

2^Η ΕΝΟΤΗΤΑ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Συντονιστής: Αντιπτεράρχος (Ι) ε.α. Κωνσταντίνος Καραμεσίνης, Επίτιμος Διοικητής Σχολής Ικάρων, Πρόεδρος Δ.Σ. Πολεμικού Μουσείου.

ΟΜΙΛΙΑ ΙΙΙ

«Η Αεροδιαστημική Παιδεία στην Ελλάδα – Από την Πραγματικότητα στο Όραμα»

Ομιλητής

Δρ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΟΥΛΗΣ, Αντιπτεράρχος (Ι) ε.α., Πρόεδρος Συνδέσμου Αποφοίτων Σχολής Ικάρων (Σ.Α.Σ.Ι.)

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΑΡΑΜΕΣΙΝΗΣ (Συντονιστής): Ο Δρ. Γεώργιος Γερούλης, εισήλθε στην Σχολή Ικάρων το 1976 και αποφοίτησε το 1980. Κατά την διάρκεια της θητείας του της Υπηρεσίας του (Τ.Π.Α.) υπηρέτησε χειριστής και εκπαιδευτής μαχητικών αεροσκαφών σε ρόλους αναχαίτισης και βομβαρδισμού. Όπως επίσης εκπαιδευτής σε διάφορα σχολεία της Αεροπορίας στο Κέντρο Αεροπορικής Τακτικής και στην Σχολή Ικάρων. Είναι κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών από Πανεπιστήμια του εξωτερικού και του έχουν απονεμηθεί όλες οι διαμνημονεύσεις και τα μετάλλια του βαθμού στον οποίον αποστρατεύθηκε το 2011 με τον βαθμό του Αντιπτεράρχου. Είναι μέλος σε πολλά Επιστημονικά Ινστιτούτα του εξωτερικού. Είναι Πρόεδρος του Συνεταιρισμού των Στελεχών της ΠΑ. Είναι Πρόεδρος του Συνδέσμου Αποφοίτων Σχολής Ικάρων και τον ευχαριστούμε που αποδέχθηκε την πρόταση της Ακαδημίας για να παρευρεθεί και να είναι ομιλητής στην 2^η Ενότητα.

Κύριε Γερούλη, έχετε το λόγο.

Δρ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΟΥΛΗΣ (Ομιλητής): Κύριε επίτιμε Αρχηγέ της Πολεμικής Αεροπορίας, κύριε επίτιμε Αρχηγέ του ΑΤΑ, κύριοι ομότιμοι Καθηγηταί της Σχολής Ικάρων, αγαπητοί Εκπρόσωποι του ΓΕΕΘΑ, του ΓΕΑ, του ΓΕΣ, του ΓΕΝ, της ΕΛΑΣ, και του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ, εκλεκτοί προσκεκλημένοι.

Ευχαριστώ πολύ που μου δόθηκε σήμερα η ευκαιρία να είμαι ο τελευταίος ομιλητής και να περάσω σε αυτά που μας μαθαίνουν στο σχολείο στις πρώτες ημέρες, να κλείσουμε την συναισθηματική επίκληση.

Το θέμα το οποίο προβάλλεται αυτή την στιγμή είναι μία προσωπική μου στιγμή. Είναι το



δώρο που έκανε για μένα ο τότε Κοσμήτορας της Σχολής, όταν παρέδιδε την Διοίκηση της Ακαδημαϊκής Εκπαίδευσης της Σχολής και συμβολίζει την αξία του **Δαιδάλου** διαχρονικά για την ποιότητα του Ικάρου.

Σύμφωνα με την Ψυχολογία και την Ψυχιατρική, η μικρή παιδική ηλικία και η μεγάλη ηλικία, είναι αυτοί που έχουν τα περισσότερα οράματα, τα περισσότερα όνειρα. Εγώ ανήκω στην 2^η κατηγορία και θα προσπαθήσω μέσα από παραστάσεις να εμφυσήσω σε σας το όραμα για το μέλλον της Αεροπορίας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Σκοπός

Η σημερινή Εκδήλωση έχει ως σκοπό να δημιουργήσουμε ένα νέο όραμα. Πώς προέκυψε; Προέκυψε μετά τα περσινά αποτελέσματα των εισαγωγικών της Σχολής Ικάρων, την μειωμένη προσέλευση και από κοινή απόφαση της Ακαδημίας με το ΓΕΑ και τον Σύνδεσμο των Αποφοίτων της Σχολής Ικάρων, είπαμε να δημιουργήσουμε πρωτοβουλίες για να προσελκύσουμε περισσότερη νεολαία.



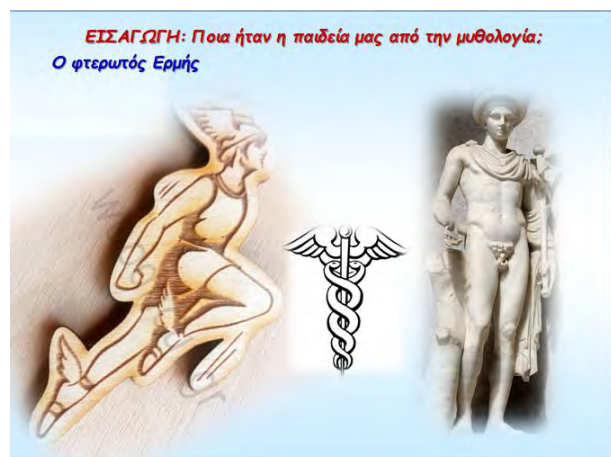
Για τον σκοπό αυτόν λοιπόν και εγώ σήμερα, θα προσπαθήσω να επιστρατεύσω από τα μαθήματα των δασκάλων μου κάποια σημεία τα οποία θα δημιουργήσουν σε σας - πιστεύω - ένα νέο όραμα και μία αφετηρία για μια ενιαία προσπάθεια.

Ξεκινήσαμε λίγο πριν 3 μήνες σαν Σύνδεσμος Αποφοίτων της Σχολής Ικάρων αυτή την ιδέα και επιλέξαμε την Κεντρική και την Βόρειο Ελλάδα, που έχει τους περισσότερους Αεροπόρους αριθμητικά προσφέρει στο όπλο, για να μπορέσουμε να προσελκύσουμε και τους νέους. Θέλοντας λοιπόν να εφαρμόσουμε αυτά που εφάρμοσαν οι Αρχαίοι Έλληνες, αρχίσαμε από την Παιδεία μας.

Όλοι ήμασταν Αεραθλητές. Όλοι έχουμε πετάξει χαρταετό. Όλοι έχουμε επηρεαστεί έστω και έτσι, από την πρώτη ιδέα της πτήσης. Γνωρίσαμε τι σημαίνει, χωρίς να το καταλάβουμε, γωνία προσβολής, γνωρίσαμε τι σημαίνει, άνεμος, άντωση κλπ.

Αυτές λοιπόν ήταν οι ιδέες που όταν πήγα στην Καρδίτσα και ξεκινήσαμε εκεί πέρα με τον Πρόεδρο της Λέσχης Μυρίνης που είναι και παρών σήμερα και τον Δήμο, να δημιουργήσουν ένα νέο όραμα στην νεολαία. Υποσχεθήκαμε κάτι το οποίο έχουμε ξεκινήσει και το υλοποιούμε. Ποιο είναι αυτό το όραμα;

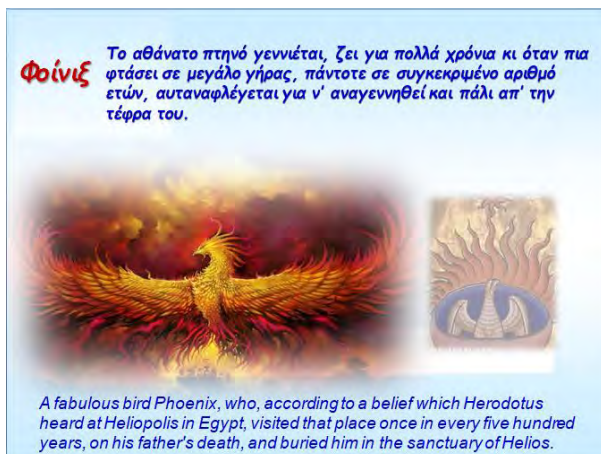
Επτά Παραστάσεις της Μυθολογίας στην Καρδίτσα: Αφετηρία ήταν η Καρδίτσα, η οποία μέσα σε ένα πολύ ωραίο πάρκο είχε βάλει τους 12 Άθλους του Ηρακλή, για να εμπνεύσει τους νεαρούς, τα παιδιά για την Μυθολογία. Εμείς τι προτεínαμε; Το αντίστοιχο που έχει σχέση με την Αεροπορία. Από την Μυθολογία είπαμε να γίνουν 7 αντίστοιχα αγάλματα, παραστάσεις, που να εμπλέκουν την Μυθολογία μας με την ιδέα της πτήσης.



