοι για τον αερολιμένα, την αγορά, το αεροπορικό μουσείο καθώς και την ξενοδοχειακή μονάδα, η οποία όμως αναπτύσσεται στο επίπεδο +19.

Όπως αναφέρω και παραπάνω ο αερολιμένας είναι μικρός τουριστικός και εξυπηρετεί σκοπούς αναψυχής και άλλους σκοπούς της γενικής αεροπορίας. Έτσι οι ανάγκες που έχει όσον αφορά στις εγκαταστάσεις του είναι πολύ πιο μικρές από εκείνες που έχει ένα κύριο αεροδρόμιο.

Εισερχόμενος κανείς στο κτίριο στο επίπεδο +15 βρίσκεται μπροστά σε ένα μεγάλο αίθριο στο οποίο εντάσσονται όλες οι κατακόρυφες κινήσεις με τη χρήση ανελκυστήρων και κλιμακοστασίων ενώ και κάποιες οριζόντιες με τη χρήση γεφυρών. Μπορεί, λοιπόν, ο επιβάτης να χρησιμοποιήσει τη ξύλινη γέφυρα ή να κινηθεί περιμετρικά του αιθρίου και να φτάσει στην είσοδο του αερολιμένα.

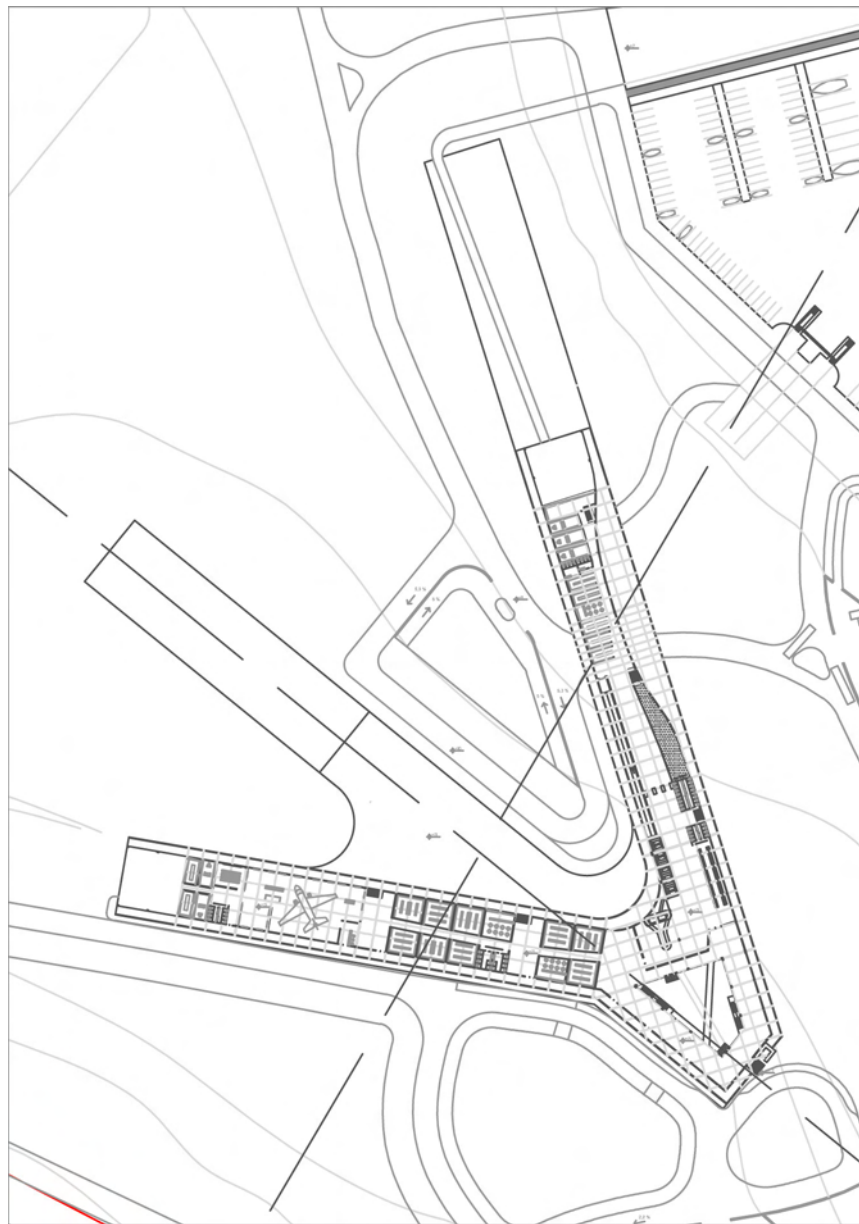
Οι πρώτοι χώροι που συναντά είναι ένα μεγάλο φουαγιέ με καθιστικά ενώ απέναντι βρίσκονται τα stand των check-in για τους αναχωρούντες και η ζώνη αποσκευών για τους αφικνούμενους. Σειρά έχει ο έλεγχος των επιβατών, τον οποίο εφόσον περάσει ο επιβάτης μπορεί είτε να περάσει στην αίθουσα αναμονής, είτε να περάσει στα καταστήματα του αεροδρομίου (τύπου duty-free). Στο τέλος του διαδρόμου υπάρχουν τα γραφεία της διοίκησης του αερολιμένα.

