

1^Η ΕΝΟΤΗΤΑ

ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

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

ΟΜΙΛΙΑ V

«Αεραθλητισμός και Υποψήφιοι Στρατιωτικών Σχολών Ιπταμένων»

Ομιλητής

ΣΠΥΡΟΣ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ, Κυβ. Πολιτικής Αεροπορίας, Μέλος Δ.Σ. Α.ΑΚ.Ε και Ε.Α.Ε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Συντονιστής): Προχωρούμε στον επόμενο ομιλητή, τον κυβερνήτη της Πολιτικής Αεροπορίας τον κ. Σπύρο Γιάνκοβιτς. Ο κ. Γιάνκοβιτς έχει πτυχίο Bachelor από την Σχολή Αεροναυπηγών Μηχανικών του Πανεπιστημίου του Μπρίστολ. Έχει μεταπτυχιακό Master of Science στην θερμοδυναμική και στους στροβιλοκινητήρες από το Πανεπιστήμιο του Μπέρμιγχαμ.

Είναι χειριστής της Πολιτικής Αεροπορίας από την Fly Safety Aviation Academy στην Φλόριντα των Ηνωμένων Πολιτειών. Υπηρέτησε την θητεία του στο Κέντρο Ερευνών και Τεχνολογίας Αεροπορίας, το γνωστό Κ.Ε.Τ.Α., όπου εκπόνησε 6 ερευνητικές εργασίες στο θέμα της «Προληπτικής συντήρησης αεροστροβίλων της Πολεμικής Αεροπορίας». Σχεδίασε και κατασκεύασε πρωτότυπη ανεμογεννήτρια τύπου “Darius” για ηλεκτροδότηση απομακρυσμένων Μονάδων της Πολεμικής Αεροπορίας.

Εργάστηκε επί 23 ολόκληρα χρόνια σαν πιλότος και κυβερνήτης της Ο.Α. σε διάφορους τύπους αεροπλάνων, όπως Boeing 7.27, Boeing 737-200, Boeing 737-400 και τέλος σαν κυβερνήτης στα τετρακινητήρια Airbus A3-40. Εργάστηκε στην Υπηρεσία Πολιτικής Υπηρεσίας για δύο χρόνια ως Επιθεωρητής Ασφάλειας Πτήσεων. Τα τελευταία 10 χρόνια εργάστηκε στο εξωτερικό στην Air Mauricio's και στον βασιλικό στόλο της Σαουδικής Αραβίας, σαν κυβερνήτης και εκπαιδευτής του executive Airbus 3-40 της βασιλικής οικογένειας.

Μετά την συνταξιοδότησή του, απασχολείται ως Εκπαιδευτής και Safety Manager σε Σχολή Πιλότων Πολιτικής Αεροπορίας. Είναι πλήρες μέλος του Royal Aeronautical Society, του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης και μέλος και του Δ.Σ. της Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδος. Έχει πτητική εμπειρία περισσότερη από 14.500 ώρες πτήσεως.

Κύριε Γιάνκοβιτς, το βήμα δικό σας.

ΣΠΥΡΟΣ ΓΙΑΝΚΟΒΙΤΣ (Ομιλητής): Ευχαριστώ πολύ.

ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ
4 ΙΟΥΝΙΟΥ 2025



Γεια σας και από εμένα και επειδή έχουμε ήδη λίγο καθυστερήσει, έχω το ρολόι μου εδώ, θα προσπαθήσω να μείνω ακριβώς στα 15 λεπτά, γιατί μετά ακολουθεί και ο κ. Μπίνης και κλείνουμε βέβαια την πρωινή συνεδρία.

Στην ομιλία μου έχω κάποιες φωτογραφίες οι οποίες είναι άσχετες με το κείμενο, πιο πολύ γιατί όλοι με κατηγορούν ότι δεν φτιάχνω καλά power points, οπότε μην δίνετε πολύ σημασία στις φωτογραφίες. Αυτά που θέλω να πω είναι γραμμένα στο κείμενο. Ειδικά εδώ στην φωτογραφία πάνω δεξιά, είναι μία από τις τελευταίες φωτογραφίες που πήραμε από το Αεροδρόμιο του Ελληνικού. Πετάξαμε τον Φεβρουάριο του 2022 με ένα μικρό Cessna και με έναν επαγγελματία φωτογράφο, τον Χριστόφορο Στεφανίδη και βγάλαμε 160 φωτογραφίες, λίγες εβδομάδες πριν αρχίσουν τα έργα της «ΛΑΜΔΑ Development».

