

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ



ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ « Γενική Αεροπορία & Αεροπορικός Τουρισμός. Το μέλλον και οι προοπτικές »

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ειδική Συνεδρία

« Γενική Αεροπορία και Αεροπορικός Τουρισμός. Το μέλλον και οι προοπτικές »

Αεροπορική Ακαδημία Ελλάδος (Α.Α.Κ.Ε.), Πέμπτη, 18.4.2024, 11:00-13:00πμ

Ελληνική Αεροπορική Ένωση

ΑΟΡΑ HELLAS

ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ & ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Την 18^η Απριλίου 2024 στην αίθουσα συνεδριάσεων «Ιάκωβος Τσουνής» της Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδος (Α.Α.Κ.Ε.), πραγματοποιήθηκε με επιτυχία η Ειδική Συνεδρία της Α.Α.Κ.Ε., στο πλαίσιο των επιστημονικών της εκδηλώσεων προς διάδοση της αεροπορικής ιδέας επ' αγαθώ του Έθνους, με θέμα «**Γενική Αεροπορία και Αεροπορικός Τουρισμός. Το μέλλον και οι προοπτικές**».

Τη Συνεδρία τίμησαν με την παρουσία τους, ο Δντής ΔΓ1/ΓΕΑ, Ταξίαρχος **Παναγιώτης Καλότυχος**, ως εκπρόσωπος του Αρχηγού ΓΕΑ, Αντιπτεράρχου (Ι) Δημοσθένη Γρηγοριάδη, ο Απτχος (Ι) ε.α. **Ζαφείρης Ταμπακίδης**, επίτ. Υπαρχηγός ΓΕΑ και τέως Υπδκτής Αεροναυτίας ΥΠΑ, ο **Αθανάσιος Μπίνης**, Μηχανικός Α/φών, τέως Πρόεδρος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ (Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών & Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων & Ασφάλειας Μεταφορών), ο **Γεώργιος Τσιπριάνης**, Πρόεδρος της ΠΕΠ (Πανελλήνιας Ένωσης Πιλότων), εκπρόσωποι αεροπορικών συνδέσμων, διακεκριμένα Μέλη και Φίλοι της Α.Α.Κ.Ε.

Στη Συνεδρία μίλησαν και παρουσίασαν τις σημαντικές εισηγήσεις τους ο **Ιωάννης Σταυλάς**, Αντιπρόεδρος της ΕΑΕ, ο **Στυλιανός Φανουράκης**, Πρόεδρος της Fenix Aero Services S.A. και ο **Κυπριανός Μπίρης**, Πρόεδρος της AOPA Hellas.

Ειδική τοποθέτηση έκανε, απευθυνόμενος στους συμμετέχοντες, ο Απτχος (Ι) ε.α. **Ζαφείρης Ταμπακίδης**, ως τέως Υπδκτής ΥΠΑ, υπογραμμίζοντας τη σημασία αναδιοργάνωσης και ειδικής στελέχωσης των υπηρεσιών του ΥΠΥΜ, την ανάγκη αναβάθμισης της λειτουργίας και περαιτέρω αξιοποίησης των περιφερειακών αεροδρομίων στην ηπειρωτική και νησιωτική Ελλάδα για την προώθηση της Γενικής Αεροπορίας, προς όφελος του Αεροπορικού Τουρισμού και Αεροπορικής Εκπαίδευσης.

Την οργάνωση και το συντονισμό της συνεδρίας ανέλαβαν τα Μέλη ΔΣ της ΑΑΚΕ, ο Γεν. Γραμματέας, **Θωμάς Χατζηαθανασίου**, Απτχος (Ι) εα, επίτ. Δ/ΔΑΕ και ο Σύμβουλος **Σπυρίδων Γιάνκοβιτς**, Κυβερνήτης Α/φών Πολιτικής Αεροπορίας.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΙΔΙΚΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣ

- 11:05 **Έναρξη – Χαιρετισμός Προέδρου ΔΣ ΑΑΚΕ**
- 11:15 **Περιφερειακά Αεροδρόμια, Λειτουργία-Υποδομές-Νομοθεσία**
Εισηγητής: **Ιωάννης Σταυλάς**, Αντιπρόεδρος Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης
- 11:45 **Αεροπορική Εκπαίδευση**
Εισηγητής: **Στυλιανός Φανουράκης**, Διευθύνων Fenix AeroServices S.A.
- 12:10 **Γενική Αεροπορία και Αεροπορικός Τουρισμός**
Εισηγητής: **Κυπριανός Μπίρης**, Πρόεδρος AOPA Hellas
- 12:25 **Πάνελ Εισηγητών**
Συζήτηση - ερωτήσεις
Συντονιστής Συνεδρίας: **Σπυρίδων Γιάνκοβιτς**, Μέλος ΔΣ Α.Α.Κ.Ε.
- 13:10 **Συμπεράσματα- Κλείσιμο Συνεδρίας**
- 13:15 Μικρή Δεξίωση προς τιμήν των προσκεκλημένων



ΜΕΡΟΣ Ι

ΕΝΑΡΞΗ-ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Χαιρετισμός-Εισαγωγική Ομιλία Προέδρου Δ.Σ. Α.Α.Κ.Ε.



Κυρία και Κύριοι,

Εκ μέρους του **Διοικητικού Συμβουλίου της Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδος**, σας καλωσορίζω και σας ευχαριστώ για τη συμμετοχή σας στη σημερινή Ειδική Συνεδρία, η οποία έχει ως θέμα:

«Γενική Αεροπορία και Αεροπορικός Τουρισμός»

Ιδιαίτερα θέλω να ευχαριστήσω τους τρεις εισηγητές, τους κους **Ιωάννη Σταυλά, Στυλιανό Φανουράκη και Κυπριανό Μπίρη**, χωρίς την πολύτιμη συνδρομή των οποίων δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί η σημερινή Συνεδρία.

Η πρωτοβουλία μας να συζητηθεί το θέμα αυτό έχει ως σκοπό να ευαισθητοποιήσει τους ενδιαφερόμενους φορείς της πολιτείας για τον σημαίνοντα ρόλο της Γενικής Αεροπορίας(ΓΑ) σχετικά με τις συνεχώς διευρυνόμενες αποστολές της, με έμφαση στην ανάπτυξη του αεροπορικού τουρισμού, υπό τη σημερινή συγκυρία ανάδειξης της χώρας μας ως συγκοινωνιακού κόμβου και πολιτιστικής κληρονομιάς στην ΝΑ Ευρώπη(Europa Nostra) και ενίσχυση της αεροπορικής εκπαίδευσης. Ιδιαίτερη βαρύτητα θα δοθεί στα ζητήματα που απασχολούν σχετικά με την αξιοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων και του εναερίου χώρου από τα αφη της Γενικής Αεροπορίας.

Ως γνωστόν, τα τελευταία χρόνια η Γενική Αεροπορία εξελίσσεται πανευρωπαϊκά σε ένα δυναμικά αναπτυσσόμενο αεροπορικό κλάδο, θα έλεγα χωρίς υπερβολή σε μία Αεροπορία «Ειδικών Αποστολών», με σημαντική αύξηση των ιδιωτικών πτήσεων από μικρά αφη μέχρι και ιδιωτικά jet. Καλύπτει ένα ευρύ φάσμα ειδικών πτήσεων, α) ιδιωτικές πτήσεις αεροπορικών εταιρειών και επιχειρήσεων, β) ιδιωτικές πτήσεις για επαγγελματικούς λόγους και λόγους αναψυχής, γ) ιδιωτικές πτήσεις VIP, δ) πτήσεις αεροπορικού τουρισμού, ε) αεροπορικής εκπαίδευσης νέων πιλότων, στ) αεροπορικών επιδείξεων, ζ) αεραθλητισμού, αλλά και πτήσεις η) αγροτικών αεροψεκασμών, θ) ρυμούλκησης πανό, ι) αεροταξί, ια) αεροφωτογράφισης, ιβ) αεροπυρόσβεσης, ιγ) αεροδιακομιδών, ιδ) έρευνας-διάσωσης, ιε) αντιμετώπισης καταστροφών, ιστ) επιτήρησης συνόρων, κλπ.

Η Γενική Αεροπορία είναι πλέον ένας ξεχωριστός αεροπορικός κλάδος, ο οποίος παγκοσμίως αριθμεί πάνω από 800.000 πιλότους και 400.000 ελαφρά αεροσκάφη. Στη χώρα μας, λόγω του καλού κλίματος και του υψηλού αριθμού επισκεπτών ετησίως, οι δραστηριότητες που αφορούν κυρίως τον αεροπορικό τουρισμό αλλά και τις αεροπορικές εκπαιδεύσεις είναι ζωτικής σημασίας και ειδικού βάρους για την οικονομική ανάπτυξη και την αύξηση του ΑΕΠ της χώρας.

Η Ελλάδα διαθέτει ένα εκτεταμένο δίκτυο περιφερειακών αεροδρομίων, πάνω από 40, τα περισσότερα στα νησιά, τα οποία προσφέρονται για τις πτήσεις των ιδιωτικών α/φών της Γενικής Αεροπορίας και ιδιαίτερα του αεροπορικού τουρισμού. Ωστόσο, οι ευνοϊκές αυτές προοπτικές δεν αποτυπώνονται στη λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων, γεγονός

που οφείλεται στις αδυναμίες πρόσβασης και στις ελλείψεις εξυπηρέτησης των ιδιωτικών α/φών, οι οποίες καθιστούν τις πτήσεις της Γενικής Αεροπορίας υψηλού κόστους, μη ανταγωνιστικές και χρονοβόρες στην προετοιμασία τους.

Για την αποκατάσταση των αδυναμιών αυτών και την προσέλκυση των πτήσεων α/φών Γενικής Αεροπορίας θα πρέπει να δοθούν μια σειρά ευκολιών και κινήτρων από τους αρμόδιους κρατικούς φορείς, τα οποία θα αναφερθούν στη συνέχεια αναλυτικά κατά την παρουσίαση των επί μέρους θεμάτων από τους κύριους εισηγητές, σύμφωνα με το πρόγραμμα.

Στόχος λοιπόν της σημερινής συνεδρίας είναι να επισημανθεί η ανάγκη αναβάθμισης και αξιοποίησης των περιφερειακών αεροδρομίων για την υποστήριξη των πτήσεων της Γενικής Αεροπορίας, την αντιμετώπιση των προβλημάτων που υπάρχουν και η ενημέρωση για την δυνατότητα οικονομικής ανάπτυξης μέσω της ευρείας διάδοσης του αεροπορικού τουρισμού και της αεροπορικής εκπαίδευσης.

Η εκ νέου σύσταση προσφάτως της **Επιτροπής Αεροπορικού Τουρισμού** από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σε συνεργασία με το Υπουργείο Τουρισμού, με αντικείμενο την ενίσχυση **του Αεροπορικού Τουρισμού** είναι θετική εξέλιξη -η συνδρομή της ΑΑΚΕ στις εργασίες της Επιτροπής Αεροπορικού Τουρισμού του ΥΠ.Υ&Μ. είναι καταστατική υποχρέωση της Α.Α.Κ.Ε.- και θα ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε σχετική πρόσκληση.

Στο σημείο αυτό κλείνω την εισαγωγή μου κηρύσσοντας την έναρξη των εργασιών και θα ήθελα να δώσω το βήμα στον κ. Γιάνκοβιτς, Συντονιστή της Συνεδρίας.

Εισαγωγή Συντονιστή Ειδικής Συνεδρίας

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής)



Καλημέρα σας και από μένα. Είχα μόλις μήνυμα ότι ο κύριος Μπίρης έρχεται και περίπου σε ένα τέταρτο θα είναι εδώ.

Είχα την ευθύνη να βρω τους ομιλητές οπότε αναλαμβάνω και να τους παρουσιάσω.

Πριν τους καλέσω να έρθουν εδώ μαζί μου ήθελα και εγώ να πω, όπως είπε και ο Πρόεδρος, ότι η Ελληνική Αεροπορία έχει πάρα πολλούς τομείς.

Πολύ πρόσφατα ο Κοσμήτορας της Αεροπορικής Ακαδημίας, ο κύριος Τενεκούδης, βρήκε ένα άρθρο της εφημερίδας «Καθημερινή», πολύ πρόσφατο, που αναφέρεται στην κίνηση της Γενικής Αεροπορίας το 2023.

Είχαμε λοιπόν 20.000 πτήσεις της Γενικής Αεροπορίας μέσα στο '23, εκ των οποίων 13.000 ήταν από το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Οι 20.000 πτήσεις, κυρίως ναυλωμένων VIP αεροπλάνων και ελικοπτέρων βέβαια και όπως μπορείτε να υποθέσετε, οι πιο πολλές ήταν από την Αθήνα προς τη Μύκονο και προς τη Σαντορίνη. Αυτό σημαίνει λοιπόν, με 20.000 πτήσεις ετησίως, δηλαδή 55 πτήσεις την ημέρα, ότι έχει μεγάλο δυναμικό η Γενική Αεροπορία και ο Αεροπορικός Τουρισμός.

Να σημειωθεί ότι ο μέσος όρος κόστους αυτών των ναυλώσεων, των VIP ναυλώσεων, ήταν 2.500€ η ώρα.

Υπάρχει επομένως μεγάλο δυναμικό τουριστών υψηλού εισοδήματος που μπορούν να έρχονται στην Ελλάδα, να επισκέπτονται τη χώρα και να ξοδεύουν τα λεφτά τους, σε αντιπαράθεση βέβαια με τα inclusive tours, τους τουρίστες του καλοκαιριού, οι οποίοι έρχονται στη χώρα και μέσα σε μία εβδομάδα μπορεί να ξοδέψουν όλο και όλο 400€. Αυτά θέλουμε σήμερα να αναδείξουμε. Δυστυχώς δεν είναι εκπρόσωποι του Υπουργείου Τουρισμού να ακούσουν, θα τα γράψουμε στα πρακτικά και θα προχωρήσουμε.

Λοιπόν, θα ήθελα να καλέσω τον κύριο Γιάννη Σταυλά και τον κύριο Στέλιο Φανουράκη. Εντός ολίγου έρχεται και ο κύριος Κυπριανός Μπίρης. Είναι οι τρεις ομιλητές μας για σήμερα.

Καλώ στο βήμα τον πρώτο ομιλητή, τον κύριο Σταυλά, ο οποίος θα ξεκινήσει με την πρώτη παρουσίαση που έχει να κάνει πιο πολύ με τις υποδομές, με τα αεροδρόμια, αλλά και γενικότερα με τα προβλήματα της Γενικής Αεροπορίας.



ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΟΜΙΛΙΕΣ

«Περιφερειακά Αεροδρόμια, Λειτουργία-Υποδομές-Νομοθεσία»

Ομιλητής

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ, Αντιπρόεδρος Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Ο κύριος Σταυλάς σπούδασε στη Σχολή Ικάρων, Τμήμα Ιπταμένων (1974-1977) και στο Πολυτεχνείο του Βερολίνου, Αεροναυπηγός-Μηχανικός (1978-1984).

Είναι Αντιπρόεδρος της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης, Αντιπρόεδρος του Συλλόγου Προστασίας Περιβάλλοντος Ρόδου και Διευθύνων Σύμβουλος του Summer Aviation Forum. Διετέλεσε Πρόεδρος της Αερολέσχης Ρόδου, Προϊστάμενος των Τεχνικών Υπηρεσιών στην εταιρεία Grand Hotel Summer Palace και Προϊστάμενος για πάρα πολλά χρόνια στο Τμήμα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας του Αερολιμένα της Ρόδου.

Το 1992 βραβεύτηκε από την Διεθνή Ομοσπονδία Αεροναυτικής - Παγκόσμια Ομοσπονδία Αεραθλητισμού, την The Federal Aviation Institute-The World Air Sports Federation, για τη συμβολή του στον Αεραθλητισμό.

Είναι Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας και επί 40 χρόνια είναι χειριστής ιδιωτικών αεροσκαφών.

Είναι παντρεμένος με την Ελένη Πασχαρά, έχει δυο αγόρια, τον Βασίλη, ο οποίος είναι Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας στη Ρόδο και τον Ρωσέτο, ο οποίος είναι κυβερνήτης αεροσκαφών της Ryanair στην Αγγλία.

Κύριε Σταυλά έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ (Ομιλητής)



1. Καλημέρα σας,

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω το Δ.Σ. της Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδος για την τιμητική πρόσκληση στο πρόσωπό μου και να ευχηθώ σε όλους Καλό Πάσχα με υγεία.

Ομολογώ ότι η μη παρουσία κυβερνητικών στελεχών στη σημερινή εκδήλωση δεν μας χαροποιεί ιδιαίτερα. Το μήνυμα που στέλνεται στην αεροπορική οικογένεια δεν είναι καθόλου καλό, συνήθως σε όλες τις εκδηλώσεις που κάνουμε για τη Γενική Αεροπορία παρατηρούμε το ίδιο φαινόμενο και αυτό δεν μας χαροποιεί.

**«Σκεφτείτε
καθαρά για να
γίνει απλό»**

έλεγε ο Steve Jobs,
(1955-2011, Apple)

- 1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**
 - a) Πόσους Αερολιμένες διαθέτει η χώρα μας;
 - b) Πως είναι κατανομημένοι στην Επικράτεια;
 - c) Κατηγοριοποίηση (Διεθνείς, Πεδία Προσγείωσης, κλπ)
- 2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ**
 - a) Ποιων η ανθεκτικότητα τίθεται υπό αμφισβήτηση;
 - b) Ποιων η λειτουργία εξαρτάται από κρατικές ενισχύσεις;
 - c) Τι εμποδίζει τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας τους;
- 3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΧΩΝ**
 - a) Πως μπορεί να μειωθεί το λειτουργικό κόστος;
 - b) Πώς μπορούν να αυξηθούν τα έσοδα;
 - c) Πως μπορεί να βελτιωθεί το Περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα;
- 4. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥΣ**
 - a) Κριτήρια Αξιολόγησης και βαρύτητες
 - b) Επιλογή σημαντικότερων εναλλακτικών λύσεων

2. “Σκεφτείτε καθαρά για να γίνει απλό”, έλεγε ο αλησμόνητος Steve Jobs της APPLE.

Η επίλυση ενός θέματος επιτυγχάνεται, σύμφωνα με την τεχνική συστημάτων σε πέντε βήματα:

α. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, β. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ, γ. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΧΩΝ και δ. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ (με μεθόδους όπως οι “Δελφοί” ή το brain storming) και ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ των προτάσεων με κριτήρια και βαρύτητες ή cost benefit analysis.

Αναφορικά τώρα με το θέμα μας, μια χονδρική προσέγγιση αναζητά απαντήσεις στα βασικά ερωτήματα:

- Πόσους Αερολιμένες διαθέτει η χώρα μας; Μήπως είναι πολλοί;
- Πως είναι κατανομημένοι στην Επικράτεια;
- Ποια η Κατηγοριοποίηση τους; (Διεθνείς, Εσωτερικού, Πεδία Π/Γ, κλπ)
- Ποιων η ανθεκτικότητα τίθεται υπό αμφισβήτηση;
- Ποιων η λειτουργία εξαρτάται από κρατικές ενισχύσεις;
- Τι εμποδίζει τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας τους;
- Πως μπορεί να μειωθεί το λειτουργικό κόστος;
- Πώς μπορούν να αυξηθούν τα έσοδα;
- Πως μπορεί να βελτιωθεί το Περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα;

Αναρωτήθηκε κανείς γιατί η Ελλάδα διαθέτει τόσους πολλούς Αερολιμένες σε σχέση με τον πληθυσμό της;

Στην Ελλάδα αντιστοιχεί 1 Α/Δ (paved Runway) ανά 157.038 κατοίκους ή 6,37 Α/Δ ανά εκατομμύριο κατοίκους και καταλαμβάνει την τέταρτη θέση Πανευρωπαϊκά πίσω από Σουηδία - Φιλανδία - Νορβηγία



Πηγές: <https://www.statista.com/statistics/1245539/airports-europe-country-type/>
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9ACE%B1%CF%84%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%BF%CF%82_%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8ACE%BA%CF%8E%CE%BD_%CF%87%CF%89%CF%81%CF%8E%CE%BD_%CE%B1%CE%BD%CE%AC_%CF%80%CE%BB%CE%B7%CE%B8%CF%85%CF%83%CE%BC%CF%8C

3. Αναρωτήθηκε κανείς γιατί η Ελλάδα διαθέτει τόσους πολλούς Αερολιμένες σε σχέση με τον πληθυσμό της;

Η γεωμορφολογία της χώρας μας με τα διάσπαρτα νησιωτικά συμπλέγματα και το ορεινό ανάγλυφο ευνοεί στην ανάπτυξη των αερομεταφορών.

Έτσι στην Ελλάδα αντιστοιχεί 1 αερολιμένας (paved Runway) ανά 157.000 κατοίκους ή 6,37 Αερολιμένες ανά εκατομμύριο κατοίκους και καταλαμβάνει την τέταρτη θέση Πανευρωπαϊκά πίσω από τις Σκανδιναβικές χώρες, Σουηδία - Φιλανδία - Νορβηγία.

Πηγές: <https://www.statista.com/statistics/1245539/airports-europe-country-type/>
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9ACE%B1%CF%84%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%BF%CF%82_%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8ACE%BA%CF%8E%CE%BD_%CF%87%CF%89%CF%81%CF%8E%CE%BD_%CE%B1%CE%BD%CE%AC_%CF%80%CE%BB%CE%B7%CE%B8%CF%85%CF%83%CE%BC%CF%8C

Με βάση το AIP Greece AD 0.6-1 15 JUN 2023

41 Αερολιμένες Κατηγορίας Α - Δημόσιας χρήσης (available for public use)

LGAD ANDRAVIDA, LGAL ALEXANDROUPOLIS / DIMOKRITOS, LGAV ATHINAI / ELEFTHERIOS VENIZELOS, LGBL ALMIROS / NEA ANCHIALOS, LGEL ELEFSIS, LGHI CHIOS / OMIROS, LGIK IKARIA / IKAROS, LGIO IOANNINA / KING PYRROS, LGIR IRAKLION / NIKOS KAZANTZAKIS, LGKA KASTORIA / ARISTOTELIS, LGKC KITHIRA, LGKF KEFALLINIA / ANNA POLLATOU, LGKI KASTELORIZO, LGKL KALAMATA, LGKO KOS / IPPOKRATIS, 2 LGKP KARPETHOS, LGKR KERKIRA / IOANNIS KAPODISTRIAS, 2 LGKS KASSOS, LGKV KAVALA / MEGAS ALEXANDROS, LGKY KALYMNOS, LGKZ KOZANI / FILIPPOS, LGLE LEROS, LGLM LIMNOS / IFAISTOS, LGMK MIKONOS, LGML MILOS, LGMT MITILINI / ODYSSEAS ELYTIS, LGNX NAXOS, LGPA PAROS, LGPL ASTYPALAIÁ, LGPZ PREVEZA / AKTION, LGRP RODOS / DIAGORAS, LGRX ARAXOS, LGSA CHANIA / IOANNIS DASKALOGIANNIS, LGSK SKIATHOS / ALEXANDROS PAPADIAMANDIS, LGSM SAMOS / ARISTARCHOS OF SAMOS, LGSO SYROS / DIMITRIOS VIKELAS, LGSR SANTORINI, LGST SITIA / VITSENTZOS KORNAPOS, LGSY SKIROS, LGTS THESSALONIKI / MAKEDONIA, LGZA ZAKINTHOS / DIONISIOS SOLOMO

40 Αερολιμένες Κατηγορίας Β - Δεν εξυπηρετούν τακτικές εμπορικές πτήσεις ή κλειστά (not available for public use)

AGRINION MIL [CLOSED], AGRINION AERoclUB, ALEXANDRIA, CHALKIDIKI / NEA KALLIKRATEIA, DEKELIA / TATOI, EDESSA / ARNISSA, EPITALIO, FLORINA, KALAMATA / TRIODHON, KASTELI, KAVALA / AMYGDALION-LYDIA, KILKIS / NEA KAVALA POLYKASTRO [CLOSED], LAMIA [CLOSED], LARISSA, LARISSA / TERPSITHEA, MARATHON / KOTRONI, MEGARA, MESSOLOGI, SEDES, STEFANOVIKION, THIVA / KOPAIDA (DIMITRA), THIVA / KOPAIDA (MOSCHONIS) [CLOSED], TIMBAKION, TRIPOLIS, XANTHI / NEOS ZYGOS, RODOS / MARITSA [CLOSED], TANAGRA, PTOLEMAIDA / OLYMPIADA, THIVA / PERNERI, LARISSA / FLABOURO, SERRES / HORTERO, KOLCHIKO, KARDITSA / MYRINI, MEGARA / DOUNIS, IGOUMENITSA / MARGARITI, CHALKIDIKI / NEA SYLLATA, ZALOGO / PREVEZA, SERRES / EMMANOUIL PAPPAS, PIERIA / KONTARIOTISA, ARACHTHOS (CAPTAIN ANASTASIOS BALATSOUKAS) [CLOSED]

4. Στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών, αναφέρονται συνολικά **81 Αερολιμένες (77+ 4 κλειστούς):**

- 41 αερολιμένες δημόσιας χρήσης κατηγορίας A - available for public use, από τους οποίους 28 διεθνείς, και
- 40 αερολιμένες, ορισμένοι κλειστοί ή πλήρως εγκαταλελειμμένοι, που δεν είναι διαθέσιμοι για δημόσια χρήση

5. Που εστιάζεται όμως το ενδιαφέρον της παρουσίασης αυτής; που, όπως φαίνεται από σχετικά δημοσιεύματα, συναντά και το ενδιαφέρον της σημερινής Κυβέρνησης;

Στο πάζλ των Αερολιμένων διακρίνουμε:

- Τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, επιτυχημένη σύμπραξη δημοσίου με ιδιωτικό φορέα (ΔΑΑ -Ελληνικό Δημόσιο 55%, Canada's PSP 40%, Όμιλος Κοπελούζου 5%)

- Τους 14 Διεθνείς Περιφερειακούς Αερολιμένες, που παραχωρήθηκαν στη Fraport Greece (Fraport AG 73,4% και Όμιλος Κοπελούζου 26,6%) (Ακτιον, Καβάλα, Θεσσαλονίκη, Κέρκυρα, Κρήτη/Χανιά, Κεφαλονιά, Κω, Λέσβο/Μυτιλήνη, Μύκονο, Ρόδο, Σάμο, Σαντορίνη, Σκιάθο και Ζάκυνθο)

- Τον νέο Διεθνή Αερολιμένα Ηρακλείου, επίσης σύμπραξη δημοσίου με ιδιωτικό φορέα (ΔΑΗ - Ελληνικό Δημόσιο 45,9%, ΤΕΡΝΑ Α.Ε. 32,46%, GMR Airports Ltd 21,64%)

Το ενδιαφέρον μας εστιάζεται στους

- **22+1 ΜΙΚΡΟΥΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ**, στον + 1 διότι ο Διεθνής Αερολιμένας Καλαμάτας θα παραχωρηθεί σύντομα σε ένα από τα 4 επενδυτικά σχήματα που έδειξαν ενδιαφέρον, οπότε φεύγει από το πεδίο διερεύνησης και το ενδιαφέρον εστιάζεται στους 22 αερολιμένες: Χίου, Αλεξανδρούπολης, Αράξου, Καρπάθου, Λήμνου, Ν. Αγχιάλου, Ιωαννίνων, Μήλου, Νάξου, Πάρου, Ικαρίας, Κυθήρων, Λέρου, Σητείας, Καλύμνου, Σκύρου, Σύρου, Αστυπάλαιας, Καστελλόριζου, Καστοριάς, Κάσου και Κοζάνης

- Αερολιμένα Πάχης Μεγάρων (LGMG) - Μονάδα Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας (ΜΕΑΓΑΠ),

- Ιδιωτικό Αερολιμένα “Λυδία” Αμυγδαλεώνα, Καβάλας, η διαχείριση του οποίου παραχωρήθηκε στην EGNATIA Aviation,

- Στον υφιστάμενο Διεθνή Αερολιμένα Ηρακλείου, για το τι θα γίνει μετά την μεταφορά του στο Καστέλλι, και

- Στα υπόλοιπα 15 περίπου ΚΛΕΙΣΤΑ ή ΑΝΑΞΙΟΠΟΙΗΤΑ ΠΕΔΙΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ: Κολχικό Θεσσαλονίκης, Τρίδος Καλαμάτας, Επιτάλιο Ηλείας, Πολύκαστρο Κιλκίς, Δοκίμι Αγρινίου, Ανάφη, Αγρίνιο(LGAG), Αλεξάνδρεια(LGAX), Μαριτσά Ρόδου(LGRD), Τρίπολης, Σπάρτης, Μάλεμε Κρήτης, Κάλαθος Ρόδου, Κατταβιάς Ρόδου, Πορτοχέλι Αργολίδας, Λαμίας, και άλλα.