Όταν έρθει η ώρα οι επιβάτες να μεταφερθούν με ειδικό λεωφορείο από τον αερολιμένα στο αεροσκάφος χρησιμοποιούν την ράμπα που από το επίπεδο +15 τους μεταφέρει στο +10 με κλίση 10%. Οι αποσκευές των επιβατών μεταφέρονται με κατακόρυφο σύστημα αποσκευών από το +15 στο +10 και αντίστροφα. Τα συστήματα αυτά απαιτούν μεγάλο βαθμό αυτοματισμού και χρησιμοποιούνται κυρίως όταν υπάρχει λίγος χώρος στον αεροσταθμό. Το βασικό τους πλεονέκτημα είναι ότι δεν διασταυρώνονται με άλλες ροές. Τέλος, ανά 50 μέτρα υπάρχουν έξοδοι κινδύνου.

Όσον αφορά τον πύργο ελέγχου έχει ύψος 20 μέτρων ενώ στο πεδίο ελέγχου του δεν ανήκει μόνο η κίνηση των αεροσκαφών, αλλά και η κίνηση των σκαφών της μαρίνας. Επίσης, στις εγκαταστάσεις του τουριστικού λιμένα εντάσσονται και τα δάπεδα σταθμεύσεως των αεροσκαφών (25x30 μ.) καθώς και το στέγαστρο που βρίσκεται βόρεια των δαπέδων για την επισκευή των αεροσκαφών.

Η αγορά που στεγάζεται μέσα στο κτίριο περιλαμβάνει μεταξύ άλλων καταστήματα με παραδοσιακά προϊόντα της Κρήτης, καταστήματα ενοικίασης αυτοκινήτων κ.λπ. Επίσης περιλαμβάνει καφέ, μικρό εστιατόριο και κοινόχρηστους χώρους υγιεινής.

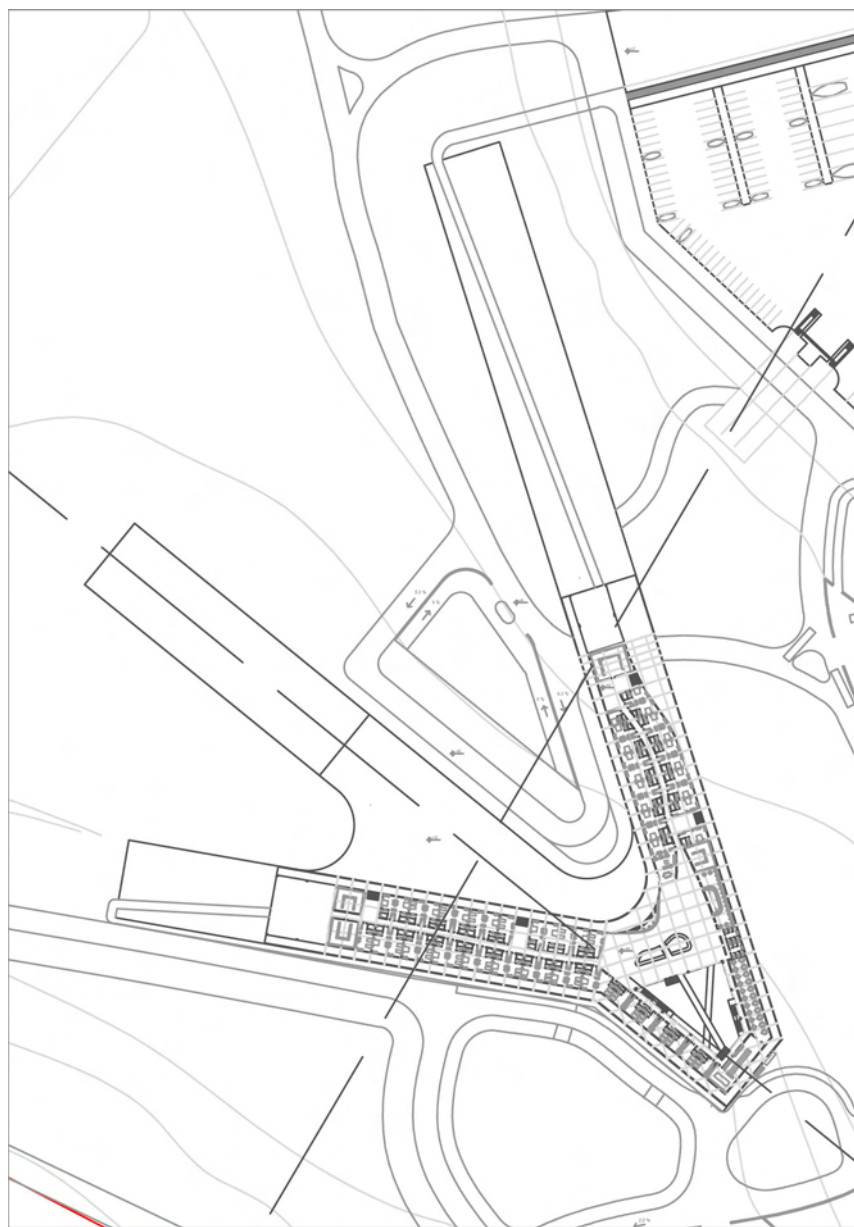
Το αεροπορικό μουσείο αποτελείται από μια μεγάλη ανοιχτή αίθουσα η οποία φιλοξενεί μόνιμη έκθεση με υλικό από τη Μάχη της Κρήτης το 1941. Μέσα στον ίδιο χώρο υπάρχει και ένα αεροσκάφος από την υπαίθρια στατική έκθεση που υπάρχει αυτή τη στιγμή στο αεροδρόμιο Μάλεμε. Επίσης διαμορφώνω και μια κλειστή αίθουσα για την προβολή βίντεο πάλι με υλικό από τη Μάχη. Τέλος, υπάρχουν κάποιοι χώροι γραφείων, αποθηκευτικοί χώροι και κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής.