Τον **Φτερωτό Ερμή**, τον Άγγελο των Θεών, τον **Πήγασο**, ο οποίος ήταν το εργαλείο, το σημερινό θα λέγαμε αερόχημα,



Την **Χίμαιρα**, όλοι την γνωρίζουμε από την Μυθολογία γιατί είχε τα φτερά και το δηλητήριο, χρειάζεται σήμερα στην εποχή μας για να αντιμετωπίσουμε την απειλή και όχι μόνο, τη **Σφίγγα**, τα οποία η Μυθολογία, χρησιμοποιεί για να εξασφαλίσουν τις Θερμοπύλες, να φυλάξουν τους χώρους μας και να είμαστε πανταχού παρόντες, ασφαρίζοντας τα σύνορά μας,



τέλος τον **Φοίνικα**, ο οποίος αναγεννιέται και δείχνει την διαχρονικότητα της Ελλάδος και της Ιστορίας διαχρονικά.

Με αυτά λοιπόν τα εκθέματα θέλουμε να επηρεάσουμε την νεολαία στην Καρδίτσα αρχικά, και γενικότερα με τα φυλλάδια και αυτά που θα κάνουμε, για να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε ένα νέο όραμα για τη νεολαία μας.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Μυθολογία



Έχουμε μια λαμπρή ιστορία η οποία ξεκινάει με τον Μύθο του **Δαίδαλου & Ίκαρου** και μας δίδαξε πώς γίνεται η διαδικασία της πτήσης από όνειρο σε πραγματικότητα. Όμως έχουμε και την πραγματικότητα. Πριν από 2.500 χρόνια είμαστε η πρώτη χώρα που κατάφερε να πετάξει με συσκευή βαρύτερη του αέρα, όταν ο **Ταραντίνος**, έκανε το πρώτο "drown" που πέταξε 200 μέτρα, όχι 34 μέτρα που πέταξαν πολύ αργότερα οι αδελφοί Ράιτ.

Πρώτη Πτήση: Άρα λοιπόν, έχοντας οράματα, έχοντας ιδέες, μπορούμε να στερεώσουμε το όραμά μας και να εμπνεύσουμε την νεολαία με κάτι παλιό, αλλά καινούργιο συνάμα. Οι **αδελφοί Ράιτ** δίδαξαν ότι η Τεχνολογία σίγουρα είναι ο προπομπός της εξέλιξης. Το **1903** οι αδελφοί Ράιτ έδωσαν το παράδειγμα και ξεκίνησαν μια καινούργια Τεχνολογία. Πάρα πολύ γρήγορα ακολούθησε η Ελληνική Αεροπορική Ιστορία.

Ιστορική Αναδρομή συνέχεια

Δεύτερη υπτάμενη μηχανή 2.500 χρόνια μετά



Η.Π.Α. Β. Καρολίνα Κιτυ Χωκ 27 Δεκεμβρίου 1903
Η πρώτη ελεγχόμενη ανθρώπινη πτήση με το διπλό «Flyer» πτήση των αδελφών Όρβιλ και Γουίλιαμ Ράιτ

Ιστορική Αναδρομή συνέχεια

στην νεότερη Ελληνική αεροπορική ιστορία

1908 Πρώτη εμφάνιση αφους στην Ελλάδα BLERIOT 30 από τον επιχειρηματία Λ. Αρνιώτη

1911 Έναρξη συγκρότησης Αεροπορικών Υπηρεσιών Ελλάδας και αποστολή στη Γαλλία 3 αξιωματικών για εκπαίδευση

7-1-1912 Ίδρυση Ελληνικής Αεροπορίας Ν.3995

1912 Αποστολή 3 ακόμα αξιών για εκπαίδευση - Αγορά των πρώτων 4 αφων FARMAN III.

8-2-1912 Πρώτη πτήση αφους στην Ελλάδα Τύπου BLERIOT 30 από τον ιδιώτη μηχανικό Εμμανουήλ Αργυρόπουλο.
Δεύτερη πτήση με τον πρωθυπουργό Ελ. Βενιζέλο,
Τρίτη πτήση με τον δημοσιογράφο Αλ. Καραμανλάκη



Πρώτες Πτήσεις στην Ελλάδα: Μέσα σε 5 χρόνια έχουμε το πρώτο αεροπλάνο στην Ελλάδα. Ο **Αρνιώτης** ένας δημοσιογράφος, έφερε το πρώτο αεροπλάνο στην Ελλάδα. Ιδιωτική πρωτοβουλία, όχι κυβερνητική. Αμέσως μετά ξεκίνησε η κρατική μηχανή να δουλεύει. Στείλαμε στη Γαλλία τους **πρώτους 3 Αεροπόρους** για εκπαίδευση. Στείλαμε δεύτερη αποστολή Αεροπόρων στην Γαλλία για εκπαίδευση και έχουμε, όπως είπαν και οι προλαλήσαντες, τον **Αργυρόπουλο**, έναν ιδιώτη να πετάει στους ουρανούς της Αθήνας. Όχι μόνο αυτό, το πνεύμα των Ελλήνων, γιατί είναι η φύση του Έλληνα και ειδικά η πρωτοβουλία του τότε Πρωθυπουργού να ενσωματώσει το αεροπλάνο σαν το όπλο των αδυνάτων έφερε πιο γρήγορη εξέλιξη. Την ίδια μέρα όμως, πρέπει να ξέρετε, ότι δεν πέταξε στρατιωτικό, πέταξαν 4 ιδιώτες. Πρώτος ήταν ο Αργυρόπουλος φυσικά, ο ιδιώτης, δεύτερος ήταν ο Βενιζέλος, τρίτος ήταν ένας δημοσιογράφος, ο **Καραμαλάκης** ο οποίος σκοτώθηκε αργότερα και ήταν και μία ηθοποιός, που πέταξε την ίδια ημέρα. Βλέπουμε λοιπόν ότι από τους πολίτες ξεκίνησε η ιδέα, το ίπτασθε του αεροεπιχειρείν. Έχουμε λοιπόν για πρώτη φάση **ένα όραμα να εξελίσσεται στην πραγματικότητα** και έχουμε μία λαμπρά ιστορία.

Α' Παγκόσμιος Πόλεμος: Γρήγορα ακολούθησε η πρώτη στρατιωτική πτήση. Γρήγορα

Ιστορική Αναδρομή συνέχεια

Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912 – 19 Α' Παγκόσμιος Πόλεμος (1914 – 1918)

« 1911 – 1912 » 1914 – 1918 »

5 Οκτωβρίου 1912 η πρώτη πολεμική αποστολή στην Ελασσόνα με τον Καμπέρο



Η Ναυτική Αεροπορία



1913 4 Απριλίου ο Αργυρόπουλος με τον Κ. Μάνο έπεσαν στο Λαγκαδά Οι πρώτοι ήρωες της Π.Α.

24-12-2012 ο Μουτούσης εκτελεί την 1η παγκοσμίως ναυτική αποστολή

μεσολάβησαν φυσικά και τα νέα γεγονότα, οι πόλεμοι του '12 -'13 και μετά του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, που έδωσαν την δυνατότητα στην χώρα μας, να παράξει περισσότερους Ικάρους, περισσότερους Αεροπόρους.

Ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος απέδειξε ότι η ψυχή και το πνεύμα του Έλληνα Αεροπόρου έχει προδιαγραφές για να γίνει ένας από τους καλύτερους παγκοσμίους επίδοξους Ικάρους. Έχουμε πολλά θύματα. Ο πρώτος Ικάρος που σκοτώθηκε ήταν ο Αργυρόπουλος, αυτός που έφερε το αεροπλάνο και ενέπνευσε την ιδέα, μαζί με τον συγκυβερνήτη του βέβαια στον

Λαγκαδά, τον Μάνο. Ας μην το ξεχνάμε. Ήταν οι πρώτοι Ικαροί της νέας γενιάς.

Στην συνέχεια έχουμε τον Καμπέρο, ο οποίος ήταν ο πρώτος Στρατιωτικός που εφάρμοσε τα άλματα στην Αεροπορική Επιστήμη, εδραίωσε την Στρατιωτική Αεροπορία. Και στην συνέχεια έχουμε την εξέλιξη στο Πολεμικό Ναυτικό. Δημιουργήσαμε παγκοσμίως τις πρώτες αποστολές Ναυτικής συνεργασίας. Προσβάλαμε πρώτοι παγκοσμίως πλοία.

Ίδρυση της Αεροπορίας και του Κλάδου της Πολεμικής Αεροπορίας

Ιστορική Αναδρομή συνέχεια

Επιχειρήσεις στη Μικρά Ασία (1919 – 1922)

« 1914 - 1918 » « 1923 - 1939 »

8-6-1928 Breguet 19 «ΕΛΛΑΣ», με τον Υπλόγ. Ευ. Παπαδάκο & παρατηρητή τον Συνχη, Χρήστο Αδαμίδη, απογειώθηκε από το Τατόι και πραγματοποίησε σε 20 περίπου μέρες το γύρο της Μεσογείου, (12.000 χλμ.)

