

1^Η ΕΝΟΤΗΤΑ

ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Συντονιστής κ. Αναστάσιος Τενεκούδης, Κοσμήτωρ Α.ΑΚ.Ε., τ. Γενικός Διευθυντής ΥΠΕΘΑ

ΟΜΙΛΙΑ II

«Γενική Αεροπορία»

Ομιλητής

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ, Ταξίαρχος (ΕΑ) ε.α., Μέλος ΔΣ ΕΛΑΟ, Πρόεδρος Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας, Πιλότος Γενικής Αεροπορίας

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Συντονιστής): Κύριε Σαμπράκο, παρακαλώ στο βήμα.

Ο κ. Σαμπράκος είναι απόφοιτος της Σχολής Ικάρων. Έχει λάβει επιμόρφωση από την Πολεμική Αεροπορία, συγκεκριμένα στα Σχολείο Εκπαιδευτών Εδάφους (Instruction System Development-ISD), Σχολείο Όπλων & Τακτικής το γνωστό ΣΟΤ/Εκπαιδευτών Αναχαιτίσεων και στο Σχολείο Επιτελών.

Έχει διατελέσει σε διάφορες επιτελικές και επιχειρησιακές θέσεις στην Πολεμική Αεροπορία. Ως Αξιωματικός της Πολεμικής Αεροπορίας υπηρέτησε σε επιχειρησιακές θέσεις στο Ανατολικό Αιγαίο και συμμετείχε σε επιχειρήσεις αεράμυνας, στη διοίκηση & έλεγχο, κατανομή αξιολόγηση και αξιοποίηση δυναμικού (1984-2000). Είναι ο Πρωτεργάτης ολοκλήρωσης του πρώτου Ελληνικού UAV και ιδρυτής της 1ης Ελληνικής Πολεμικής Μοίρας Μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών. Ως Επισμηναγός ήταν υπεύθυνος ανάπτυξης και δοκιμών ελληνικού Μη Επανδρωμένου Αεροσκάφους-UAV στο Κέντρο Ερευνών Πολεμικής Αεροπορίας (ΚΕΠΑ), 1996-2000. Ως Αντισμήναρχος ήταν υπεύθυνος παραγωγής και δοκιμών πρωτοτύπων UAV στο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροσκαφών (ΚΕΑ), 2000-2003. Επίσης, από το 2016-2019, διετέλεσε Διευθυντής Επιχειρησιακών Δοκιμών ΣμηΕΑ της Electromechanical Ordtech IKE, στην Ελλάδα.

Είναι πτυχιούχος χειριστής πολιτικών αεροσκαφών από το 1986 με πλούσια Αεραθλητική Δραστηριότητα και διακρίσεις. Χειριστής, εκπαιδευτής και εξεταστής ΣμηΕΑ. Υπεύθυνος αθλητικής ακεραιότητας και αθλητικών αξιών στην ΕΛΑΟ. Έχει λάβει τιμητικές διακρίσεις και βραβεία σε Πανελλήνιες Αεραθλητικές Εκδηλώσεις & Αγώνες -Πρωταθλητής Ελλάδος το 2014, Κυπελλούχος Ελλάδος το 2014-2015-2017-2018. Έχει χιλιάδες ώρες πτήσεως. Μιλάει τα αγγλικά. Είναι παντρεμένος, έχει δύο γιους, 32 και 39 ετών και είναι μόνιμος κάτοικος Πρέβεζας από το 2003.

Κύριε Σαμπράκο, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ (Ομιλητής): Καλημέρα σας, αξιότιμοι κ.κ. Πτέραρχοι, κ. Αρχηγέ, προσκεκλημένοι. Είμαι μέλος του Δ.Σ. της ΕΛΑΟ και Πρόεδρος της Επιτροπής Αεραθλήματος της Γενικής Αεροπορίας. Έχει καλύψει ήδη πολλά από τα θέματα που ήθελα να αναλύσω ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας μας.

Θα κάνω μία σύντομη παρουσίαση σε ότι αφορά το **Άθλημα της Γενικής Αεροπορίας**, με μια γενική **περιγραφή των αγωνισμάτων**, την **παρούσα κατάσταση**, τι κάναμε μέχρι σήμερα, τι γίνεται σήμερα και τους **μελλοντικούς μας στόχους**.