ανάλυση κτιριακού επίπεδο +19

Η ξενοδοχειακή μονάδα σε αυτό το συγκρότημα λειτουργεί ως βοηθητική για την εξυπηρέτηση των χρήσεων που ανέφερα παραπάνω, εφόσον στο Μαλεμε υπάρχει τουριστική ανάπτυξη και σε μικρή ακτίνα απο τον πολυχώρο αυτό υπάρχουν αρκετά ακόμα καταλύματα. Η είσοδος για την ξενοδοχειακή μονάδα γίνεται από τη δεύτερη κυκλική διασταύρωση που συναντά κανείς εισερχόμενος στην περιοχή. Με τη χρήση κλιμακοστασίου ή ράμπας μεταφέρεται από το +13.20 στο +15 όπου εκεί κάνει χρήση ξανά κλιμακοστασίου ή ανελκυστήρα μέχρι να φτάσει τελικά στο +19. Στην περίπτωση που κάνει χρήση του γυάλινου ανελκυστήρα θα βρεθεί σε μια γέφυρα από ξύλο στο αίθριο στο +19 την οποία πρέπει να διασχίσει προκειμένου να φτάσει στην υποδοχή του ξενοδοχείου.

Αποτελείται από 36 κλίνες (δίκλινα, τρίκλινα, τετράκλινα), ενώ επίσης περιλαμβάνει bar, εστιατόριο, μαγειρεία, γραφείο διοίκησης, δωμάτια για το προσωπικό, βοηθητικούς χώρους για το προσωπικό, αποθηκευτικούς χώρους και κοινόχρηστους χώρους υγιεινής. Τέλος, ανά 50 μέτρα υπάρχουν έξοδοι κινδύνου.