Περίοδος του Μεσοπολέμου (1923 – 1939)

« 1919 - 1922 » « 1940 - 1941 »

1929 Ίδρυση Υπ. Αεροπορίας
1930 Ίδρυση κλάδου Π.Α.
1931 Ίδρυση Σχολής Αεροπορίας



Αυτά τα επιτεύγματα δεν είναι τυχαία. Δεν βγήκαν μόνο από μια στρατιωτική θεωρία που εκπαιδεύτηκαν στην Γαλλία. Ήταν γιατί η φουρνιά, η γενιά αυτή των Ικάρων αποδεικνύει διαχρονικά την ποιότητα του Έλληνα.

Μέσα λοιπόν από αυτά τα γεγονότα, ξεκινώντας την 2^η περίοδο και στον Μεσοπόλεμο η Αεροπορία οργανώθηκε και πολιτικά και στρατιωτικά, με την ίδρυση της Αεροπορίας το 1929, του Υπουργείου Αεροπορίας το 1929 και το 1930 στην συνέχεια. Την ίδρυση του Κλάδου της Πολεμικής Αεροπορίας και της Σχολής Ικάρων σαν επιστέγασμα το 1931,

ξεκίνησε η νέα γενιά των αεροπόρων. Το παρελθόν μας και το παρόν μας.

Β' Παγκόσμιος Πόλεμος:

Ιστορική Αναδρομή συνέχεια

Ελληνοϊταλικός Πόλεμος – Γερμανική Εισβολή (1940 – 1941)

« 1923 - 1939 » « 1941 - 1944 »

Β' Παγκόσμιος Πόλεμος (1940 – 1944)

Επανάταξιν – Εμφύλιος Πόλεμος (1945 – 1949)

« 1941 - 1944 » « 1950 - 1973 »

ΑΣΙΧΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ ΜΗΤΡΑΛΕΞΗΣ. Σκοτώθηκε στις 19 Σεπτεμβρίου 1948 κατά την εκτέλεση πολεμικής αποστολής αναγνωρίσεως στο Αιγαίο, όταν το αεροσκάφος Oxford (Δ130), στο οποίο επέβαινε μαζί με τους Αντισυνταγματ. Δημήτρη Δηροσβένιο και Επισμηναγό Γαλανίκο Δημήτριο, κατέπεσε λόγω βλάβης του ενός κινητήρα στη θάλασσα κοντά στην Τήνο και βυθίστηκε.



Πολύ γρήγορα η Αεροπορία όχι μόνο έγινε όπλο, αλλά άρχισε και να παράγει την δική της ιστορία. Τρανό παράδειγμα ο Μητραλέξης στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Προσπάθησε να κάνει αυτό που έκαναν οι Αρχαίοι Έλληνες με τις τριήρεις. Να εμβολίσει όχι με πλοίο, αλλά με το αεροσκάφος τον αντίπαλο και όχι μόνο αυτό, αλλά τον αιχμαλώτισε. Αυτός λοιπόν ο άνθρωπος ήταν ένας ακόμα Ίκαρος ο οποίος έπεσε για την πατρίδα, όμως είναι ένα παράδειγμα το οποίο πολλαπλασιάστηκε και πολλές γενιές θυμούνται και θα θυμούνται, όχι μόνο αυτόν, αλλά και τους υπόλοιπους που

πέσανε για την πατρίδα το 1940-1941.

Εκσυγχρονισμός Πολεμικής Αεροπορίας

Ήρθε η εξέλιξη. Μετά τους πολέμους, η Ελλάδα πάνω που πήγε να αναπνεύσει, μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο, ξεκίνησε ο εκσυγχρονισμός της Πολεμικής Αεροπορίας. Ήρθαν τα τζετ, φέραμε τα αφν F-84, έγινε μια επανάσταση την οποία πληρώσαμε με πολύ αίμα. Πολύ γνώση και πολύ αίμα. Τι χρειαζόνταν λοιπόν η Αεροπορία; Χρειαζόνταν ένα καινούργιο όραμα. Το όραμα πάντα έρχεται με την Τεχνολογία. Ήρθε λοιπόν το αφν F-4 και αποκατέστησε τα κενά τα οποία είχαν δημιουργήσει, η γρήγορη ανάπτυξη και η επαγγελματική πορεία της τότε Αεροπορίας.

Ιστορική Αναδρομή συνέχεια

Περίοδος 1950 – 1973

« 1945 – 1949 » 1974 – 1987 »



Η είσοδος της Ελλάδας στο ΝΑΤΟ προξένησε την αναδιοργάνωση, της Π.Α. και την απόκτηση από την Η.Π.Α. υλικού που φορούσε αεροσκάφη 1ης γενιάς αεριωθούμενων. Ανάλογες ήταν και οι προσπάθειες δημιουργίας υποδομής (διάδρομοι, υπόστεγα, καταφύγια κ.λ.π.

Το 1950 η Π.Α. συμμετείχε στον πόλεμο της Κορέας με το 13^ο Σμήνος μεταφορών C-47 Dakota

Περίοδος 1974 – 1987

« 1950 – 1973 » 1988 – 2020 »



Το 1974 υλοποιήθηκε η προμήθεια των F-4E Phantom II με το πρόγραμμα Peace Icarus που άλλαξαν ριζικά την μορφή και τις δυνατότητες της Π.Α. Ακολούθησε η προμήθεια των βομβαρδιστικών A-7^η, των Mirage F-1 και αργότερα των M-2000 και των F-16 και των M-2005 με τα F-16 BLK 50 και 50+ αποσύροντας τα αφη πρώτης γενιάς F-84, F-104, F-5 και F-102

Μπήκαν καινούργια θεμέλια, μεγάλος επαγγελματισμός. Το όραμα ταυτίστηκε με την θέληση και την γνώση και έτσι μειώσαμε τον φόρο αίματος. Είχαμε λοιπόν την εξέλιξη της 2^{ης} φάσης εκσυγχρονισμού της Πολεμικής Αεροπορίας και είχαμε και ρεκόρ προσέλευσης την εποχή εκείνη στις Στρατιωτικές Σχολές και μάλιστα στη Σχολή Ικάρων.

Πολιτική Αεροπορία

Ιστορική Αναδρομή: Πολιτική αεροπορία

1956: Υπογραφή συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού κράτους & Αρ. Ωνάση για την αποκλειστική εκμετάλλευση των αεροπορικών συγκοινωνιών της χώρας



1935: Ίδρυση της «Τ.Α.Ε.» (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις) 1^η ιδιωτική αεροπορική εταιρεία

1947: Ίδρυση της «Ε.Α.Σ» (Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία) και της «Α.Μ.Ε.» (Αεροπορικά Μεταφοράι Ελλάδος)

1951: Λόγω της κακής των πόρεϊας αποφασίσθηκε η συγχώνευση όλων αυτών σε μια Εθνική Ανώνυμη Εταιρεία «Τ.Α.Ε.»

1930: Ίδρυση της πρώτης Ελληνικής κρατικής αεροπορικής εταιρείας «ΙΚΑΡΟΣ» που χρεωκόπησε γρήγορα και στη συνέχεια ιδρύθηκε η Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών.




Τι γίνεται όμως στην Πολιτική Αεροπορία; Δεν την ξεχνώ γιατί η πηγή είναι μία. Οι Έλληνες. Και τη Στρατιωτική Αεροπορία και την Πολιτική Αεροπορία την τροφοδοτούν οι ίδιοι. Τι έχουμε λοιπόν; Έχουμε κάποιους οραματιστές, που δημιούργησαν το ξεκίνημα της Πολιτικής Αεροπορίας. Δημιουργήθηκαν οι ιδιωτικές εταιρείες που βλέπετε στην διαφάνεια, τις ξέρετε όλοι. Δεν πήγε καλά το Δημόσιο, όπως συνήθως δεν πηγαίνει καλά. Αναγκάστηκαν να γίνουν ανασχηματισμοί. Το παλέψαμε από δω, το παλέψαμε από κει. Ποιοι ήταν οι πρωτοστάτες; Βλέπετε έναν από αυτούς, τον Παύλο Ιωαννίδη που ήταν και μέλος μας, ο οποίος υπηρέτησε ως Υπαξιωματικός στον Πόλεμο του '40, έγινε χειριστής, διέπρεψε, τον πήρε μετά ο Ωνάσης, τον έκανε Αρχιχειριστή και μέχρι πριν λίγα χρόνια που απεβίωσε είχε ένα όραμα. Να γίνει η Αεροπορία καλύτερη. Είτε ήταν στην Πολιτική Αεροπορία, είτε μετά σαν απόστρατος, είχε πάντα την αγάπη του για το ίπτασθε, για τη Σχολή Ικάρων, για την Ακαδημία και αυτό θέλουμε να εμφυσήσουμε, να γίνει παράδειγμα για μας. Ο Παύλος Ιωαννίδης ήταν ένας από τους θεμελιωτές της Ολυμπιακής Αεροπορίας και την στήριξε στα δύσκολα χρόνια του Ωνάση, που είχε τα προσωπικά του πλήγματα.