Θα αναφερθούμε στον **Εθελοντισμό - ήδη έχει αναφερθεί-** και την **κοινωνική προσφορά της ΕΛΑΟ** μέσω των Αερολεσχών της και των αεροσκαφών της, των πτητικών μέσων, για την Πολιτική Προστασία και τα Προβλήματα που αντιμετωπίζουμε σήμερα σαν Αεραθλητισμός γενικότερα και σαν Γενική Αεροπορία.



ΘΕΜΑΤΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ

- Αθλητισμός
 - Σύντομη Περιγραφή Αθλήματος και Αγωνισμάτων
 - Παρούσα κατάσταση
 - Μελλοντικοί Στόχοι
- Εθελοντισμός
 - Προσφορά μέσων για εναέρια επιτήρηση
- Προβλήματα



ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Μια σύντομη περιγραφή του Αθλήματος.



ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Περιγραφή Αθλήματος – Αγωνίσματα

Κανονισμών FAI

Rally Flying
Air Navigation Race
Precision Flight

Εθνικών Κανονισμών

ΑεροΡάλλυ

Χρονομετρημένος Κύκλος & Π/Γ Ακριβείας



Το **Άθλημα της Γενικής Αεροπορίας** λοιπόν, προσφέρει την δυνατότητα στους λάτρεις των αεροσκαφών και της πτήσης να ασχοληθούν με τον Αεραθλητισμό. Περιλαμβάνει αεροπλάνα με μικτό βάρος απογείωσης από 375 έως 5.800 κιλά και κατά κύριο λόγο τα πληρώματα αποτελούνται από 2 άτομα και μόνο ο κυβερνήτης είναι υποχρεωτικό να είναι κάτοχος πτυχίου χειριστή, όχι ο πλοηγός.

Αυτό σε συνδυασμό με το μεγάλο εύρος των αεροσκαφών που μπορεί να συμμετέχουν, δίνει την ευκαιρία σε ένα ευρύ κοινό να ασχοληθεί με τον Αεραθλητισμό και το Άθλημα της Γενικής Αεροπορίας. Το Αεράθλημα λοιπόν περιλαμβάνει, αγωνίσματα Διεθνών και Εθνικών Κανονισμών. Στους Διεθνείς Κανονισμούς, βλέπετε τα **Αγωνίσματα**, Rally Flying, Air Navigation Race, Precision Flight και τους **Εθνικούς Κανονισμούς** που είναι ο Χρονομετρημένος Κύκλος & Προσγείωση Ακριβείας και το Αερο-Ράλλυ που είναι κάτι αντίστοιχο με το «Rally Flying».

Παρούσα Κατάσταση: Τα τελευταία χρόνια, επειδή τα Αεραθλήματα των Διεθνών Κανονισμών είναι ιδιαίτερα απαιτητικά σε επιδόσεις προσωπικού, αλλά απαιτούν και πολυπληθή στελέχωση και εξοπλισμό πολύ εξειδικευμένο, είχαν εγκαταλειφθεί, ειδικά τα τελευταία 8 με 10 χρόνια και είχαμε εστιάσει στην υλοποίηση Αγώνων Εθνικών Κανονισμών, συγκεκριμένα το Χρονομετρημένου Κύκλου. Διότι είναι αγωνίσματα να μην απαιτητικά, αλλά μικρής διάρκειας πτήσης, γίνονται πολύ κοντά στο αεροδρόμιο, προσφέρουν θέαμα και είναι αρκετά οικονομικά. Έτσι μπορούσε να ασχοληθεί ο κόσμος.

Από το 2023 η Ομοσπονδία αποφάσισε την αναβάθμιση της Γενικής Αεροπορίας και αφού ήρθε σε συνεννόηση με την F.A.I. και προμηθευτήκαμε εξειδικευμένο εξοπλισμό software και hardware εγκεκριμένο από την F.A.I. άρχισε να διοργανώνει Αγώνες σύμφωνα με τους Κανονισμούς της F.A.I., με σταδιακή αύξηση δυσκολία. Άρχισε να αυξάνεται η δυσκολία σταδιακά, με σκοπό την προσέλκυση πληρωμάτων και την προσέγγιση σιγά- σιγά διεθνών επιδόσεων.