Ποιοι τύποι αεροπλάνων μπορούν να επιχειρήσουν σε αυτούς τους Αερολιμένες;

Στην πλειοψηφία τους οι διάδρομοι από/προσγειώσεων είναι της τάξης των 1000 m περίπου. Ως εκ τούτου μπορούν να χρησιμοποιηθούν από περιορισμένο αριθμό αεροσκαφών, όπως το ATR72, ATR42, DASH100 και φυσικά από όλα τα ελαφρά αεροσκάφη Γενικής Αεροπορίας.



ΜΙΚΡΟΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΑΠΟ/ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΩΝ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ICAO CODE	ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ	ΜΗΚΟΣ/ΠΛΑΤΟΣ
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	LGPL	15/33	989 m X 30 m	
ΙΚΑΡΙΑ	LGIK	15/33	1387 m X 30 m	
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	LGKY	10/28	1015 m X 30 m	
ΚΑΣΣΟΣ	LGKS	09/27	982 m X 25 m	
ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	LGKJ	13/31	798 m X 25 m	
ΚΗΘΥΡΑ	LGKC	02/20	1461 m X 30 m	
ΛΕΡΟΣ	LGLE	14/32	1012 m X 30 m	
ΜΗΛΟΣ	LGML	08/26	1075 m X 25 m	
ΝΑΞΟΣ	LGNX	18/36	900 m X 30 m	
ΠΑΡΟΣ	LGPA	17/35	1400 m X 30 m	
ΣΥΡΟΣ	LGSO	18/36	1080 m X 30 m	
ΧΙΟΣ	LGHI	01/19	1511 m X 30 m	

Επιδοτούμενες πτήσεις της Sky Express και Olympic Air, (Public Service Obligation (PSO) air services, βάσει των άρθρων 16, 17 και 18 του κανονισμού (ΕΕΚ) Νο 1008/2008).

6. Τι τύπους αεροπλάνων μπορούν να εξυπηρετήσουν οι αερολιμένες αυτοί;

Οι διάδρομοι από/προσγειώσεων που διαθέτουν οι περισσότεροι είναι της τάξης των 1.000 m περίπου. Ως εκ τούτου μπορούν να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών, όπως το ATR72, ATR42, DASH100 και φυσικά από όλα τα ελαφρά αεροσκάφη Γενικής Αεροπορίας.

Διαπιστώνεται όμως, ότι παρότι τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των Αερολιμένων αυτών απευθύνονται κυρίως στην αγορά της Γενικής Αεροπορίας, ωστόσο αυτή απουσιάζει προκλητικά.

7. Οι περισσότεροι από τους μικρούς περιφερειακούς αερολιμένες βρίσκονται στα νησιά του Αιγαίου, τα πληθυσμιακά δεδομένα, των οποίων δεν μπορούν να στηρίξουν τις λειτουργικές τους δαπάνες. Ωστόσο, για κοινωνικούς λόγους δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η συνέχιση της λειτουργίας τους.

Η οικονομία των νησιών εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό. Όμως, πέραν ορισμένων διεθνών Αερολιμένων εσωτερικού, δεν έχει γίνει προσπάθεια σύνδεσης τους με αγορές γειτονικών χωρών, όπως π.χ. Ιταλία, Βαλκάνια, Κύπρος, Μέση Ανατολή, Αφρική, κλπ.

Χαρακτηριστικό της κυκλοφορίας τους είναι η **έντονη εποχικότητα**, με περισσότερο από το 70% της κίνησης να διεκπεραιώνεται μεταξύ Μαΐου και Οκτωβρίου. Αυτό δημιουργεί σοβαρά προβλήματα τόσο στη στελέχωση όσο και στη διαστασιολόγηση των απαραίτητων υποδομών και εξοπλισμού.

8. Κατά την άποψή μου επιγραμματικά και κατά σειρά προτεραιότητας τα κυριότερα προβλήματα που εμποδίζουν τη βιωσιμότητα των μικρών περιφερειακών αερολιμένων είναι:

- Η ανελαστική επιχειρησιακή τους λειτουργία – (μη ευέλικτη Παροχή Υπηρεσιών)
- Η δαιδαλώδης Οργάνωση και Κατηγοριοποίηση του χαμηλού εναέριου χώρου

➤ Η προβληματική Διαδικασία υποδοχής πτήσεων από χώρες εντός και εκτός Schengen

➤ **Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία [AIP Greece GEN 1.2.1.2 και Ν. 2960/2001 άρθρο 20, ΦΕΚ 265Α)] αεροσκάφος από ευρωπαϊκή χώρα περιοχής Schengen, υποχρεούται να εκτελέσει πρώτη προσγείωση και τελευταία απογείωση από διεθνές αεροδρόμιο, προφανώς για λόγους τελωνιακού ελέγχου. Με μια ματιά στον ιστότοπο European GA, διαπιστώνει κανείς, ότι ουσιαστικά μόνο στη χώρα μας επιβάλλεται πρώτη προσγείωση και τελευταία απογείωση από διεθνή αερολιμένα για λόγους τελωνιακού ελέγχου. Για πτήσεις VFR μεταξύ ορισμένων χωρών δεν απαιτείται ούτε σχέδιο πτήσης, όπως μεταξύ Γερμανίας, Αυστρίας και Τσεχίας.**

➤ Ο εγκλωβισμός τους σε γραφειοκρατικές διαδικασίες (έντυπο 731, Flight Plan – FPL, διαδικασία χρήσης εκτός ωρών λειτουργίας)

➤ Οι περιορισμοί χωρητικότητας στα πεδία στάθμευσης (Apron), ιδιαίτερα για μονοκινητήρια αεροπλάνα και ελικόπτερα

➤ Η μη διάθεση και η ακρίβεια αεροπορικών καυσίμων - καθώς επίσης η έλλειψη φορτιστών ηλεκτρικής ενέργειας, γιατί ήδη στη ΓΑ άρχισαν να πετούν ηλεκτρικά αεροπλάνα. Εκτός αυτού το αεροπορικό καύσιμο AVGAS 100LL είναι ακριβό. Στη Σητεία και Σύρο, για παράδειγμα, κοστίζει πάνω από 3,60 Ευρώ/λίτρο, ενώ αντίστοιχα η μέση τιμή στην υπόλοιπη Ευρώπη κυμαίνεται μεταξύ 2,20 – 2,70 Ευρώ/λίτρο και στα Βαλκάνια 1,50 Ευρώ/λίτρο.

➤ Η έλλειψη ελληνικού Οδηγού VFR πτήσεων

➤ Τέλος απαιτείται κρατική παρέμβαση στο κόστος επίγειων εξυπηρετήσεων Γ.Α. στους αερολιμένες Fgarort, και

➤ Επανεξέταση των Φορολογικών επιβαρύνσεων (τεκμήρια) σε ιδιοκτήτες μονοκινητήριων α/φών. Κατά τον ελληνικό φορολογικό νόμο η ιδιοκτησία αεροπλάνου Γ.Α. θεωρείται τεκμήριο. Η αντικειμενική δαπάνη για τον φορολογούμενο ανέρχεται σε €65.000 για αεροπλάνα & ελικόπτερα για τους 150 πρώτους ίππους ισχύος του κινητήρα, προσαυξανόμενο κατά €500 για κάθε επί πλέον ίππο πάνω από τους 150 !. Εκτός από τα τεκμήρια, επιβάλλεται και φόρος πολυτελείας από €7.000 έως €12.000 τον χρόνο, σε κάθε ιδιοκτήτη.

28 πολιτικοί αερολιμένες δεν υπερβαίνουν τις 10.000 κινήσεις α/φών ετησίως. 11 από αυτούς δέχονται λιγότερα από 4 αεροπλάνα την ημέρα, και παραμένουν ανοικτοί μόλις 4-5 ώρες κατά μέσο όρο την ημέρα. Αρκετοί αερολιμένες στην ελληνική επικράτεια, είτε δέχονται ελάχιστες στρατιωτικές πτήσεις, ή παραμένουν εντελώς εγκαταλελειμμένοι.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ <small>ΜΕ ΛΙΟΤΕΡΑ ΑΠΟ 5 Α/ΦΕΙΝΑ ΗΜΕΡΑ, ΚΑΤΑ Μ.Ο.</small>	ΚΙΝΗΣΕΙΣ Α/ΦΩΝ 2019			ΩΡΕΣ ΗΜΕΡ. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
	ΕΣΩΤ	ΕΞΩΤ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2016
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	760	0	760	3,6h/day or 25,5h/week
ΙΚΑΡΙΑ	1580	0	1580	4,3h/day or 31h/week
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	1874	272	2146	5,7h/day or 39,7h/week
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	814	0	814	3,7h/day or 26h/week
ΚΑΣΟΣ	428	0	428	4,2h/day or 29,5h/week
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	422	0	422	4h/day or 28h/week
ΚΑΣΤΟΡΙΑ	340	6	346	4,3h/day or 31h/week
ΚΟΖΑΝΗ	350	0	350	4,3h/day or 30h/week
ΚΥΘΗΡΑ	894	72	966	4,6h/day or 32,5h/week
ΛΕΡΟΣ	1200	0	1200	4,3h/day or 31h/week
ΣΥΡΟΥ	546	0	546	3,6h/day or 25,5h/week

9. Πως αποτυπώνονται οι συνέπειες αυτών των προβλημάτων;

- 28 αερολιμένες δεν υπερβαίνουν τις 10.000 κινήσεις α/φών ετησίως.
- 11 από τους μικρούς περιφερειακούς αερολιμένες δέχονται μέχρι 4 πτήσεις κατά μέσο όρο την ημέρα και παραμένουν ανοικτοί γύρω στις 5 ώρες.
- Επίσης αρκετά αεροδρόμια στην ελληνική επικράτεια, είτε δέχονται ελάχιστες στρατιωτικές πτήσεις, ή παραμένουν εντελώς εγκαταλελειμμένα

Σύμφωνα με την ανακοίνωση 2023/C 244/01 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (τροποποίηση της 2014/c 99/03 λόγω Covid)

«Το αργότερο μέχρι τις 3 Απριλίου 2027 όλοι οι αερολιμένες πρέπει να έχουν επιτύχει πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών τους· μετά την ημερομηνία αυτή καμία ενίσχυση λειτουργίας σε αερολιμένες δεν θα θεωρείται συμβατή με την εσωτερική αγορά, εξαιρουμένων των ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγούνται σύμφωνα με τους οριζόντιους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, όπως οι κανόνες σχετικά με τη χρηματοδότηση των Υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ).»

Σε αυτές εντάσσονται αεροδρόμια με μέση ετήσια κίνηση που δεν υπερβαίνει τους 200.000 επιβάτες

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:02014XC0404\(01\)-20230711](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:02014XC0404(01)-20230711)
[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023XC0711\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023XC0711(01))

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΙΚΡΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ 2023			
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ICAO CODE	ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	LGKP	3.645	268.146
ΙΚΑΡΙΑ	LGIK	1.608	65.768
ΧΙΟΣ	LGHI	5.519	278.975
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	LGKY	1.047	14.407
ΝΑΞΟΣ	LGNX	4.112	154.751
ΣΗΤΕΙΑ	LGST	1.176	48.855
ΣΥΡΟΣ	LGSO	2.504	15.039
ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	LGFL	1.336	26.584
ΚΗΘΥΡΑ	LGKC	702	35.889
ΚΑΙΣΟΣ	LGKS	493	3.047
ΚΑΙΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	LGKJ	480	7.103
ΛΕΡΟΣ	LGLE	1.280	27.043
ΛΗΜΝΟΣ	LGLM	2.982	138.651
ΜΗΛΟΣ	LGML	2.638	95.750
ΠΑΡΟΣ	LGPA	6.781	323.716
ΣΚΥΡΟΣ	LGSY	710	25.870

10. Με αυτές τις επιδόσεις η βιωσιμότητα όλων των μικρών περιφερειακών αερολιμένων εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από κρατικές ενισχύσεις.

Αυτό βέβαια δεν μπορεί να συνεχιστεί σε βάθος χρόνου, διότι σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής “Κατευθυντήριες γραμμές για τις Κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες” 2014/C 99/03, η διαδικασία χρηματοδότησής τους, ενδέχεται να τεθεί υπό αμφισβήτηση.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση 2023/C 244/01 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το αργότερο μέχρι τις 3 Απριλίου 2027 όλοι οι αερολιμένες πρέπει να έχουν επιτύχει πλήρη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών τους· μετά την ημερομηνία αυτή καμία ενίσχυση λειτουργίας σε αερολιμένες δεν θα θεωρείται συμβατή με την εσωτερική αγορά. Εξαιρούνται βέβαια χρηματοδοτήσεις Υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ).

Σε αυτές εντάσσονται αεροδρόμια με μέση ετήσια κίνηση που δεν υπερβαίνει τους 200.000 επιβάτες, κάτω από προϋποθέσεις, όπως είναι η νησιωτικότητα.

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:02014XC0404\(01\)-20230711](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:02014XC0404(01)-20230711)

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023XC0711\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023XC0711(01))

11. Το δένδρο των στόχων αναλύεται σε τρεις άξονες:

- Μείωση λειτουργικού κόστους
- Αύξηση των εσόδων και
- Βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος.

A. Πως μπορεί να μειωθεί το λειτουργικό κόστος ;

- Μείωση των δαπανών προσωπικού
- Μείωση του ενεργειακού κόστους (Φωτισμός-Θέρμανση/Ψύξη-Κίνηση)
- Μείωση των λειτουργικών δαπανών (Καθαριότητα, Τεχνική Συντήρηση)

B. Πως μπορούν να αυξηθούν τα έσοδα;

- Αύξηση της Αεροπορικής κίνησης (εσωτερικού - εξωτερικού)
- Ευέλικτη χρήση των Αερολιμένων και Εναέριου Χώρου
- Χρήση νέων τεχνολογιών (RTS - ADS-B - Traveler Verification Service TVS, κλπ)

- Διευκόλυνση υποδοχής α/φών από χώρες εντός και εκτός συνθήκης Schengen
- Αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων
- Διοργανώσεις και φιλοξενία Αεραθλητικών εκδηλώσεων - Εκθέσεων

Γ. Πως μπορεί να βελτιωθεί το Περιβαλλοντικό αποτύπωμα;

- Χρήση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ)
- Χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων επίγειας εξυπηρέτησης
- Περιορισμός χρήσης APU και reverse κινητήρων μετά την Προσγείωση
- Continuous descent approach

12. Το ερώτημα βέβαια, δεν είναι, πως με Κρατικές και Ευρωπαϊκές ενισχύσεις θα εξασφαλιστεί η ανθεκτικότητα τους, αλλά πως μπορούν οι αερολιμένες αυτοί να επιβαρύνουν όσο γίνεται λιγότερο τον Έλληνα αλλά και τον Ευρωπαϊό φορολογούμενο.

Ας μην κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας. Το δημόσιο δεν έχει καλές επιδόσεις ως επιχειρηματίας. Ο ρόλος του πρέπει να είναι εποπτικός.

Δεν επιτρέπεται η τύχη μιας επένδυσης αρκετών εκατοντάδων χιλιάδων Ευρώ να αφήνεται σε δημόσιους υπάλληλους, που δεν έχουν την απαιτούμενη επαφή με την επιχειρηματικότητα

Η σύμπραξη δημοσίου με ιδιωτικό φορέα, με το management να αναλαμβάνει ο ιδιώτης, έχει αποδειχθεί πολύ αποδοτική (όπως ο ΔΑΑ)

ΣΥΓΚΡΙΝΕΤΕ

Το εντυπωσιακό στοιχείο είναι ότι βρίσκεται μόλις 2,7 NM νοτιοδυτικά του Boscombe Down. (στρ. α/δ μεγέθους Ανδραβίδας), με Ζώνη Κυκλοφορίας (ATZ) μέσα στη Ζώνη Κυκλοφορίας του Boscombe Down. Παρόλα αυτά με συγκεκριμένες διαδικασίες επιχειρούν δεκάδες πτήσεις καθημερινά χωρίς να απασχολούν τους Ελεγκτές ΕΚ του στρατιωτικού α/δ.

Old Sarum Airfield (ICAO: EGLS)
<http://www.oldsarumairfield.co.uk/>
 Built in 1917

Το Old Sarum διαθέτει χωμάτινο διάδρομο με γρασίδι 06/24 μήκους 781 m. Δραστηριοποιούνται:

- ✓ 3 σχολές αεροπορικών επαγγελματιών
- ✓ 4 επιχειρήσεις αεραθλητισμού
- ✓ 1 επιχείρηση εστίασης
- ✓ 1 Αεροπορικό Μουσείο
- ✓ 1 Κατάστημα πώλησης αεροπ. υλικού






13. Υποστηρίζω αυτή την άποψη παρουσιάζοντας 2 καλές πρακτικές.

Το Old Sarum(UK) είναι Πεδίο Προσγείωσης από το 1917 με χωμάτινο διάδρομο. Σήμερα διαχειρίζεται από την Old Sarum Airfield Ltd, στεγάζει 3 σχολές χειριστών α/φών, 4 επιχειρήσεις αεραθλητισμού, μία επιχείρηση εστίασης, αεροπορικό μουσείο, και κατάστημα αεροπορικού υλικού. Αρκεί να επισκεφτεί κανείς τον ιστότοπο www.oldsarumairfield.co.uk/ για να αντιληφθεί το μέγεθος της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Αυτό όμως που θέλω να συγκρατήσετε είναι ότι βρίσκεται μόλις 2,7 NM νοτιοδυτικά του Boscombe Down (στρατιωτικό Α/Δ μεγέθους Ανδραβίδας).

ΜΙΑ ΚΑΛΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ

2.500 χειριστές α/φών, το 85% από το εξωτερικό, 70.000/εκπαιδευόμενο, 175.000.000 Ευρώ στο ΑΕΠ τα τελευταία χρόνια



Το Αεροδρόμιο Καβάλας - Αμυγδαλεώνα "Λυδία" (LGKM) είναι αεροδρόμιο γενικής αεροπορίας κοντά στον Αμυγδαλεώνα του νομού Καβάλας. Αποτελούσε βάση του Αεροπορικού Αποσπάσματος Χρυσούπολης. Από τις 22 Δεκεμβρίου 2021 κατόπιν μίσθωσης του χώρου από την Egnatia Aviation, αποτελεί τη νέα βάση της εταιρείας και από τις 31 Δεκεμβρίου 2022 είναι αδειοδοτημένο αεροδρόμιο γενικής αεροπορίας με την νέα ονομασία "Λυδία" (Πηγή: Βασιλείδης)

Τα τελευταία χρόνια η εταιρία έχει εκπαιδεύσει 2500 άτομα από 60 διαφορετικές χώρες στα 18 αεροσκάφη που διαθέτει, πρόσθεσε. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης διαρκεί 18 μήνες, είναι ιδιαίτερα απαιτητικό και στοιχίζει 70.000 ευρώ, συμπλήρωσε ο κ. Τριανταφυλλίδης τονίζοντας ότι το 85% των αποφοίτων είναι ξένοι πολίτες.

<https://www.kavala-news.gr/40037-amygdaleona-gr-to-idiotika-aerodromio-elladas.html>



14. Έχουμε όμως και στη χώρα μας ένα καλό παράδειγμα αξιοποίησης Πεδίου Προσγείωσης, που μέχρι πρόσφατα το λειτουργικό κόστος επωμίζονταν ο Έλληνας φορολογούμενος.

Αναφέρομαι στο Πεδίο Προσγείωσης «Λυδία» στον Αμυγδαλεώνα Καβάλας. Η διαχείριση του οποίου περιήλθε στην Egnatia Aviation από τον Δεκέμβριο του 2021. Τα τελευταία χρόνια έχουν εκπαιδευτεί 2.500 χειριστές α/φών, το 85% από αυτούς ξένοι, συμβάλλοντας στο ΑΕΠ της χώρας με τουλάχιστον 175.000.000 Ευρώ. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης διαρκεί 18 μήνες, είναι ιδιαίτερα απαιτητικό και κοστίζει 70.000 ευρώ, συμπλήρωσε ο κ. Τριανταφυλλίδης τονίζοντας ότι το 85% των αποφοίτων είναι ξένοι πολίτες. (<https://www.kavalanews.gr/40037-amygdaleona-pto-idiotiko-aerodromio-elladas.html>)

ΚΛΕΙΔΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΕΙΝΑΙ Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ
Liberalisation - Flexible provision of Aeronautical Services and Flexible use of Airspace

Ο φόβος είναι ο χειρότερος εχθρός της επιχειρηματικότητας

Ευέλικτη παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας
Αναδιοργάνωση και Ευέλικτη χρήση / κατηγοριοποίηση του εναέριου χώρου
Εισαγωγή ανταγωνισμού για τη διευκόλυνση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας
Απλοποίηση γραφειοκρατικών διαδικασιών με χρήση νέων τεχνολογιών

Στοχεύοντας σε

- ✓ Μείωση του κόστους
- ✓ Αύξηση του επιπέδου ασφάλειας και ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών

Ευέλικτος Εναέριος Χώρος: Ανάλογα με τις προσφερόμενες Υπηρεσίες Controlled ή Uncontrolled κατηγορία D ή G.
Χρήση Military ή Civil

Ευέλικτες Προσφερόμενες Υπηρεσίες: κάποιες μέρες AFIS ή Controlled ή Uncontrolled

15. Κλειδί για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας είναι η απελευθέρωση της αγοράς

Τι σημαίνει απελευθέρωση;

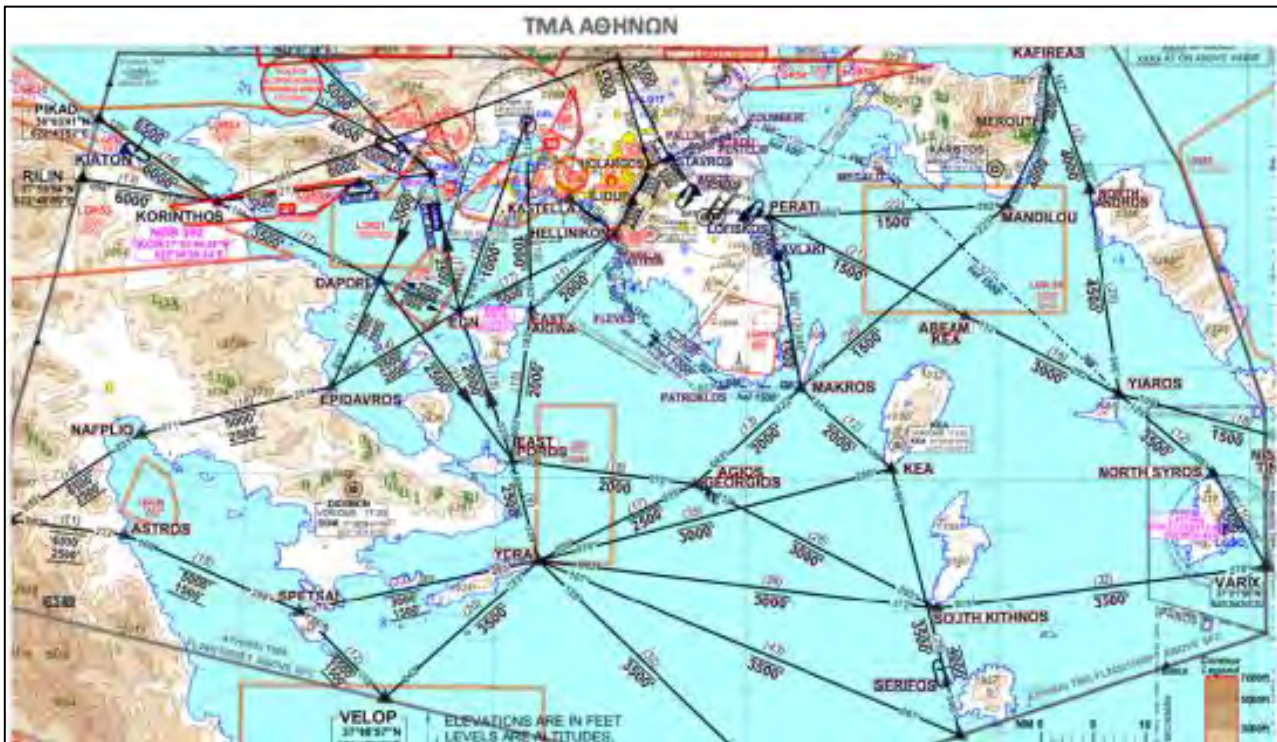
Σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, για παράδειγμα, οι Αερολιμένες **δεν κλείνουν**. Αλλά εκτός ωρών λειτουργίας δεν προσφέρονται υπηρεσίες AFIS ή ΕΕΚ, και ο εναέριος χώρος τους μετατρέπεται σε μη ελεγχόμενο κατηγορίας “G”

Η Ισπανία μετά την Παγκόσμια Οικονομική Κρίση 2007-2009 προχώρησε σε βαθιές μεταρρυθμίσεις για την απελευθέρωση του συστήματος αερομεταφορών.