Ιστορική Αναδρομή: Πολιτική αεροπορία




1957-1975 Λειτουργία 18 έτη υπό ιδιωτικό καθεστώς. Το 1974 η Ο.Α. ξεπερνά κάθε προσοκία σημειώνοντας ρεκόρ μεταφοράς επιβατών, 2.500.000 από τους οποίους 790.000 στις πτήσεις του εξωτερικού. Πετρελαϊκή κρίση -1973 θάνατος του Αλέξανδρου Ωνάση

1975-2009 Λειτουργία 33 έτη υπό κρατική διοίκηση. Πολλές νέες γραμμές σε εσωτερικό & εξωτερικό. Κρατικές ενισχύσεις & προσπάθειες αναδιάρθρωσης και δημιουργία θυγατρικών εταιρειών

2009 Πώληση στην Marfin Investment Group (MIG)

«Παίρνω τα χρήματα από την γυναίκα μου, τη Ναυτιλία για να τα δώσω στην ερωμένη μου, την Ολυμπιακή»

Αργότερα η Πολιτική Αεροπορία που έγινε Ολυμπιακή και έκανε τα θαύματα και πέταξε στις 5 Ηπείρους και έχοντας τη γνωστή εξέλιξη πρώτα στην MARFIN και τώρα στην AEGEAN, βασίστηκε στην ιδιωτική πρωτοβουλία. Ποια ήταν η ιδιωτική πρωτοβουλία; Ήταν η φράση του Ωνάση που έλεγε ότι «Παίρνω τα χρήματα από τη γυναίκα μου τη Ναυτιλία για να τα δώσω στην ερωμένη μου την Ολυμπιακή». Πλήρωνε, έβαζε λεφτά. Το αποτέλεσμα βέβαια ήταν μεγάλο.

Αυτό όμως που θέλω να περάσει μέσα από αυτό είναι ότι, έχοντας την μία πηγή, έχεις αξιολογήσει την σημασία της Πολιτικής Αεροπορίας έχεις επενδύσει στην Πολιτική Αεροπορία αυτά που χρειάζονταν για να αναπτυχθεί και να μεταφέρει την Ολυμπιακή Φλόγα, την Αεροπορική Φλόγα και την ιδέα της Ελλάδος, στις 5 Ηπείρους.

Αυτό πρέπει να δούμε. Ότι οι κρατικές ενισχύσεις και οι προσπάθειες καμιά φορά δεν χάνονται, δεν ξεχνιούνται. Γίνονται παράδειγμα, για να τα διορθώσουμε στην επόμενη φάση.

Γιατί τα λέω όλα αυτά; Γιατί πρέπει να πούμε ότι ακόμα και σήμερα, που έχουμε πάλι ιδιωτική πρωτοβουλία, έχουμε εθνικά συμφέροντα, έχουμε εθνικά ιδεώδη. Πρέπει να υποστηρίξουμε και την Πολιτική Αεροπορία. Πρέπει να βγάλουμε και Μηχανικούς και Αεροπόρους από την ίδια φουρνιά, από τους απογόνους του Ίκαρου και του Δαίδαλου, για να υποστηρίξουμε τις δύο δραστηριότητες. Άλλες απαιτήσεις της μίας, όπως είπαν οι προηγούμενοι, άλλες οι απαιτήσεις της άλλης. Το όραμα όμως είναι να μπορέσουμε να συγκεντρώσουμε ό,τι καλύτερο υπάρχει μέσα από ένα μεγαλύτερο δείγμα.

Ιστορική Αναδρομή: Πολιτική αεροπορία



«Αξίζει να ξαναχρησιμοποιηθεί το σήμα της ΟΑ με κάθε τρόπο»




«Δεν υπάρχει θέμα» «Θα προσθέσουμε έναν ακόμα κύκλο»

Για να τελειώσω λίγο με την Ολυμπιακή Αεροπορία αυτό που έχει σημασία είναι το εθνικό συναίσθημα και το πώς πάλεψε ο Ωνάσης για να διεκδικήσει την Ολυμπιακή Φλόγα. Να διεκδικήσει τους 5 κύκλους. Όταν η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή - όπως είπαν και οι προηγούμενοι - δεν ήταν σύμμαχος, πολλές φορές είχε το έτσι θέλω, είχε το τσαγανό του επιχειρηματία και είπε, εάν δεν θέλουν, θα προσθέσουμε έναν ακόμα κύκλο. Αυτό είναι σημαντικό της θέλησης και της αποφασιστικότητας ενός ηγέτη, ενός επιχειρηματία. Να επιβάλει την θέληση με κάθε τρόπο. Μόνο έτσι επιτυγχάνει. Αυτό είναι ένα παράδειγμα

Αεροπόρου, γιατί αυτός είχε το ρίσκο του Αεροπόρου για να το κάνει, γιατί επένδυε οικονομικά εκείνη την εποχή, αλλά ήταν μεγάλο το ρίσκο.

Αεραθλητισμός – «ΙΚΑΡΙΑΔΑ»

Πάμε λίγο και σε αυτά που είπαν και οι προηγούμενοι. Είχαμε την ευκαιρία της «ΙΚΑΡΙΑΔΑΣ».

Ιστορική Αναδρομή: Αεραθλητισμός
ΙΚΑΡΙΑΔΑ: η χαμένη ευκαιρία και η σημερινή πρόκληση

Η ελληνική "Ικαριάδα" δόθηκε στην Τουρκία
Η Ικαριάδα, πρόταση για ένα παγκόσμιο αεροαθλητικό θεσμό με συμμετοχή όλων 70 χωρών από όλες τις ήπειρους, με σκοπό τη δημιουργία Ολυμπιακών αγώνων σε αεροπλάνα του αιώνα.

Η ελληνική "Ικαριάδα" δόθηκε στην Τουρκία
Της ΣΟΥΛΑΣ ΜΑΡΟΥΛΛΑ
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Συνεχώς για άλλη μια φορά αποδείχθηκε ότι οι καταιγιστικές διορισίες στο υπουργείο της πατρίδας μας, μπορούν να οδηγήσουν στο χάσιμο πολλών σημαντικών ευκαιριών για την προβολή της στο εξωτερικό. Γεγονός που επικυρώθηκε για άλλη μια φορά, αφού, όπως καταγγέλλουν μέλη της Εθνικής Αερολέσχης Ελλάδος, η ηγεσία

μόνο σε ενέργεια μέγα κατάφερε - όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά - να υποπέσει μακροχρόνιος αγώνας της Εθνικής Αερολέσχης Ελλάδος, αλλά και πολλών αερογενεακών φορέων, όπως της Αιγαιοπελαγίτικης Οροποσειστικής, της Πανκαριακής Αδελφότητας Αμερικής και Καναδά, καθώς και των κατοίκων του νησιού της Ικαρίας να φέρουν την πρώτη ιστορική διεξαγωγή στον νησί.

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ
Η Πρόεδρος και τα Μέλη της Προσωπικής Διακοσμίας Επιτροπής της Διεθνούς Ικαριακής Αεροαθλητικής Αναδελφίας έχουν την τιμή να σας προσκαλέσουν στην τελετή αφής της Ικαρίας φλόγας που θα πραγματοποιηθεί στις 12:00 την 31η Μαΐου 2009 στο βωμό αφής στη νήσο Ικαρία.

Η Πρόεδρος της Προσωπικής Διακοσμίας Επιτροπής
ΜΑΡΙΑ ΓΛΟΥΤΖΗ
Καθηγήτρια Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου

Δεν θέλω να μακρολογήσω. Ήταν μια προσπάθεια. Συγχαρητήρια σε αυτούς που την ξεκίνησαν, δυστυχώς, τα συλλυπητήρια μου σε αυτούς που συνέτειναν να την ματαιώσουμε. Αυτό όμως που δεν ειπώθηκε σήμερα και είναι φόρος τιμής και πρέπει να το πούμε, ότι ναι μεν δεν έγινε η «ΙΚΑΡΙΑΔΑ» αλλά συμμετείχαμε στην πρώτη.

Ιστορική Αναδρομή
ΙΚΑΡΙΑΔΑ: η χαμένη ευκαιρία και η σημερινή πρόκληση

Αερο-ραλί με την αϊγά της Η.Α.
Στην Ελλάδα, από τον Δεκέμβριο του 1954, η Εθνική Αερολέσχη της Ελλάδας διοργανώνει αερο-ραλί με την αϊγά της Η.Α. (Ηνωμένης Αεροπορίας) και με την κυρία της Ρω για σύμβολο του ξεκινάει την ερχόμενη Δευτέρα το Α' αερο-ραλί Αιγαίου. Το αερο-ραλί διοργανώνεται από την Εθνική Αερολέσχη της Ελλάδας σε συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας και θα συμμετάσχουν αεροπλάνα από αερο-λέσχες της Ελλάδας και 11 ακόμη χωρών. Μέχρι χθες είχαν δηλωθεί 51 συμμετοχές. Σταθμοί του αερο-ραλί είναι νησιά του Ανατολικού Αιγαίου: Λήμνος-Λέσβος-Χίος-Σάμος-Κως-Ρόδος και τέλος το Καστελλόριζο.