Σε λίγο καιρό τίποτα δεν θα θυμίζει εκεί ότι υπήρχε ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, οπότε περιμένουμε να περάσουν λίγα χρόνια, να γίνουν συλλεκτικές αυτές οι φωτογραφίες, να τις πουλήσουμε, να βγάλουμε λεφτά.

Δυστυχώς δεν υπάρχουν πολλές αξιόλογες φωτογραφίες, που δείχνουν ολοκληρωμένο το χώρο του Αεροδρομίου, πριν αρχίσουν τα έργα. Αν περάσετε τώρα θα δείτε ότι δεν υπάρχει τίποτα. Οι διάδρομοι έχουν καταργηθεί, τα πάντα.

Αεραθλητισμός και Αεροπορική Εκπαίδευση

Θα μιλήσουμε για **Αεραθλητισμό και για Αεροπορική Εκπαίδευση**. Τα τελευταία χρόνια έχουν διαχωριστεί πλήρως οι δραστηριότητες Πολιτικής & Πολεμικής Αεροπορίας. Η Γενική Αεροπορία και ο Αεραθλητισμός υπάγονται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών, επιβλέπονται από την ΑΠΑ παλαιότερα ΥΠΑ και μαζί με τις Δημόσιες Αερομεταφορές, με τις Αεροπορικές Εταιρείες, εμπίπτουν στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία της EASA και στην Παγκόσμια Νομοθεσία του ICAO. Η Πολεμική Αεροπορία αντιθέτως υπάγεται στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Δεν εμπίπτει στην Νομοθεσία της EASA, ούτε του ICAO, ούτε επιβλέπεται από την ΑΠΑ.

Απόκτηση Πτυχίων

Προσέξτε τώρα, αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να εμφανίζονται πεπειραμένοι πιλότοι μαχητικών της Πολεμικής Αεροπορίας, για να αναγνωρίσουν τα πτυχία τους σε πολιτικά και να αντιμετωπίζονται ως νέοι απόφοιτοι Αερολεσχών. Τους αποδίδεται ένα απλό CPL, ένα "Commercial Pilot License" και πρέπει να δώσουν και 14 μαθήματα της Σχολής Πολιτικής Αεροπορίας, προκειμένου το πτυχίο τους να αναβαθμιστεί σε ATPL (Πτυχίο Εναερίων Γραμμών) και μόνο εάν αναβαθμιστεί σε ATPL μπορούν να πάρουν τύπο, δηλαδή μεγάλο αεροπλάνο και να βγουν κάποια στιγμή κυβερνήτες σε αερογραμμές. Σοβαρό λοιπόν το πρόβλημα και οφείλεται στο γεγονός ότι υπάρχει διαχωρισμός του εποπτεύοντος Οργανισμού. Η ΑΠΑ εποπτεύει την Πολιτική Αεροπορία, το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας εποπτεύει την Πολεμική Αεροπορία.

Στη συνέχεια, αυτοί οι πιλότοι που πήραν το CPL σαν αντιστοίχιση του πολεμικού τους πτυχίου, πρέπει να δίνουν την πρακτική επίσης εξέταση σε αεροπλάνο με type rating, άρα βαρύτερο από 5.700Kg, όχι όμως μαχητικό και η εξέταση πρέπει να γίνει σε ένα πολιτικό τύπο, σε ένα Airbus 320, Boeing 737 κ.ο.κ. Αυτά όλα περιγράφονται στο ΦΕΚ 4343/25 Ιουλίου 2024, που είναι ένα είδος MOU, ένα Σύμφωνο μεταξύ Πολεμικής και Πολιτικής Αεροπορίας για την αντιστοίχιση των πτυχίων.