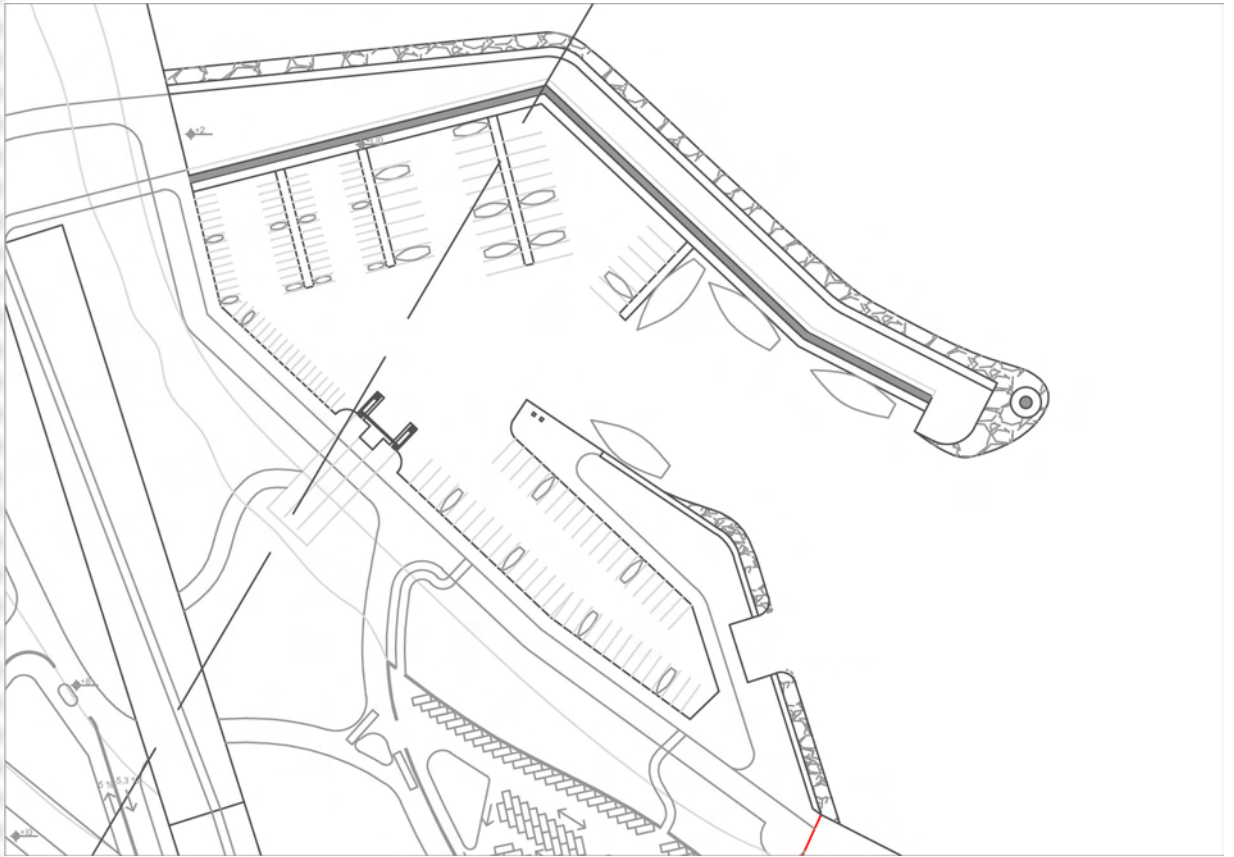
ανάλυση τουριστικού λιμένα

Ο τουριστικός λιμένας λοιπόν δημιουργείται στο βορειοανατολικό τμήμα του οικοπέδου. Πρόκειται για εγκατάσταση εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής και παρέχονται οι παρακάτω υπηρεσίες:

Παροχή νερού και ηλεκτρικού ρεύματος
Τηλεφωνική σύνδεση
Σύνδεση στο διαδίκτυο
Φόρτιση συσσωρευτών 12 VDC και 24 VDC
Πυρασφάλεια

Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων και επεξεργασίας αυτών
Εφοδιασμός των σκαφών με καύσιμα σε προκαθορισμένη θέση, όπου τα μέτρα πρόληψης, ρύπανσης και πυρασφάλειας είναι αυξημένα
Ανελεύσεις σκαφών και άλλες χρήσεις που βρίσκονται στο κτιριακό συγκρότημα στο επίπεδο +7.00.

Η μαρίνα διαθέτει 166 θέσεις λιμενισμού για ιστιοπλοικά έως 10 μέτρα μήκος και σκάφη μέχρι 30 μέτρα μήκος. Επίσης προβλέπεται θέση για το τουριστικό καράβι που υπάρχει στα Χανιά. Η κίνηση των πεζών, στο μεγάλο βραχίονα, διαχωρίζεται από αυτή των αυτοκινήτων. Τα αυτοκίνητα κινούνται στο επίπεδο +2.00 όπου εδώ το κατάστρωμα αποτελεί συνέχεια της κύριας αρτηρίας του οικοπέδου, ενώ η κίνηση των πεζών γίνεται σε μια πλωτή εξέδρα από ξύλο κάτω από το επίπεδο των αυτοκινήτων στο +1.10. Σε συνέχεια αυτής της εξέδρας βγαίνουν και οι εξέδρες με τα αγκυροβόλια των σκαφών. Η πρόσβαση στον μικρό βραχίονα είναι μόνο για πεζούς, ενώ δημιουργείται και μια γέφυρα για την ανανέωση των νερών. Η μαρίνα συνδέεται άμεσα με το βατό δώμα του κτιρίου όπως θα δούμε παρακάτω.



κλίμακα 1:2500

Υπάρχει άμεση σύνδεση της μαρίνας με το δώμα του κτιριακού για τους επισκέπτες. Τμήμα του δώματος έχει κλίση 8%, ποσοστό το οποίο το καθιστά βατό. Το δώμα αποτελείται από μια ζώνη για τους πεζούς, πλάτους 3 μ. που διατρέχει όλο το δώμα, ενώ εκατέρωθεν αυτού υπάρχει φύτευση 50 εκατοστών περίπου που λειτουργεί και ως προστατευτικό από τα άκρα του δώματος.