Αυτό είναι μια πρώτη πρόβα για την Α' Ικαριάδα, που θα διοργανωθεί το 1995 στη χώρα μας. «Ένα χρόνο πριν τη χρυσή Ολυμπιάδα, που η ΔΟΕ αρνήθηκε στη χώρα μας, η Ελλάδα διοργανώνει την «Α' Ολυμπιάδα των αιθέρων», δήλωσε χθες κατά τη διάρκεια ενημέρωσης στο ΓΕΑ ο πρόεδρος της Εθνικής Αερολέσχης της Ελλάδας κ. Μιχάλης Ανθίμος.

Ολυμπιάδα των αιθέρων μέχρι τη Ρω

Εξήντα Ικαροί στο Αιγαίο
Πάνω από εκατό Ικαροί, που θα διοργανωθεί το 1995 στη χώρα μας, η Ελλάδα διοργανώνει την «Α' Ολυμπιάδα των αιθέρων», δήλωσε χθες κατά τη διάρκεια ενημέρωσης στο ΓΕΑ ο πρόεδρος της Εθνικής Αερολέσχης της Ελλάδας κ. Μιχάλης Ανθίμος.

Είχαμε και άλλες δραστηριότητες. Αλλά ξεχάσαμε σήμερα να πούμε σε αυτή την αίθουσα ότι στην πρώτη «ΙΚΑΡΙΑΔΑ» συμμετείχε ένα δικό μας πλήρωμα μόνο, με κυβερνήτη αυτόν που είχα την τιμή να τον έχω και εκπαιδευτή. Αυτό το πλήρωμα το μοναδικό, ήρθε πρώτο. Ένα ακόμα

παράδειγμα της Ελληνικής «Ικαροσύνης» θα λέγαμε. Η λεβεντιά του αείμνηστου Γκολέμη και του συγκυβερνήτη που πήγαν και διεκδίκησαν τον πρώτο τίτλο. Μπορεί να μην μας πήραν την «ΙΚΑΡΙΑΔΑ», αλλά ήρθαμε πρώτοι με ένα μόνο πλήρωμα που συμμετείχε.

Ιστορική Αναδρομή: Αεραθλητισμός
ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΑΓΩΝΕΣ: η Πρωτιά της Μοναδικής Ελληνικής Συμμετοχής

Οι πρώτοι αγώνες έγιναν τότε στην Κωνσταντινούπολη και στην Αντάλια. Η Ελλάδα συμμετείχε με ένα αεροπλάνο της Αερολέσχης Αθηνών στον Αερο-μαραθώνιο. Ταξίδι που έγινε από την Αντάλια μέχρι την Ισλανδία, κερδίζοντας μάλιστα την πρώτη θέση της βαθμολογίας του αγωνίσματος.



Αφί της
«Ικαρίου Αεραθλητικής Φλόγας»
 Ικαρία 26-06-2004



Οι δεύτεροι Παγκόσμιοι Αεραθλητικοί Αγώνες έγιναν στην Ισπανία. Οι τρίτοι στην Ιταλία και αργότερα σε άλλη χώρα. Η Ολυμπιακή φλόγα των αγώνων που άναψε με το ηλιακό κάτοπτρο της Ολυμπίας, μεταφέρθηκε, εκτός των αγώνων στην Τουρκία, από την Ικαρία στις υπόλοιπες χώρες που είχαν αναλάβει τους αγώνες.

Αυτό και μόνο είναι ένα τρανό παράδειγμα για να διεκδικήσουμε τον τίτλο που θέλουμε να έχουμε, ότι είμαστε οι πρωτοπόροι, οι οραματιστές και οι πραγματιστές ενός διαχρονικού ονείρου.

Ιστορική Αναδρομή: Αεραθλητισμός



ΙΚΑΡΙΑΔΑ: η χαμένη ευκαιρία και η σημερινή πρόκληση



Τορίνο

Ικαρία

Αυτή λοιπόν η χαμένη ευκαιρία η οποία έχει εξελιχθεί και έχουμε και άλλους Αγώνες. Γίνανε πολλοί στο παρελθόν και θα γίνουν και άλλοι, γιατί σήμερα οργανωνόμαστε διαφορετικά, έχει το αποτέλεσμα του και σήμερα. Σήμερα είμαστε μία από τις ισχυρότερες Αεροπορίες Παγκοσμίως. Δεν είναι τυχαίο. Έχουμε επενδύσει και σε αίμα, αλλά και σε γνώση και προσπάθεια. Είχαμε καλούς Δαιδάλους, είχαμε πολλούς Ικάρους, αλλά πάνω απ' όλα, είχαμε την ψυχή και έχουμε την ψυχή να συνεχίσουμε και να λέμε σήμερα το «ΑΙΕΝ ΥΨΙΚΡΑΤΕΙΝ» και να το αποδεικνύουμε στην πράξη.

Λέω έτσι, γιατί απευθύνομαι στο συναίσθημα, όχι στην γνώση. Πρέπει να καταλάβουμε ότι έχουμε υποχρέωση ηθική, αλλά είμαστε και από την φλέβα, από την γενιά του Ικάρου, ηγέτες των αέρηδων και του διαστήματος, που τώρα τελευταία – και μιλάω πιο πολύ στην Στρατιωτική Ηγεσία και στην Αεροπορική – το έχουμε λίγο παραμερίσει.

ΤΟ ΣΗΜΕΡΑ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Ας δούμε λοιπόν ποιες είναι οι απαιτήσεις για το Αύριο. Το Αύριο που έρχεται γρηγορότερα από όσο πιστεύουμε.



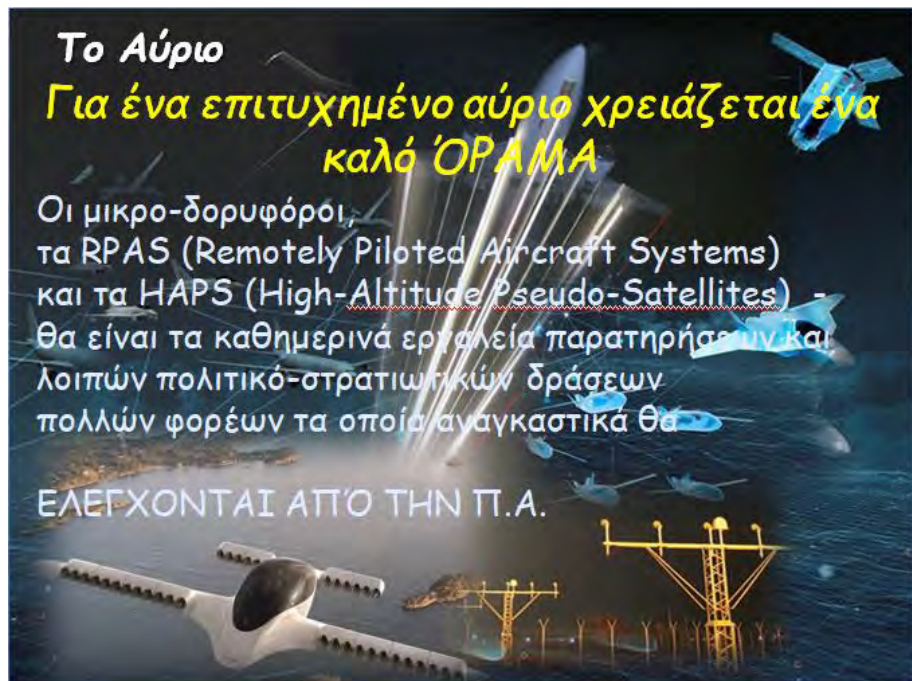
Όταν ένας Αεροπόρος μιας Σειράς, ας πούμε της δικής μου Σειράς έχει πετάξει 4 και 5 τύπους αεροσκαφών, πόσο γρήγορα πρέπει να αφομοιώσουν οι καινούργιοι την Τεχνολογία; **Ποιο είναι το μέλλον της Αεροδιαστημικής Επιστήμης που πρέπει να προετοιμαστούμε από την Σχολή Ικάρων;** Όχι. Είναι πολύ αργά από την Σχολή Ικάρων.

Το Αύριο

- Η τεχνολογία του "Fly by Light" θα αντικαταστήσει το Flight by Wire.
- U/AS & autonomous smart weapons συνδυαζόμενα με ρομποτικές διατάξεις εκτέλεσης αποστολών θα επικρατούν αριθμητικά και τακτικά.
- Οι επιχειρήσεις θα διεξάγονται με αυτοματοποιημένες εντολές από εξελεγχόμενες μηχανές διαχείρισης κρίσεων, βασισμένες στα νευρωνικά δίκτυα και την ΑΙ που θα εξασφαλίζει βέλτιστη απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης, και θα προτείνει την καλύτερη κίνηση στο Δίκτυ, περιορίζοντας το ρίσκο και τις πιθανότητες ανθρώπινου λάθους.
- Τα πελάγματα θα επεκταθεί σε χωρική ευθύνη (και στο εξωατμοσφαιρικό σύστημα) και σε ειδή αποστολών, πέραν των ABT & TBM, έχοντας να αντιμετωπίσει πληθώρα ατμοσφαιρικών και εξωατμοσφαιρικών υβριδικών απειλών όπως τα σμήνη εκατοντάδων χιλιάδων microdrones killars, smart missiles, laser guns, HM παλμών, κλπ.
- Η διευκρίνιση και ο εγκλωβισμός ανθρώπινων στόχων από τους δυναμικούς πολύ-αισθητήρες θα υποστηρίζεται από τεχνητή νοημοσύνη, εξειδικευμένα προσωπικά δεδομένα, εξελιγμένη τεχνολογία RFID, LiD & δίκτυα DGPS και LiFi σε αντικατάσταση του SS WiFi.
- Η τέταρτη διάσταση, το εξωατμοσφαιρικό Διάστημα, θα αποτελεί συνήθη χώρο επιχειρήσεων και αξιοποίησης από την ΠΑ για πολλαπλές χρήσεις

Πρέπει να δούμε τι θα συντελέσει στο αύριο. Είναι η **Τεχνητή Νοημοσύνη**, είναι το **Διάστημα**, είναι η **Εκπαίδευση**, από τα νήπια θα ξεκινήσουμε για να κάνουμε την υποδομή, για να μπορέσουμε να αφομοιώσουμε τόσο γρήγορα αυτά που έρχονται. Πρέπει να είμαστε ανά πάσα στιγμή έτοιμοι να υποδεχθούμε το μέλλον με συγκεκριμένες προτάσεις που πρέπει από χθες να ξεκινήσουμε.