Έτσι σήμερα έχουμε καταφέρει να διοργανώνονται Αγώνες αυτής της κατηγορίας που βλέπετε και στην οθόνη, που συγκεντρώνουμε 20 έως 25 πληρώματα, όταν στις Παγκόσμιες Διοργανώσεις που γίνονται κάθε τρία (3) χρόνια μαζεύουμε 55 έως 60 πληρώματα.

Έχουμε καταφέρει λοιπόν σήμερα από τις αρχές του 2025, ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες και έχουμε πλέον και Εθνική Ομάδα που είχε να συγκροτηθεί στην Γενική Αεροπορία από το 2003, η οποία μάλιστα πληροί τα κριτήρια και έχει εγκριθεί και θα συμμετέχει στο 24^ο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα που θα γίνει στην Φεράρα από 25/8 έως 6/9.

Στόχοι και προγραμματισμός: Οι Παγκόσμιοι Αγώνες πραγματοποιούνται κάθε τρία χρόνια, όπως προείπα. Ανατίθενται σε διαφορετική χώρα κάθε χρονιά, με την νοοτροπία και μορφή ανάθεσης, όπως γίνεται με τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Δηλαδή κάθε χώρα που ενδιαφέρεται υποβάλλει έναν φάκελο αξιολόγησης στην Διεθνή Ομοσπονδία, αξιολογείται και τρία χρόνια πριν την ανάθεση, αυτοψηφίζεται από την Ολομέλεια της Διεθνούς Ομοσπονδίας.

Πήραμε την πρωτοβουλία σαν Ομοσπονδία και καταθέσαμε φάκελο τον Φεβρουάριο '25 που μας πέρασε, η Ελλάδα, οι ΗΠΑ, η Χιλή και η Ισπανία. Η δική μας πρόταση εγκρίθηκε και θα ψηφιστεί 100% στο επόμενο Συνέδριο που είναι τον Φεβρουάριο '26 και **θα πραγματοποιήσουμε τους 25^{ους} Παγκόσμιους Αγώνες Γενικής Αεροπορίας στην Ελλάδα, το 2028.**

Σε αυτά τα πλαίσια λοιπόν εργαζόμαστε. Μετά το καλοκαίρι θα εστιάσουμε, αφού ολοκληρωθεί και το μεγαλύτερο κομμάτι της αγωνιστικής περιόδου που λήγει τώρα τέλος Ιουνίου, όλοι μαζί, η ΕΛΑΟ και οι Αερολέσχες που είναι στις περιοχές που θα γίνουν οι Αγώνες, θα

εργαστούμε με προσήλωση και σοβαρότητα, έτσι ώστε να διοργανώσουμε το 2028 Παγκόσμιους Αγώνες, οι οποίοι θα είναι διαφήμιση για την χώρα για τον Αθλητισμό.

ΕΘΕΛΟΝΤΙΣΜΟΣ

Την ομιλία μου κάλυψε ο Πρόεδρος. Έχουμε κάθε χρόνο το **Πρόγραμμα «ΣΥΝΔΡΩ»**. Συμμετέχουν όλα τα Σωματεία Γενικής Αεροπορίας και κάποια με Υπερελαφρά αφη στις περιοχές όπου δεν υπάρχει Γενική Αεροπορία, όπου η Πολεμική Αεροπορία μας παρέχει το καύσιμο και εμείς τα αεροσκάφη, σε πρόγραμμα και απαιτήσεις που ορίζει η κάθε Περιφέρεια. Την προηγούμενη πυροσβεστική περίοδο πετάξαμε 1.034 ώρες, με ένα κόστος ελάχιστο σε σύγκριση με άλλα Μέσα. Ποιο ήταν αυτό το κόστος; Το κόστος 44.000 λίτρων καυσίμων, που κόστισε για την Πολεμική Αεροπορία. Όλο το υπόλοιπο το βάζουμε εμείς. Έτσι το καύσιμο, όπως ξέρετε πολύ καλά, είναι το 1/3 του κόστους πτήσης.