Εισηγάγε τον ανταγωνισμό και την **ευέλικτη παροχή υπηρεσιών** στον ΕΕΚ, αναγνωρίζοντας ότι οι προσφερόμενες υπηρεσίες πρέπει να είναι ανάλογες με τις ανάγκες της κυκλοφορίας και όχι με την επιθυμία κάποιων συμφερόντων.

Είναι κατανοητό ότι **ΟΛΟΙ ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΘΕΛΟΥΝ** αν είναι δυνατόν τις καλύτερες υπηρεσίες δηλαδή **RADAR καθοδήγηση και ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥΣ**. Αυτή η υπηρεσία όμως κοστίζει ακριβά και η παροχή της πρέπει να δικαιολογείται. Υπνρέτησα με

απόσπαση στη **ΣΚΙΑΘΟ** κατά τη χειμερινή περίοδο το 2016. Ο αερολιμένας στελεχώνονταν από 1 ΕΕΚ 3 ΚΤ και Διοικητικό προσωπικό. Με έναν πρόχειρο υπολογισμό για 2 πτήσεις την Εβδομάδα η κάθε προσγείωση κόστιζε 3.125 Ευρώ μόνο για παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.



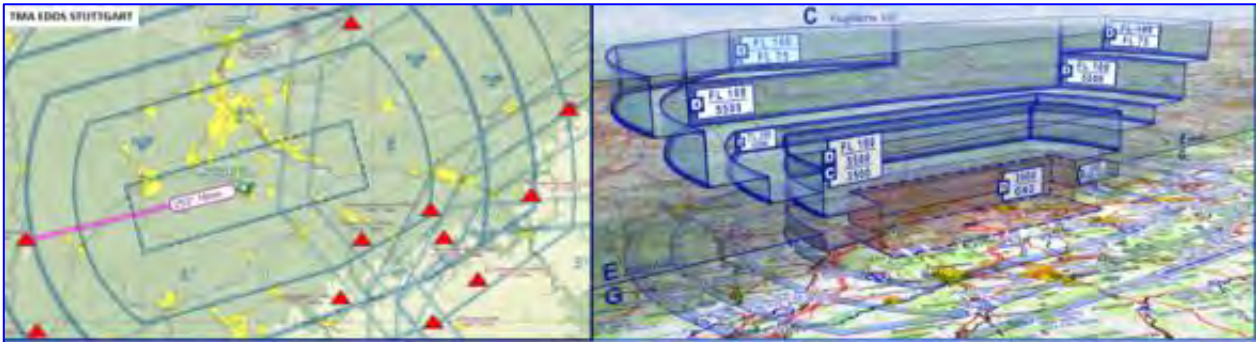
16. Οργάνωση/Κατηγοριοποίηση Εναερίου Χώρου

Θα σταθώ σύντομα και στην οργάνωση του Ελληνικού Εναέριου Χώρου, διότι θεωρώ ότι δεν ανταποκρίνεται στον κανονισμό 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, όπου αναφέρεται ότι, **ο εναέριος χώρος αποτελεί κοινό αγαθό για όλες τις κατηγορίες των χρηστών και πρέπει να χρησιμοποιείται με ευελιξία από όλους τους χρήστες ώστε να διασφαλίζεται ισότιμη μεταχείριση και διαφάνεια.**

Παρότι λοιπόν όλο το Ελληνικό FIR είναι Transponder Mandatory Zone (TMZ) και Radio Mandatory Zone (RMZ), δηλαδή ότι πετάει είναι γνωστό στον ΕΕΚ.

Όλες οι Τερματικές Περιοχές ΤΜΑ έχουν κατώτατο όριο 1000-1500' και είναι κατηγορίας "D" -δηλαδή ελεγχόμενος εναέριος χώρος, δεν μπορεί να μπει κανένας εάν δεν έχει transponder και εάν δεν έχει αμφίπλευρη επικοινωνία με ΕΕΚ- και εντός αυτών η VFR κυκλοφορία υποχρεούται να ακολουθεί συγκεκριμένα ύψη και VFR Routes.

Ιδιαίτερο πρόβλημα αντιμετωπίζει η Γενική Αεροπορία στην τεράστια Τερματική Περιοχή του ΔΑΑ, όπου δαιδαλώδεις VFR διαδρομές, και ύψη που δεν υπερβαίνουν τα 2.500' σε απόσταση 30 NM από τον ΔΑΑ, δυσκολεύουν πολύ τις VFR πτήσεις των επιχειρήσεων εκπαίδευσης χειριστών που εδρεύουν στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων.



Όλες οι ευρωπαϊκές χώρες εφαρμόζουν το μοντέλο της ανάπτυξης τούρτας για το σχεδιασμό των Τερματικών Περιοχών.
 Μια σύγχρονη μορφή σχεδιασμού και κατηγοριοποίησης Τερματικής Περιοχής αποτυπώνεται σε αυτή τη διαφάνεια, με διαβάθμιση της κατηγοριοποίησης ανά ύψος και μορφή αυξανόμενων διαστάσεων παραλληλεπίπεδων.
 Είναι η TMA Στουτγάρδης.
 Κρατήστε παρακαλώ, ότι σε ακτίνα 20 NM από τον αερολιμένα δραστηριοποιούνται 9 αερολιμένες/ πεδία προσγείωσης ΓΑ.

17. Μια σύγχρονη μορφή σχεδιασμού και κατηγοριοποίησης Τερματικής Περιοχής

Σας παρουσιάζω την **τερματική περιοχή της Στουτγάρδης**, που αποτυπώνεται στην παραπάνω διαφάνεια, με διαβάθμιση της κατηγοριοποίησης καθ' ύψος ανάλογα με την απόσταση από τον διάδρομο απο/προσγειώσεων (δεξιά είναι η τομή πάνω στη *center line* του διαδρόμου και η κάτοψη είναι αριστερά).

Επισημαίνω δε ότι γύρω από αυτό το αεροδρόμιο σε απόσταση 20NM επιχειρούν-υπάρχουν 9 αερολιμένες/πεδία προσγείωσης Γενικής Αεροπορίας, ενώ στην Αθήνα είναι τα 4 στρατιωτικά αεροδρόμια γύρω από τον αερολιμένα των Αθηνών.

18. Μείωση των δαπανών προσωπικού

Για την επίτευξη μείωσης του δαπανών προσωπικού εκτός της ευέλικτης παροχής υπηρεσιών, μια λύση, που τέθηκε στο τραπέζι τελευταία, είναι η εισαγωγή Τηλεχειριζόμενων Υπηρεσιών Πύργων Ελέγχου Κυκλοφορίας (**Remote Tower Systems - RTS**).

Σίγουρα το σύστημα αυτό μπορεί να δώσει **πολλές λύσεις** κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις. Επισημαίνω ότι, ενώ στις ΗΠΑ η Παροχή Ελέγχου ΕΚ σε Πύργους Ελέγχου μειώνεται δραστικά για μείωση κόστους, το σύστημα RTS δεν έχει ακόμα εγκριθεί.

Επιφυλάξεις

Ειδικά για τους νησιωτικούς μικρούς περιφερειακούς Αερολιμένες καταγράφονται επιφυλάξεις:

- α. Η λύση οδηγεί σε τεχνολογική εξάρτηση από κατασκευαστικές εταιρείες
- β. Τα περισσότερα από τα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια βρίσκονται σε ανεμοδαρμένα νησιά και συνήθως κοντά στη θάλασσα. Έτσι είναι πιθανόν να προκύψουν πολλά προβλήματα διάβρωσης σε εξοπλισμό υψηλής τεχνολογίας

γ. Λόγω μεγάλων αποστάσεων από το κέντρο και μη διαθεσιμότητας ειδικευμένου προσωπικού στα νησιά, η συντήρηση μπορεί να αποβεί επίπονη, χρονοβόρα και κοστοβόρα.

δ. Η παρουσία ανθρώπινου παράγοντα με γνώσεις ασφάλειας πτήσεων για τη διοικητική και οικονομική διαχείριση των αερολιμένων δεν μπορεί να αντικατασταθεί από συστήματα τηλεχειρισμού πύργων.

Πρόταση για τα νησιά

Επιλογή αυστηρά ντόπιων νησιωτών/τισών ως Aeronautical Flight Information Service Officer (AFISO), και αν είναι δυνατόν όχι δημόσιων υπαλλήλων όπως σήμερα. Εκπαίδευση είτε στην ΥΠΑ είτε σε εκπαιδευτικά κέντρα του εξωτερικού (entry point north, Sweden, <https://integra-aviation.com/en/>).

Η λύση αυτή ενισχύει την απασχόληση και την οικονομία των νησιών, ενδέχεται δε μακροπρόθεσμα να αποβεί οικονομικότερη λόγω των επιπλέον διοικητικών και άλλων υπηρεσιών που μπορεί να προσφέρει ο ανθρώπινος παράγων.



19. Μείωση του ενεργειακού κόστους (φωτισμός-θέρμανση/ψύξη-κίνηση)

Οι αερολιμένες απαιτούν μεγάλες ποσότητες ενέργειας για τη λειτουργία τους, ιδιαίτερα για φωτισμό, θέρμανση και ψύξη των κτιριακών τους εγκαταστάσεων. Μια καλή πρακτική για τον περιορισμό του λειτουργικού τους κόστους είναι η μετατροπή τους σε ενεργειακούς κόμβους. Όλοι οι αερολιμένες στο Αιγαίο έχουν τη δυνατότητα να εγκαταστήσουν φωτοβολταϊκά πάνελ. Εκτός από τις ενεργειακές ανάγκες των κτιριακών εγκαταστάσεων μπορούν να τροφοδοτήσουν με ενέργεια τον εξοπλισμό εξυπηρέτησης εδάφους (λεωφορεία, loaders, pushback vehicles, Ground APU, κλπ) καθώς και οχημάτων πρόσβασης αερολιμένων, όπως δημόσια λεωφορεία και ταξί.

Η εγκατάσταση 3.000 m² Φωτοβολταϊκών πάνελ ανά αερολιμένα - ισχύος 600 Kw- μπορεί να παραγάγει 840.000 Kwh/έτος.

Οι συνολικές ενεργειακές ανάγκες ενός μικρού νησιού με πληθυσμό περίπου 1.000 μονίμων κατοίκων, αυξανόμενο σε 3.000 το τρίμηνο Ιουλίου-Σεπτεμβρίου, κυμαίνονται γύρω στις 2,5 GWh το χρόνο, δηλαδή το 1/3 των αναγκών ενός νησιού μπορεί να καλυφθεί από έναν αερολιμένα.

Η πρόταση αυτή θα αναβαθμιστεί όταν σε μερικά χρόνια συνδεθούν καλωδιακά τα νησιά με το εθνικό δίκτυο.

Αύξηση της Αεροπορικής κίνησης (εσωτερικού - εξωτερικού)

1. Αξιοποίηση αγορών εντός της εμβέλειας α/φιών που μπορούν να επιχειρήσουν στους μικρούς περιφερειακούς Αερολιμένες

Κύριος στόχος των μικρών Περιφερειακών Αερολιμένων πρέπει να είναι η προσέλκυση ναυλωμένων πτήσεων από γειτονικές χώρες με κατάλληλους τύπους αεροπλάνων. Το ATR42-600S, για παράδειγμα, έχει χωρητικότητα 48 θέσεων και εμβέλεια 680 Ναυτικά μίλια, που σημαίνει ότι έχει δυνατότητες απευθείας σύνδεσης όλων των νησιών μας με αρκετές γειτονικές χώρες. Εκτός αυτού η σημερινή τεχνολογία προσφέρει πολλές εναλλακτικές λύσεις για την υλοποίηση αυτού του εγχειρήματος.



ATR 42-600S

Μέγ. επιβίβαση (ανά κλάση)	229 ΚΤΑΕ	323 θέσεις
Μέγ. ταχύτητα (Μαχ)	420 km/h	1.487 km/h
Όψοι επιβίβαση (ανά κλάση)	4.240 m	13.000 ft
Μεγ. επιβίβαση (ανά κλάση)	480 NM	1.239 km

Standard configuration
48 seats at 30" pitch

Αεροπορική εταιρεία, Γραμμή, Κλάση, Κατασκευαστής, Σημείωση

20. Αύξηση της Αεροπορικής κίνησης (εσωτερικού-εξωτερικού)

Αξιοποίηση αγορών εντός της εμβέλειας αφών που μπορούν να επιχειρήσουν στους μικρούς περιφερειακούς Αερολιμένες. κύριο μέλημα των μικρών Περιφερειακών Αερολιμένων, όσον αφορά την αύξηση εσόδων τους, πρέπει να είναι η προσέλκυση **ναυλωμένων πτήσεων** από γειτονικές χώρες με κατάλληλους τύπους αεροπλάνων και η αξιοποίηση της αγοράς Γενικής Αεροπορίας.

Το ATR42-600S, για παράδειγμα, έχει χωρητικότητα 48 θέσεων και εμβέλεια 680 NM, που σημαίνει ότι έχει δυνατότητες απευθείας σύνδεσης όλων των νησιών μας με αρκετές γειτονικές χώρες.

Αξιοποίηση της αγοράς Γενικής Αεροπορίας

Η Ευρώπη διαθέτει πάνω από 133.000 αεροσκάφη ΓΑ που επιχειρούν σε περισσότερα από 4.000 αεροδρόμια. Συμμετέχει με περίπου 110 δις Ευρώ στο ΑΕΠ και δημιουργεί περίπου 450.000 θέσεις εργασίας (GAMA - Annual Report 2018).

GENΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

HAT
HAT (Hellenic Aeronautical Technologies)

Η Γενική Αεροπορία συνθέτει μια ταράτσα βιομηχανία με καινοτόμες κατασκευαστικές και επιχειρησιακές εφαρμογές, με ανεξάντλητες επαγγελματικές ευκαιρίες για επιστήμονες, χειριστές α/φών και τεχνικούς, που επηρεάζουν καταλυτικά το σύνολο των αερομεταφορών.

FALCON FAMILY



21. Αξιοποίηση της αγοράς Γενικής Αεροπορίας

Στην Ευρώπη η Γενική Αεροπορία διαθέτει πάνω από 133.000 αεροσκάφη. Συμμετέχει με περίπου 110 δις Ευρώ στο ΑΕΠ της Ευρώπης και δημιουργεί περίπου 450.000 θέσεις εργασίας (GAMA - Annual Report 2018). Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού η Γενική

Αεροπορία είναι πολύ δημοφιλής, συνεισφέρει με 247 δις στο ΑΕΠ των ΗΠΑ. Συγκριτικά το ΑΕΠ της χώρας μας το 2019 ήταν μόλις 183,4 δις

Στον ευρωπαϊκό χώρο δραστηριοποιούνται δεκάδες κατασκευαστικές εταιρείες πτητικών μηχανών, από απλά αλεξιπτώτα μέχρι υπερσύγχρονα jet αεροπλάνα. Συνεργάζονται στενά με Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, συμμετέχουν στην έρευνα και αναπτύσσουν τις τεχνολογίες που θα εφαρμοστούν στα εμπορικά αεροσκάφη του μέλλοντος, όπως ηλεκτροκίνηση, υδρογονοκίνηση, βιοκαύσιμα, αεροδυναμικές εφαρμογές, και πολλά άλλα. Πρώτα εφαρμόζονται στην ΓΑ και μετά στα εμπορικά αεροσκάφη.



22. Τι χρειάζεται ένας τόπος για να αναπτύξει την αγορά της Γενικής Αεροπορίας? ή αλλιώς, ποιες είναι οι απαιτήσεις της Γενικής Αεροπορίας?

- α. Καλές καιρικές συνθήκες,
- β. Ενδιαφέροντες τουριστικά προορισμοί με καλές υποδομές φιλοξενίας,
- γ. Αερολιμένες ή πεδία προσγείωσης χαμηλού κόστους, που να παρέχουν βασικές υπηρεσίες, *(το πρώτο το έχουμε, το δεύτερο μας λείπει)* και
- δ. Φιλικό αεροπορικό περιβάλλον – με εστίαση κυρίως στην οργάνωση - κατηγοριοποίηση του χαμηλού εναέριου χώρου και την Παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας

23. Για την ελληνική οικονομία, δύο τομείς της Γενικής Αεροπορίας έχουν ιδιαίτερη σημασία:

- ο Αεροπορικός Τουρισμός, και
- η Εκπαίδευση Αεροπορικών Επαγγελματιών, με ιδιαίτερη έμφαση στις σχολές χειριστών α/φ

Γιατί?

1^{ον}- Οι περισσότερες προϋποθέσεις ήδη υπάρχουν και δεν χρειάζεται να επενδυθούν κεφάλαια, και

2^{ον}- διότι μόνο με πολιτικές αποφάσεις μπορεί να δημιουργηθεί ιδανικό περιβάλλον για την ανάπτυξη τους

ΛΥΣΗ

**ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ
ΜΕ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟ ΣΕ ΝΕΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΣΗ
ΣΤΟ ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ και ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: Μαρίνες – ιστιοφόρα / γιοτ –
Θεματικό τουριστικό Αντικείμενο



ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: Πεδία Προσγείωσης /
Αερολιμένες – αεροπλάνα ΓΑ – Πτηνικά Μουσεία –
Θεματικό τουριστικό Αντικείμενο

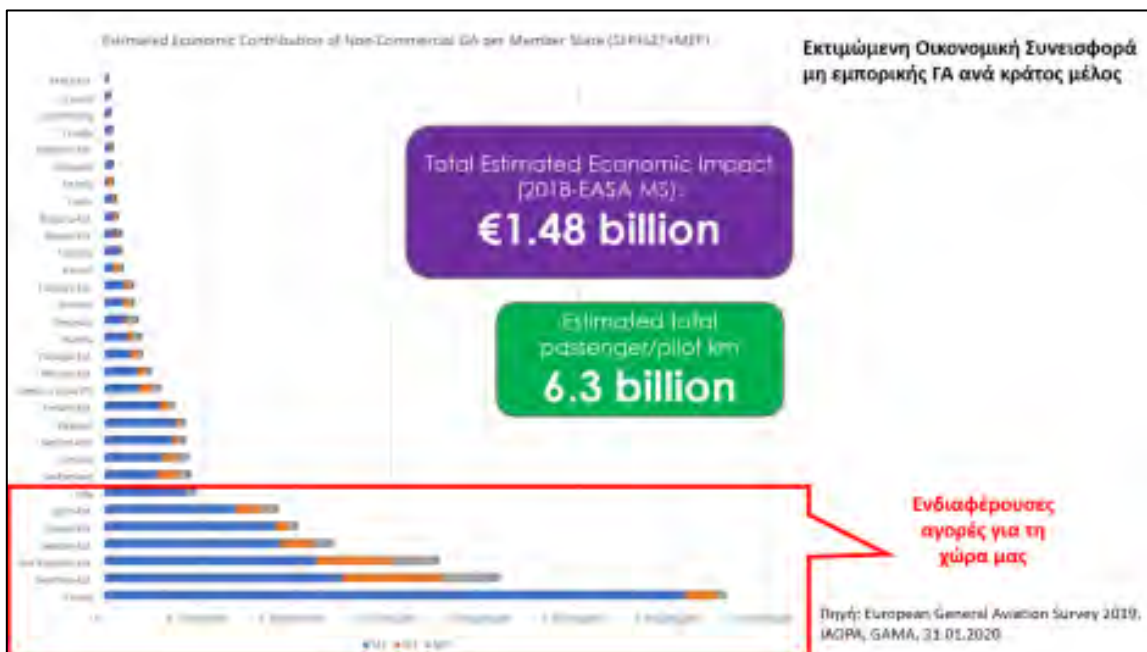


Το μοντέλο «ήλιος και θάλασσα» πρέπει να επεκταθεί σε άλλες μορφές,
όπως ο περιπατητικός, πολιτιστικός, συνεδριακός, θρησκευτικός,
θαλάσσιος και ο αεροπορικός τουρισμός

24. Το μοντέλο «Ήλιος και Θάλασσα» πρέπει να επεκταθεί και σε άλλες μορφές, όπως ο περιπατητικός, πολιτιστικός, συνεδριακός, θρησκευτικός, θαλάσσιος και ο αεροπορικός τουρισμός

Τι εννοούμε με τον όρο «Αεροπορικός Τουρισμός»?

Πτήσεις αναψυχής με α/φη Γενικής Αεροπορίας και Αεραθλητικές δραστηριότητες. Βέβαια θα έλεγα εδώ ότι ενώ τα ιστιοφόρα έχουν πολλές φορολογικές ελαφρύνσεις και στα καύσιμα και στη φορολογία, δεν ισχύει το ίδιο στη Γενική Αεροπορία.



25. Όπως αποτυπώνεται στο παραπάνω διάγραμμα η εσωτερική αγορά της μη εμπορικής ΓΑ στη χώρα μας είναι ανύπαρκτη, δεν υφίσταται, με τα 15 έως 20 αεροπλάνα που πετάνε τακτικά -εκτός βέβαια από τις πτήσεις χειριστών αεροσκαφών και για τις εμπορικές χρήσεις- μιλάμε τώρα για τουριστικούς λόγους. Οπότε πρέπει να

στοχεύσουμε στη προσέλκυση μέρους της αγοράς ορισμένων Ευρωπαϊκών κρατών, κυρίως Γαλλίας, Γερμανίας, Αγγλίας, Σουηδίας, Πολωνίας, Ισπανίας και Ιταλίας



26. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ

Οι προβλέψεις της Canadian Aviation Electronics (CAE) -η μεγαλύτερη εταιρεία στον κόσμο σε θέματα εκπαίδευσης, κατασκευάζει simulators και έχει πολλές σχολές- είναι αισιόδοξες. Υποστηρίζει ότι η αεροπορική βιομηχανία, θα χρειαστεί 264.000 πιλότους τη 10ετία που διανύουμε, από τους οποίους 42.000 η Ευρώπη και 25.000 η Μέση Ανατολή, μια ενδιαφέρουσα αγορά για την Ελλάδα.

<https://www.cae.com/cae-pilot-demand-outlook-2020/index.html>

Στη χώρα μας, σύμφωνα με στοιχεία της ΥΠΑ, δραστηριοποιούνται **17 εγκεκριμένες σχολές χειριστών αεροπλάνων και ελικοπτέρων (ΑΤΟ'S)** και **12 οργανισμοί έκδοσης επαγγελματικής επάρκειας πληρωμάτων θαλάμου επιβατών (CCTO'S)**

<http://www.ypa.gr/licensing-training/degrees-licences/schools/>

Η British Airways και η Lufthansa, επέλεξαν το Jerez Ισπανίας και το Zadar Κροατίας αντίστοιχα, για την αρχική πρακτική εκπαίδευση των χειριστών τους, **γιατί όχι και την Ελλάδα?**

<https://www.ftejerez.com/> <https://zadaraviationcenter.com/>

<https://www.ftejerez.com/atc/en/how-to-become-an-air-traffic-controller.php>



27. Στο παραπάνω διάγραμμα αποτυπώνονται κατά μέσο όρο οι ώρες πτήσης ανά αεροσκάφος με βάση τον τύπο λειτουργίας του.

Όπως φαίνεται η εκπαίδευση χειριστών α/φών στη Γενική Αεροπορία βρίσκεται πολύ ψηλά σε σχέση με άλλες μορφές πτητικής εκμετάλλευσης.

28. Πέραν των προβλημάτων που έχουν ήδη επισημανθεί, σοβαρότατο εμπόδιο στην ανάπτυξη της ΓΑ αποτελεί η μη ύπαρξη πολιτικού διεθνούς αερολιμένα Γενικής Αεροπορίας στο γεωγραφικό, διοικητικό και οικονομικό κέντρο της χώρας - στην περιφέρεια Αττικής.

Το λεκανοπέδιο Αττικής διαθέτει 1 στρατιωτικό ελικοδρόμιο (Κοτρώνη) και 3 MIL Αερολιμένες σε ακτίνα 30 NM από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Δεκέλεια, Ελευσίνας, Πάχης Μεγάρων). Σε αντίστοιχα οικονομικά κέντρα, όπως η Φρανκφούρτη και το Παρίσι δραστηριοποιούνται εννέα (9) και επτά (7) πολιτικοί αερολιμένες Γενικής Αεροπορίας αντίστοιχα σε ακτίνα 25 NM.

Η Γενική Αεροπορία φιλοξενείται στον στρατιωτικό Αερολιμένα της Πάχης Μεγάρων, όπου ενώ απέχει 27NM από το ΔΑΑ σκούνται αφόρητες πιέσεις στην επιχειρησιακή του λειτουργία και δεν δέχεται διεθνείς πτήσεις.

Δεν είναι δυνατόν η Πρωτεύουσα να μην είναι προσβάσιμη από ιδιωτικά αεροσκάφη. Εκτός των συνεπειών στον τουρισμό και την επιχειρηματικότητα της Αττικής, το ίδιο πρόβλημα μεταφέρεται στους περιφερειακούς αερολιμένες, λόγω της γεωγραφικής θέσης της Αθήνας.

29. Ολοκληρώνοντας αποτυπώνω ορισμένα βασικά συμπεράσματα:

➤ Η χώρα μας διαθέτει ένα πολύ ελκυστικό περιβάλλον για την ανάπτυξη κάθε είδους δραστηριότητας που εντάσσεται στη Γενική Αεροπορία και τον Αεραθλητισμό.

➤ Έχουν επενδυθεί εκατοντάδες εκατ. Ευρώ για την κατασκευή αερολιμένων, που πληρούν τις απαιτήσεις της ενδιαφέρουσας αυτής αγοράς. Λόγω όμως γραφειοκρατικών διαδικασιών, δημοσιοϋπαλληλικής νοοτροπίας του

διαχειριστή και έλλειψης πολιτικής, στερούν τεράστια ποσά από το ΑΕΠ της χώρας και επιβαρύνουν τον Έλληνα και Ευρωπαϊό φορολογούμενο.

➤ Η απαραίτητη “απελευθέρωση” της αγοράς θα έχει θετικό αντίκτυπο σε πολλούς τομείς.

○ Αρχικά στην οικονομία. Βραχυπρόθεσμα μέσω της ανάπτυξης του αεροπορικού τουρισμού και της εκπαίδευσης αεροπορικών επαγγελματιών, και μακροπρόθεσμα με την ανάπτυξη του κατασκευαστικού τομέα πτητικών μηχανών Γενικής Αεροπορίας

○ Στην προαγωγή του αεροπορικού πνεύματος, και προσανατολισμό της νεολαίας μας σε αεροπορικά επαγγέλματα. Σημαντικό στόχο της ΥΠΑ/ΑΠΑ, αλλά και της Πολεμικής Αεροπορίας

○ Στην ασφάλεια της χώρας και εδραίωσης των κυριαρχικών μας δικαιωμάτων. **Η συνεχής παρουσία ανθρώπινου παράγοντα στους αερολιμένες συμβάλει στην ασφάλεια των υποδομών και όχι μόνο. Η δε αεραθλητικές και αεροπορικού τουρισμού δραστηριότητες στο χώρο του Αιγαίου εδραιώνουν κυριαρχικά μας δικαιώματα.**

➤ Κάτω από τον όρο “Απελευθέρωση” εννοείται:

○ Η εισαγωγή ανταγωνισμού και ευελιξίας στην παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας

○ Ο ανασχεδιασμός και η ευελιξία κατηγοριοποίησης του εναέριου χώρου

○ Η δημιουργία φιλικού περιβάλλοντος για την προσέλκυση αγορών Γενικής Αεροπορίας εντός και εκτός περιοχής Schengen.