Οι καινούργιοι Αεροπόροι, είτε πετάνε Πολιτική Αεροπορία, είτε πετάνε Στρατιωτική Αεροπορία, δεν θα πετάνε με flight by wire που ξέρουμε εμείς, θα πετάνε το **fly by light**. Οι καινούργιες αποφάσεις των Διοικητών, δεν θα προέρχονται μέσα από συσκέψεις, πρωτόκολλα και διαδικασίες και αποφάσεις ΚΥΣΕΑ. Θα είναι αποφάσεις οι οποίες θα βγαίνουν μέσα από **προγραμματισμένα Συστήματα Υποστήριξης Διοικητού, υποστήριξης σχεδίων και διαχείρισης αντιπάλων δυνάμεων και καταστάσεων**, με τρόπους και διαδικασίες που θα έχουν μεθοδευτεί από Πανεπιστήμια, από Διαχειριστές Πληροφορικής, από γνώστες των Συστημάτων τα οποία διαθέτουμε, ή πρόκειται να αποκτήσουμε.



Εδώ λοιπόν έχουμε να κάνουμε με το μέλλον, το οποίο πρέπει να προδιαγράψουμε εμείς πολύ καλύτερα σήμερα. Αυτό που σήμερα θεωρούμε κάποιο στρατηγικό λάθος, ή κάποια αστοχία στην απόφαση, ή στο Σύστημα, αύριο θα είναι λιγότερο πιθανό, γιατί θα βοηθάει περισσότερο αυτό το εργαλείο που σήμερα προδιαγράψουμε να αγοράσουμε, είτε είναι F-35, είτε είναι Σύστημα Διοίκησης, είτε Σύστημα Διαχείρισης Δορυφορικών Ζεύξεων, είτε τα όπλα και τα Συστήματα με τα drowns κλπ., θα είναι πληθώρα πλέον στην φαρέτρα μας. Τι έχουμε λοιπόν να προετοιμάσουμε γι' αυτά;

Έχουμε μόνο την Παιδεία; των νυν Αξιωματικών και Υπαξιωματικών ή και της υπόλοιπης Νεολαίας; Μεθαύριο το παιδί του Δημοτικού θα έχει την δυνατότητα βλέποντας ένα drown στο Καστελόριζο να το βγάζει φωτογραφία και αυτή η φωτογραφία να μεταβιβάζεται αυτόματα στο Κέντρο Αεροπορικού Ελέγχου, είτε είναι στην Ριτσώνα, είτε είναι στο ΓΕΕΘΑ και να ταυτίζει τον στόχο αυτό τον μικρό και να αποτυπώνει την απειλή. Αυτό θα γίνεται αυτόματα, χωρίς να το ξέρει ούτε ο πιτσιρικάς.

Αυτά και άλλα πολλά είναι αυτά που θα συνθέσουν την διαδικασία, όχι μόνο απλώς του 5G, αλλά και άλλα που έρχονται πολύ γρηγορότερα, για να μπορέσουμε να κάνουμε εμείς αυτό που λέμε σε λίγο, την πρόβλεψη, για τη νέα πρόκληση, την διαμόρφωση του χαρακτήρα του μελλοντικού «**Αερα-επιχειρείν**». Δεν θα έλεγα Αεροπόρου μόνον, γιατί υπάρχουν και πολλές άλλες ειδικότητες που θα συμβάλουν σε αυτή την διαδικασία.

Κάτι που όμως έχουμε ξεχάσει είναι ότι ήδη σήμερα, στην DEFEA που προέκυψε πριν λίγες ημέρες, είχαμε **έξω-ατμοσφαιρικά μέσα**. Τι σημαίνει έξω-ατμοσφαιρικά; Έχουμε κάποιο μάθημα στην Σχολή Ικάρων σήμερα που να ασχολείται με το Διάστημα και την έξω ατμόσφαιρα; Έχουμε διαδικασία που προβλέπει πώς θα είναι οι βαλλιστικές τροχιές; Έχουμε νομικές συμβουλές από κάποιους πώς θα διαχειριστούμε θέματα που θα προκύψουν στην διαπραγμάτευση; Όχι με την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και με τις Ζώνες τις Θαλάσσιες, αλλά με το Διάστημα. Με τις 39 μοίρες, με το πώς θα διεκδικήσουν οι Βούλγαροι που το χάσανε, οι Ρουμάνοι που δεν το έχουν, οι Πολωνοί που το έχουν και θέλουν να συνεργαστούν μαζί μας σήμερα στο Διάστημα και δεν ξέρουμε τι να τους πούμε, γιατί δεν έχουμε κάποιο Φορέα να μιλήσει επίσημα για το πώς θα συνεργαστούμε στο Διάστημα για τη μελλοντική αμυντική θωράκιση της Ευρώπης;

Έχουμε την ικανότητα αυτή την στιγμή να έχουμε Think Tank; Όχι έναν μόνο, γιατί ο ένας μπορεί να μας παρασύρει. Έχουμε ομάδα που να κατευθύνουμε εκεί την σκέψη, την γνώση και την έρευνα, για να μπορέσουμε να προετοιμάσουμε ομάδα που θα διαχειρίζεται τις κρίσεις και θα συμβάλει σε γνώσεις; Αυτό είναι το αυριανό περιβάλλον. Είμαστε έτοιμοι να πάρουμε ένα από αυτά τα κομμάτια να το υπηρετήσουμε, να το υποστηρίξουμε ή να γίνουμε επαγγελματίες που θα βγάζουμε τον επιούσιο και θα είμαστε υπερήφανοι που είμαστε μέλη αυτού του Συστήματος;

Είδαμε τι έπαθε η Αμερική με ένα μπαλόνι που πέταγε ξαφνικά και ήταν απρόβλεπτο. Ήταν μια Τεχνολογία του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Κι όμως πέταξε το μπαλόνι και δεν μπορούσαν να το αναχαιτίσουν για δύο ημέρες. Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει υβριδική Τεχνολογία, σημαίνει να ξέρεις πολύ καλά τι έχει και τι δεν έχει ο αντίπαλος και όταν πρέπει, να εμφανίσεις ξαφνικά κάτι το οποίο θα του δημιουργήσει τον πανικό ή την σύγχυση. Αυτή την γενιά θέλουμε να καλλιεργήσουμε. Αυτό το όραμα θέλουμε να πάρουμε μπροστά και να το υπηρετούμε. Για να γίνει λοιπόν αυτό ξανά, πρέπει να προετοιμαστούμε.

Το Όραμα Ξαναγεννιέται

Τι κάνουμε λοιπόν σήμερα; Πρέπει να δημιουργήσουμε τις προδιαγραφές για τον «Νέο Ίκαρο». Πρέπει να έχουμε Δαιδάλους που να οραματίζονται το μέλλον, σκεπτόμενοι όχι το Διάστημα, αλλά το Αεροδιάστημα. Όχι την τεχνολογία του F-35, αλλά του "F-135" που θα βγει.

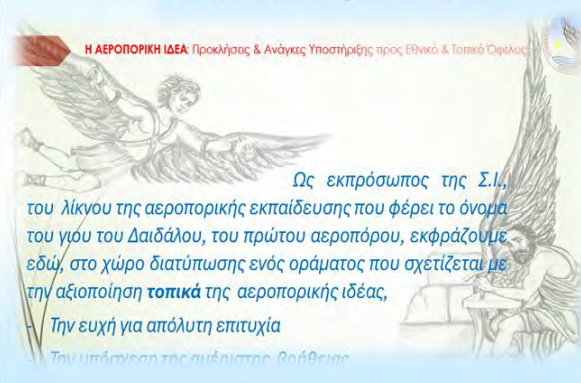


Αυτή είναι η δουλειά της Σχολής Ικάρων. Αυτή είναι η δουλειά των σχολείων. Να σκέφτονται υβριδικά, γιατί πρέπει να ταυτίσουμε την γνώση του παλαιού με το καινούργιο. Θα χρειαστούμε και το παλιό. Θα πρέπει να ξέρουμε να φτιάχνουμε φτερά από κερί, άμα όλα τα υπόλοιπα δεν τα έχουμε, γιατί μπορεί για να επιβιώσουμε να τα χρησιμοποιήσουμε και τα δύο. Βλέπετε την Ουκρανία και το τι συμβαίνει σήμερα.