Στο ανώτερο σημείο του, στα 23 μ., υπάρχει χώρος και εγκαταστάσεις για ξεκούραση, ανάπαυση και παρατήρηση της θέας περιμετρικά, της μαρίνας και των αεροδιαδρόμων. Επίσης υπάρχει η απόληξη του αιθρίου, όπου λόγω των υλικών που χρησιμοποιούνται (πλεξιγκλας και ειδικά διαμορφωμένα πανέλα σαν αυτά που υπάρχουν στις όψεις) υπάρχει οπτική επαφή με το εσωτερικό του κτιρίου.



κλίμακα 1:2500

viii. όψεις

Το κτιριακό συγκρότημα αποτελείται ως επί το πλείστον από υαλοστάσια (διπλό υαλοστάσιο πάχους δέκα εκατοστών) τα οποία βρίσκονται στα 3 μ. εσωτερικά της πλάκας, αφήνοντας ελεύθερο το υπόλοιπο να λειτουργεί ως πρόβολος. Περαισιά με τα πλευρικά άκρα των πλακών υπάρχουν ηχομονωτικά πανέλα από ξύλο (προκειμένου να προστατεύουν από την ηχορύπανση που προκαλείται από τα αεροσκάφη), ειδικά επεξεργασμένα, διαστάσεων 1x1 μ. και πάχους 6 χιλιοστών.

Από τα πανέλα αυτά δημιουργώ τρεις τύπους τους οποίους εναλάσσω στην όψη ανάλογα με τις χρήσεις που υπάρχουν πίσω από αυτά, δηλαδή αν θέλω να έχω οπτική επαφή με το έξω περιβάλλον ή όχι. Ο πρώτος τύπος αποτελείται από κυκλικού διαμέτρου τρύπες με διάμετρο 3 χιλιοστά και ποσοστό διάτρησης 50%. Η αναλογία αυτή επιτρέπει την πλήρη οπτική επαφή με το περιβάλλον που υπάρχει μπροστά από τα πανέλα, ενώ παράλληλα δεν κουράζει-ζαλίζει τον χρήστη-επισκέπτη¹. Επίσης δημιουργεί σκίαση στο εσωτερικό του κτιρίου, το οποίο μας είναι απαραίτητο ειδικά για τις νότιες όψεις το καλοκαίρι.

Ο δεύτερος τύπος αποτελείται πάλι από κυκλικού διαμέτρου τρύπες με διάμετρο 3 χιλιοστά, ενώ το ποσοστό διάτρησης αυτή τη φορά είναι 16,6%. Η αναλογία αυτή επιτρέπει ελάχιστα την οπτική επαφή με το έξω περιβάλλον.

¹ Από ερευνητική εργασία που είχε γίνει από πρώην φοιτητή της σχολής μας σε συνεργασία με τον καθηγητή του είχαν βρει ότι σε σκίαστρα όψεων με κυκλικού διαμέτρου τρύπες με διάμετρο 5 χιλιοστά και ποσοστό διάτρησης 50%, εάν ο χρήστης βρισκόταν σε απόσταση μικρότερη των 2,50 μέτρων από το σκίαστρο παρουσίαζε ένα αίσθημα ζάλης και σύγχυσης, έχοντας ως αποτέλεσμα να μην μπορεί να αντιληφθεί πλήρως το περιβάλλον μπροστά από το σκίαστρο. Το πρόβλημα αυτό λύνεται με τρύπες μικρότερης διαμέτρου κρατώντας σταθερό το ποσοστό διάτρησης στο 50%.



Τέλος ο τρίτος τύπος είναι αυτό το πανέλο αμιγές, το οποίο δεν επιτρέπει την οπτική επαφή.

Τα πανέλα αυτά βιδώνονται πάνω σε μεταλλικό σκελετό ο οποίος υπακούει σε κάναβο 1x1 μ. και βιδώνεται πάνω σε μεταλλικούς οδηγούς. Οι οδηγοί αυτοί βιδώνονται πάνω στις πλάκες στους οποίους σύρεται ο μεταλλικός σκελετός με τα πανέλα, επιτρέποντας έτσι σε αυτά να είναι ανοιγόμενα, τα οποία άλλοτε θα αναδιπλώνονται στον κάθετο άξονα και άλλοτε στον οριζόντιο, ανά δύο τη φορά, αναλόγως με το επίπεδο που βρίσκονται και τη χρήση εξυπηρετούν. Η μεταβλητότητα τους αυτή τα καθιστά ικανά να προστατέψουν το κτίριο, το οποίο από μόνο του είναι ευπαθές στις μεταβολές της θερμοκρασίας. Έτσι αποφεύγουμε την υπερθέρμανση του κτιρίου το καλοκαίρι και το υπερβολικό κρύο το χειμώνα.