Υπάρχει και ο αντίλογος. Ότι ένας πεπειραμένος κυβερνήτης Πολιτικής Αεροπορίας, με 15.000 ώρες πτήσης, δεν έχει τρόπο να εκπαιδευτεί σε μαχητικό αεροπλάνο. Το έχετε σκεφθεί και αυτό; Στην Αμερική υπάρχει πρόβλεψη. Υπάρχουν τα U.S. Reserves, όπου χρησιμοποιούν παλιούς πιλότους, συνήθως συνταξιούχους της Πολιτικής Αεροπορίας, τους βάζουν να βγουν σε συγκεκριμένους τύπους μαχητικών και τους χρησιμοποιούν για δευτερεύουσες δουλειές. Δηλαδή, για να κάνουν ferry flight ας πούμε, ενός Phantom σε μια μακρινή απόσταση. Θα το συζητήσουμε.

Για να μην λέτε ότι τα λέω από το μυαλό μου, αυτός είναι ο πίνακας από το ΦΕΚ/Τεύχος Β' 4323/25 Ιουλίου 2024.

**Πίνακας
Αεροπλάνων των ΕΑ
(Πίνακας 5)**

Τύπος	Δικαιούμενα Πτυχία
Μονοκινητήρια Jet (Land)/ Μονοκινητήρια Εμβολοφόρα-Ελικοφόρα (Land) Μονοκινητήρια Turboprop Υψηλών Επιδόσεων (Land)	
F-16C/D Block 30/50/52+/52+Adv Mirage 2000EGM/BGM, Mirage 2000-5 A-7H/E Mirage F1CG F-104G F-84F/G RF-84F F-102A T-33A T-41D TECNAM P 2002 JF PZL-M18B Dromader U-17	CPL (A) Single Engine Piston (SEP)* IR(A) SE/SP*, FI (A)**
T-6A Texan II	CPL(A) - Single Engine Turboprop (SET)* IR(A) SE/SP*, FI (A)**
Τύπος Δικαιούμενα Πτυχία	
Πολυκινητήρια Jet (Land)/ Πολυκινητήρια Εμβολοφόρα-Ελικοφόρα (Land)	
F-4E PHANTOM II	CPL (A) Multi-Engine Piston (MEP)* IR(A) SP/ME*, FI(A)** ή (ΔΙΑΖ) CPL (A) Single Engine Piston (SEP)* IR(A) SP/SE*, FI (A)** ή (ΔΙΑΖ)
RF-4E	ATPL (A) με TR και IR(A) MP, FI(A)** με δικαίωμα απόκτησης μέσω ΑΤΟ οιοδήποτε τύπου αναγνωρισμένο από EASA εφόσον πληροί τις ελάχιστες προϋποθέσεις που προβλέπονται από τα PART FCL και την παρούσα Έκθεση.
T-2E BUCKEYE Rafale MB 346 F-5A T-37B/C U-9 Aero Commander	CPL (A) Multi-Engine Piston(MEP)* IR(A) SP/ME*, FI(A)** ή (ΔΙΑΖ) CPL (A) Single Engine Piston(SEP)* IR(A) SP/SE*, FI (A)**

Η αριστερή στήλη μιλάει για τους πιλότους των μαχητικών αεροπλάνων και η δεξιά στήλη μιλάει για τα αντίστοιχα απονεμόμενα πτυχία της Πολιτικής Αεροπορίας. Ενδεικτικά λοιπόν, πάνω-πάνω, ένας πιλότος που πετάει F-16, ή Mirage-2000 του απονέμεται στην δεξιά στήλη ένα C.P.L. με την ένδειξη "Single Engine Piston(SEP)" ότι απονέμεται σε έναν πτυχιούχο που μπορεί να πετάει ένα "Cessna". Έναν απόφοιτο μιας Σχολής που μπορεί να πετάει "Cessna". Και μόνο αυτό. Υπάρχει μία διαδικασία για το A.T.P.L., κλπ, δεν θα μπω τώρα σε λεπτομέρειες. Θέλω να σας πω ότι λόγω της διαφορετικής εποπτείας των Οργανισμών υπάρχει ένα σοβαρό πρόβλημα στην αναγνώριση των πτυχίων.