Θέλει λοιπόν να δημιουργήσουμε τους **καλύτερους Δαιδάλους** για να παράξουμε τους **καλύτερους Ικάρους**.

Το Όραμα ξαναγεννιέται

Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΙΔΕΑ: Προκλήσεις & Ανάγκες Υποστήριξης προς Εθνικό & Τοπικό Όραμα



Ως εκπρόσωπος της Σ.Ι., του λίκνου της αεροπορικής εκπαίδευσης που φέρει το όνομα του γιού του Δαιδάλου, του πρώτου αεροπόρου, εκφράζουμε εδώ, στο χώρο διατύπωσης ενός οράματος που σχετίζεται με την αξιοποίηση τοπικά της αεροπορικής ιδέας,

- Την ευχή για απόλυτη επιτυχία
- Την υπέρβαση των ανείσθητων δοθέντων

Το Όραμα ξαναγεννιέται

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ
Προώθηση της Αεροπορικής Ιδέας - Χρηματοδότηση



Κάθε καλοκαίρι, δάσκαλοι από όλα τα Δημοτικά Σχολεία, περνούν σεμινάρια αερομοντελισμού σε ειδικές εγκαταστάσεις. Απόστρατοι Αξιωματικοί της Αεροπορίας διαφόρων ειδικοτήτων, επισκέπτονται τα Δημοτικά Σχολεία και παρουσιάζουν διαλέξεις αεροπορικού περιεχομένου. Αερολέσχη εκπαιδεύουν αγέρια και κορίτσια στον αθλητικό αλεξπτωπαγό.

- Τα Σαββατοκύριακα, όλα τα στρατιωτικά αεροδρόμια ήταν ανοικτά στο κοινό, με σκοπό οι γονείς με τους γονείς και τους φίλους τους, να μπορούν να έχουν πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου καθώς και στα υπόστεγα με τα αεροσκάφη και τα πληρώματα επιφυλακής, αλλά και πρόσβαση στα κυλικεία και αναψυκτήρια των Μονάδων με σκοπό την εξοικείωση τους με το πνεύμα των Μονάδων.
- Υψηλάρθροι απόστρατοι αξιωματικοί αεροπορίας, εκκαλούντο να κάνουν διαλέξεις επικοινωνιακού προσανατολισμού στην αρχή της σχολικής χρονιάς.
- Στη γειτονική χώρα, για να υπηρετήσει κάποιος ή κάποια ως μόνιμο μέλος στην Πολιτική τους Αεροπορία, πρέπει να είναι κάτοχος πτυχίου Αερολέσχης.
- Κάθε χρόνο, τα έσοδα από τα δώρα των αερίων της εορτής "Ραμαζάν" δίδονταν στην Εθνική Αερολέσχη για την προώθηση του έργου των κατά τόπους Αερολεσχών.



Σαν Φορέας αποφοίτων της Σχολής Ικάρων (ΣΑΣΙ) είπαμε και δώσαμε στην Καρδίτσα υπόσχεση, ότι θα ξεκινήσουμε από την Θεσσαλία να αναπτύξουμε τον Αεραθλητισμό και τον Αεροτουρισμό, με καινούργιες ιδέες.

Προτείναμε και οργανώνουμε την διαδικασία να φέρουμε στην Ελλάδα Αεροπλοία. Είναι τα μοναδικά τα οποία αντέχουν στις συνθήκες της χώρας, υποστηρίζουν τον Αεραθλητισμό και θα εξυπηρετήσουν τον Τουρισμό, τα μάλα. Είναι κάτι στο οποίο θα συνεισφέρουμε όλοι μαζί, γιατί έχουμε και την γνώση και την εμπειρία και έχουμε μαζί μας και την Πολιτεία η οποία θα συνεισφέρει, ώστε να ξεπεραστούν νομικά θέματα...

Τι κάνουν οι υπόλοιποι όμως; Γιατί μας έχουν ξεπεράσει οι γείτονες; Γιατί αυτά που λέμε τώρα εμείς ήταν το όραμά τους, επειδή δεν είχαν Ίκαρο, αλλά αντιγράψανε την ανάγκη της πραγματικότητας. Επιλέξαν να μπαίνουν στις Σχολές Ικάρων τους άτομα τα οποία είχαν ήδη πτυχίο από την Αερολέσχη. Βάλανε τους στρατιωτικούς να κάνουν επισκέψεις στα σχολεία. Ανοίξαν τα Αεροδρόμια για όλο τον κόσμο, για να αποκτήσουν τα παιδάκια οράματα.

Εσείς και εγώ και κάποιοι άλλοι είχαμε το όραμα από μικροί να γίνουμε Αεροπόροι. Εάν δεν έχεις όραμα, δεν βλέπεις όνειρο. Αλλά αν δεν ξέρεις και την πραγματικότητα, το όνειρο που βλέπεις δεν μπορείς να το υλοποιήσεις. Εμείς λοιπόν τι έχουμε; Έχουμε το background, έχουμε την παιδεία, αλλά μείναμε εκεί. Ξεμείναμε από όνειρα. Μάλλον, κοιμόμαστε βαριά. Πρέπει να ξυπνήσουμε, να οραματιζόμαστε και να προσεδαφίσουμε μετά τα όνειρά μας ώστε να τα κάνουμε πραγματικότητα.

Το Όραμα ξαναγεννιέται στην Καρδίτσα



Μιλώ έτσι γιατί είμαι ο τελευταίος ομιλητής και πρέπει να φύγετε από εδώ με το συναίσθημα και την ελπίδα ότι κάτι πάει καλά. Ναι, πάει καλά! Κοιτάξτε λίγο τι γίνεται στην Καρδίτσα! Τελευταίοι Αγώνες. Είχαμε πάει εκεί πέρα. Πετάγανε 3 από τον Σύνδεσμο ΣΑΣΙ, πετάγανε εκεί πέρα και λάβανε μέρος στους Αγώνες. Παιδάκια συμμετείχαν, ήδη η Καρδίτσα ξεκινάει. Βάλαμε μπροστά να κάνουμε και την παιδαγωγική θα λέγαμε προσηλύτιση, βάζοντας μέσα στον κήπο και αυτά τα οράματα τα επτά, τους 7 αντιπροσώπους της Αρχαίας Ελλάδος. Δίνουμε πτυχία. Αρχίζουν και ξεκινάνε.

Βέβαια θα μου πείτε είναι ακριβό το σπορ. Πρέπει να το διευκολύνουμε. Θα βάλουμε εμείς ένα simulator. Ο Αρχηγός της Αεροπορίας υποσχέθηκε ότι θα στείλει τα F-16, το simulator F-16 για την Καρδίτσα και την Θεσσαλία από τον Οκτώβρη θα είναι εκεί πέρα για να προσεγγίσουμε την νεολαία της Θεσσαλίας. Αλλά δεν είναι μόνο η Καρδίτσα. Έχουμε και ένα άλλο πολύ καλό κομμάτι που συνεργαζόμαστε, την Βόρεια Ελλάδα. Είναι η Έδεσσα. Έχουμε και εκεί ξεκινήσει και κάνουμε δουλειά.

Το Όραμα Ξαναγεννιέται – η Έδεσσα Πρωτοστατεί

Το Όραμα ξαναγεννιέται: Έδεσσα πρωτοστατεί

Με την Δ1/Γ/23879/5344/15-6-1979 απόφαση της ΥΠΤΑ εγκρίθηκε η λειτουργία της Σχολής Χειριστών Ανεμοπορίας, η δεύτερη στην Ελλάδα.

Μέχρι σήμερα η Σχολή Ανεμοπορίας της Αερολέσχης Έδεσσας και το τμήμα της Ανεμοπορίας έχει ξεπεράσει τις 25.000 πτήσεις συνολικής διάρκειας 12.857 ωρών.

Όλα τα έργα που έγιναν την τελευταία δεκαετία και ιδιαίτερα η αναβάθμιση του διαδρόμου προσγείωσης αεροσκαφών, έχουν ως στόχο, την ανάπτυξη υψηλού επιπέδου αεροτουρισμού.

Σχετικά πρόσφατα το Υπουργείο Τουρισμού υιοθέτησε την πρόταση της Αερολέσχης Έδεσσας για την υλοποίηση πιλοτικού project με θέμα τον αεροτουρισμό, ώστε να μπει η χώρα σε μια αγορά τουριστικών υπηρεσιών που είναι πλήρως ανεπτυγμένη στην Ευρώπη.

Η Έδεσσα είναι η δεύτερη στην Ελλάδα που έχει αποκτήσει την δυνατότητα να παρέχει εκπαίδευση και να προσηλυτίζει με Ανεμόπτερα, όπως ο κ. Σκλήρης στο παρελθόν, τώρα το ξεκινάει επίσημα, με πολύ μεγάλα αποτελέσματα.