➤ **Η δημιουργία πολιτικού Διεθνούς Αερολιμένα Γενικής Αεροπορίας στην Αττική είναι στρατηγικής σημασίας**, τόσο για την ανάπτυξη του αεροπορικού τουρισμού και της εκπαίδευσης αεροπορικών επαγγελματιών, όσο και τη βελτίωση των συνθηκών βιωσιμότητας των μικρών περιφερειακών αερολιμένων, λόγω της κεντρικής θέσης της Αττικής, γεωγραφικά, οικονομικά, διοικητικά. Δυστυχώς ένα αεροπλάνο της Γενικής Αεροπορίας από την Ιταλία δεν μπορεί να προσγειωθεί στην Αττική, από καμία χώρα. Πρέπει να πάει ή στα Ιωάννινα ή στη Σητεία, δεν μπορεί να έλθει στο οικονομικό κέντρο της χώρας. Είναι αδιανόητο η πρωτεύουσα της χώρας να περιβάλλεται μόνο από 4 στρατιωτικούς αερολιμένες. Οι όποιοι περιορισμοί από την σύμβαση του ΔΑΑ μπορούν με πολιτική πίεση να υπερπηδηθούν, ίσως με τη συμμετοχή του ΔΑΑ στο εγχείρημα, μια και εκτός των άλλων θα διευκολύνει την δική του επιχειρησιακή λειτουργία.

Ο δρόμος για μεταρρυθμίσεις είναι δύσκολος αλλά δεν υπάρχει άλλος. Η Ελλάδα με τις απαραίτητες μεταρρυθμίσεις μπορεί να γίνει η “Φλόριδα” της Ευρώπης.

Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας!

«Αεροπορική Εκπαίδευση»

Ομιλητής

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ, Πρόεδρος της Fenix Aero Services S.A.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής Συνεδρίας): Ευχαριστούμε τον κ. Σταυλά για την άποψη που έδωσε για τη Γενική Αεροπορία, γιατί κάποιος από εμάς ίσως δεν είναι και τόσο ενημερωμένος.

Θα συνεχίσουμε με μια πολύ μικρή αλλαγή στο πρόγραμμα. Έχουμε τον τρίτο ομιλητή, ο κύριος Μπίρης είναι εδώ, αλλά θα μιλήσει τώρα ο κύριος Φανουράκης και στη συνέχεια θα μιλήσει βέβαια και ο κύριος Μπίρης.

Ο κύριος Φανουράκης προέρχεται από τους κόλπους της Πολεμικής Αεροπορίας, παλιός τεχνικός της Πολεμικής Αεροπορίας. Γρήγορα όμως έφυγε από την Πολεμική Αεροπορία και ασχολήθηκε στο επιχειρηματικό κομμάτι των αεροπορικών εκπαιδεύσεων. Είναι το κλασικό παράδειγμα του επιχειρηματία που ξεκίνησε τελείως μόνος του, με μηδενική βοήθεια από το κράτος.

Άνοιξε μια Σχολή Πιλότων στη Ρόδο, στη συνέχεια άνοιξε και στα Μέγαρα. Η FAS Academy (Fenix Aero Services Academy) είναι πολύ μεγάλη, με δεκάδες ιδιόκτητα αεροπλάνα και παρέχει εκπαίδευση σε πιλότους εντός και εκτός Ελλάδας. Επιτελεί πάρα πολύ σημαντικό έργο στην εκπαίδευση πιλότων και είναι μέρος της Γενικής Αεροπορίας. Όπως θα γνωρίζετε εκτός από την Σχολή Ικάρων, δεν υπάρχει άλλος τρόπος να πάρει κάποιος Αεροπορικό πτυχίο στην Ελλάδα.

Είναι και ο ίδιος πιλότος βεβαίως και παρακαλώ να έρθει να μας πει την άποψή του για την Αεροπορική Εκπαίδευση.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής)



Είμαι ευτυχής και υπερήφανος που είμαι ανάμεσά σας, ανάμεσα σε θρύλους θα έλεγα της Αεροπορίας.

Ευχαριστώ για την πρόσκληση.

Να συμπληρώσω τον κύριο Γιακοβίτς ότι, είχα βοήθεια όταν ξεκίνησα.

Ναι. Μου έδωσε ο πατέρας μου 1.500.000 δραχμές το 1989 να αλλάξω λέει αυτοκίνητο αυτό που είχα, γιατί ήταν παλιό. Εγώ όμως πήγα με άλλους 2 φίλους και αγοράσαμε αεροπλάνο, από τον συγχωρεμένο τον Παπαζαφειρίου, από τη Θεσσαλονίκη και έτσι ξεκίνησα σιγά – σιγά να ξετυλίξω το κουβάρι της επιχειρηματικής μου δράσης, όντας ήδη μέσα στην

αεροπορία, σαν μηχανικός αεροσκαφών. Με είπανε ονειροπόλο.

Να κάνω μια μικρή παρένθεση εδώ.

Ότι σήμερα προτίμησα να μη σας παρουσιάσω κάποιο power point, να κάνω λίγο έτσι την συζήτηση μου ως έκφραση αγωνίας περισσότερο. Ήθελα να σας δείξω μια από τις σχολές, που τυγχάνει να είναι η δική μου, την ποιότητα που προσφέρουμε στα παιδιά των γονέων

που μας τα εμπιστεύονται, να τα κάνουμε πιλότους. Τα μισά από αυτά έρχονται από το εξωτερικό, από όλα τα μέρη του κόσμου.

Οπότε ας μην παρεξηγηθώ. Δεν είναι διαφήμιση της εταιρείας μου, απλά να δείτε μια εικόνα, να έχετε μια εικόνα για το πώς εκπαιδεύονται. Ίσως σε άλλες σχολές να είναι και καλύτερα οργανωμένες, για το πώς εκπαιδεύονται. Τα παιδιά μας δεν είναι ηθοποιοί, είναι αληθινοί πιλότοι, είναι αληθινοί μαθητές. Οπότε να έχουμε μια εικόνα για το πώς εκπαιδεύονται τα παιδιά μας στην Ελλάδα.

Είπα λοιπόν κάποτε ότι όνειρό μου είναι να πάρω μια μέρα τα παιδιά μου και τα εγγόνια μου και να επισκεφτούμε ένα μοντέρνο αεροδρόμιο, οργανωμένο, Γενικής Αεροπορίας εδώ στην Ελλάδα. Να μπορώ να τα αφήσω να πάνε στην παιδική χαρά αεροπορικού θέματος, να τα ξεναγήσω σε ένα μουσείο Ελληνικής Αεροπορίας, να καθίσουμε σε ένα εστιατόριο, να πάμε σε μια καφετέρια, να βλέπουμε τα αεροπλάνα που πετάνε, να βλέπουν τους αλεξιπτωτιστές, να βλέπουμε τους ιδιώτες, να επισκεφτούμε ένα υπόστεγο, να επισκεφτούμε μια σχολή και να εμπλουτίσουμε το είναι μας με αυτό που λέγεται αεροπορία, με αυτό που μας δίδαξαν οι πρόγονοί μας και γιατί όχι, πολύ καλός και ο Δαίδαλος.

Δεν υπάρχουν σήμερα στην Ελλάδα τέτοια αεροδρόμια. Δυστυχώς. Ενώ υπάρχουν σε όλα τα μέρη του κόσμου.

Είμαι λοιπόν, όπως με προ ανήγγειλε ο κύριος Γιάνκοβιτς, ο Στυλιανός Φανουράκης, προερχόμενος από την Πολεμική Αεροπορία και σήμερα, εκτός από το Πρόεδρος της δικής μου εταιρείας, ήθελα να σας παρουσιάσω και τον εαυτό μου και ως **Πρόεδρο της νέας, νεοσυσταθείσας Ένωσης Οργανισμών Αεροπορικής Εκπαίδευσης Ελλάδος.**

Ήδη τη Δευτέρα (σ.σ. 15.4.24) ολοκληρώθηκαν όλες οι διαδικασίες. Θέλω να ευχαριστήσω και από αυτό το βήμα τους συναδέλφους μου που με εμπιστεύτηκαν να συνεχίσω για τα επόμενα 2 χρόνια και το αξιόλογο Δ.Σ. για να έρθουμε να συμπορευτούμε, να συμπαρασταθούμε, επιτρέψτε μου την έκφραση, να συμπολεμήσουμε, με σκοπό αυτά που είπα και ο κύριος Σταυλάς, την επίτευξη των υψηλών στόχων που έχουμε σαν χώρα. Γιατί όντως **η Γενική Αεροπορία είναι ένα κομμάτι της μεγάλης βιομηχανίας του τουριστικού προϊόντος που παράγει η χώρα μας.**

Δεν μπορούμε λοιπόν να εξαιρέσουμε τη Γενική Αεροπορία από αυτό. Εξάλλου δεν ανακαλύψαμε εμείς τον κύκλο, υπάρχει ο τροχός, **υπάρχουν σε όλες τις χώρες του κόσμου πληθώρα αεροδρομίων Γενικής Αεροπορίας, πληθώρα διαδικασιών, φιλικά στην ανάπτυξη μιας τέτοιας δραστηριότητας.**

Είμαστε επίσης και ενεργά μέλη αυτής της κοινωνίας, παράγοντες της Γενικής Αεροπορίας και έτσι έχουμε την υποχρέωση, έτσι το βλέπω εγώ, αλλά και τιμή για μας, να προτείνουμε οτιδήποτε ωφέλιμο με σκοπό την ενθάρρυνση όλων μας στην ενεργή συμμετοχή, με κάθε νόμιμη όμως κίνηση, **που αποσκοπεί στην ανάπτυξη και βελτίωση των πλουτοπαραγωγικών δυνάμεων της χώρας μας.**

Αυτό κατ' εμέ θα έπρεπε να είναι μέλημα, για να μην πω υποχρέωση, για μένα είναι υποχρέωση, μέλημα του κάθε πολίτη, του κάθε Έλληνα πολίτη.

Εκμεταλλεζόμενος λοιπόν από αυτή την ευκαιρία, από αυτή την πρόσκληση και ευχαριστώ πάρα πολύ το Δ.Σ. της Αεροπορικής Ακαδημίας που είμαι σήμερα εδώ, τον κύριο Γιάνκοβιτς και όλους εσάς που είμαστε παρέα, για να πω και εγώ με τη σειρά μου, όχι

απλά για να τα πούμε, να δούμε τον τρόπο τώρα, να ξεφύγουμε από το λένε και λένε και τα ακούμε εμείς.

Πού θα πάνε αυτά που θα πούμε σήμερα.

Πως θα διεγείρουν τα ότα των ιθυνόντων να δούμε επιτέλους ένα αποτέλεσμα και όταν λέω επιτέλους, δηλαδή έχουμε δει πολλά. Δόξα τω Θεώ μου έχει δοθεί η ευκαιρία να πω αυτά που θα πούμε σήμερα μαζί ακόμα και στην Βουλή των Ελλήνων, ακόμα και σε γιορτές που έχουμε κάνει, ακόμα και σε άλλες διοργανώσεις, όμως πρέπει σήμερα, πιστεύω, έστω από αυτή τη μικρή παρέα, να ανακαλύψουμε τον τρόπο να διεγερθούν τα ότα των ιθυνόντων από αυτό, όχι δίκαιο αίτημα, το αυτονόητο. Δηλαδή, ποιο είναι το αυτονόητο; **Είναι δυνατόν να μην μπορεί να πετάξει ένα ιδιωτικό αεροπλάνο, όπως ο κύριος Σταυλάς μας είπε, έχοντας ίσα δικαιώματα όλων των αεροναυτιλομένων;**

Όντως δεν μπορεί να πετάξει. **Δεν υπάρχει αεροδρόμιο Γενικής Αεροπορίας, δεν υπάρχουν κανόνες που να προασπίζουν τα συμφέροντα ενός πιλότου Γενικής Αεροπορίας** και ούτω καθεξής.

Όπως πολύ καλά προαναφέρθηκε, **δεν υπάρχει αεροδρόμιο Γενικής Αεροπορίας όχι μόνο στην Αττική, αλλά και στο μεγαλύτερο μέρος της χώρας, αν εξαιρέσουμε τον Αμυγδαλέωνα** και μπράβο τους στα παιδιά που εγχείρησαν ένα τέτοιο project και σ' αυτούς που αποφάσισαν και σ' αυτούς που ενέκριναν και σ' αυτούς που συνέβαλαν και έχουμε ήδη ένα, ένα πρότυπο που μπορούμε να περπατήσουμε και **να προχωρήσουμε και στη δημιουργία άλλων τέτοιων αεροδρομίων.**

Όμως δεν υπάρχει και δεν υπάρχει και σχέδιο. Ένα αεροδρόμιο στα Μέγαρα, το οποίο έχει διατεθεί μετά από μεγάλο Γολγοθά, μεγάλη πορεία της Γενικής Αεροπορίας αν θυμηθούμε ξεκινώντας από το Ελληνικό, και πριν από αυτό από το αεροδρόμιο Μαραθώνα, το οποίο σήμερα είναι λίμνη κουνουπιών, είναι φωλιές κουνουπιών σήμερα ο Μαραθώνας, και μετά να τους φέρουμε στο Ελληνικό, προσωρινά και για να μην τους καταστρέψουμε τελείως τους πάμε στην Τανάγρα και μετά από την Τανάγρα πάμε στα Μέγαρα.

Πολύ καλώς οι Υπουργοί τότε σε Υπουργική συνεργασία, φρόντισαν και παραδόθηκε, παραχωρήθηκε ένας χώρος 100 στρεμμάτων για τις ανάγκες της Γενικής Αεροπορίας, αλλά τελικά έμεινε εκεί γιατί, οι ανάγκες των Ενόπλων Δυνάμεων που όλοι σεβόμαστε, γιατί προερχόμαστε από κει, είναι τόσο υψηλές που δεν μπορεί αν δεν βρεθεί άλλη λύση να παραχωρηθεί έστω και το παραμικρό και χώρος και χρόνος, για την ανάπτυξη.

Γιατί εδώ μιλάμε τώρα για ύπαρξη για ένα μέρος της Γενικής Αεροπορίας. Άρα, την ανάπτυξη την ξεχνάμε. Το αεροδρόμιο είναι πρωτίστως στρατιωτικό. Λειτουργεί με τους δικούς του κανόνες. Οι άνθρωποι που έχουν οριστεί νομίμως από το κράτος, το οποίο όλοι σεβόμαστε, κάνουν πολύ καλά τη δουλειά τους, όμως δεν υπάρχει κάτι περισσότερο, έτσι ώστε να διευκολυνθούν οι ανάγκες της Γενικής Αεροπορίας που είναι ειδικές, δεν είναι στρατιωτικές. Ο στρατιώτης πετάει με έναν Α κανονισμό, ο πολίτης, η σχολή λειτουργεί με συγκεκριμένους κανόνες και επιτρέψτε μου να αναφέρω επί τροχάδην, με τους κανόνες της EASA, ICAO και Εθνικής Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρα, το αεροδρόμιο το οποίο έχουμε δεν εξυπηρετεί τις ανάγκες ανάπτυξης, απλά φυτοζωούμε όσοι αναγκαστικά πήγαμε εκεί, διότι επιτρέψτε μου να αισθάνομαι

“εσωτερικός μετανάστης”. Το σπίτι μου είναι ακόμα στη Ρόδο, είμαι δημότης Ρόδου, ξεκίνησα από τη Ρόδο, όμως για το καλό της πατρίδας το οποίο σέβομαι, τα αεροδρόμια δόθηκαν σε **μια εταιρεία να τα διαχειρίζεται, η οποία δεν είναι καθόλου φιλόξενη με τη Γενική Αεροπορία.**

Δεν έχει απαντήσει σε κανένα από τα email μου αιτήματα να μείνω εκεί, στη Ρόδο, **παρόλο που οι εγκαταστάσεις μου είναι εκεί. Δεν έχουν απαντήσει ακόμα σε email μου, τους χειμερινούς μήνες, επαναλαμβάνω, τους χειμερινούς μήνες που το αεροδρόμιο της Ρόδου υπολειτουργεί, ώστε να βρίσκονται ένα ή δύο αεροπλάνα να εξυπηρετούν ανάγκες** και μένουμε σε ένα τέτοιο καθεστώς, το οποίο όντας εδώ στα Μέγαρα και αισθανόμενος εγώ ως “εσωτερικός μετανάστης”, να προσπαθώ να δημιουργήσω κάτι περισσότερο.

Μην με παρεξηγήσετε, δεν ήρθα να πω τον πόνο μου, ήρθα να δούμε μέσα από πραγματικά βιώματα τη λύση. Πρέπει, είμαστε υποχρεωμένοι, να βρούμε λύση. Δεν μπορούμε απλά να αναφερόμαστε στο πρόβλημα. Ξεχάστε με εμένα. Εγώ είμαι σήμερα, αύριο μπορεί να μην είμαι, αλλά υπάρχουν δεκάδες άλλοι άνθρωποι οι οποίοι θα συνεχίσουν αυτό, γιατί; Γιατί αυτό είναι ο κανόνας. Αυτός είναι ο κανόνας.

Ερχόμενος λοιπόν στο πρόβλημα, το οποίο έχει να κάνει με τη λειτουργία των αεροδρομίων, αυτό είναι το βασικότερο. Δεν υπάρχει λοιπόν αεροδρόμιο, τελούμε σε μια κατάσταση φιλοξενούμενοι σε ένα στρατιωτικό αεροδρόμιο και να είναι καλά οι άνθρωποι παρέχουν, υπερβάλλουν εαυτό για να εξυπηρετήσουν και τις δικές μας ανάγκες και τους είμαστε υπόχρεοι, όμως μέχρι εκεί. **Δεν έχει γίνει κάτι περισσότερο για την αναβάθμιση του αεροδρομίου ή τον χαρακτηρισμό του ως στρατιωτικό και πολιτικό, έτσι ώστε και η πολιτική αεροπορία να έχει λόγο και να δώσει αυτά που μπορεί να δώσει, όπως δίδονται σε άλλες χώρες, να δώσει στην ανάπτυξη της Γενικής Αεροπορίας.** Αλλά επειδή σήμερα είμαι καλεσμένος εδώ για να μιλήσω για τον τομέα της επένδυσης, για να μην καταχραστώ τον χώρο και το χρόνο, θα κάνω μια μικρή αναφορά και να πω ότι σήμερα **στην Ελλάδα υπάρχουν τουλάχιστον 20 αεροπορικές σχολές πιλότων**, αξιόλογες όλες, από την πρώτη ως την τελευταία. Να πω ότι **υπάρχουν τουλάχιστον 10 σχολές άλλων αεροπορικών επαγγελματιών**, επίσης αξιόλογες από την πρώτη ως την τελευταία.

Όλα αυτά φανταστείτε ότι, σε όλες αυτές τις χώρες φιλοξενούν τουλάχιστον στο 50% των μαθητών τους, μαθητές από όλα τα μέρη του κόσμου και δεν είναι τυχαίο που πολλές αεροπορικές εταιρείες εμπιστεύονται Ελληνικές εταιρείες, Ελληνικές σχολές, στο να εκπαιδεύουν τους δικούς τους πιλότους. Δεν είναι τυχαίο. Η ιστορία συνεχίζεται με την αεροπορία μας να πρωτοστατεί σε πολλά-πολλά γεγονότα παγκοσμίως.

Για το εγχείρημα αυτό και όλη την προσπάθεια που καταβάλλουν οι επιχειρηματίες του χώρου και ειδικά στις αεροπορικές σχολές ακούμε ότι, δεν είναι ο φθηνός ή δεν είναι ο χαμηλού οικονομικού επιπέδου πελάτης. Ένα παιδί για να σπουδάσει θα χρειαστεί, από 60.000 – 70.000 – 80.000 – 120.000€ σε μια διάρκεια από 11 έως 18 μήνες. Φανταστείτε λοιπόν, αν κάθε σχολή φιλοξενεί σήμερα 50 μαθητές, οι 20 σχολές πόσους μαθητές έχουμε στην Ελλάδα και αυτό αν το διαιρέσουμε δια του 2 πολύ αυστηρά, φανταστείτε πόσους ξένους μαθητές έχουμε στην Ελλάδα.

Ποιο είναι όμως το μέλημα; Ποιο είναι το σπουδαίο;

Ότι με τις συνθήκες που είμαστε και καθόσον υπολειτουργούμε, μόνο το 30% των δυνατοτήτων μας είναι εκμεταλλευμένο αυτή τη στιγμή. Δηλαδή αυτό το 50 μαθητές, μπορούμε να το κάνουμε 150 ο καθένας. Πολλαπλασιάστε το επί 20 και δείτε σε τι νούμερα θα πάμε. Άραγε, οι low post εταιρείες θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν, επιβάτης της low post εταιρείας θα μπορούσε να ανταγωνιστεί μια σχολή σε έσοδα; Σε συνάλλαγμα; Ασφαλώς όχι. Και η ποιότητα και το πρεστίτζ και η αναβάθμιση. Εγώ χαίρομαι με τις πρωτοβουλίες που ακούω συχνά – πυκνά με τα ιδιωτικά πανεπιστήμια, με τις ιδιωτικές σχολές, να αναφέρουμε, να αναπτύξουμε. Ασφαλώς είμαι υπέρ και είμαι υπέρ και στην αναβάθμιση και των κρατικών Πανεπιστημίων και Ελληνικής εκπαίδευσης. **Όμως, δεν είναι οι σχολές πιλότων εκπαίδευση; Ασφαλώς και είναι.**

Όταν φεύγει ο μαθητής μας από εδώ και πάει και πάνει κατευθείαν δουλειά σε μια μεγάλη αεροπορική εταιρεία, ανεξάρτητα αν είμαστε αναγνωρισμένοι από το Υπουργείο Παιδείας ή όχι, αυτό δεν αποτελεί υψηλού επιπέδου εκπαίδευση; Ασφαλώς και είναι. Το καλό της υπόθεσης λόγω της παγκοσμιοποίησης, του εναρμονισμού των σχολών μας με την EASA, ο μαθητής μας, ο απόφοιτος, φεύγει από την Ελλάδα και μπορεί να εργαστεί σε οποιαδήποτε χώρα του κόσμου, επίσης κάτω από την ομπρέλα της EASA.

Θέλω να πω λοιπόν ότι, το προϊόν που παράγουν οι σχολές είναι ασφαλώς ένα προϊόν που μπορεί να ενταχθεί μέσα στη γενικότερη έννοια της Γενικής Αεροπορίας, όπως και προηγουμένως το περιγράψατε και μπορεί αυτό να συμβάλει και στην αναβάθμιση του γενικότερου προϊόντος, αλλά μπορεί και περισσότερο να αναβαθμίσει και την εικόνα γενικότερα της χώρας στην εκπαίδευση και στην αεροπορική εκπαίδευση, αλλά και σε όλες τις δράσεις και τους τομείς σχετικά.

Να πούμε επίσης ότι φαντάζει κάπως σαν να στηρίζουμε το πανεπιστήμιο, να θέλουμε να οργανώσουμε την τριτοβάθμια εκπαίδευση, αλλά έχουμε αφήσει πίσω, πολύ πίσω, την Πρωτοβάθμια και τη Δευτεροβάθμια. **Πώς θα σπουδάσει ο φοιτητής στο πανεπιστήμιο αν δεν έχει τις καλές βάσεις από το νηπιαγωγείο ακόμα, άρα από την Αερολέσχη αντίστοιχα. Από το Δημοτικό, από τη σχολή του PPL. Από το Γυμνάσιο και Λύκειο, από τη σχολή επαγγελματιών πιλότων.**

Πώς μπορούμε λοιπόν να έχουμε έναν άνθρωπο, έναν φοιτητή που θέλει να σπουδάσει αποτελεσματικά, ικανοποιητικά σε ένα πανεπιστήμιο, όταν δεν του έχουμε δώσει την υποδομή να ξεκινήσει, όπως ξεκινάει ένας απλός μαθητής.

Δεν θα σας κουράσω περισσότερο, γιατί νομίζω ότι τα έχουμε πει και εγώ θα παρακαλέσω για άλλη μια φορά ακόμα το αυτονόητο.

Ο χώρος θέλει μια απόφαση. Δηλαδή, το να συζητάμε μεταξύ μας και να τα ανακυκλώνουμε και να τα ξαναλέμε, είναι καλό γιατί μας κρατάει ζωντανούς, αλλά **πρέπει να δούμε το πώς θα φτάσουμε σε δίκαιο κράτος, κυβερνήσεων, έτσι ώστε και αυτοί μαζί με εμάς να ενστερνιστούνε το θετικό της προσπάθειας και να ενταχθεί το όλον σε ένα από τα κυβερνητικά προγράμματα, αφήνοντας πίσω αυτές τις στρεβλώσεις και τις αγκυλώσεις του παρελθόντος που βλέπουν, όπως είπε και ο κύριος Σταυλός, την Γενική Αεροπορία ως πάρεργο, ως εμπόδιο, ως μελά, από τον πρώτο, συγγνώμη για τη φράση μου, ή σε πολλούς από τους δημόσιους**

υπαλλήλους που διαχειρίζονται, είτε αυτό είναι εναέρια κυκλοφορία, είτε είναι αεροδρόμια, είτε είναι άλλες διαδικασίες.

Δεν θα σας κουράσω άλλο. Νομίζω ότι, έστω και λίγο κατάφερα να αφυπνίσω την δική σας αγωνία γύρω από το θέμα και **να σας παρακαλέσω να μεταλαμπαδεύσουμε αυτή την αγωνία όσο ψηλότερα μπορούμε**, με σκοπό όχι να κάνουμε το χατίρι του Φανουράκη, ούτε του κυρίου Μπίρη, ούτε του κυρίου Σταυλά. Των παιδιών και των εγγονιών αυτών των ανθρώπων τα συμφέροντα πρέπει να προασπίσουμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

FENIX AEROSERVICES PILOT ACADEMY



«Γενική Αεροπορία και Αεροπορικός Τουρισμός»

Ομιλητής
ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ ΜΠΙΡΗΣ, Πρόεδρος της Aircraft Owners & Pilots Association (AOPA)

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Ευχαριστούμε πολύ τον αγαπητό Στέλιο Φανουράκη για την πολύ συναισθηματικά φορτισμένη ομιλία του.

Ο τρίτος ομιλητής μας, ο κύριος Κυπριανός Μπίρης είναι εδώ. Τον ευχαριστούμε που ήρθε.

Πριν μιλήσει ήθελα να πω, όταν τον κάλεσα, το πρώτο πράγμα που μου είπε ήταν ότι ήθελε να ακούσει και κάποιος πέρα από τους γνωστούς του Aviation.