Παρ' όλα αυτά υπάρχουν και κάποιες Περιφέρειες οι οποίες, θέλοντας να έχουν συνεχή επιφυλακή τα Σωματεία και να τα έχουν ό,τι ώρα θέλουν στον αέρα, επιχορηγούν επιπλέον ανά ώρα πτήσης τις πτήσεις τους και ανταποκρίνονται. Είναι η Θεσσαλία, είναι η Δυτική Ελλάδα. Επιχορηγούν επιπροσθέτως τα Σωματεία έτσι ώστε να τα έχουν σε ετοιμότητα συνεχώς όλη την καλοκαιρινή περίοδο.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ



Αθλητικές Δραστηριότητες: Το κυριότερο πρόβλημα και είναι μοναδικό, είναι οι **περιορισμένοι πόροι** και η μεγάλη **δυσκολία εύρεσης χορηγών**, για την υποστήριξη όλων των αθλητικών δράσεων.

Ενδεικτικό είναι ότι το κόστος συμμετοχής των τριών πληρωμάτων που θα πάνε στην Φεράρα το καλοκαίρι, έχει προϋπολογιστεί, γιατί θα πάνε με τα δικά μας αεροπλάνα στην Φεράρα, στα 21.000,00€. Το κόστος συμμετοχής του κάθε ατόμου στον Αγώνα, είναι 1.400,00€. Όλα αυτά μαζί, διαμονή κλπ., βγαίνουν 21.000,00€.

Η επιχορήγηση, το ποσοστό που πήραμε από την Γενική Γραμματεία, γιατί πρέπει η Ομοσπονδία να επιχορηγήσει και τα τρία (3) αθλήματα όπως είπε ο Πρόεδρος. Η Γενική Αεροπορία θα πάρει 5.700,00€ από τα 21.000,00€. Χτυπήσαμε πόρτες, ακόμα και μεγάλων Αεροπορικών Εταιρειών, κάποιες δεν απάντησαν καθόλου και κάποιες είπαν, δεν μπορούμε, δεν γίνεται. Θα πάμε μόνοι μας. Θα το βάλουμε κάτω με πείσμα και θα πάμε μόνοι μας.

Πτήσεις Αναψυχής-Αεροπορικός Τουρισμός: Σε ό,τι αφορά τώρα γενικά πτήσεις, δεν είναι μόνο ο Αεραθλητισμός, είναι και οι πτήσεις αναψυχής είναι και ο Αεροπορικός Τουρισμός. Αυτά που αντιμετωπίζουμε είναι:

1) Η ανούσια υποχρέωση εισόδου και εξόδου από την χώρα, μέσω Διεθνούς Αερολιμένα, ανεξαρτήτως της χώρας προέλευσης προορισμού. Είναι υποχρεωμένα τα αεροσκάφη που έρχονται ή εξέρχονται από την χώρα, άσχετα εάν πηγαίνουν ή έρχονται από Ευρωπαϊκή χώρα, να σταματάνε σε Διεθνή Αερολιμένα. Κάτι που δεν ισχύει πουθενά.

Η Ε.Ε. έχει τα σύνορα ανοιχτά. Στην Βουλγαρία περνάνε τώρα τα αυτοκίνητα χωρίς σύνορα. Τα αεροσκάφη πρέπει να πηγαίνουν σε Διεθνή Αερολιμένα, πράγμα που σημαίνει, κόστος, ειδικά εάν είναι Αεροδρόμιο της Fraport, Θεσσαλονίκη, Κέρκυρα, ή Ρόδος, τα κόστη είναι τεράστια. Μία προσγείωση για να κάνει τις διατυπώσεις και να φύγει 500€, 400€. Ή στα Γιάννενα που δεν είναι Fraport φθάνει τα 90 με 95€ στην είσοδο και ιδιαίτερα στην έξοδο. Ιδιαίτερα ανασταλτικός παράγοντας του κόστους και του χρόνου που απαιτείται για εκεί, συν το ότι τα Αεροδρόμια αυτά πολλές φορές τους καλοκαιρινούς μήνες, τουριστικές περιόδους, δεν έχουν την δυνατότητα να υποδεχθούν και αεροσκάφη. Είναι γεμάτα λόγω άλλης κυκλοφορίας.