Η λειτουργία της Σχολής Ικάρων από το 1979, με 13.000 συνολικά, έχει ξεπεράσει τα προσδοκώμενα, χάρη σε αυτούς που έβαλαν πλάτη. Χάρη σε αυτούς που είχαν το όραμα. Ένας από αυτούς είναι και εδώ μέσα σήμερα, παλιός μας

Διοικητής, ο κ. Ιωαννίδης.

Σημασία έχει ότι ξεκίνησε και η Έδεσσα και παράγει όραμα, προσηλυτίζει. Τι κάνουμε εμείς σαν Σύνδεσμος Αποφοίτων της Σχολής Ικάρων (ΣΑΣΙ); Είπαμε ότι σε κάθε Αερολέσχη θα κάνουμε δίπλα ένα Κλαμπ Φίλων Ικάρων, για να μπορέσουμε να τους μάθουμε στο πρώτο βήμα, να πετάνε χαρταετό με επαγγελματικό τρόπο. Να τους προσανατολίζουμε ως προς τον άνεμο. Να τους βάζουμε την σωστή γωνία προσβολής. Ο αετός τους να πετάει καλύτερα από τους άλλους και θα τους δίνουμε ένα pat, ότι ο αετός τους ξεχώρισε, γιατί; Γιατί έτσι πρέπει να ξεκινήσει. Πρέπει ο πιτσιρικάς να μάθει να έχει ανταμοιβή στην προσπάθειά του.



Με αυτά λοιπόν τα δεδομένα και με το Υπουργείο Τουρισμού που συνεργαστήκαμε, για να μπορέσουμε να κάνουμε την Αεροπορία. Κοιτάξτε το Αεροδρόμιο αυτή την στιγμή της Έδεσσας, τι δυνατότητες έχει για Ανεμοπτερισμό και πώς έχει εξελιχθεί, επειδή κάποιοι εθελοντικά στην περιοχή έχουν αναλάβει το έργο της προβολής του Αεραθλήματος. Από εκεί θα βγουν σίγουρα πιο καλοί Αεροπόροι θα βγουν σίγουρα πιο μεστωμένοι, πιο ασφαλείς και για την Πολιτική και για την Πολεμική Αεροπορία.

Το Όραμα των Νέων μας



Έχουμε το όραμά μας και πρέπει να προωθήσουμε, ενόψει της νέας Τεχνολογίας, τα νέα παιδιά στην κατεύθυνση του **«Αεροεπιχειρείν»**, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, είτε είναι Πολιτικός Τομέας, είτε είναι Στρατιωτικός. Πρέπει να τους υποστηρίξουμε γιατί έχουμε και καθήκον και υποχρέωση. Είναι η τελευταία μας ευκαιρία για να ανακάμψουμε, επειδή η Τεχνολογία αυτή την στιγμή είναι ένας προωθητής ισχύος που δεν απευθύνεται σε πλούσιους, απευθύνεται σε όλους. Αρκεί να έχεις καλά μάτια, καλά αυτιά, θέληση, οργάνωση, όρεξη φυσικά και να ξέρεις πώς να δουλέψεις.

Το Όραμα Ξαναγεννιέται ... σε άλλες Αερολέσχες!

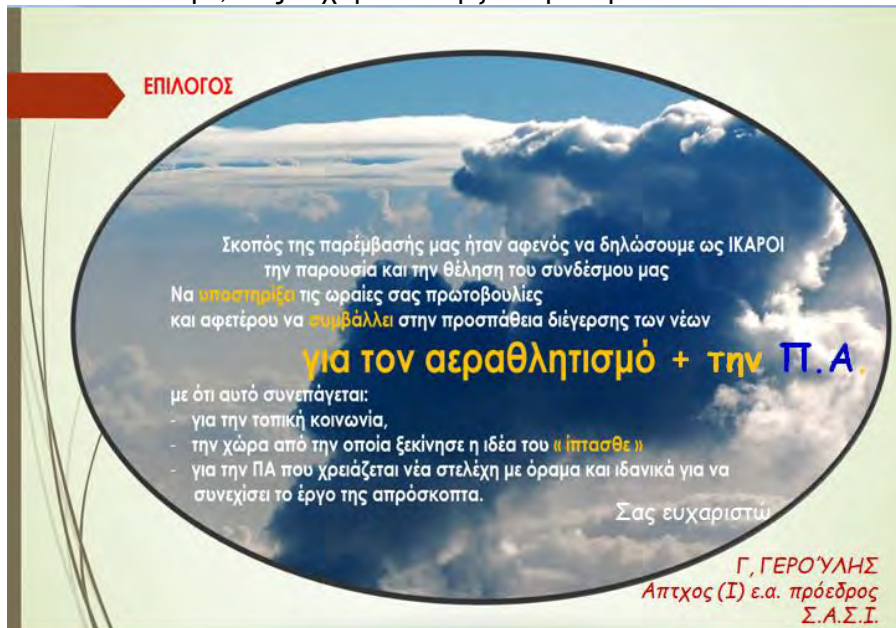


Με αυτά λοιπόν και επειδή πρέπει να καλλιεργήσουμε την Παιδεία μας, να χρησιμοποιήσουμε οτιδήποτε μπορούμε να φτιάξουμε, είτε πειραματικά, είτε πιλοτικά, είτε

ομαδικά, για να μπορέσουμε να εμφυσήσουμε την ιδέα του «**ΑΙΕΝ ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΝ**» και του «**ΑΙΕΝ ΥΨΙΚΡΑΤΕΙΝ**» στην νεολαία μας.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Με αυτά λοιπόν τα λίγα, σας εύχομαι καλή ξεκούραση.



Σας ευχαριστώ για την υπομονή σας και την επόμενη φορά που θα είναι στις **21 Νοεμβρίου στη ΛΑΕΔ** όπου θα έχουμε την επίσημη ημερίδα του Συνδέσμου Αποφοίτων της Σχολής Ικάρων με θέμα καθαρά τη **Στρατιωτική Εκπαίδευση εν Ελλάδι και το μέλλον της**, εύχομαι να είμαστε περισσότεροι για να μπορέσουμε να απολαύσουμε ακαδημαϊκούς και στρατιωτικούς αναλυτές από την Ελλάδα και το εξωτερικό, που θα προβάλουν τα δικά τους δεδομένα για το μέλλον της Σχολής.

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΑΡΑΜΕΣΙΝΗΣ (Συντονιστής): Ευχαριστούμε κ. Γερούλη. Κύριε Αρχηγέ, παρακαλώ.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ-ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΥΤΖΕΡΑΚΟΣ, Πτέραρχος (Ι) ε.α., Επίτιμος Αρχηγός ΓΕΑ

Όλα τα ζητήματα που αναπτύξατε είναι θετικότερα. Εγώ θα ξεκινήσω από τον κύριο που είπε για το Υπουργείο Παιδείας. Επί Αρχηγίας μου είχαμε βάλει το Υπουργείο Παιδείας. Κάθε χρόνο δίναμε ένα Διαγωνισμό, και οι καλύτεροι πετούσαν με μαχητικά αεροπλάνα, για να κινητοποιήσουμε τα παιδιά. Όμως εγώ θα πάω στο τέλος, από τα τελευταία αποτελέσματα των Στρατιωτικών Σχολών. Δεν αφορά μόνο την Σχολή Ικάρων η έλλειψη υποψηφίων, αλλά όλες τις Σχολές. Ωραία είναι τα Οράματα, αλλά πρέπει να πείσουμε και εμείς οι πρώην Αρχηγοί, αλλά και οι πολιτικοί ηγέτες μας, να συνειδητοποιήσουμε ότι θα πρέπει τους Αξιωματικούς, τα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων, να φροντίζονται. Εάν δεν το κάνουν, όσα Οράματα και να βάλουμε, κύριε Γερούλη, δύσκολο. Δυστυχώς δεν θα έχουμε ανάλογη προσέλευση. Αυτό είναι το πιο σημαντικό.

Ωραίοι είναι οι εξοπλισμοί, τα F-35, οι Φρεγάτες και όλα αυτά τα σχετικά. Αλλά **πάνω από όλα είναι ο ανθρώπινος παράγοντας**. Αυτό που σήμερα όλοι εδώ οι συνάδελφοι, οι Καθηγητές τι είπαν; Θέλουμε ότι καλύτερο υπάρχει. **Για να έχεις ότι καλύτερο υπάρχει, πρέπει να του δώσεις κάποια πράγματα.**

Αρα λοιπόν το ανθρώπινο στοιχείο είναι το πιο σπουδαίο, που σε όλη την σταδιοδρομία μου, επειδή χρόνια ήμουν Εκπαιδευτής, τουλάχιστον έχουν περάσει από τα χέρια μου 600 Ιπτάμενοι και κάποιοι είναι ήδη Αρχηγοί, το σπουδαιότερο είναι να πάρουμε το καλύτερο Προσωπικό. **Χρειάζονται Κίνητρα**. Δεν θέλω να τα αναλύσω τώρα. Ο καθένας τα καταλαβαίνει.

Ευχαριστώ!