Βλέπουμε λοιπόν ότι στην Αεροπορία υπάρχουν "στεγανά", αλλά χρησιμοποιώ την έκφραση αυτή, γιατί είμαστε αεροπόροι και πρέπει να λέμε την αλήθεια. Υπάρχουν κυβερνήτες εναερίων γραμμών. Υπάρχουν οι πιλότοι της Πολεμικής Αεροπορίας. Υπάρχουν και οι πιλότοι της Γενικής Αεροπορίας. Ήταν πάντα έτσι; Όχι. Στα πρώτα χρόνια της Αεροπορίας υπήρχε μια μεγάλη συνεργασία και συναδελφικότητα, από όλους τους Αεροπόρους απ' όπου και προέρχονται. Αν αναρωτιέστε αυτές οι φωτογραφίες εκεί δεξιά που μοιάζουν με κόττα τι είναι, είναι από το εσωτερικό του βασιλικού στόλου της Σαουδικής Αραβίας που πετούσα, άσχετες με το κείμενο. Θα σας πάμε μια βόλτα.

Τα Χρόνια της Αεροπορίας

Να θυμίσουμε λοιπόν ότι ο πρώτος Αεροπόρος στην Ελλάδα που πέταξε και με τον Πρωθυπουργό τον Ελευθέριο Βενιζέλο ήταν ο πολίτης ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, ο οποίος όταν ξέσπασε ο Α΄ Βαλκανικός Πόλεμος εντάχθηκε με συνοπτικές διαδικασίες στην τότε Αεροπορία Ναυτικού. Στην συνέχεια για πολλά χρόνια υπήρχε το Υπουργείο Αεροπορίας στο οποίο υπαγόταν η Πολεμική και Πολιτική Αεροπορία.

Να μιλήσουμε λίγο για τον Εμμανουήλ Αργυρόπουλο. Ήταν γόνος εύπορης Ελληνικής οικογένειας. Ο πατέρας του ήταν Πρέσβης της Ελλάδας στην Ρωσία. Είχε πολλά λεφτά. Μπόρεσε και αγόρασε δικό του αεροπλάνο το 1912, λίγα χρόνια μετά την εφεύρεση του αεροπλάνου. Το έφερε στην Ελλάδα οδικώς και έκανε μία επίδειξη. Πάνω αριστερά είναι ο ίδιος ο Αργυρόπουλος μέσα στο αεροπλανάκι του. Πάνω δεξιά είναι ο πρόχειρος χώρος που διαμορφώθηκε, το πρόχειρο πεδίο προσγείωσης στο Ρουφ για να γίνει η επίδειξη. Κάτω αριστερά είναι το κοινό που είχε μαζευτεί να δει την πτήση αυτή του Αργυρόπουλου, στο οποίο κοινό περιλαμβανόταν ο τότε Βασιλιάς Γεώργιος ο Α΄ και ο Πρωθυπουργός ο Βενιζέλος και δεξιά είναι οι Αδελφοί Ράιτ, άσχετη φωτογραφία πάλι.



Ο Αργυρόπουλος έκανε μία πτήση 25 λεπτών πέταξε πάνω από την Αθήνα, πάνω από την Ακρόπολη. Γύρισε, πήρε επιβάτη τον Βενιζέλο και πέταξε άλλα 10 λεπτά. Άρα ο Βενιζέλος δίκαια θεωρείται - πώς να τον πούμε- ο ιδρυτής της Αεροπορίας στην Ελλάδα; Γιατί δέχθηκε να μπει σε ένα αεροπλάνο που τότε ήταν κάτι extreme. Μπήκε σαν επιβάτης μέσα και τον πήγε ο Αργυρόπουλος μια βόλτα 10 λεπτών. Βέβαια από την ομιλία του κυρίου Μπίνη μετά ενημερώθηκα ότι πριν από τον Αργυρόπουλο, είχε πετάξει ένας ξένος στην Ελλάδα, είχε κάνει μία πτήση λίγο νωρίτερα, αλλά είθισται να λέμε ότι η πρώτη πτήση επίδειξης που έγινε στην Αθήνα ήταν από τον Αργυρόπουλο - όπως είπα - στις 8 Δεκεμβρίου του 1912.