Και έχει απόλυτο δίκιο. Είχαμε κανονίσει να είναι εδώ η Υφυπουργός Μεταφορών, η κυρία Αλεξοπούλου, πιθανότατα και κάποιος Γενικός Γραμματέας των Υπουργείων Συγκοινωνιών και Τουρισμού. Δυστυχώς όμως όπως ξέρετε, υπήρξε η αντίστοιχη εκδήλωση του *ICAO-Green Airports* στο Hyatt και έτσι οι περισσότεροι κρατικοί φορείς, προτίμησαν να πάνε στην εκδήλωση του *ICAO*.

Ο κύριος Μπίρης, είναι Πρόεδρος της AOPA Hellas (Aircraft Owners and Pilots Association). Διεθνώς υπάρχει η International AOPA μια οργάνωση που εκπροσωπεί 400.000 – 500.000 πιλότους παγκοσμίως, της οποίας μέλος είναι η AOPA Hellas.

Η AOPA Hellas έχει Διοικητικό Συμβούλιο με Πρόεδρο τον κύριο Μπίρη. Μέλη της είναι κυρίως χρήστες των αεροπλάνων, αλλά και κάποιος ιδιοκτήτες αεροσκαφών. Μέλος της μπορεί να γίνει οποιοσδήποτε έχει τουλάχιστον ένα πτυχίο και πετάει αεροπλάνο.

Πέραν αυτών, ο κύριος Μπίρης είναι αρχιτέκτων μηχανικός και επιχειρηματίας. Δραστηριοποιείται σε πολύ μεγάλη βιομηχανία και είναι πεπειραμένος πιλότος αεροπλάνων. Έχει δική του ιδιωτική αερολέσχη και τον ευχαριστούμε πάρα πολύ που ήρθε, έστω και χωρίς την παρουσία κρατικών φορέων, να τα πούμε άλλη μια φορά.

Κύριε Μπίρη έχετε το λόγο.

ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ ΜΠΙΡΗΣ (Ομιλητής)



Καλημέρα σας,

Ευχαριστώ για την πρόσκληση και την ευκαιρία που δίνετε να σας μεταφέρω τους προβληματισμούς μας για την κατάσταση της Γενικής Αεροπορίας σήμερα.

Ας ξεκινήσουμε με τα αεροδρόμια και την επίγεια εξυπηρέτηση. Υπάρχει **handler agent** στο αεροδρόμιο, σε πήρε, σε εξυπηρέτησε, που είναι υποχρεωμένος πιστοποιημένα να σε συνοδεύσει από το airside στο landside. Δεν μπορείς δηλαδή μόνος σου να περπατάς σε ένα Διεθνές Αεροδρόμιο, που έχει μια λογική αυτή και την ενστερνιζόμαστε. Όμως η χρέωση για έναν ξένο που δεν είναι μέλος της AOPA Hellas, βγαίνει συνολικά μαζί με τα

τέλη αεροδρομίων, μια επίσκεψη σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο στην Ελληνική Περιφέρεια, αν μιλήσω κυρίως για τα ιδιωτικοποιημένα, γιατί αυτά είναι που πάνε, που είναι τα πιο

δημοφιλή και πάλι που έρχονται οι ξένοι και από το εξωτερικό, βγαίνει γύρω στα 300€ η επίσκεψη μόνο και μόνο για την ευθύνη του handler agent να σε συνοδεύει στο αεροδρόμιο, ο οποίος είναι ο εντεταλμένος εκπρόσωπος που σε συνοδεύει μέσα στο αεροδρόμιο. Δηλαδή το κόστος συνολικά βγαίνει γύρω στα 300€ για κάθε πτήση και με συν/πλην 50€, ανάλογα με το πόσα άτομα είναι μέσα στο αεροπλάνο και λοιπά.

Αυτό λοιπόν, ήταν ένα πρώτο κομμάτι που εδώ και χρόνια, γιατί άρχισε να χειροτερεύει, παλιά στην αρχή ήταν πιο φτηνά. Ήταν πρόβλημα το οποίο έπρεπε να προσπαθήσουμε να δούμε τι μπορούμε να κάνουμε.

Σε επίπεδο λοιπόν οικονομίας κλίμακας η AOPA Hellas επειδή έχει αρκετά μέλη και έχει μέλη και από το εξωτερικό, εμείς προβάλαμε το επιχείρημα ότι εκπροσωπούμε πολλούς. Άρα αυτοί που έρχονται στην Ελλάδα, δεν μπορεί να κοστίζει σε ένα πιλότο 300€ το να προσγειωθεί στο τάδε αεροδρόμιο. Τι καλύτερο μπορείτε να κάνετε. Τρεις ήταν οι εταιρείες εκεί, οι εταιρείες εξυπηρέτησης τότε. Η Gold Air, η Skyserv και η Swiss Port που είναι μόνο στη Λήμνο. Καταφέραμε λοιπόν να έχουμε κάποιες συμβάσεις χρεώσεων για την εξυπηρέτηση, επίγεια εξυπηρέτηση από εκεί που το βασικό κόστος έβγαινε μαζί με τα ΦΠΑ γύρω στα 300€, τώρα είναι 50€. Άρα κατά κάποιο τρόπο τα κακώς κείμενα, πάλι κάναμε μια πατέντα να το πω έτσι, δηλαδή πιάσαμε να βγαίνει στο λιγότερο, διότι έχουμε πολλούς πιλότους και θα έρχονται πολλοί. Αν είναι λοιπόν κάποιος μέλος της AOPA Hellas, με την κάρτα της AOPA Hellas να παίρνει την έκπτωση.

Η αλήθεια είναι ότι παρόλο που το πετύχαμε αυτό, εγώ δεν είμαι ευχαριστημένος με αυτό, γιατί αυτό είναι μια πατέντα. Δεν έπρεπε να είναι η χρέωση του Handler 300€ όλα τα έξοδα για όλους τους άλλους. Άρα πάλι ερχόμαστε σε μια λογική ότι μπαλώσαμε κάτι που θέλει ξανά μπάλωμα και δυστυχώς αυτό έχει εδραιωθεί τώρα και μάλιστα ακούμε και από πολλούς ότι, έχετε και συμφέροντα που έχετε πολλά μέλη από αυτό, διότι έχετε έσοδα.

Όχι, δεν είναι έτσι. Είναι Μη Κερδοσκοπικό Σωματείο η AOPA Hellas, που παλεύει, έχει βέβαια έξοδα, παλιότερα για πολλά πράγματα, αλλά δεν είναι αυτός ο σκοπός. Τέλος πάντων, πάλι καλά που καταφέραμε αυτό, παρόλο που εγώ το θεωρώ λάθος. Δεν έπρεπε να είναι έτσι τα πράγματα.

Από κει και πέρα, ο άλλος σκοπός της AOPA Hellas είναι να εκπροσωπεί τα συμφέροντα των ιδιωτών χειριστών, όπως αναφέρουμε για παράδειγμα εδώ στα **Μέγαρα** είναι ένα μπουκωμένο αεροδρόμιο. Υπάρχουν τρομερές καθυστερήσεις και πολλές δυσκολίες στη λειτουργία των ιδιωτικών αεροσκαφών.

Είναι στενάχωρο που έχουμε καταλήξει να είμαστε πολύ λίγοι αυτοί που είμαστε καθαρά ιδιώτες και πετάμε, ακριβώς γιατί οι συνθήκες είναι αυτές και αρκετοί συνάδελφοι τα έχουν παρατήσει. Δηλαδή είναι πολύ λίγοι αυτοί που εξακολουθούν να πετάνε καθαρά σαν ιδιώτες με ιδιωτικά αεροπλάνα και όσο κι αν το έχουμε ψάξει, όσο και αν προσπαθούμε, λέμε τώρα θα γίνει και **Επιτροπή Αεροπορικού Τουρισμού**, διυπουργική επιτροπή. Ειλικρινά σας λέω ότι εγώ δεν τα βλέπω καλά τα πράγματα. Ό,τι και να λέμε, ό,τι και να ανακοινώνουμε, δεν έχει αλλάξει τίποτα. Οι δυσκολίες είναι τρομερές.

Τα Μέγαρα είναι, θα μπορούσα να το προσομοιώσω σαν ένα, πώς είναι σε κάποιες γειτονιές που υπάρχει, δημοτικό πάρκινγκ, που παρκάρουν ας πούμε για να ξεμπουκώσουν οι γειτονιές; Κάτι αντίστοιχο είναι στα Μέγαρα. Είναι μπουκωμένο κυριολεκτικά. Όσο και αν έχουν προσπαθήσει με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, με

την ΑΟΡΑ, για τα Μέγαρα πρακτικά δεν έχει αλλάξει ακόμα τίποτα στο να βοηθηθεί η κατάσταση.

Η πραγματικότητα ενός αεροσκάφους, ενός πιλότου που θα έρθει με την παρέα του, του ιδιώτη που λέμε, να πετάξει μια μέρα από τα Μέγαρα, η αναμονή από τη πολύ κίνηση που έχει το αεροδρόμιο θα είναι μίνιμουμ μία ώρα μέχρι να εκκινήσεις από την ώρα που θα ήθελες, μέχρι και 4 ώρες μετά. Δηλαδή γύρω στις 3 ώρες περιμένουμε για να πάρουμε άδεια να απογειωθούμε. Δεν φταίει κανείς, δεν το κάνει κανείς επίτηδες. Είναι πάρα πολύ η κίνηση σε ένα πολύ μπουκωμένο χώρο.

Όσο και αν έχουν προσπαθήσει δεν μπορεί να αλλάξει αυτό. Καταλήγουμε μόνοι μας να πηγαίνουμε αργότερα στο αεροδρόμιο, για να έχει ξεμπουκώσει και να μπορούμε να πετάξουμε την πτήση της ημέρας. Χάνεις όμως χρόνο από την πτήση, και όταν λέω πτήση για τη Γενική Αεροπορία, **δεν είναι πάντα αναψυχή**.

Υπάρχουν πολλοί συνάδελφοι ερασιτέχνες πιλότοι, οι οποίοι χρησιμοποιούν το αεροσκάφος **για δουλειά**. Δηλαδή υπάρχει άνθρωπος που είναι επιχειρηματίας και κάνει επισκευές σε καράβια μεγάλα στη Σύρο και θέλει να πηγαίνει στη Σύρο γιατί είναι η δουλειά του και δε μπορεί να πάει και δεν έχει και πτήση εκείνη τη μέρα να πάει. Υπάρχει άλλος άνθρωπος που πάει στη Θεσσαλονίκη για δουλειές και μας λέει, μα αυτό μας είπαν, δεν μπορείτε να έρθετε και σηκώνει ψηλά τα χέρια η ΑΟΡΑ. Λέμε δηλαδή, ότι κάνουμε ότι μπορούμε, δεν μπορούμε να κάνουμε κάτι παραπάνω.

Οπότε, δεν θέλω να σας κουράσω, αλλά αυτό ήθελα να καταθέσω μόνο. Ότι η ΑΟΡΑ τουλάχιστον παλεύει για τον ιδιώτη τον πιλότο, γιατί άλλο το επαγγελματικό κομμάτι που είναι οι σχολές και η εκπαίδευση και άλλο οι χειριστές που είναι οι ιδιώτες. Παρόλα αυτά βοηθάμε και τους εκπαιδευόμενους πιλότους που είναι σε σχολές, παρέχοντας μια έκπτωση στην κάρτα του membership της ΑΟΡΑ, σαν μια προώθηση ότι είναι κάποιος νέος που ξεκινάει και δεν υπάρχει κανονική χρέωση.

Από κει και πέρα, οι handlers στα περιφερειακά αεροδρόμια αποδέχομαι την κάρτα της ΑΟΡΑ, δίνουν και αυτοί μια έκπτωση. Δηλαδή αυτό που θα ήταν 300€ που σας είπα, χρεώνεται γύρω στα 40€ - 50€, αλλά είναι λάθος. Δηλαδή, ενώ γίνεται αυτό, το θεωρώ λάθος. Δεν έπρεπε να είναι έτσι τα πράγματα.

Έπρεπε να είναι πιο ελεύθερα τα πράγματα, να μην είναι τόσο ασφυκτική όλη η επίβλεψη του τι γίνεται, πού πας, δώσε μου τα χαρτιά σου. Μόνο και μόνο τα χαρτιά που συμπληρώνει μία πτήση Γενικής Αεροπορίας είναι γύρω στα **4 έντυπα**, το **γενικό δηλωτικό**, το γενικό δηλωτικό είναι το passenger manifest, που είναι ένα παλιό αρχείο, ένα παλιό έντυπο του ICAO, το οποίο δεν ήταν για το ποιοι είναι πάνω στο αεροπλάνο. Είναι μια δήλωση ότι αν έχουν disease ή όχι. Αν έχουνε κάποια ασθένεια. Αλλά παρόλα αυτά, αυτό χρησιμοποιείται σαν έγγραφο, σαν passenger manifest. Υπάρχει ένα άλλο έντυπο, το **έντυπο 731**, που ουσιαστικά δηλώνεις πάλι το ίδιο πράγμα. Ποιοι επιβαίνουν στο αεροσκάφος μέσα και η ερώτηση είναι, αν συμμετέχουν ή όχι στο κόστος, είναι ο επιμερισμός κόστους, γιατί αυτό προβλέπεται πια, ευτυχώς.

Όταν πετάνε ας πούμε τέσσερις φίλοι, θέλουνε οι υπηρεσίες να ξέρουν τι είναι αυτή η πτήση; Είναι κάτι περίεργο; Όχι. Δηλώνεις σε μορφή **υπεύθυνης δήλωσης** ότι συμμετέχουμε όλοι μαζί στα έξοδα και ο πιλότος. Υπάρχουν τα άλλα να μην σας κουράσω, υπάρχει και λίγο “χαρτούρα” ακόμη, είναι και αυτό στενάχωρο. Δηλαδή αντί να υπάρχει

αυτή η ελευθερία της πτήσης, βάζω μπρος και φεύγω, διότι έτσι και αλλιώς για κάθε πτήση καταθέτει **flight plan**. Το flight plan εκτός από τη διαδρομή του αεροσκάφους που θα ακολουθήσει, έχει και κάποια συμπληρωματικά στοιχεία από κάτω που είναι τα απαραίτητα. Δηλαδή, τι σωστικά μέσα έχει το αεροσκάφος, πόσο καύσιμο έχει το αεροσκάφος μέσα σε εμβέλεια, το δηλώνεις σε χρόνο, σε πόσο χρόνο πτήσης, ποια θα είναι η διαδρομή σου. Άρα ήδη το flight plan που καταθέτουμε εδώ και πάρα πολλά χρόνια και οι ιδιώτες και όλες οι πτήσεις, έχουν τις βασικές πληροφορίες για το αεροσκάφος. Έχουνε πάει στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Δεν χρειάζεται κάτι παραπάνω. Παρόλα αυτά όμως είναι και αυτή μια έξτρα γραφειοκρατία που χρειάζονται και άλλα χαρτιά πέρα από flight plan. Ενώ το flight plan από μόνο του έχει όλα τα απαραίτητα στοιχεία, αυτό ήθελα βασικά να τονίσω, ζητάνε άλλα δύο με τρία χαρτιά για κάθε πτήση που πρέπει ο πιλότος να συμπληρώνει, να σφραγίζει, να τα αφήνει, να τα καταθέτει στις υπηρεσίες και λοιπά. Αυτές λοιπόν είναι οι δυσκολίες και τα βλέπω γκριζα. Όχι μαύρα, αλλά όχι και άσπρα. Αυτό είναι το συμπέρασμα. Τα βλέπω γκριζα τα πράγματα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΙΑΝΗΣ(Πρόεδρος Πανελληνίας Ένωσης Πιλότων-ΠΕΠ): κύριε Μπίρη, μια ερώτηση.

ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ ΜΠΙΡΗΣ(Ομιλητής): Πει τε μου, δεν θέλω να μονολογήσω. Προτιμώ από ερωτήσεις και απαντήσεις.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΙΑΝΗΣ(Πρόεδρος ΠΕΠ): Ένα μέλος δικό μας, ο οποίος είχε αναλάβει το handling στην Fraport, με ενημέρωσε ότι από τα 1.700 κιλά και πάνω χρεώνουν 4.000€(2.000+2.000).

ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ ΜΠΙΡΗΣ(Ομιλητής): Καμία σχέση με αυτό. Εννοώ ότι είναι η κανονική τους τιμή. Η επίσημη τιμή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΙΑΝΗΣ(Πρόεδρος ΠΕΠ): Από 1.700 κιλά και πάνω 4.000€. Τι συζητάμε τώρα; Τελείωσε, έκλεισε, 4.000; Και θα μπορούμε να τα έχουμε πάρει τσάμπα.

ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ ΜΠΙΡΗΣ(Ομιλητής): Και κάθετα η ΑΟΡΑ τώρα και κάνει σύμβαση για να έχει 40€ την πτήση. Δεν είναι 40€. Βγαίνει 200 και 300€.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Οπότε ολοκληρώσαμε και με τον κ. Κυπριανό. Έδωσε το στίγμα των καθημερινών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι χειριστές και οι ιδιοκτήτες Γενικής Αεροπορίας στην Ελλάδα.

ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ ΜΠΙΡΗΣ(Ομιλητής): Να πω επίσης ότι στο αεροδρόμιο της Δεκέλειας στο Τατόι, ενεργοποιούνται κάποιες Αερολέσχες που παρκάρουν εκεί, αλλά αυτό είναι μία τελείως διαφορετική ιστορία, γιατί μερικοί μπορεί να αναρωτηθούνε, μα στο Τατόι είναι Αεραθλητικά Σωματεία, τα οποία υπάγονται στην ΕΛΑΟ, Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία και φιλοξενούνται στο Τατόι στα πλαίσια του Αεραθλητισμού. Άρα, το Τατόι δεν είναι ένα αεροδρόμιο δυστυχώς που να παρκάρουν εκεί ιδιώτες, άρα να ξεμπούκωναν ως πούμε τα Μέγαρα. Είναι μόνο για κάποια συγκεκριμένα Αεραθλητικά Σωματεία και Αερολέσχες που κάνουν εκπαίδευση πιλότων για να επιβιώνουν που είναι άλλο αυτό. Για αυτό δεν ανέφερα το Τατόι. Το Τατόι είναι μια άλλη υπόθεση.

Σας ευχαριστώ.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

ΠΑΝΕΛ ΕΙΣΗΓΗΤΩΝ
ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ-ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ-ΕΙΔΙΚΕΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Κοσμήτωρ ΑΑΚΕ): Σήμερα είναι παρόντες ο Αντιπρόεδρος ΑΑΚΕ ο κύριος Σκλήρης και Πρόεδρος της Επιτροπής που ενεκρίθη αυτή η ημερίδα, γιατί είχαμε και ένα άλλο sector, που έχει να κάνει με την Αεραθλητική Αεροπορία, αλλά σήμερα κάνουμε αυτό. Επίσης έχουμε την παρουσία του επιτίμου Αρχηγού Τακτικής Αεροπορίας κυρίου Κατσιαντώνη και άλλα εξαιρετικά μέλη.

Να ξέρετε ότι, ίσως το ότι δεν υπάρχουνε πολλά άτομα σήμερα εδώ, μας έχει εκπλήξει και μας, ίσως η μέρα, ίσως επειδή έχει εθιστεί ο χώρος που κινείται η Αεροπορική Ακαδημία με τις Παρασκευές να το πω έτσι, αλλά είναι και αυτό ένα lesson learned για επόμενες συνεδριάσεις αυτού του τύπου, που θα έχουν τα αντίστοιχα αποτελέσματα.

Να ξέρετε επίσης ότι, παρά τον μικρό αριθμό, το ειδικό βάρος των προσωπικοτήτων που υπάρχει σε αυτό το χώρο είναι πάρα πολύ μεγάλο και να σας πω και κάτι άλλο; Ίσως είναι και καλύτερα που δεν παρευρέθηκαν εκπρόσωποι του Δημοσίου, είτε με την ψήφο του ελληνικού λαού, είτε σαν μετακλητοί υπάλληλοι, γιατί στο κάτω – κάτω της γραφής αυτό που μετράει είναι η ουσία. Είμαστε άνθρωποι που έχουμε φάει όλη μας τη ζωή στα αεροδρόμια και στα αεροπλάνα και στους αεροπορικούς χώρους. Ο καθένας έχει την ιστορία του.

Πιστεύω αυτά τα οποία είπατε και από μόνα τους αυτά θα μπορούσαν να δημιουργήσουνε έτσι κατ' ελάχιστον ένα **μικρό Υφυπουργείο** θα το έλεγα. Από μόνο του αυτό. Όταν ακούσαμε συντριπτικά οικονομικά στοιχεία με ΑΕΠ της τάξεως των 140 δις στην Ευρώπη, ακούσαμε στοιχεία τα οποία συνεισφέρουν και απ' ότι κατάλαβα κύριε Φανουράκη, δεν είναι μόνο το κόστος της εκπαίδευσης ανά σπουδαστή πιλότο, γιατί είναι και το περιθωριακό έσοδο των περιοχών που ζουν εκεί, στα Μέγαρα, στη Ρόδο, την Καβάλα και τα λοιπά και είναι τεράστιο το αντικείμενο αυτό.

Το θέμα όπως είπατε και οι τρεις είναι, τι γίνεται. Αυτό το οποίο μπορεί να γίνει κατά την άποψή μου είναι ότι, πέραν του γεγονότος ότι η Αεροπορική Ακαδημία έχει ένα υψηλό κύρος, εκεί που μπορεί να τοποθετηθεί είτε γραπτώς, είτε μέσα από το χώρο στον οποίο κινείται η Αεροπορική Ακαδημία και επίσης που θα δημοσιευθούν αυτά τα πρακτικά,

πιστεύω ότι ένα βήμα που θα πρέπει βέβαια όχι να λυθεί τώρα, αλλά θα πρέπει να το δούμε με ποιο τρόπο θα το βοηθήσουμε, είναι να γίνουμε πραγματικά, συγγνώμη για τα αγγλικά, duers. Δηλαδή, όχι λόγια, γιατί με λόγια και με λόγια, λέει η παροιμία, χτίζω ανώγεια και κατώγεια, το θέμα είναι να κάνουμε δουλειά.

Υπάρχει χώρος που μπορούμε να λειτουργήσουμε και αυτό βέβαια είναι θέμα και του Διοικητικού Συμβουλίου της ΑΑΚΕ, του οποίου οι αποφάσεις έχουν δύο σκέλη.

Η μία απόφαση ή το ένα σκέλος έχει να κάνει θεσμικά πώς θα τοποθετηθεί η Αεροπορική Ακαδημία της Ελλάδος και το άλλο είναι ο καθένας από μόνος του πώς μπορεί να επιδράσει στο πολιτικό γίγνεσθαι, το οποίο μπορεί να βοηθήσει να κάνουμε κάποια βήματα εμπρός. Γιατί δυστυχώς με αυτά που είπατε παρότι ζούμε στο 2024, τα αεροπορικά δρώμενα στο χώρο της Γενικής Αεροπορίας, της ιδιωτικής αεροπορίας, αφήνω απέξω τις σχολές σας που έχουν κάνει θαυμάσια βήματα στις σχολές, μάλλον είναι χειρότερα και από ότι την θυμάμαι πριν 40 χρόνια.

Άρα λοιπόν εγώ σαν Κοσμήτορας θέλω να σας συγχαρώ, προσωπικά αλλά και σαν μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου θα κάνουμε ότι μπορούμε και έτσι για να το κλείσω και με ένα παράδειγμα, επειδή είδα χρεώσεις, είδα ΔΑΑ, είδα Fraport, είδα και χίλια δυο άλλα πράγματα, να ξέρετε ότι υπάρχουν άνθρωποι που μπορούν και να τους προσεγγίσουμε από τώρα να τους επηρεάσουμε, που έχουμε μια φιλική σχέση. Όχι σαν Ακαδημία πάντα, σαν ο καθένας εξ ημών. Παραδείγματος χάρη, ο Γιάννης ο Παράσχος τι έχει πει για αυτό; Ερώτημα ένα. Δεύτερον, ο Καλλίνικος Καλλίνος που έχει την Goldair τι έχει πει για αυτό; Ο φίλος μου ο Γιώργος Βερνίκος που είναι και Γενικός Γραμματέας το ΣΕΤΕ διαχρονικά, αλλά είναι και Πρόεδρος του Ινστιτούτου του ΣΕΤΕ που είναι ο Γενικός Ελληνικός Τουρισμός, άρα η βαριά βιομηχανία, τι έχει πει για αυτό;

Είναι, θέλω να σας πω κάποια βήματα ώστε να μη φανεί ότι ο χρόνος που χάσατε και η διαδρομή που κάνατε εδώ, ότι μπορεί να πάει στράφι.

Αυτά, ήθελα να σας πω και πάλι σας συγχαίρω.

ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ ΦΩΤΗΣ (Κυβερνήτης Α/φών Πολιτικής Αεροπορίας). Πιστεύω οι περισσότεροι από εδώ ήμασταν νιοι και γεράσαμε ακούγοντας ακριβώς τα ίδια πράγματα. Έχω την πολυτέλεια να είμαι εκτός χώρου Γενικής Αεροπορίας, άρα έχω πιο ψύχραιμο μάτι να τα δω αυτά τα πράγματα. Βλέπω λοιπόν διαχρονικά ότι, σαν να υπάρχει ένα αόρατο μακρύ χέρι, το οποίο δεν θέλει πεισματικά να κουνηθεί τίποτα σε αυτό τον τομέα.

Οι Κυβερνήσεις αλλάζουν, καταστάσεις αλλάζουν, το χέρι υπάρχει εκεί πέρα και κρατάει τα πράγματα κάτω. Εάν δεν βρεθεί η άκρη αυτού του χεριού, θα συνεχίσουμε να συζητάμε και θα κάνουμε μόνο ανταρτοπόλεμο. Μάχη κανονική δεν θα δώσουμε.

Απευθύνομαι σ' αυτούς που έχουν κάποια επιρροή, όπως είπε ο κύριος Κοσμήτωρ και κάποιο, πώς να το πω, βάρος ειδικό, ώστε να κινήσουν τα πράγματα από κει που πρέπει να κινηθούνε. Όχι πάντα εντελώς επίσημα.

Αυτά. Ευχαριστώ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Ερώτηση, ο κύριος Σαρλής.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΡΛΗΣ (Ειδ. Γραμματέας ΑΑΚΕ): Θα ήθελα επάνω σε αυτό. Μια ιστορική...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Κοσμήτωρ ΑΑΚΕ): Ο κύριος Σαρλής είναι Αντιναύαρχος ΛΣ, τέως Διοικητής των Εναέριων Μέσων του Λιμενικού Σώματος και επίτιμος Γεν. Επιθεωρητής του Λιμενικού Σώματος.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΡΛΗΣ (Ειδ. Γραμματέας ΑΑΚΕ): Πρώτα απ' όλα συγχαρητήρια σε όλο το πάνελ. Θα ήθελα να κάνω μια ιστορική αναδρομή, με πέντε λέξεις, της πολεμικής που γίνεται στη Γενική Αεροπορία, στα Αεροδρόμια.