Στο +7 και στο +15 όπου το κτίριο είναι ισόγειο τα πανελα λειτουργούν ως εξής: Μέχρι το μέσο του ύψους αναδιπλώνονται στον οριζόντιο άξονα, ενώ από τη μέση και πάνω στον κατακόρυφο. Αυτό συμβαίνει για να μην εμποδίζεται η πρόσβαση στο κτίριο. Στην περίπτωση τώρα όπου έχω πρόβολο, αυτά είναι σταθερά μέχρι το ένα μέτρο, δηλαδή λειτουργούν ως προστατευτικά ενώ τα άλλα δύο από εκεί και πάνω αναδιπλώνονται. Σταθερό επίσης παραμένει και το πάνω.

ix. στατικό σύστημα

Όσον αφορά το στατικό σύστημα των κτιρίων πρόκειται για μεταλλική κατασκευή. Οι μεταλλικές κολόνες είναι διατομής διπλού ταυ με πυράντοχη επένδυση από γυψοσανίδα με τελική διάσταση 30x50 εκατοστά. Οι κολόνες βρίσκονται 3 μέτρα μέσα από την άκρη της πλάκας και σε απόσταση 10 μέτρων μεταξύ τους. Ανά 40 μέτρα έχω αρμό διαστολής, δηλαδή 2 κολόνες με τον αρμό στο ενδιάμεσο καθώς επίσης και μεταλλικά στοιχεία διατομής διπλού ταυ και διαστάσεως 10x10 εκατοστών, που μπαίνουν χιαστί από κολόνα σε κολόνα.

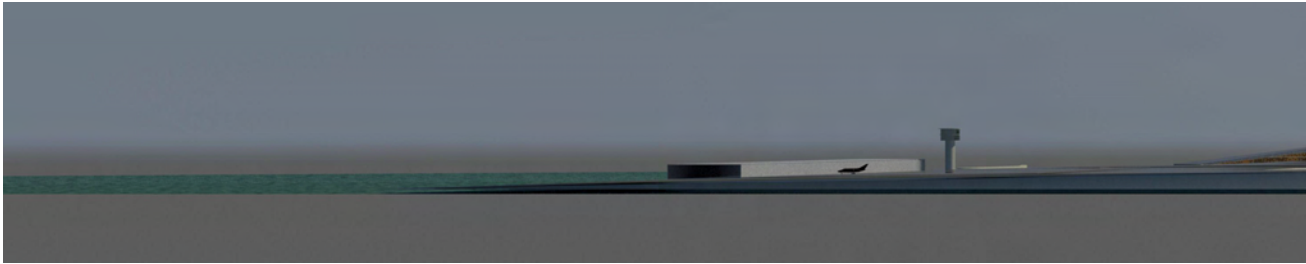
Οι εγκάρσιες δοκοί είναι κυψελωτές μήκους 26 μέτρων, καλύπτουν δηλαδή ολόκληρο το πλάτος της πλάκας και με κρέμαση ενός μέτρου. Οι δοκοί αυτές υπάρχουν ανά 5 μ., ενώ μέσα από αυτές τις κυψέλες περνάνε και όλες οι σωληνώσεις του κτιρίου. Πάνω από τις κυψελωτές δοκούς έχουμε τις διαμήκεις ενδιάμεσες διαδοκίδες οι οποίες έχουν διατομή διπλού ταυ και διάσταση 10x10 εκατοστά.

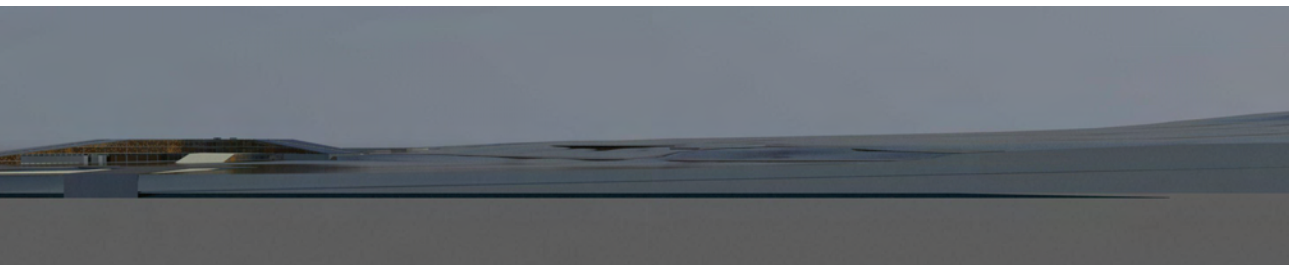
Οι διαδοκίδες αυτές εφαρμόζονται καθ' όλο το μήκος του κτιρίου και σε απόσταση 5 μέτρων μεταξύ τους. Πάνω στις κυψελωτές δοκούς καρφώνεται λαμαρίνα με νευρώσεις η οποία έχει μέσα καρφιά όπου εκεί χύνεται η πλάκα από μπετό.