Το Υπουργείο Αεροπορίας συστήθηκε με απόφαση του Ελευθέριου Βενιζέλου το 1929. Και παρέμεινε μέχρι το 1952, οπότε και ιδρύθηκε το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας στο οποίο υπάχθηκε η Πολεμική Αεροπορία και αντίστοιχα το Υπουργείο Συγκοινωνιών στο οποίο υπάχθηκε η ΥΠΑ, τότε λεγόταν ΚΥΠΑ. Κατά το χρονικό διάστημα λοιπόν 1929-1952 το νομικό πλαίσιο της Πολιτικής & Πολεμικής Αεροπορίας ήταν κοινό. Βέβαια είχε μεσολαβήσει το 1944, στις 7 Δεκεμβρίου η υπογραφή της Σύμβασης του Σικάγο από 52 χώρες, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα και με την Σύμβαση αυτή ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας ο ICAO. Πάντως αυτό που θα ήθελα να κρατήσετε είναι ότι από το 1929 μέχρι το 1952, η Πολεμική και η Πολιτική Αεροπορία ήταν κάτω από κοινό εποπτικό Φορέα.

Η σημερινή μου πρόταση είναι ότι, **δεν υπάρχει κανένας λόγος να διατηρούνται αυτά τα στεγανά στην Αεροπορία** και ζητώ συγγνώμη αν κάποιοι πιστεύουν ότι δεν είναι σωστή η λέξη. Όλοι οι Αεροπόροι μοιραζόμαστε την κοινή αγάπη για την φύση, τις ίδιες δεξιότητες, το ίδιο άγχος στην Εκπαίδευση, την ίδια ανάγκη για ασφάλεια, τις ίδιες αντιξοότητες της πτήσης. Βέβαια άλλες είναι οι ανάγκες και οι στόχοι μιας υπερατλαντικής πτήσης, άλλες μιας πτήσης μαχητικού και άλλες μιας πτήσης Γενικής Αεροπορίας.

Εδώ ανοίγω παρένθεση, θα ήθελα για ένα λεπτό εκτός κειμένου να πω πέντε πραγματάκια, γι' αυτές τις διαφορετικότητες των τριών ειδών πτήσης.

Υπερατλαντική πτήση. Απογειωνόμαστε, ανεβαίνουμε στο 3-50, πετάμε χαλαρά, βλέπουμε έργο, τρώμε φαγητό, περνάμε πάρα πολύ ωραία, περνάμε και τον Ατλαντικό ήσυχα τώρα πια γιατί δεν υπάρχουν "VHF", υπάρχει το "Controller Pilot Data Link Communications-CPDLC" και σου στέλνει μηνύματα από το control. Πατάς ένα "Roger", όλα καλά. Η πτήση είναι άψογη, ήρεμη, 10 ώρες. Στις 9μιση ώρες αρχίζεις και σκέφτεσαι, λες τώρα θα πάω και Νέα Υόρκη, θα φάω και καλά, θα κοιμηθώ, όλα καλά. Και αρχίζει η κάθοδος στην Νέα Υόρκη. Μπαίνεις στην τερματική περιοχή λοιπόν με χιονοθύελλα. Χιονοθύελλα στην Νέα Υόρκη. 60 κόμβοι ...άνεμοι, 20 μέτρα ορατότητα, 100 αεροπλάνα γύρω στην τερματική περιοχή. Το control μιλάει σε ρυθμό πολυβόλου για να τους προλάβει όλους. Εάν χάσεις το call sign το δικό σου, σου λέει standby και σου ξαναμιλάει μετά από 10 λεπτά. Πρέπει λοιπόν να προσέχεις στο "πολυβόλο" που ακούγεται, τότε δίνει οδηγίες σε σένα και τελικά προσγειώνεσαι με τα χίλια ζόρια, με τις συνθήκες που ανέφερα. Αυτή είναι μία μέτρια υπερατλαντική πτήση.