Κλείσαμε το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Κάναμε έναν αγώνα τότε, όταν είδαμε ότι δεν υπάρχει πισωγύρισμα να κρατήσουμε τον ένα διάδρομο και το 25% -30% της συνολικής έκτασης για να υπάρξει το αεροδρόμιο για τη Γενική Αεροπορία και για αεροσκάφη και ελικόπτερα Δημοσίων Υπηρεσιών. Δεν επετεύχθη.

Πάμε πιο πριν ακόμη. Κλείσαμε το Αεροδρόμιο του Μαραθώνα, ενώ ήταν ένα απέραντο έλος όταν έγιναν οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Και γκρεμίσαμε το αεροδρόμιο, που το κόστος ήταν πολύ μεγαλύτερο το γκρέμισμα από το να το φτιάξουμε.

Πάμε πιο πίσω ακόμη, επί αιμνήστου Μιχάλη Άνθιμου, που ήταν ο Πρόεδρος της ΕΑΛΕ τότε, που δημιούργησαν για να γίνει η υλοποίηση της Ικαριάδας, την οποίαν και αυτή τη χάσαμε.

Οπότε ερχόμαστε εδώ, ποιο είναι το μακρύ χέρι το οποίο...

Η Πολεμική Αεροπορία η οποία πάντα συμβάλει, είναι και ο κύριος Ταξίαρχος που εκπροσωπεί τον Αρχηγό κιόλας, ήταν θιγμένη και η Πολεμική Αεροπορία από το κλείσιμο του Αεροδρόμιου του Ελληνικού. Το cost effect ήταν μεγάλο της μετεγκατάστασης του ΚΕΑ Ελληνικού, για να φύγει από εκεί. Ήταν και η Αεροπορική Βάση 129 που έκλεισε αν δεν κάνω λάθος.

Λοιπόν, βλέπετε πάντα υπήρχε κάτι το οποίο ήτανε “πολεμική” εναντίον μας. Άρα, να τα λάβουμε αυτά υπόψη για να ξεκινήσουμε πιο μαχητικοί, να δούμε πώς μπορεί αυτό να μεταλλαχθεί.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Έχω και εγώ μια ερώτηση και θα ήθελα να απευθυνθώ στους... κυρίως στον κύριο Σταυλά που είναι και ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας, αλλά και στους υπόλοιπους, γιατί υπάρχει και ένας σοβαρός αντίλογος.

Ένας σοβαρός αντίλογος είναι ότι, κάποια πράγματα από τα limitations της αεροπορίας, το ότι ας πούμε δεν μπορούν να προσγειωθούν από την Ιταλία στην Ελλάδα αν δεν υπάρχει τελωνείο και λοιπά, οφείλονται στην απειλή υποτίθεται που έχουμε εξ Ανατολών. Δηλαδή στην κυριαρχία του FIR μας και στις ενοχλήσεις που έχουμε από την Τουρκία και λοιπά.

ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ ΜΠΙΡΗΣ (Ομιλητής): Να κάνω μια γρήγορη παρένθεση για να εξηγήσω εδώ που είπατε γιατί μπορεί να μη το ξέρουν οι κύριοι.

Ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα στη Γενική Αεροπορία και των ίδιων των ιδιωτών που πετάνε, είναι ο τρόπος που χειρίζεται το κράτος μας τη **Συνθήκη Schengen**. Δηλαδή όταν ένα αεροσκάφος φύγει από την ελληνική επικράτεια και θέλει να πάει σε άλλη χώρα που είναι εντός του Schengen, εξακολουθεί να έχει απαίτηση από έναν παλιό τελωνειακό νόμο που είναι ακόμα σε ισχύ, να υποχρεούνται το αεροσκάφος να προσγειωθεί σε ένα αεροδρόμιο, να περάσει από έλεγχο τελωνείου, το οποίο ουσιαστικά είναι παράνομο. Είναι παράνομο, τέλος. Χωρίς παραπάνω συζήτηση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ (Ομιλητής): Φανταστείτε ότι εγώ πέταξα από τη Ρόδο στο Ισραήλ, που το Ισραήλ έχει πολύ αυστηρούς κανόνες για είσοδο αεροσκάφους στον εναέριό τους χώρο, το οποίο τι μας ζήτησε. Πριν πετάξουμε για το Ισραήλ, ποια άτομα είστε, τί αριθμό διαβατηρίου έχετε, τα προσωπικά μας στοιχεία, ποιοι θα έρθετε, πού θα μείνετε. Καταθέσαμε αυτό το e-mail, το στείλαμε και πήγαμε μια χαρά. Και εδώ, ενώ η Ελλάδα είναι στην περιοχή Schengen, δεν μπορεί να έρθει κάποιος από ένα κράτος περιοχής Schengen. Είναι αδιανόητο...

ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ ΜΠΙΡΗΣ (Ομιλητής): Σωστό. Κατευθείαν, πρέπει να σταματήσεις σε αεροδρόμιο εισόδου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ (Ομιλητής): Τη στιγμή που μεταξύ Γερμανίας, Αυστρίας και Τσεχίας, δεν χρειάζεται ούτε καν flight plan. Ούτε σχέδιο πτήσεως δεν καταθέτει κάποιος για να πετάξει από ένα χωράφι της Γερμανίας, να πάει σε ένα χωράφι της Τσεχίας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Εδώ είναι Γιάννη που μπήκε κάτι... έχω ακούσει δηλαδή αντίλογο, που σου λέει ότι, αν αρχίσουμε και δεν καταθέτουμε και flight plans, άρα νομιμοποιούμε τα τουρκικά αεροπλάνα που δεν θέλουνε να κάνουνε flight plan και...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ (Ομιλητής): ... η άποψή μου ποια είναι. Ένας ο οποίος θέλει να κάνει έκνομη ενέργεια δεν θα πάει όταν το αεροδρόμιο είναι ανοιχτό ή όταν υπάρχει άνθρωπος στο αεροδρόμιο. Δηλαδή, τι θέλω να πω. Ότι ένας Τούρκος δεν θα ανάψει ούτε το transponder, για να μη φαίνεται. Θα πετάει στα 500 πόδια για να μην τον πιάσει ένα πρωτεύον ραντάρ και θα πάει να προσγειωθεί π.χ. με πέντε αεροπλάνα στην Αστυπαλιά που δεν υπάρχει κανένας να τους δει. Αυτό είναι πιο ασφαλές από το να λειτουργεί το αεροδρόμιο, να μην κλείνει ποτέ;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΙΑΝΗΣ (Πρόεδρος ΠΕΠ): Είχαμε πει να βάλουμε κάρτες και να βγαίνουν μόνοι τους οι πιλότοι, οι κυβερνήτες.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ (Ομιλητής): ...Ναι. Και η απαίτηση, γιατί η ασφάλεια είναι... πρώτα-πρώτα **απαιτείται σχέδιο πτήσης**. Είναι mandatory έτσι δεν είναι; Να κάνουνε σχέδιο πτήσης όχι μόνο από άλλη χώρα και εσωτερικά στην Ελλάδα. Οτιδήποτε πετάει πρέπει να καταθέσει σχέδιο πτήσης. Άσε που το σχέδιο πτήσης αν δούμε τη διαδικασία στην Αλβανία, δεν λέω εγώ στην Ευρώπη. Αν κοιτάξετε πώς καταθέτουν σχέδιο πτήσης στη Βουλγαρία, τη Ρουμανία και την Αλβανία, θα εκπλαγείτε. Έχει ένα **e-mail**, ένα τηλέφωνο, για να καταθέσεις σχέδιο πτήσεων. Εδώ στην Ελλάδα, άσχετα αν ακόμα κάποια αεροδρόμια δέχονται τα email, με e-mail τα flight plan, ο νόμος λέει ότι αυτοπροσώπως ο χειριστής πρέπει να καταθέσει το χαρτί σε Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας, σε γραφείο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Κοσμητήρ ΑΑΚΕ): Αυτό ακριβώς είναι το θέμα της διαχρονικής επιλογής των ανθρώπων του κράτους, που μπαίνουν προσωρινά βέβαια, που διαχειρίζονται τέτοια θέματα και έχουμε αυτό το διαχρονικό τέλμα. Άρα λοιπόν μέσα σ' όλα θα πρέπει να γίνει και μια προσπάθεια να δούμε τις επιλογές των ανθρώπων που μπαίνουν εκεί, που πρέπει να ασχολούνται με αυτά τα θέματα στο ανώτατο επίπεδο και στο πολιτικό. Αυτό κάπου... και δεν είναι μόνο αυτή η παθογένεια της χώρας. Δηλαδή είναι και σε άλλους τομείς. Στον χώρο το δικό μας αυτό κάποια στιγμή πρέπει ή να αρχίζει να περατώνεται ή θα πρέπει να τελειώσει. Και θα δούμε πώς θα λειτουργήσουμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ (Ομιλητής): Επικρατεί στρουθοκαμηλισμός στη χώρα μας και ιδιαίτερα στον δημόσιο τομέα. Υπάρχουν καλές πρακτικές σε όλο τον κόσμο και δεν είναι μόνο η Ελλάδα που συνορεύει με την Τουρκία. Υπάρχουν και κράτη που συνορεύουν με τη Ρωσία, με κράτη που οι σχέσεις τους δεν είναι καλές και υπάρχουν καλές πρακτικές πως ξεπερνούν αυτά τα θέματα. Δηλαδή δεν μπορεί στην Φιλανδία να λέει ότι, δεν χρειάζεται να είσαι πάπια για να προσγειωθείς με ένα υδροπλάνο σε μια λίμνη στη Φιλανδία και εδώ για να απογειωθείς με ένα υδροπλάνο, άσε που δεν επιτρέπεται, επιτρέπεται το υδροπλάνο; Πρέπει να πάει σε ειδικά υδατοδρόμια, ...

ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ ΜΠΙΡΗΣ (Ομιλητής): Πρέπει να πάει από υδατοδρόμιο σε υδατοδρόμιο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ (Ομιλητής): Δηλαδή αυτός ο εγκλωβισμός της Γενικής Αεροπορίας μόνο κακό κάνει στη χώρα και όχι καλό. Και δεν κάνει καλό και στα εθνικά ζητήματα. Δεν κάνει καθόλου καλό στα εθνικά ζητήματα, γιατί όταν ένας ξένος ξέρει ότι θα πάει σε ένα Ελληνικό αεροδρόμιο στην Αστυπάλαια, ξέρει ότι πάει στην Ελλάδα. Αν δεν πηγαίνει και πούνε, η Αστυπάλαια είναι τουρκικό νησί, θα λέει, μπορεί και να είναι. Αλλά όταν πηγαίνει και ξέρει ότι είναι Ελληνικό, θα λέει, τι λέει ο Τούρκος ότι είναι τούρκικη η Αστυπάλαια; Δηλαδή το να χρησιμοποιείς ένα αεροδρόμιο ξέροντας ότι είναι Ελληνικό, εξυπηρετεί και εθνικούς σκοπούς. Όταν πετάει με ένα αερόπτερο ή με ένα αλεξίπτωτο πλαγιάς σε ένα ερημονήσι ένας αθλητής και ξέρει ότι είναι σε Ελληνικό, στην Ελληνική επικράτεια, είναι κάτι πολύ σημαντικό. Όταν, τώρα που ήμουν στη Ρόδο είχα μια συνάντηση με τον Τούρκο Πρόξενο και με παρακαλούσε δωρεάν να πάνε αεραθλητές, αλεξιπτωτιστές πλαγιάς από τη Ρόδο στην Αττάλεια που γίνονται παγκόσμιοι αγώνες αλεξιπτωτου πλαγιάς. Γιατί να μην μπορούμε να το κάνουμε αυτό εμείς εδώ στην Ελλάδα; Κατοχυρώνουμε και τα εθνικά μας δικαιώματα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Ο κύριος Τσιπριάνης ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΙΑΝΗΣ (Πρόεδρος ΠΕΑ): Καταρχάς πρώτη φορά έρχομαι εδώ. Τσιπριάνης Γεώργιος, πιλότος, Έχω έρθει πριν από 40 χρόνια εδώ... θέλω να κάνω μια τοποθέτηση ολίγων λεπτών που φτάσαμε στην Επιτροπή Αεροπορικού Τουρισμού σήμερα. Το 2016 ξεκινήσαμε και φέραμε 40 αεροπλάνα, η COPA ο Διεθνής αυτός Οργανισμός, στην Καλαμάτα. Μας παραχώρησε η Πολεμική Αεροπορία το Αεροδρόμιο, μέσω του κ. Καμμένου τότε και του φίλου μας και μέλους μας του Θεόδωρου Λάγιου και ήταν ένα event φανταστικό για την Ευρώπη, με πολλά θετικά σχόλια. Αυτό ήτανε το έναυσμα για να βάλουμε και να χτίσουμε την Επιτροπή Αεροπορικού Τουρισμού που ήρθε μετά από 6 χρόνια και με τη βοήθεια του κυρίου Μπίρη.

Το 2019 βάλουμε στο νόμο τι εστί αεροπορικός τουρισμός, που δεν ήξερε κανένας πουθενά, τι είναι αεροπορικός τουρισμός. Μας βοήθησε η κυρία Κουντουρά, με πόλεμο μεγάλο και το πέρασε.

Θέλω να πω, αυτά είναι από προσωπικές γνωριμίες του καθενός, ότι μπορεί να κάνει, και με τον κύριο Δριτσάκο πριν και με τον τ. Υπδκτὴ ΥΠΑ, μας βοήθησαν σε πάρα πολλά θέματα. Προσπαθήσαμε να ανοίξουμε τα αεροδρόμια, πήγαμε με τον κύριο Μπίρη, πόλεμος από τα Συνδικαλιστικά Σωματεία, δεν μπορούν τα αεροπλάνα να πετάνε χωρίς πύργο και βλακείες για μένα. Πράγματα που κάπου... υπάρχει μια εχθρότητα και από τις υπηρεσίες και από τους κυβερνητικούς παράγοντες, οι οποίοι αν δεν ενημερωθούν και δεν

υπάρχει μια σοβαρότητα από τα άτομα τα οποία πλησιάζουν και λένε ορισμένα πράγματα για να πειστούνε, δεν γίνεται τίποτα. Μην περιμένετε. Τίποτα, μηδέν.

Ο καθένας με τις γνωριμίες του που έχει, μέσω της Αεροπορικής Ακαδημίας, του μεγάλου Συλλόγου της ΑΟΡΑ και ότι μαζί μας μπορούμε να προχωρήσουμε ένα βήμα παραπάνω. Αλλιώς θα τα λέμε εδώ και να τα ξαναπούμε μετά από 5 χρόνια.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Θα ήθελα να κάνω και εγώ μία τοποθέτηση. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Αυτό που είπε και ο κύριος Χριστοδούλου ότι υπάρχει ένα μακρύ χέρι, το μακρύ χέρι είναι ουσιαστικά μία άγνοια πολλών κρατικών παραγόντων και φοβούνται μήπως γίνει μπέρδεμα μεταξύ Γενικής Αεροπορίας και ας πούμε τουρκικών έτσι παρεμβάσεων. Υπάρχει έτσι ένας φόβος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΙΑΝΗΣ (Πρόεδρος ΠΕΠ): Δεν υπάρχει ... με συγχωρείτε, όταν πηγαίναμε και μιλούσαμε για τη Γενική Αεροπορία, μας λέγανε είσαστε οι εφοπλιστές του αέρα και μας πέταγαν έξω από τις πόρτες οι Υπουργοί πριν από 20 χρόνια. Τι λέμε τώρα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ (Ομιλητής): Θα σας πω κάτι. Υπάρχει ένα Αεροδρόμιο, το Egelsbach, το οποίο είναι 5 ναυτικά μίλια από τη Φρανκφούρτη, από το Αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, στα 5 ναυτικά μίλια Αεροδρόμιο Γενικής Αεροπορίας, εξυπηρετεί 80.000 κινήσεις Γενικής Αεροπορίας το χρόνο, συγκρατήστε τα νούμερα... ναι, στα όρια του πύργου, είναι μέσα στην ATZ, αλλά είναι, έχει δικό του εναέριο χώρο, υπάρχουν κανονισμοί το πώς μπορεί να μπει και να βγει ένα αεροπλάνο στο δικό του εναέριο χώρο, 5 ναυτικά μίλια από την Φρανκφούρτη.

Δεν μιλάνε με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας της Φρανκφούρτης γιατί δεν μπορούν να μιλάνε σε 80.000, σε 80.000 κινήσεις Γενικής Αεροπορίας και το σημαντικό σε αυτή την ιστορία είναι ότι, δεν έχουν VFR διαδρομές. Το πιστεύετε; Δεν υπάρχουν VFR διαδρομές. Δεν υπάρχουν, υπάρχουν μόνο σημεία εισόδου – εξόδου. Όταν ο διάδρομος είναι π.χ. ο 14 έχει δύο σημεία εισόδου και δύο σημεία εξόδου και όταν είναι ο διάδρομος 32, είναι αυτά τα σημεία εισόδου και αυτά τα σημεία εξόδου. Τελείωσε. Και με δύσκολους καιρούς ... εντάξει πετάνε και IFR γιατί η Γενική Αεροπορία πετάει και IFR, αλλά τα IFR ξέρουν ποιοι είναι.

Εδώ αναγκάζουμε μαθητές, θα το επιβεβαιώσει ο κύριος Φανουράκης, σε διαδρομές που είναι 30 ναυτικά μίλια μακριά από τον αερολιμένα, που ένα πολιτικό αεροπλάνο, ένα Boeing 737, ένα Airbus 320 δεν μπορεί να έχει ύψος κάτω από 9000 πόδια, γιατί είναι 3X3, απόσταση X3, 9000 πόδια είναι το μίνιμουμ descent level. Το μίνιμουμ descent, 9000 πόδια και υποχρεώνουν τα VFR να πετάνε στα 1500 πόδια, δηλαδή διαχωρισμός 8000 πόδια και είναι οι μαθητές, που το πιο δύσκολο είναι να κρατήσει ένας μαθητής το ύψος του και έχει αντίθετη κυκλοφορία. Το οποίο δεν είναι ασφαλές. Δηλαδή, προσπαθούν να δημιουργήσουν ένα ασφαλές πεδίο και γίνεται εντελώς μη ασφαλές.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Και ο κύριος Φανουράκης κάτι θέλει να πει.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Θα ήθελα, αποφεύγοντας έτσι τις λεπτομέρειες για να μη σας κουράζω, να προσπαθήσω να ανακαλύψω το χέρι, είτε κάποιος, εγώ θα έλεγα τα χέρια. Δύο είναι τα χέρια. Αυτός που κερδίζει και αυτός που δεν θέλει να κάνει το διαφορετικό, για να μην πω κάτι άλλο. Ποιος κερδίζει από αυτή την

κατάσταση; Δεν μπορεί, κάποιος είναι κερδισμένος. Κάποιοι περνάνε καλά. Δηλαδή δεν θέλει να χαλάσει κάποιος την καλοπέραση του, άρα περνάει καλά. Ποιοι περνάνε καλά; Κάπου το ξέρουμε όλοι. Αυτοί που εισπράττουν από τις μεγάλες εταιρίες. Και ένα είναι το αεροδρόμιο, ένα είναι και οι μεγάλες εταιρίες, οι αεροπορικές εταιρίες.

Όταν λοιπόν το μικρό αεροπλάνο της Γενικής Αεροπορίας ίπταται και μάλιστα διαχειρίζεται από το άλλο χέρι, ποιο είναι το άλλο χέρι; Το βαθύ κράτος. Τι κάνει το βαθύ κράτος; Πεπαλαιωμένο, δεν μπορεί να συντονιστεί, συγχρονιστεί και να έρθει με τα καινούργια δεδομένα. Δεν μπορεί να διαχειριστεί αυτήν την κατάσταση, και για να εξυπηρετήσει αυτόν που κερδίζει, το άλλο χέρι, λέει απαγορεύεται να πετάξει το μικρό αεροπλάνο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Κοσμήτωρ ΑΑΚΕ): Μπορώ να σας κάνω μια ερώτηση;

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Παρακαλώ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Κοσμήτωρ ΑΑΚΕ): Σε αυτά που αναφέρατε και επίσης κατέθεσε πολύ ωραία στατιστικά στοιχεία, ο κύριος Σταυλάς, έχει γίνει κάποια μελέτη αθροιστική που να λέει ότι, το συνολικό κόστος και με μια πρόβλεψη των κινήσεων των αεροσκαφών με όλα τα landing fees, με όλα αυτά τα fees που είπατε ανά αεροπλάνο, που τα εισπράττουν βέβαια οι handlers και οι δύο μεγάλοι παίκτες των αεροδρομίων, το ΔΑΑ και η Fraport... και σε συνδυασμό με μια πρόβλεψη, με μια ενδεχόμενη αύξηση... διαχρονικά; Έχει γίνει μια τέτοια μελέτη ενδεικτικά για τα επόμενα πέντε χρόνια, ότι αυτό αποφέρει ένα ποσό που είναι π.χ. 10 εκατομμύρια στους handles, στην Fraport και τα λοιπά. Δηλαδή, το λέω έτσι ενδεικτικά. Είναι... 100 εκατομμύρια; είναι ένα δισεκατομμύριο; ώστε να δούμε, ποιο είναι αυτό το κόστος, το οποίο λειτουργεί σαν φρένο, μόνιμη πέδηση και δεν επιτρέπει να λυθούν όλα αυτά τα χρόνια προβλήματα, ώστε εν συνεχεία να το δούμε πώς αυτό μπορεί να μεθοδευτεί πολιτικά μέσα από έναν προϋπολογισμό του κράτους ή μέσα από μια καλή θέληση των μεγάλων αυτών χρηστών που έχουν τέτοια δισεκατομμύρια έσοδα και κέρδη και τα οποία βέβαια κάποια κέρδη θα πάνε και στο Ταμείο των Συνταξιούχων του Καναδά και δεν θα τα εισπράττουν οι συνταξιούχοι οι Έλληνες; ... δεν θα το ανοίξω.

Έχει γίνει μια τέτοια μελέτη; που να λέει όλες αυτές οι λύσεις που σας προτείνουμε, οι οποίες λειτουργούν αναχαιτιστικά στο να αναπτυχθούμε ή μας δημιουργεί αναστολή στις δράσεις μας, κοστίζει ετησίως π.χ. 100 εκατομμύρια. Το ξανά αναφέρω, 100.000.000 ή 1 δις, ότι αυτό είναι, ώστε να γίνει μια προσπάθεια για να το βάλουμε στην οικονομική του διάσταση και μήπως με αυτή την οικονομική διάσταση μπορεί να δοθεί μια λύση με το να απορροφηθούν αυτά τα κόστη για να ενισχυθεί η Γενική Αεροπορία και ο Αεραθλητισμός κατ' επέκταση μέσα από αποφάσεις του κράτους, μέσα από την κυβέρνηση, μέσα από τον κρατικό προϋπολογισμό, ...δεν ξέρω. Έχει γίνει μια τέτοια μελέτη;

Και λέω, ο Υπουργός Μεταφορών & Επικοινωνιών ή ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας, ο κύριος Χατζηδάκης, με ξέρετε, σας ξέρω, μπορείτε να μου πείτε πόσο αυτό κοστίζει να το πάρω και εγώ να πω τι λέτε ΔΑΑ, Fraport, δεν μπορείτε να προωθήσετε αυτό εδώ πέρα; Ή το παίρνω εγώ μέσα και το απορροφώ εγώ, για να ενισχύσω την Γενική Αεροπορία, να ενισχύσω τις Σχολές, να ενισχύσω τον Αεραθλητισμό, το κύρος της χώρας και τον αεροπορικό τουρισμό και πάει λέγοντας. Αυτό, έχει γίνει αυτό το πράγμα σε μια τεχνική ή οικονομική μελέτη; Επί του συνόλου όμως. Αυτό λοιπόν είναι μια πρόταση.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Ναι. Μπορεί να γίνει, δεν έχει γίνει, αλλά μπορεί να γίνει. Ναι. Μπορώ να απαντήσω πολύ απλά στο εξής.

Είπα και προηγουμένως, το οποίο και ισχυρίζομαι, ότι λειτουργούμε στο 30% των δυνατοτήτων μας χωρίς κόστος. Μπορούμε να πάμε στο 50% αύριο. Αρκεί κάποιος κυβερνητικός να πει ότι η Γενική Αεροπορία πρέπει να φτάσει ...εκεί. Δηλαδή, δεν χρειάζεται κόστος να επαναδιοργανώσουμε τις λειτουργίες χρήσης του εναέριου χώρου στην ΤΜΑ Αθηνών. Ήδη η Ένωση Οργανισμών Αεροπορικής Εκπαίδευσης Ελλάδος έχει προτείνει σε συγκεκριμένη Επιστημονική Επιτροπή, για να μην επιβαρύνει το κράτος, να μας οργανώσει κάτι τέτοιο. Άρα δεν κοστίζει κάτι, δεν κοστίζει κάτι όταν λέμε, θέλουμε να εκμεταλλευτούμε αυτό και αυτό το αεροδρόμιο, είναι και ο εκπρόσωπος της Πολεμικής Αεροπορίας εδώ και ευχαριστούμε πολύ, για να το ακούσει. Δεν κοστίζει λοιπόν να αξιοποιήσουμε το αεροδρόμιο των Μαριτσών ή της Καλάθου ή του Αμυγδαλεώνα, όπως καλώς έγινε ή το Αγρίνιο. Δεν κοστίζει γιατί τι λέμε; Νοικιάστε μας το αεροδρόμιο να το αξιοποιήσουμε. Άρα κοστίζει; Θα έχουν έσοδα. Και έρχεται μία παράγραφος με 3 προτάσεις, λόγους ασφάλειας, εθνικής άμυνας και λειτουργικών αναγκών της υπηρεσίας, δεν σας επιτρέπουμε επανειλημμένα προτάσεις επί του συγκεκριμένου θέματος. Άρα...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΙΑΝΗΣ (Πρόεδρος ΠΕΠ): Το Μετοχικό Ταμείο Αεροπορίας είχε βγάλει τα αεροδρόμια σε δημοπρασία. Δεν πάτησε κανένας.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Γιατί δεν έβγαλε σε δημοπρασία τα Μαριτσά ή την....

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΙΑΝΗΣ (Πρόεδρος ΠΕΠ): Όχι τη Μαριτσά, υπήρχε ολόκληρο το Μετοχικό Ταμείο Αεροπορίας τα είχε βγάλει 8.000, πήγε στα 4.000...