Στην περίπτωση της γέφυρας έχω δύο διαμήκη δικτυώματα στα πλευρικά άκρα της πλάκας μήκους 20 μέτρων και με κρέμαση ενάμιση μέτρου, κυκλικής διατομής διαμέτρου 20 και 10 εκατοστών. Πάνω από τα δικτυώματα περνάνε εγκάρσιες διαδοκίκες μήκους 26 μέτρων, κυκλικής διατομής διαμέτρου 10 εκατοστών σε απόσταση 2,5 μέτρων μεταξύ τους.

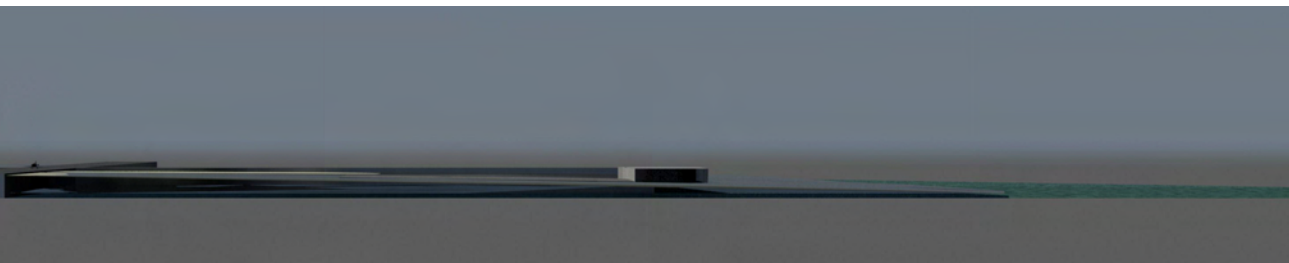
χ. οψοτομές

.....

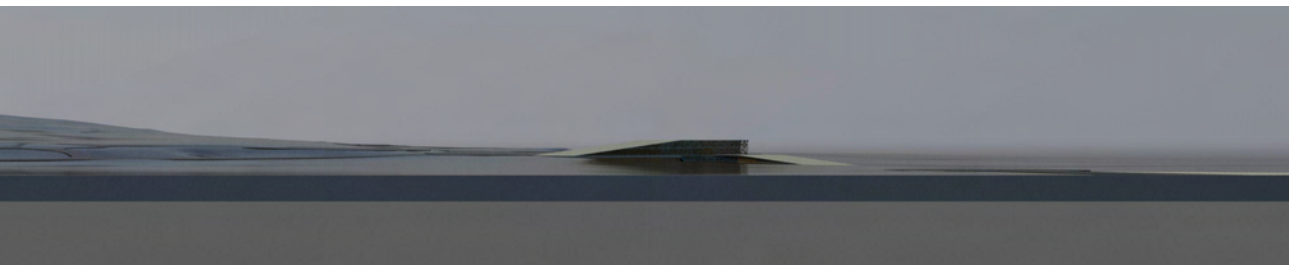




οψοτομή ββ'



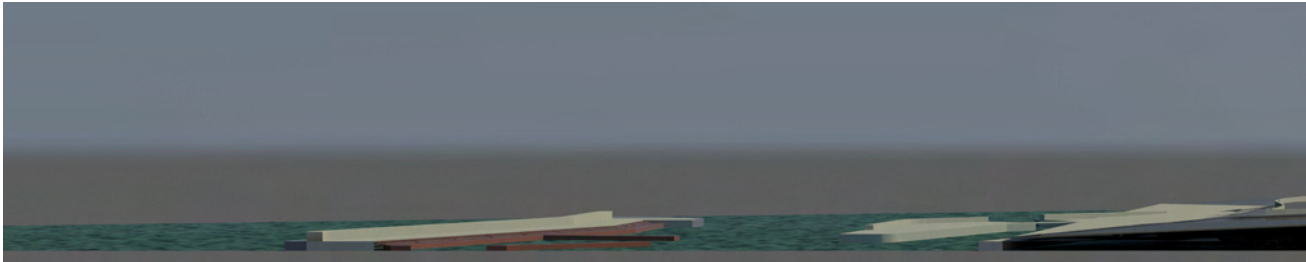
οψοτομή γγ'