Για τα μαχητικά, δεν θα σας πω. Εσείς τα ξέρετε πολύ καλύτερα. Απ' ότι ξέρω και έχω διαβάσει, είναι πολύ μεγάλες οι ιδιαιτερότητες, ειδικά όταν είσαι σε Readiness και πρέπει σε λίγα λεπτά να εκκινήσεις, να τροχοδρομήσεις, να απογειωθείς, να πας σε μεγάλο ύψος, να εκτελέσεις και κάποιες περίεργες μανούβρες με πολλά "G" για να βρεθείς σε πλεονέκτημα σε σχέση με το αναχαιτιζόμενο εχθρικό αεροπλάνο. Είναι μια πολύ μεγάλη επιβάρυνση σωματική και ψυχολογική στον πιλότο.

Για την πτήση της Γενικής Αεροπορίας, που συνήθως εμείς οι επαγγελματίες έχουμε λίγο την τάση να την υποτιμούμε και να λέμε, εντάξει τώρα, Γενική Αεροπορία, πάνε βόλτα τα παιδιά, κάνουν το χόμπι τους, καλοί καιροί συνήθως κλπ. Δεν είναι έτσι. Και θα μου επιτρέψετε να πω δύο προσωπικές περιπτώσεις, που πραγματικά πας να πετάξεις με το ελαφρό αεροπλάνο και μπορεί να σε κρεμάσει άσχημα η όλη κατάσταση.

A) Απογειωθήκαμε με ένα μονοκινητήριο της Ολυμπιακής της Σχολής της Ολυμπιακής για να πάμε από την Αθήνα στην Καβάλα και πέρασα κάθετα την Εύβοια σε ένα ψηλό σημείο, εκεί στην οροσειρά της Εύβοιας είχε δυνατό βορειοανατολικό άνεμο και με πέτυχαν οι ρότορες ας πούμε, οι δίνες, άσχημα όμως με πέτυχαν και βλέπω ξαφνικά το αεροπλάνο να έχει 2.500 πόδια βαθμό καθόδου, full power, με 2.500 πόδια βαθμό καθόδου. Έτσι, στα καλά καθούμενα και γυρίσαμε 180 μοίρες, φύγαμε και περάσαμε την Εύβοια από άλλο σημείο. Στα καλά καθούμενα, σκοτώνεσαι.

B) Ένα δεύτερο πολύ γρήγορο παράδειγμα. Ήμουν στην Αερολέσχη Ρόδου. Απογειωθήκαμε από την Κάρπαθο για να πάμε στην Ρόδο. Πάλι δυνατός ΒΑ άνεμος, μελτέμι, καλοκαίρι, το Καρπάθιο κάτω άσπρο, αλλά δεν είχε αστάθειες. Ήρεμη η πτήση. Απογειωθήκαμε λοιπόν από την Κάρπαθο. Πορεία ΒΑ προς την Ρόδο. Περίπου ξέραμε ότι στα 20 με 25 λεπτά θα αρχίσουμε να βλέπουμε τα παράλια της Ρόδου. Πέρασαν τα 25 λεπτά και δεν τα βλέπαμε τα παράλια. Λέμε, να κάνουμε κανένα λάθος στην πορεία; Όχι. Πετάμε καλά. Κάνω έτσι, γυρίζω πίσω και βλέπω η Κάρπαθος ήταν πολύ - πολύ κοντά μας, μετά από 20-25 λεπτά. Ήταν πάρα πολύ κοντά. Λέω στον διπλανό, μήπως έχεις κανένα GPS; Δεν είχαμε DME., ούτε GPS είχε το αεροπλάνο. Λέω, έχεις κανένα φορητό GPS; Ναι, μου λέει, έχω. Λέω, για βάλε το να το ανοίξουμε. Το ανοίγουμε. Είχαμε 5 ground speed, 80 εμείς, 75νμ ο άνεμος στο Καρπάθιο, κρεμασμένοι, ελικόπτερο και τρώγαμε καύσιμο και περιμέναμε να φάμε το καύσιμο να δούμε τις ακτές της Ρόδου.