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Ναι, κάποια αεροδρόμια δεν είναι και λειτουργικά. Ένα αεροδρόμιο που ήταν της Πολεμικής Αεροπορίας και πετούσαν τα ΡΖL, δε σημαίνει ότι μπορεί να πετάξει το... δεν είναι όλα τα αεροδρόμια...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΙΑΝΗΣ (Πρόεδρος ΠΕΠ): Το Αγρίνιο; η Λαμία;

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Το Μάλεμε; γιατί δεν το..., υπάρχει πρόταση για το Μάλεμε; Γιατί δεν βγήκε το Μάλεμε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΙΑΝΗΣ (Πρόεδρος ΠΕΠ): Βγήκανε τρία-τέσσερα αεροδρόμια.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Γιατί το Μάλεμε και η Κάλαθος είναι φιλέτα. Αν θέλουμε να μιλάμε με το όνομά τους. Η Κάλαθος και το Μάλεμε είναι φιλέτα. Τα Μαριτσά είναι δίπλα στη Fraport. Μπορούμε λοιπόν να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους; Αυτά είναι. Ποιος θα πάει στη Σπάρτη ή στην Τρίπολη να πετάξει μαθητής; Όμως μπορεί να πετάξει στην Κάλαθο. Όμως μπορεί να πετάξει στα Μαριτσά, μπορεί να πετάξει στο Μάλεμε. Γιατί αυτά δεν δίνονται σε δημοπρασία;

Άρα θέλω να πω ότι, η Γενική Αεροπορία είναι ένας παράγοντας που μπαίνει στη μέση ενοχλητικά του μεγάλου και δεν το κατακρίνουμε, για όνομα του Θεού. Στηριζόμαστε και οι μαθητές μας εκεί θα πάνε να πετάξουν και ο τουρίστας που θα έρθει με αυτά τα αεροπλάνα θα πετάξει και το αεροδρόμιο πρέπει να είναι οργανωμένο για να εξυπηρετήσει αυτή την αεροπορική βιομηχανία.

Όμως για να γίνει ένας πιλότος χρειαζόμαστε σχολές και ερχόμαστε σε μια δυσανάλογη κατάσταση έναντι του ανταγωνισμού που ποιος είναι; Ο ξένος ανταγωνισμός, ο εξωτερικός

ανταγωνισμός. Βλέπουμε Ισπανία, Πορτογαλία να έχουν κυριαρχήσει σε όλα τα μέρη του κόσμου. Από Αφρική, από Αγγλία και Μέση Ανατολή, με την Ελλάδα πίσω να παρακολουθεί τις εξελίξεις στερούμενη όλα αυτά που αυτονόητα θα μπορούσε να έχει.

Αυτά είναι λοιπόν για μένα τα δυο χέρια. Αυτός που καλά περνάει και αυτός που δεν θέλει να χαλάσει τη βόλεψή του. Μάλλον αυτός που κερδίζει και αυτός που δεν θέλει να χαλάσει τη βόλεψή του γιατί πρέπει να δουλέψει περισσότερο. Για να εγκρίνουμε ένα αεροδρόμιο πρέπει κάποιιο άνθρωποι να δουλέψουν έτσι; Να εγκρίνουμε. Για να αλλάξουμε τα VFR στην Αθήνα πρέπει να γίνουν κάποιες μελέτες. Άρα, πρέπει κάποιιο άνθρωποι να δουλέψουν. Το να ισχυρίζομαι ότι δεν υπάρχει κόσμος ή δεν υπάρχουν υποδομές, είναι το εύκολο. Για επιχειρήσεις πώς βρίσκουμε κόσμο; Οι υπάλληλοι των ιδιωτικών επιχειρήσεων πως βρίσκουν χρόνο, πώς βρίσκουν μέσα; Ένα ολόκληρο κράτος με τέτοιες επενδύσεις, δεν έχει κόσμο ικανό έτσι ώστε να στηρίξει το αυτονόητο; Δηλαδή τι. Να αρθρύνει κατ' εμέ οι περισσοί, ανυπόστατοι περιορισμοί που κρατάνε αυτό καθηλωμένο.

Ένα αεροδρόμιο Μεγάρων να τελεί τόσα χρόνια χωρίς το αυτονόητο; Ποια είναι ο ρόλος της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σε ένα αεροδρόμιο που χειρίζονται, λειτουργούν operators κάτω από ICAO, EASA και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ (Ομιλητής): Απλά ήθελα να προσθέσω κάτι. Φανταστείτε ότι έκανα έναν υπολογισμό πρόχειρο, 800 μαθητές ξένοι σε σχολές χειριστών αεροσκαφών, φέρνουνε τόσα έσοδα, όσο όλοι οι αρχαιολογικοί χώροι της χώρας, κοντά στα 100 εκατομμύρια.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Κοσμητήρ ΑΑΚΕ): Έχετε κάνει κάποια προσπάθεια παρουσίασης στο ΣΕΤΕ;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ (Ομιλητής): Στο ΣΕΤΕ, όχι δεν έχουμε κάνει.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Κοσμητήρ ΑΑΚΕ): Πρέπει να γίνει άμεσα παρουσίαση. Αλλά τώρα ας το δούμε αυτό και με τον κύριο Πρόεδρο. Αυτό είναι θέμα Διοικητικού Συμβουλίου, αλλά απλώς γιατί είναι καταλυτικός ο ΣΕΤΕ όπως ξέρετε και είναι οι άνθρωποι κλειδιά εκεί.

ΕΙΔΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Λοιπόν, θέλετε να κάνετε μια παρέμβαση;

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υποδιοικητής Αεροναυτιλίας ΥΠΑ): Θα ανέβω στο βήμα γιατί εκτιμώ ότι είναι καλύτερα να βλέπω και να με βλέπουνε, παρά να με ακούνε μόνο.



ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτης ΥΠΑ): Είμαι επίτιμος Υπαρχηγός ΓΕΑ, πρώην Πρόεδρος της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων, πρώην αντιπρόσωπος της Alitalia Maintenance Systems στην Ελλάδα και τέως Υποδιοικητής Αεροναυτιλίας στην ΥΠΑ.

Άκουσα με προσοχή όλα όσα ειπώθηκαν εδώ και ομολογώ ότι, σε ελάχιστα μόνον, σε ελάχιστα διαφωνώ. Στο 95% συμφωνώ κύριε Φανουράκη...

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Το ξέρω και ευχαριστώ πολύ για τη στήριξη που μας κάνετε τόσα χρόνια.

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτης ΥΠΑ): Πριν ανέβω στο βήμα σκεφτόμουν με ποιο θέμα να ξεκινήσω γιατί τα θέματα είναι πάρα πολλά, αλλά ο κύριος Τενεκούδης μου έδωσε το ερέθισμα και αποφάσισα από που θα ξεκινήσω. Για να μπορέσει να ασκηθεί πραγματικά φιλο-αεροπορική πολιτική πρέπει κυρία και κύριοι, αυτός που θα ασχοληθεί να γνωρίζει το θέμα. Δεν μπορεί ένας πολιτικός μηχανικός, ένας δικηγόρος, ένας γιατρός, για να μην πω γυναικολόγος και γνωρίζω τι λέω, να χειρίζεται θέματα αεροπορικά. Από κει ξεκινάει κατά τη γνώμη μου το κύριο πρόβλημα κύριε Φανουράκη.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Το γνωρίζουμε.

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτης ΥΠΑ): Δηλαδή, πήρε σε κάποιον πρώην Διοικητή της ΥΠΑ, δύο μήνες να καταλάβει ποια είναι η διαφορά του ground floor με το ground control στον πύργο. Αδιανόητο για όλους εδώ μέσα, έτσι; Και όμως ο άνθρωπος δεν μπορούσε να καταλάβει γιατί δεν ήταν αεροπόρος. Άρα λοιπόν στον χρόνο που αυτός δαπάνησε για να διοικήσει την ΥΠΑ, όταν ξεκινάει από το Α, είναι πολυτέλεια να περιμένουμε ότι στο τέλος της θητείας του θα έχει φτάσει στο Ω. Όχι, στο τέλος της θητείας του θα είναι στο Θ, στο Ι, κάπου εκεί. Και να φύγουμε από την ΥΠΑ και από την ΑΠΑ και ας πάμε στο Υπουργείο. Ποιος γνωρίζει στο Υπουργείο αεροπορικά θέματα; Ποιος θα ασχοληθεί;

Η ερώτησή μου σέρνει από πίσω και την απάντηση. Κανένας, διότι και δεν το προσωποποιώ σε συγκεκριμένους ανθρώπους. Αν ανατρέξετε στις ηγεσίες του Υπουργείου διαχρονικά, δεν θα δείτε αεροπόρο. Όταν λέω αεροπόρο, όχι της Πολεμικής Αεροπορίας, άνθρωπο που να κατέχει “το άθλημα, το σπορ”. Αγνοούν πλήρως. Άρα, αφού λοιπόν αυτοί που παίρνουν αποφάσεις και ασκούν πολιτική και χαράσσουν πολιτική, δεν γνωρίζουνε το αντικείμενο, μήπως όλη η Κοινότητα η Αεροπορική σφάλει στις αναμενόμενες επιδόσεις τους; Όχι. Δηλαδή σφάλει, αλλά το όχι σημαίνει, δεν μπορούνε να φθάσουν εκεί που εμείς προσδοκούμε. Και λογικά δεν μπορούνε. Να το θέσω και λίγο διαφορετικά. Ας πούμε ότι ένας από μας μπαίνει Διοικητής σε ένα νοσοκομείο, πώς εμείς θα το αντιληφθούμε, εννοώ τις δύσκολες πτυχές των πολλών προβλημάτων του νοσοκομείου, όταν ξεκινάμε από το Α. Ένας νοσηλευτής, ένας γιατρός, εν πάση περιπτώσει, αυτός θα ξεκινήσει από το Α, για να μην πω από το Ψ. Άρα, θα έχουμε την ίδια απόδοση; Η απάντηση είναι όχι. Το ίδιο ισχύει λοιπόν και για αυτό κλείνω το θέμα ότι, εάν δεν γίνει είτε Υφυπουργείο, που παλιά υπήρχε Υπουργείο Αεροπορίας και όταν λέω παλιά, εννοώ την δεκαετία του '50, εάν δεν γίνει κάποια Γενική Διεύθυνση στο Υπουργείο Μεταφορών, η οποία να ονομάζεται Γενική Διεύθυνση Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, κάπως έτσι, μην περιμένετε να αλλάξουν δραματικά τα πράγματα. Και να θυμίσω ότι, όταν έγινε η επιλογή των Μεγάλων ως χώρος για την Γενική Αεροπορία, ποιος ήταν επικεφαλής του Υπουργείου Αμύνης; Αεροπόρος.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Ο Σπήλιος Σπηλιωτόπουλος, αεροπόρος.

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτής ΥΠΑ): Αυτός επέβαλε, δεν προσπάθησε να πείσει. Επέβαλε. Γιατί; Γιατί γνώριζε. Έκτοτε δεν έχει ξανά υπάρξει.

Σημείωσα κάποια πράγματα στα οποία θα μπορούσα να τοποθετηθώ, τα οποία ακούστηκαν είτε ευθέως, είτε εμμέσως ως παράπονα, παρατηρήσεις, προβλήματα και ούτω καθεξής.

Ειπώθηκε ότι είναι μικρό το ωράριο λειτουργίας των περιφερειακών αεροδρομίων. Πράγματι αυτό ισχύει. Το αντίδοτο υπάρχει και έγινε πέρυσι το καλοκαίρι, μια προσπάθεια που την χαρακτήρισε ο κύριος Τσιπριάνης. Σας έχω δει και στο γραφείο μου. Λοιπόν, να χαρακτηριστούν Πεδία Προσγείωσης. Δηλαδή, κλείνει το αεροδρόμιο στις 4:00 το απόγευμα; Πολύ ωραία. Πεδίο Προσγείωσης. Υπάρχει κανονισμός της EASA, υπάρχει τι προβλέπεται να έχει, να έχει έναν υπάλληλο, ο οποίος το μόνο που θα πρέπει να κάνει είναι να έχει έναν τροχήλατο πυροσβεστήρα και υποτίθεται εκεί που θα πάει να παρκάρει, να πάει μην τυχόν και έστω στο σβήσιμο πάρει φωτιά ή στην εκκίνηση του κινητήρα να είναι δίπλα με το τροχήλατο πυροσβεστήρα, να έχει ανοίξει ο ένας υπάλληλος, ο οποίος δεν χρειάζεται να είναι πυροσβέστης, έτσι; Δεν χρειάζεται να είναι, δεν ξέρω και εγώ τι πρέπει να έχει. Ένας απλός υπάλληλος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΙΑΝΗΣ (Πρόεδρος ΠΕΠ): Να πούμε ότι και οι Δήμοι είχαν συμφωνήσει, να παρέχουν την υπηρεσία αυτή δωρεάν για τα νησιά. Είχαν συμφωνήσει.

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτής ΥΠΑ): Λοιπόν, υπάρχει λύση. Έγινε αυτή η προσπάθεια, έγινε σε τρία αεροδρόμια και βγήκαν όλοι να φωνάζουν. Και τα άκουσε ο τότε Διοικητής, το Υπουργείο δεν πείστηκε, γιατί δεν πείστηκε; Μόλις το προανέφερα γιατί. Γιατί δεν καταλαβαίνει, γιατί δεν έχουνε την γνώση και πιστεύω ότι αυτό είναι το κλειδί, το Α και το Ω.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΛΑΣ (Ομιλητής): Να σας διακόψω σε αυτό το θέμα αν μου επιτρέπετε; Ούτε αυτό χρειάζεται. Εγώ έχω στείλει και email στο **Kärdla** ένα αεροδρόμιο στην Εσθονία που συνορεύει με τη Ρωσία και είπα, θέλω να έρθω εκτός ωρών λειτουργίας του αερολιμένα. Έχω την απάντηση, δεν την έβγαλα σε διαφάνεια είναι πολλά και θα κουραστεί ο κόσμος. Μου απάντησαν από κει και βεβαίως κύριε μπορείτε να έρθετε, αλλά σας ενημερώνουμε ότι πρώτον, δεν θα έχετε υπηρεσίες AFIS (Aerodrome Flight Information Service). Δεύτερον, ο εναέριος χώρος μεταπίπτει σε κατηγορία G και τρίτον, όταν προσγειωθείτε υπάρχει ένας σεκιούριτι υπαλλήλους να σας καθοδηγήσει εκτός του αερολιμένα, του χώρου του αερολιμένα. Δεν χρειάζεται καν ούτε εγώ απορώ, ένας με το αεροπλάνο του έχει το ELT (Emergency Locator Transmitter) μέσα. Βάζει 4 άτομα όπως σε ένα αυτοκίνητο. Εάν φύγω εγώ από την Αθήνα και πάω στη Χαλκίδα, ποιος με παρακολουθεί που έχω τέσσερα άτομα μες στο αυτοκίνητό μου και πως μπορώ να δώσω ένα emergency μήνυμα. Το αεροπλάνο και συχνότητα έχει και ELT έχει και όταν... δηλαδή θέλω να πω ότι, η διαφορά που βλέπει η Ευρώπη τη Γενική Αεροπορία είναι τεράστια, είναι τεράστια. Ο φόβος είναι ο χειρότερος εχθρός της επιχειρηματικότητας.

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτής ΥΠΑ): Αυτά που είπα πριν, προβλέπονται στο εγχειρίδιο της EASA. Δεν είναι Ελληνική πατέντα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Κοσμητήρ ΑΑΚΕ): Κύριε Πτέραρχε, ξέρουμε ότι το ευρωπαϊκό δίκαιο υπερισχύει του εθνικού δικαίου. Υφίσταται κάποιο συγκεκριμένο “σκληρό” ευρωπαϊκό δίκαιο που αντιμετωπίζει αυτά μέσα από την Ευρωπαϊκή Ένωση στο κάτω – κάτω της γραφής και να βοηθηθεί η Ακαδημία.

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτής ΥΠΑ): Μπορεί να ανατρέξει να το εντοπίσει και να το προβάλει στο Υπουργείο Μεταφορών και στην ΑΠΑ, ξεκινώντας από την ΑΠΑ. Λοιπόν και επίσης θεώρησα ότι, σε κάποια από τις συναντήσεις που είχα για το αεροδρόμιο Μεγάρων και ήτανε και κάποιοι εκπρόσωποί σας εκεί, είχα πει το εξής. Να κάνετε το σταυρό σας και κάθε μέρα να προσεύχεστε στην Παναγία και στον Χριστό, να μη φύγει η Αεροπορία Στρατού από το αεροδρόμιο Μεγάρων, γιατί αν θα φύγει, θα φύγετε και σεις μαζί. Γιατί; Και έρχομαι τώρα να απαντήσω στο ερώτημα. Γιατί δεν δέχεται η Fraport, το Μαριτσά; Γιατί δεν δέχεται δεν ξέρω και γω, το Τατόι ή δεν ξέρω τι άλλο. Γιατί υπάρχει όρος στην σύμβαση, και της Fraport και του ΔΑΑ τα 100 χιλιόμετρα, με συνέπεια αν δεν τηρηθεί, τότε διαπιστώνεται πράξη δημόσιου γεγονότος, ευθύνης Δημοσίου, έτσι ονομάζεται, το οποίο έχει δεν ξέρω και εγώ πόσα χρήματα πέναλτι για το δημόσιο.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Ο Ελαιώνας, ο Αμυγδαλεώνας δεν είναι μέσα στα 100;

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτής ΥΠΑ): Είναι της Πολεμικής Αεροπορίας.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Τα Μαριτσά δεν είναι Πολεμικής Αεροπορίας; Η Κάλαθος δεν είναι Πολεμικής Αεροπορίας;

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτής ΥΠΑ): Τα Μέγαρα είναι του Στρατού...να γιατί λοιπόν...

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Επιτρέψτε μου κύριε Υποδιοικητά, γιατί έτσι σας ξέρω, αν κάποιοι δώσανε γη και ύδωρ, θα πρέπει να ανατρέξουν να το πάρουν πίσω. Όταν τα αεροδρόμια τα δώσανε για εκμετάλλευση από την X εταιρεία, δε σημαίνει ότι όλη η Αεροπορία είναι καθηλωμένη, παρά μόνο το CAT (Commercial Air Transport). Δεν μπορεί όλα τα αεροδρόμια γενικώς, απ' όλα τα αεροδρόμια να αποκλείονται από την Γενική Αεροπορία.

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτής ΥΠΑ): Ιδού πεδίων δόξης λαμπρό. Πότε; Όταν θα γίνει η χρονική, το χρονικό περιθώριο αναδιαπραγμάτευσης με τη Fraport. Δεν ξέρω σε πόσα χρόνια, σε 10-20 χρόνια; Τότε να έχει πιεστεί το δημόσιο, να επιβάλλει την άρση αυτού του περιορισμού και τότε...

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ (Ομιλητής): Μήπως είναι καταχρηστικός αυτός ο περιορισμός; Μήπως δεν είναι σαφής και είναι παρερμηνεία της διάταξης;

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτής ΥΠΑ): Όχι, όχι. Είναι σαφέστατος, είναι σαφέστατος. Εδώ για το Επιτάλιο και να θυμίσουμε ότι, τελικά το Επιτάλιο λειτουργεί για το Δήμο, έτσι; Γιατί το διάβασα ως ανενεργό. Όχι, λειτουργεί το Επιτάλιο. Το πήρε η Περιφέρεια και διαχείριση η Αερολέσχη.

Θα έλεγα λοιπόν για το Αγρίνιο και για την Τρίπολη εκεί, πως θα πρέπει να το κοιτάξετε. Να δραστηριοποιηθείτε εκεί. Η Τρίπολη είναι 2 ώρες απόσταση και έχει πολύ καλό αεροδρόμιο για την γενική αεροπορία. Γιατί όλοι θέλουμε να είμαστε στην Αθήνα δίπλα, αλλά δεν γίνεται κύριοι. Θα μου πείτε από τα 5 ναυτικά μίλια της Φρανκφούρτης, τι να κάνουμε; Όταν υπάρχει αυτό το 100 χιλιόμετρα το οποίο θεωρείται γεγονός δημοσίας ευθύνης, είναι δεμένα τα χέρια από το Δημόσιο. Η Τρίπολη όμως είναι δυο ώρες δρόμο. Το Αγρίνιο, το εγκαταλειμμένο, που έχει δυόμισι χιλιόμετρα διάδρομο και έχει εγκαταστάσεις που με μικρό κόστος μπορούν να ανακαινιστούν, γιατί να μην το κάνετε;

Το Μαριτσά τώρα. Αν είναι, εφόσον είναι της Πολεμικής Αεροπορίας, γιατί δεν το έβγαλε όπως και τον Αμυγδαλέωνα προς ενοικίαση εκεί, γιατί για 40 χρόνια τώρα; Και ειρήσθω εν παρ' όδω για τον Αμυγδαλέωνα, τα προβλήματα δεν υπήρχαν μονάχα από την άγνοια του Δημοσίου κύριε Σταυλά. Υπήρχανε και από τους ελεγκτές. Και υπάρχουνε και τα μεγάλα προβλήματα, μεγάλα.

Δεν μπορεί να υπάρχουν για την ημέρα δρομολόγια ίχνη εισόδου και εξόδου στην περιοχή του αεροδρομίου Καβάλας και το βράδυ τα ίδια να θεωρούνται ότι είναι καινούργια και δεν τα αναγνωρίζουμε. Έγινε μεγάλη μάχη για αυτό το θέμα. Δεν μπορεί την ημέρα να κάνεις το ταξίδι μέχρι τη Θάσο, Νότια της Θάσου, να γυρίζεις, να πηγαίνεις Παγγαίο και το βράδυ, είναι καινούργιο αυτό, δεν το αναγνωρίζω, δε μπορείς να το κάνεις. Και χάσανε οι άνθρωποι, την Εγνατία (*Σχολή Πιλότων*) εννοώ, 72 μαθητές, γιατί δεν μπορούσαν να κάνουνε νυχτερινές πτήσεις.

Καύσιμα έχει μόνο η Σύρος στα κρατικά αεροδρόμια. Βέβαια σε όλα τα υπόλοιπα νησιά που τα έχει η Fraport υπάρχουνε καύσιμα. Θα μου πείτε και να πληρώνουμε τα 300€; Ναι, αλλά μετά τα 50€ που άκουσα θεωρώ ότι μπορείτε να πηγαίνετε εκεί κύριε Μπίρη.

Εκμετάλλευση επίσης των θέσεων παρκαρίσματος από το στρατιωτικό αεροδρόμιο στη Σαντορίνη. Υπάρχει για τη Γενική Αεροπορία πολύ μεγάλος χώρος, όχι μόνο για τη Γενική Αεροπορία, αλλά και για τα επιβατικά αεροσκάφη που πολλές φορές αρνούνται οι ελεγκτές, όταν υπάρχει πρωτόκολλο συμφωνίας συνεργασίας Πολεμικής Αεροπορίας και ΥΠΑ, για την παραχώρηση χώρων στάθμευσης, όταν δεν το χρειάζεται η Πολεμική Αεροπορία και εδώ και 15 χρόνια που πλέον έπαψε να είναι Σμηναρχία και είναι Αεροπορικό Απόσπασμα η Σαντορίνη, υπάρχουν πολλοί μεγάλοι χώροι για στάθμευση, είτε επιβατικών αεροσκαφών, είτε της Γενικής Αεροπορίας, αλλά δεν τα εκμεταλλεύεστε.

ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ ΜΠΙΡΗΣ (Ομιλητής): Και τι θα πει η Fraport; Θα το επιτρέψει η Fraport;

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτής ΥΠΑ): Αφού θα πληρωθεί με τα 50€;

Ήμουνα εκεί στη Σαντορίνη (*σ.σ. ως Διοικητής*) και υποδέχτηκα 26 αεροσκάφη Αεροράλι από την Ευρώπη το 2001, και μου έλεγε ο Αρχηγός, πού θα τα βάλεις; Είχα μετρήσει, θα τα βάλω φτερό με φτερό ανάποδα, δεμένα με γειώσεις, είχαμε βάλει και γειώσεις, 26 αεροσκάφη κάθισαν δύο μέρες, δαπανήσανε, ήτανε περίπου 50 άτομα σε ξενοδοχεία, υπολογίσαμε ότι ξόδεψαν το 2001 -δεν είχε μπει ακόμα το ευρώ-, περίπου 10 εκατομμύρια δραχμές σε 2 ημέρες.

Λοιπόν, για να μη σας κουράσω άλλο. Αυτό που αντιμετωπίζετε πολλοί, όσοι ασχολούνται επαγγελματικά από τα Μέγαρα με ελικόπτερα ή αεροσκάφη, είναι οι πειρατές αέρος. Είναι τα ξένα ελικόπτερα που έρχονται και κάνουν τουρισμό αέρος σε τουρίστες, διαφημίζονται στο site και λένε στο τηλέφωνο τάδε. Έχουν ένα πεδίο προσγείωσης έξω από το αεροδρόμιο της Σαντορίνης, έχουν στη Μύκονο έξω από το αεροδρόμιο της Μυκόνου, 3 σημεία, 3 πεδία προσγείωσης, όπου από εκεί παίρνουν πελάτες και κάνουν τον Τουρισμό Αέρος και στα διπλανά νησιά.

Αυτό θα μου πείτε όμως, ποιος θα το πατάξει; Μέχρι το 2022, 7 Ιανουαρίου, που ήτανε η ΥΠΑ υπεύθυνη, το τρέχαμε και είχαμε κόψει ειδικά στη Μύκονο, δύο πεδία, είχαν γίνει από το Ζαγόρι, το Βίκο, που είχε προσγειωθεί στη Μύκονο και έγινε “ο χαμός”. Γιατί; Γιατί είχαν πάρει φόρα και προσγειωνόντουσαν όπου θέλανε. Τελικά οριστικοποιήθηκαν, τα είχαν τάχα οριστικοποιήσει πέντε, και από αυτά δύο πεδία τα κόψαμε ως ΥΠΑ και

αφήσαμε τρία πεδία προσγείωσης. Η ΑΠΑ δεν έχει κόσμο στα περιφερειακά αεροδρόμια. Είναι όλοι επικεντρωμένοι στο βορειοδυτικό κομμάτι του ΔΑΑ, με συνέπεια να μην μπορεί να παρέχει επιτόπιο έλεγχο. Έχει καταργηθεί η ειδικότητα των Αερολιμενικών στην ΥΠΑ, με συνέπεια, δια νόμου δεν μπορούν να κάνουν έλεγχο οι αερολιμενικοί της ΥΠΑ στους αφικνούμενους, είτε με σχέδιο πτήσεως και το έντυπο 731, είτε όχι. Δυο φορές που από υπερβάλλοντα ζήλο προσπάθησαν να γίνει έλεγχος, επενέβη η Fraport και τους έβαζε στην θέση τους ότι δεν δικαιούνται, παρακαλώ. Και μάλιστα... δεν έγινε στη Σάμο με ένα ελικόπτερο τούρκικο; Εκεί είχαμε δύο Αερολιμενικούς οι οποίοι υπηρετούσαν για την ΥΠΑ, και οι άνθρωποι αυτοί λόγω προτέρου εντίμου βίου, πήγαν εκεί αμέσως για να δουν, περιχαράκωνουν το ελικόπτερο, δεν πλησιάζει κανείς και ειδοποίησαν την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων. Ναι, αλλά ήταν στο τέλος του διαδρόμου και έπρεπε να λειτουργήσει ο διάδρομος. Με συνέπεια, εμφανίστηκε κάποια μπουλντόζα να πάει να σπρώξει τα συντρίμια. Φώναζαν οι Αερολιμενικοί, ... εσείς χαλάτε στοιχεία της διερεύνησης και τα λοιπά και εκεί ειπώθηκε το περίφημο, “μην ασχολείστε, είστε εκτός ευθύνης” και πήρε η μπουλντόζα τα συντρίμια και τα έβγαλε έξω.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Μόνο αν έρθει επιθεωρητής από την ΑΠΑ μπορεί να κάνει έλεγχο, δηλαδή είναι εκτός έδρας, ...