2) Το είπα και πριν, στα τρομακτικά υψηλά κόστη που υποβάλλει η Fraport στον Αεροπορικό Τουρισμό. Είναι απαγορευτικό και οι Αερολέσχες που δραστηριοποιούνταν σε Αεροδρόμια που είχε η Fraport, όπως της Κέρκυρας, έχουν σταματήσει τελείως τις δραστηριότητες, δεν υφίστανται, έχουν κλείσει. Ιδιαίτερο δε προβληματισμό έχουμε όπου υπάρχουν Σωματεία αυτή την στιγμή σε Αεροδρόμια που είναι να ιδιωτικοποιηθούν. Υπάρχει ιδιαίτερος προβληματισμός, τι θα γίνουν αυτά τα Σωματεία; Ένα είναι στο Ηράκλειο.

3) Τα κοστολόγια επίγειας εξυπηρέτησης και οι διαδικασίες χρεώσεων στα Αεροδρόμια. Π.χ. είναι πλέον υποχρεωτικό για όλα τα Αεροδρόμια, γίνεται ένα αίτημα προέγκρισης για την άφιξη στο Αεροδρόμιο, το P.P.R. το λεγόμενο. Αυτό το P.P.R. αντί να φεύγει και να πηγαίνει στον Αερολιμένα που ο Αερολιμένας είναι υπεύθυνος, υποχρεούνται να πληρώνουν και το στέλνουν στον Διαχειριστή Εξυπηρέτησης Εδάφους. Εκείνος κοιτάει εάν έχει χώρο στην πίστα κλπ., και στέλνει την σχετική εισήγηση στον Αερολιμένα.

Αυτό λοιπόν ο Διαχειριστής Εξυπηρέτησης Εδάφους το χρεώνει, σαν εξυπηρέτηση, 40 ή 50€. Όλες οι συναλλαγές πρέπει να γίνονται μέσω POS. Οι Αερολιμένες όμως ακόμα δεν έχουν POS για να βάλουν τα δικά τους τέλη. Ο handler θα βάλει τα δικά του. Ο Αερολιμένας δεν έχει. Υποχρεούνται να πληρώνουν μέσω του handler στο POS του handler να πληρώσουν τις χρεώσεις του Αερολιμένα, τέλη προσγείωσης και ό,τι άλλη χρέωση έχει ο Αερολιμένας. Ε, ο handler αυτό το χρεώνει σαν εξυπηρέτηση, ανάλογα, 20€, 15€, ο καθένας χρεώνει τα δικά του.

4) Άλλο ένα πρόβλημα, τις καλοκαιρινές περιόδους και ιδιαίτερα οι δημοφιλείς προορισμοί δεν δέχονται αεροσκάφη Γενικής Αεροπορίας. Μέχρι πριν 3 χρόνια αυτό εξεταζόταν σε καθημερινή βάση ανάλογα με την κυκλοφορία και τις αιτήσεις που είχαν για αφίξεις ή αναχωρήσεις τα Αεροδρόμια. Τα τελευταία 3 χρόνια, η Μύκονος, Σαντορίνη, Σκιάθος και άλλα τώρα νησιά, ίσως και η Ρόδος, βγάζουν NOTAM από τότε Μαΐου μέχρι τέλος Σεπτεμβρίου δεν δεχόμαστε Γενική Αεροπορία. Συν τα καύσιμα, δεν έχουν όλα τα Αεροδρόμια καύσιμα.

Παρ' όλα αυτά, όπως είδατε, έχουμε ενθουσιασμό, όρεξη και θα συνεχίσουμε όλες τις προσπάθειες μας για να αναδείξουμε την Γενική Αεροπορία και τον Αθλητισμό γενικότερα και να προσελκύσουμε νέους ανθρώπους με όραμα και όρεξη να ασχοληθούν με ένα ευγενές άθλημα και μια δραστηριότητα με πάρα πολύ καλή προοπτική, όπως προείπε και ο κ. Αρχηγός και για την Άμυνα και για την Πολεμική Αεροπορία.

Ευχαριστώ για την προσοχή σας! Αν έχετε κάτι να ρωτήσετε, στη διάθεσή σας.

Α. ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Συντονιστής): Ευχαριστούμε τον κ. Σαμπράκο που σαν αεροπόρος κράτησε ακριβώς τους χρόνους "πτήσεως". Προχωρούμε με την επόμενη ομιλήτρια στο πλαίσιο της ομπρέλας του Ελληνικού Αεραθλητισμού την κ. Παναγιώτα Ραπάνου.