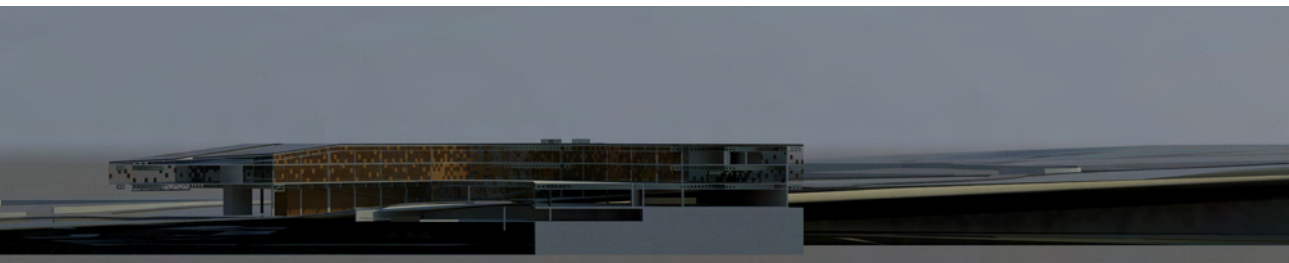


οψοτομή δδ'

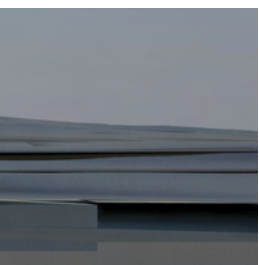
χί. τομές

.....





τομή αα'



τομή δδ'

χii. επίλογος

Εν κατακλείδι, η ανάπλαση και αξιοποίηση της περιοχής του αεροδρομίου θα αποφέρει πολλά στην περιοχή και κατά συνέπεια στο Νομό, ακόμα και σε ολόκληρη την Κρήτη. Η θέση όπου αναπτύσσεται είναι προνομιακή αφού η Κρήτη βρίσκεται στο σταυροδρόμι των αεροπορικών και θαλάσσιων συγκοινωνιών της Μεσογείου.

Κατ' αρχάς, θα διατηρηθεί ζωντανή η ανάμνηση του ιστορικού αυτού μέρους, ενώ η δημιουργία όλων αυτών των εγκαταστάσεων θα λειτουργήσει ως πόλος έλξης και θα δημιουργήσει τις συνθήκες, που χρειάζονται για την προσέλκυση τουρισμού υψηλής οικονομικής στάθμης. Τελικώς, η περιοχή θα αποτελέσει ιδανικό προορισμό για συνέδρια και επιχειρηματικές συναντήσεις, συνδυάζοντας συνεδριακές εγκαταστάσεις με αεροδρόμιο, μουσειακό χώρο και αγορές.

xiii. βιβλιογραφικές αναφορές

1. **Δοκουμετζίδης Γιάννης, Κούσιος Δημήτρης, Μαλασπίνας Αλέξανδρος**, ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ, ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ - ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ, εκδ. Ιδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα, 1988.
2. **Norman Ashford, Paul H. Wright**, Airport Engineering, εκδ. John Wiley & Sons, Canada, 1992.
3. **Robert Horonjeff, Francis X. McKelvey**, Planning & Design of Airports, εκδ. McGraw-Hill, USA, 1994.
4. **Donald W. Adie**, Marinas, A working guide to their development and design, εκδ. The architectural press Ltd, London, 1984.

1. **Προφυλλίδης Β., Μποτζώρης Γ.**, Ο σχεδιασμός των κτιριακών εγκαταστάσεων ενός αεροδρομίου σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές. Ανακτήθηκε από http://www.spoudmet.civil.upatras.gr/2001/pdf/9_2.pdf (προσπ. 12-8-2013).
2. ΝΟΜΟΣ 4067 δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 79/Α/ 9-4-2012 (Νέος Οικοδομικός Κανονισμός) (προσπ. 8-10-2013).
3. ΝΟΜΟΣ 2733 δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1323/Β/ 16-9-2013 (προσπ. 5-9-2013).
4. Αεραθλητικό κέντρο Μάλεμε, Κανονισμός. Ανακτήθηκε από <http://www.aer.gr/maleme/library/kanonismos%20MALEME.pdf> (προσπ. 31-8-2013).
5. **Ιωάννης Παπακώστας**, Τουριστικοί λιμένες αναψυχής, 2007. Ανακτήθηκε από <http://invenio.lib.auth.gr/record/101666/files/gri-2008-1300.pdf?version=1> (προσπ. 30-8-2013).
6. ΝΟΜΟΣ 1892/90 δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 208/Β/ 9-4-1991 (προσπ. 24-4-2013).
7. **Παπαμαρίνου Μαρία**, ΣΥΝΕΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ :Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΥΝΕΡΙΑΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ, 2007. Ανακτήθηκε από http://eureka.lib.teithe.gr:8080/bitstream/handle/10184/712/μπαπαμαρινου_main.pdf?sequence=1 (προσπ. 31-8-2013).

Χν. οπτικό υλικό

Το οπτικό υλικό είναι εξ' ολοκλήρου από προσωπικό αρχείο.