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΤΑΜΠΑΚΙΔΗΣ (τ. Υπδκτής ΥΠΑ): Ναι. Επίσης να τελειώνω λέγοντας ότι είναι σε εξέλιξη η αναθεώρηση της TMA Αθηνών, εδώ και κάτι μήνες, είναι με ξένη εταιρεία. Επίσης και σε επτά αεροδρόμια έχει γίνει μελέτη και προσδιορισμός της χωρητικότητας των αεροδρομίων, για IFR μιλάω. Και η Ρόδος όπου να είναι αποκτά PBN (Performance-Based Navigation) διαδικασίες, το ξέρετε και στελεχώνουμε 29 αεροδρόμια, μέχρι το 2027 θα έχουν αποκτήσει PBN διαδικασίες, οι οποίες είναι δορυφορικές διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης και αναχώρησης, χωρίς βέβαια τα ραδιοβοηθήματα, τα οποία θα ισχύουν ως backup σε περίπτωση διακοπής της επικοινωνίας με το δορυφόρο, αλλά αυτό θέλω να το πω ότι είναι ευχάριστα νέα που πρέπει να τα σημειώσουμε και τέλος για τους AFISO (Aerodrome Flight Information Service Officer) που ειπώθηκε ότι θα πρέπει να είναι ντόπιοι. Οι εννιά AFISO οι οποίοι προσελήφθησαν τώρα είναι ντόπιοι όλοι από νησιά και οι υπόλοιποι που προβλέπεται 18 να προσληφθούν, είναι πάλι με βασικό κριτήριο προτίμησης την εντοπιότητα.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΔΑΜΙΔΗΣ(Οικονομολόγος-Συγκοινωνιολόγος): Καταρχάς θέλω να σας ευχαριστήσω και να σας πω το εξής. Στο κλείσιμο Ελληνικής Προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για μια σύσκεψη κορυφής, τότε ήμουνα στην Ολυμπιακή Αεροπορία, λάβαμε ένα επείγον μήνυμα από το Υπουργείο, από έναν κατά τα άλλα συμπαθέστατο προϊστάμενο, “... σας παρακαλούμε να μας βοηθήσετε με τα θέματα τα αεροπορικά που είναι προς συζήτηση”. Λέω, ποιο είναι το πρόβλημα; Μου λέει, “από το 100% των θεμάτων, τα 75% είναι αεροπορικά και δεν γνωρίζουμε τίποτα”.

Βοηθήσαμε όσο μπορούσαμε. Αλλά θέλω να σας πω ότι, σε εκείνη τη σύσκεψη κορυφής η Ελληνική Ομάδα, η οποία διαχειρίστηκε τα θέματα ήταν, ένας σύμβουλος του Υπουργείου που ήταν καθηγητής Πολυτεχνείου, έφερε ένα φοιτητή πολιτικό μηχανικό, μια δικηγόρο και μια αρχιτεκτόνισσα. Αυτό ήταν όσο ήτανε η Ελληνική Προεδρία. Από κει και πέρα, τα υπόλοιπα είναι λεπτομέρειες. Ευχαριστώ πολύ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Συντονιστής): Ευχαριστούμε.

ΜΕΡΟΣ IV

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ, Συντονιστής

1. Η Ειδική Συνεδρία ανέδειξε την ανάγκη ενίσχυσης της Γενικής Αεροπορίας ως ιδιαίτερου κλάδου της Πολιτικής Αεροπορίας και εναρμόνισης των δραστηριοτήτων της σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στη Γενική Αεροπορία συνεισφοράς της ως ένας τύπος Τουρισμού Ειδικού Ενδιαφέροντος (αναψυχής, επαγγελματικού, εκπαιδευτικού) και φορέας προώθησης της Αεροπορικής Εκπαίδευσης, συμβάλλοντας δυναμικά στην οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη και ενίσχυση του ΑΕΠ της χώρας.

2. Οι τοποθετήσεις των ειδικών ομιλητών και οι σημαντικές παρεμβάσεις των συμμετεχόντων στη συνεδρία επικεντρώθηκαν στα προβλήματα της Γενικής Αεροπορίας που αφορούν στη λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων και χρήση του εναερίου χώρου και κατατέθηκαν ενδιαφέρουσες προτάσεις αντιμετώπισής τους.

3. **Επιγραμματικά τα προβλήματα καταγράφονται ως εξής:**

- Μειωμένο ημερήσιο ωράριο λειτουργίας και περιορισμοί στην άφιξη, κυκλοφορία και στάθμευση των αεροσκαφών της Γενικής Αεροπορίας ιδιαίτερα στα περιφερειακά πολιτικά και στρατιωτικά αεροδρόμια,
- Έλλειψη ή μικρή διαθεσιμότητα αεροπορικού καυσίμου στα αεροδρόμια για τη Γενική Αεροπορία,
- Γραφειοκρατία με 4 έντυπα (GenDec, 731, Υπεύθυνη Δήλωση, FPL για VFR πτήσεις) και διαδικασίες προ πτήσεις στο έδαφος,
- Εναρμόνιση και εφαρμογή των ευρωπαϊκών κανονιστικών διατάξεων και βέλτιστων πρακτικών στα ελληνικά δεδομένα,
- Μεγάλο κόστος κτήσης και χρήσης αεροσκάφους, άδικες χρεώσεις και φορολογία,
- Ακριβά τέλη προσγείωσης, στάθμευσης και υπερβολικές τιμές επίγειας εξυπηρέτησης στα ελληνικά αεροδρόμια εν σχέση με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά, ιδιαίτερα σε αυτά που ελέγχονται από την Fraport,
- Ελλιπής εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και ασφαλούς επιχειρησιακής λειτουργίας των περιφερειακών αεροδρομίων,

4 Γενική διαπίστωση είναι ότι τα χρονίζοντα αυτά προβλήματα της Γενικής Αεροπορίας δυστυχώς δεν επιλύονται από την πολιτεία όπως αναφέρονται στη συνέχεια.

5. **Ο κ. Σταυλάς** επικεντρώθηκε στις ελλείψεις υποδομών των περιφερειακών αεροδρομίων και στο γεγονός ότι υπάρχουν αρκετά ανενεργά αεροδρόμια (Μαριτσά, Κάλαθος, Αγρίνιο, Λαμία, Τρίπολη, Σαντορίνη, Μάλεμε, Τυμπάκι), κυρίως της Πολεμικής Αεροπορίας, τα οποία με μικρές παρεμβάσεις μπορούν να αξιοποιηθούν από τη Γενική Αεροπορία,

προτείνοντας ότι θα μπορούσε με πρωτοβουλία του ΥΠΥΜ, σε συνεργασία με το ΥΠΕΘΑ, να αξιοποιηθούν περιφερειακά αεροδρόμια, ιδίως αυτά που εδρεύουν πλησίον μεγάλων πόλεων στον ηπειρωτικό χώρο και σε νησιά της νησιωτικής Ελλάδας, για τους σκοπούς της Γενικής Αεροπορίας, την ανάπτυξη του αεροπορικού τουρισμού και των σχολών αεροπορικής εκπαίδευσης, αλλά και την υποστήριξη των ζωτικών συμφερόντων της χώρας.

Επίσης έδωσε παραδείγματα μεγάλων αεροδρομίων της Ευρώπης όπως ο διεθνής αερολιμένας της Φρανκφούρτης όπου σε απόσταση μόλις πέντε ναυτικών μιλίων υπάρχει αεροδρόμιο Γενικής Αεροπορίας (uncontrolled) με μεγάλη VFR κυκλοφορία χωρίς να επηρεάζει τον υπερβολικά επιβαρυσμένο εναέριο χώρο του διεθνή αερολιμένα. Τέλος ανέφερε τα πολλά πλεονεκτήματα του ελληνικού εναερίου χώρου όπου λόγω του άριστου καιρού και των πολλών διάσπαρτων νησιών προσφέρεται για αεροπορικό τουρισμό υψηλού επιπέδου.

Η **πρότασή** του ήταν να μειωθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και να παύσει να ισχύει όπου ένα α/φος Γενικής Αεροπορίας προερχόμενο από το εξωτερικό πρέπει πρώτα να προσγειωθεί σε Διεθνές Αεροδρόμιο με τελωνειακό έλεγχο ακόμα και αν προέρχεται από χώρες της συμφωνίας Schengen, γεγονός που αντιτίθεται στην κοινοτική νομοθεσία.

Σε ερώτηση ότι αυτή η απλούστευση των διαδικασιών μπορεί να δυσκολέψει τον έλεγχο του ελληνικού FIR σε σχέση με τις τουρκικές παραβιάσεις, η απάντηση ήταν ότι ένα ιδιωτικό αεροπλάνο που έχει υποβάλει σχέδιο πτήσης, έχει transponder squawk και αμφίδρομη επικοινωνία με τον αντίστοιχο τομέα του ελληνικού ελέγχου εναερίας κυκλοφορίας, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί εισβολέας (intruder) που έχει μπει παράνομα στο ελληνικό FIR.

Άλλη **πρότασή** του ήταν να μπορούν τα περιφερειακά αεροδρόμια να λειτουργούν πέραν από τις ώρες λειτουργίας τους ως uncontrolled airports για την εξυπηρέτηση ιδιωτικών αεροπλάνων. Αυτό προϋποθέτει αλλαγές στην κατηγοριοποίηση του εναερίου χώρου γύρω από τα περιφερειακά αεροδρόμια.

Έχει γίνει συγκεκριμένη μελέτη από τον κ. Σταυλά όπου καταγράφονται όλες οι αλλαγές των διαδικασιών που προβλέπονται από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

5. Στη συνέχεια έχοντας το λόγο ο **κ. Φανουράκης** ως ιδιοκτήτης και Διευθύνων Σύμβουλος της FAS Pilot Academy, έκανε παραλληλισμό μεταξύ των ιδιωτικών πανεπιστημίων που πρόσφατα νομοθετήθηκαν και των αεροπορικών σχολών πιλότων που επίσης παρέχουν εξειδικευμένη τριτοβάθμια εκπαίδευση για την απόκτηση επαγγελματικού πτυχίου χειριστή αεροσκαφών ή ελικοπτέρων που επιτρέπει στους μαθητές την περαιτέρω εξέλιξή τους ως πιλότων αεροπορικών εταιρειών σε μεγάλα εμπορικά αεροσκάφη. Ανέφερε ότι υπάρχουν εκατοντάδες οικογένειες από την Ελλάδα και το εξωτερικό που εμπιστεύονται τα παιδιά τους στις αεροπορικές αυτές σχολές, προκειμένου να κάνουν την θεωρητική και πρακτική πτητική εκπαίδευσή τους, καταβάλλοντας ένα μεγάλο χρηματικό ποσό για να καλύψουν το υψηλό κόστος των πτήσεων. Αυτό το ποσό είναι εισαγωγή πολύτιμου συναλλάγματος όταν αφορά τους ξένους μαθητές, που συνεισφέρει στο ΑΕΠ της χώρας.

Όπως ανέφερε, η εκπαίδευση που παρέχεται από όλες τις αεροπορικές σχολές στην Ελλάδα είναι υψηλότατου επιπέδου, πιστοποιημένη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας Πτήσεων (EASA), και είναι η μοναδική εναλλακτική λύση για κάποιον που θέλει να ακολουθήσει το επάγγελμα του πιλότου της Πολιτικής Αεροπορίας και όχι της Πολεμικής Αεροπορίας μέσω εκπαίδευσης στη Σχολή Ικάρων. Οι αεροπορικές σχολές έχουν επενδύσει μεγάλα ποσά στην αγορά ιδιόκτητων εκπαιδευτικών αεροπλάνων, εκπαιδευτικού υλικού, κτιριακών εγκαταστάσεων και προσωπικού.

Το μόνο που ζητούν από την πολιτεία είναι:

- α. να μειωθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες στις εκπαιδευτικές πτήσεις,
- β. να διευκολυνθούν οι χορηγήσεις βίζας για τους ξένους μαθητές και
- γ. να μπορούν να αυξήσουν τον αριθμό των εκπαιδευτικών ωρών πτήσης μέσω μιας πιο ευέλικτης υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας.

6. Ακολούθως έλαβε τον λόγο ο **κ. Μπίρης**, πρόεδρος της Ένωσης AOPA (Aircraft Owners and Pilot Association). Στην ομιλία του έκανε εκτενή αναφορά στην έλλειψη αεροδρομίων Γενικής Αεροπορίας στη περιοχή της Αθήνας, διευκρινίζοντας ότι το μόνο αεροδρόμιο κοντά στη πρωτεύουσα όπου μπορούν να γίνονται ιδιωτικές πτήσεις είναι το στρατιωτικό αεροδρόμιο Μεγάρων όπου εδρεύουν τα ελικόπτερα της Αεροπορίας Στρατού και υπάρχουν πολλοί επιχειρησιακοί περιορισμοί για την Γενική Αεροπορία.

Σε όλες τις χώρες της Ευρώπης προβλέπονται πολλά μικρά αεροδρόμια κοντά στις μεγάλες πόλεις για να εξυπηρετούν όλες τις δραστηριότητες της Γενικής Αεροπορίας (αεροπορικό τουρισμό, αεραθλητισμό, πτήσεις εκπαίδευσης και αναψυχής κλπ). Στην Αθήνα υπήρχε το αεροδρόμιο του Μαραθώνα που έκλεισε για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και έκτοτε η Γενική Αεροπορία έμεινε άστεγη μέχρι που με κυβερνητική παρέμβαση η Αεροπορία Στρατού την φιλοξενεί σήμερα στα Μέγαρα. Όπως σημείωσε το αεροδρόμιο Τατοΐου χρησιμοποιείται μόνο από δυο Αερολέσχες και για αεραθλητικούς αγώνες.

Ο κ.Μπίρης αναφέρθηκε επίσης στις δυσανάλογα μεγάλες χρεώσεις των αεροδρομίων που εκμεταλλεύεται η Fraport και στις υποχρεωτικές άδειες που χρειάζεται να πάρει το ιδιωτικό αεροπλάνο προκειμένου να επισκεφθεί κάποιο προορισμό.

Οι προτάσεις του ήταν:

- α. να δοθεί η δυνατότητα να αξιοποιηθούν τα περιφερειακά αεροδρόμια ανενεργά και μη, για τους σκοπούς της Γενικής Αεροπορίας
- β. να καταργηθεί η υποχρέωση πτήσης των α/φων Γενικής Αεροπορίας από Διεθνή Αερολιμένα της χώρας για την είσοδο και έξοδο τους από και προς χώρες-μέλη της Schengen
- γ. να μειωθούν τα τέλη προσγείωσης και εξυπηρέτησης των ιδιωτικών α/φών Γενικής Αεροπορίας για να τονωθεί ο αεροπορικός τουρισμός και
- δ. να μειωθεί η γραφειοκρατία όπως η πεπαλαιωμένη συμπλήρωση του γενικού δηλωτικού καθώς και να κατατίθενται τα σχέδια πτήσης και οι άδειες προσγείωσης, με e-mail μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας

Από τις παρεμβάσεις και τοποθετήσεις των συμμετεχόντων καταγράφονται τα ακόλουθα

7. Ο Κοσμήτορας της Α.Α.Κ.Ε κ. **Α. Τενεκούδης** αφού ευχαρίστησε τους ομιλητές για τις πολύ υψηλούς επιπέδου παρουσιάσεις, οι οποίες κατέδειξαν ότι για τις δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας και ειδικότερα της Γενικής Αεροπορίας θα μπορούσε να δημιουργηθεί κατ' ελάχιστον ένα μικρό Υφυπουργείο, ρώτησε αν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία που να αποδεικνύουν με αριθμούς την οικονομική συνεισφορά του Αεροπορικού Τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας.

Η απάντηση των κ.κ Σταυλά και Φανουράκη ήταν ότι μια τέτοια μελέτη δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα, αλλά από κάποιους υπολογισμούς που έχουν γίνει αποδεικνύεται ότι σε ετήσια βάση τα έσοδα από 800 ξένους μαθητές που έρχονται στην Ελλάδα για να ολοκληρώσουν τις σπουδές τους ως πιλότοι είναι ίδια με τα ετήσια έσοδα από όλους τους αρχαιολογικούς χώρους μαζί!

8. Ακολούθησε παρέμβαση από τον Αντιναύαρχο(Ι) Λ.Σ ε.α. **κ. Μ. Σαρλή**, Ειδικό Γραμματέα του ΔΣ της ΑΑΚΕ, ο οποίος έκανε μια ιστορική αναδρομή, πώς από το αεροδρόμιο Μαραθώνα οδηγήθηκε η Γενική Αεροπορία στο αεροδρόμιο Μεγάρων μετά από “πολεμική” που δέχθηκε, συνεχείς μετακινήσεις και αλλαγές κυβερνητικών αποφάσεων.

Σε σχόλιό του επ' αυτού, ο κυβερνήτης Πολιτικής Αεροπορίας **κ. Φώτης Χριστοδούλου** είπε ότι φαίνεται να υπάρχει ένα “αόρατο χέρι” που εμποδίζει να βρεθούν λύσεις στα προβλήματα της Γενικής Αεροπορίας.

9. Ακολούθησε παρέμβαση του κ. **Τσιπριάνη**, Προέδρου της ΠΕΠ, ο οποίος επανέλαβε το πρόβλημα της ύπαρξης ανενεργών ή υποαπασχολούμενων αεροδρομίων που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν ειδικά με τη συνεργασία της Πολεμικής Αεροπορίας.

10. Σε τοποθέτησή του κ. **Παναγιώτης Αδαμίδης**, Οικονομολόγος-Συγκοινωνιολόγος, τ. Διευθυντής Ολυμπιακής Αεροπορίας ανέφερε περιστατικό σε κλείσιμο Ελληνικής Προεδρίας της ΕΕ, όταν προσκλήθηκε εκτάκτως στη σύσκεψη κορυφής να προσφέρει τις υπηρεσίες του λόγω αδυναμίας της Ελληνικής Ομάδας να διαχειριστεί τα προς συζήτηση θέματα (75% αεροπορικά), επισημαίνοντας μια από τις παθογένειες του δημόσιου τομέα.

11. Οι παρεμβάσεις ολοκληρώθηκαν με μια σημαντική τοποθέτηση του Αντιπτεράρχου (Ι) ε.α. **κ. Ζαφείρη Ταμπακίδη**, επίτιμου Υπαρχηγού ΓΕΑ και τ. Υποδιοικητή ΥΠΑ.

Ο κ. Ταμπακίδης περιέγραψε τις δύο βασικές αιτίες που τα χρόνια αιτήματα της Γενικής Αεροπορίας δεν γίνονται αποδεκτά:

α. Υπάρχει ουσιαστική άγνοια του θέματος από όλους τους εμπλεκόμενους πολιτικούς φορείς, με αποτέλεσμα να χάνεται πολύς χρόνος στην ενημέρωση και διαβούλευση των αιτημάτων και αν κάποιος αρμόδιος αποφασίσει ότι τα αιτήματα είναι δίκαια και πρέπει να ικανοποιηθούν, συνήθως έχει φτάσει η ώρα για αλλαγές προσώπων και πρέπει να ενημερωθούν οι επόμενοι.

Όπως επεσήμανε, για να ασκηθεί φιλο-αεροπορική πολιτική, εάν δεν γίνει είτε Υφυπουργείο, όπως παλιά, δεκαετία '50, που υπήρχε Υπουργείο Αεροπορίας, είτε εάν δεν γίνει κάποια Γενική Διεύθυνση στο Υπουργείο Μεταφορών, η οποία να ονομάζεται π.χ. “Γενική Διεύθυνση Αεροπορικών Δραστηριοτήτων” και να στελεχώνεται με ειδικούς στα αεροπορικά θέματα, με στελέχη που έχουν υπηρετήσει στην Αεροπορία, μην περιμένετε να αλλάξουν δραματικά τα πράγματα.

β. Στο θέμα της αξιοποίησης των περιφερειακών αεροδρομίων από τη Γενική Αεροπορία επεσήμανε ότι υπάρχει η ερμηνεία νόμου (ν.4389/Α94/27.4.2016) περί μη εκμετάλλευσης άλλου αερολιμένα σε απόσταση 100 χλμ από μεγάλο εμπορικό αεροδρόμιο που διαχειρίζεται η Fraport. Αν και τα εμπορικά αεροδρόμια και γενικότερα τα αεροδρόμια που δέχονται α/φη δημόσιων μεταφορών δεν ενδιαφέρονται να φιλοξενήσουν αεροπλάνα ή ελικόπτερα Γενικής Αεροπορίας, εντούτοις υπάρχει και ο προαναφερθείς νόμος που εμποδίζει την ανάπτυξη περιμετρικά μικρών αεροδρομίων σε απόσταση 100 χλμ από ένα μεγάλο εμπορικό ή διεθνές αεροδρόμιο.

Όπως ανέφερε, η λύση είναι όταν θα έλθει ο χρόνος αναδιαπραγμάτευσης της συμφωνίας με τη Fraport, τότε να έχει πειστεί το δημόσιο, να επιβάλλει την άρση αυτού του περιορισμού.

Σε ότι αφορά την αξιοποίηση των ανενεργών αεροδρομίων της Πολεμικής Αεροπορίας είπε ότι υπάρχει πρωτόκολλο συμφωνίας συνεργασίας ΠΑ και ΥΠΑ και θα μπορούσε η Γενική Αεροπορία να ζητήσει για τις δραστηριότητές της τη χρήση των αεροδρομίων (ακόμη και ως πεδία προσγείωσης βάσει κανονισμού της EASA) π.χ. Τρίπολης, Αγρινίου, Μαριτσά, Κάλαθου Ρόδου, Μάλεμε, που ανήκουν στην Πολεμική Αεροπορία, δεδομένου ότι υπάρχει ήδη προηγούμενο με το αεροδρόμιο Αμυγδαλεώνα Καβάλας το οποίο ανήκει πλέον ως ιδιωτικό αεροδρόμιο στη Γενική Αεροπορία. Ακόμη μπορεί να εκμεταλλευτεί το ΔΑ Σαντορίνης, διαχείρισης Fraport, όπου υπάρχει διαθέσιμος από την Πολεμική Αεροπορία, χώρος παρκινγκ για ιδιωτικά α/φη.

Επίσης ο κ. Ταμπακίδης έθιξε ιδιαίτερα το γεγονός ότι έχει καταργηθεί η ειδικότητα των Αερολιμενικών στην ΥΠΑ, και δεν μπορεί δια νόμου να γίνει έλεγχος στους αφικνούμενους στα περιφερειακά αεροδρόμια, είτε με σχέδιο πτήσεως και το έντυπο 731, είτε όχι. Την ευθύνη εποπτείας και εφαρμογής των κανόνων που διέπουν τη λειτουργία της Πολιτικής Αεροπορίας έχει αναλάβει η ΑΠΑ, αλλά δεν υπάρχει φυσική παρουσία υπαλλήλων της στα περιφερειακά αεροδρόμια για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, είναι όλοι επικεντρωμένοι στο ΒΔ τμήμα του ΔΑΑ, με συνέπεια να μην μπορεί να παρέχει επιτόπιο έλεγχο, διακινδυνεύοντας την ασφάλεια πτήσεων και εδάφους.

Απαιτείται η δημιουργία αποκεντρωμένων τμημάτων της ΑΠΑ τουλάχιστον στα μεγάλα περιφερειακά αεροδρόμια στελεχωμένα με Αερολιμενικούς υπαλλήλους για τον άμεσο έλεγχο και εποπτεία της λειτουργίας των αεροδρομίων, ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια της χώρας.

Τέλος για το σημαντικό θέμα της κατηγοριοποίησης του Εναερίου Χώρου, ώστε να γίνει πιο ευέλικτος για τις VFR πτήσεις, ο κ.Ταμπακίδης ανέφερε ότι υπάρχει μελέτη της ΥΠΑ σε εξέλιξη που θα εισηγηθεί αρκετές από τις προτεινόμενες αλλαγές και θα είναι έτοιμη μέσα στο φετινό καλοκαίρι, επίσης ότι η Ρόδος αποκτά PBN -δορυφορικές διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης και αναχώρησης, χωρίς ραδιοβοηθήματα-, όπως και σε ακόμη 29 αεροδρόμια μέχρι το 2027 και ότι έχουν προσληφθεί AFISQ (υπάλληλοι υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων) και με πρόνοια για πρόσθετες προσλήψεις, με κριτήριο την εντοπιότητα.

ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΕΙΔΙΚΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣ

ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ Δ.Σ. Α.Α.Κ.Ε.

12. Ευχαριστώ θερμά όλους τους συμμετέχοντες στη σημερινή Ειδική Συνεδρία της Α.Α.Κ.Ε., το υψηλό ακροατήριο και ιδιαίτερα τους διακεκριμένους ομιλητές για τις σε βάθος αναλύσεις των ειδικών θεμάτων, τις εμπειριστατωμένες εισηγήσεις και τις προτάσεις τους.

Εύχομαι η Γενική Αεροπορία να αναδειχθεί ως ιδιαίτερος κλάδος της Πολιτικής Αεροπορίας, για τον Αεροπορικό Τουρισμό, την Αεροπορική Εκπαίδευση και γενικά τις πτήσεις των ιδιωτικών α/φών, για τα οφέλη που μπορεί να προσφέρει στην ελληνική οικονομία και στην κοινωνία, να αποκτήσει τα δικά της Αεροδρόμια με γεωγραφικά κριτήρια, τα οποία θα εξυπηρετούν ιδιαίτερα τις περιοχές όπου η δυνατότητα πρόσβασης είναι περιορισμένη όπως στα νησιά, αλλά και θα υποστηρίζει τα ζωτικά συμφέροντα της Ελλάδας, με τις δράσεις της και φυσική παρουσία της στο έδαφος και στον αέρα, σε όλη την επικράτεια, ηπειρωτική και νησιωτική, της Πατρίδας μας.

Το ΔΣ της ΑΑΚΕ δεσμεύεται να συνδράμει για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της Γενικής Αεροπορίας που χρονίζουν και βέβαια τα πρακτικά με τα συμπεράσματα και προτάσεις της ειδικής συνεδρίας θα κοινοποιηθούν σε όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς της πολιτείας.