Είναι λοιπόν δύο απλά παραδείγματα. Εδώ ο Πρόεδρος θα έχει να σας πει πολλά περισσότερα, που λένε ότι και η Γενική Αεροπορία θέλει προσοχή. Όλες οι πτήσεις θέλουν προσοχή και σεβασμό στον καιρό, στην προετοιμασία, στα πάντα. Μπορεί όμως ο κάθε πιλότος να μάθει και να ωφεληθεί από τις εμπειρίες ενός άλλου πιλότου, παρά την όποια διαφορά εμπειρίας. Παραδείγματος χάρη, ένας πεπειραμένος κυβερνήτης αεροσκαφών θα μπορούσε να μάθει, ή να ξαναθυμηθεί - να το λέω πιο διπλωματικά - κάποια θέματα βασικής Αεροναυτιλίας VFR από έναν ιδιώτη Γενικής Αεροπορίας που πετάει VFR συνέχεια, ή ένας πεπειραμένος ιδιώτης μαχητικού που πετάει στο 90% του χρόνου μόνος του, θα μπορούσε να μάθει, ή να

ξεναθυμηθεί βασικές αρχές του Crew Resource Management-CRM, λόγω του ότι πετάει μόνος του και δεν συνεργάζεται με άλλους.

Η προσέγγιση της Εκπαίδευσης από την πλευρά των Αεροπορικών Εταιρειών.

Εδώ να σας πω ότι έψαξα την γενική βιβλιογραφία, επιστημονικά κείμενα, που μιλάνε για καμπύλες μάθησης, για ψυχολογία μαθητική κλπ. Δεν βρήκα πολλά. Αλλά ο **Καθηγητής Ross Telfer** του Τμήματος Αεροπορικών Σπουδών του Πανεπιστημίου του Newcastle της Αυστραλίας, βόρεια από το Σύδνεϋ, αναφέρει στην αγγλική τον όρο “**attrition rate**” (ποσοστό αποτυχίας). Είναι ο λόγος αυτών που ολοκληρώνουν επιτυχώς την αεροπορική τους εκπαίδευση προς τον συνολικό αριθμό των υποψηφίων που αρχίζουν την εκπαίδευση. Αυτό παγκοσμίως κυμαίνεται μεταξύ 60% με 65%. Πολλές αποτυχίες. Αν σκεφθείτε ότι μια δύσκολη Πανεπιστημιακή Σχολή, το Πολυτεχνείο, η Ιατρική, η Νομική, δεν έχουν 40% αποτυχία.

Λόγοι του attrition rate-ποσοστού αποτυχίας: Ο καθηγητής αναφέρει εδώ 4-5 λόγους. Θα τους πω πάρα πολύ γρήγορα.

Ένας πρώτος λόγος είναι η **ένταση μεταξύ τυποποίησης και προσωπικότητας**. Το ξέρετε όλοι. Μερικοί πιλότοι είναι πάρα πολύ τυποποιημένοι, πετάνε by the book συνέχεια ότι και να γίνει. Άλλοι πετάνε με το ένστικτο. Ούτε το ένα είναι τελείως σωστό, ούτε το άλλο.

Ο δεύτερος λόγος, **ένταση μεταξύ παράδοσης και καινοτομίας**. Είναι αυτό που λέμε ότι ο παλιός ο πιλότος, του δείχνεις το καινούργιο αεροπλάνο με τα FMS κλπ. και λέει, τι είναι αυτά που μου δείχνεις; Εγώ ξέρω τις βελόνες μου. Ξέρω να πηγαίνω με το TACAN, με το VOR.

Είναι η **ένταση μεταξύ ποιότητας εκπαίδευσης και μείωσης κόστους**. Πολύ σοβαρό αυτό. Στην προσπάθεια να μειώσουμε το κόστος, κάνουμε συμβιβασμό στην Εκπαίδευση. Βγάζουμε τους πιλότους πιο γρήγορα σόλο, τους στέλνουμε ανέτοιμους να κάνουν κάποιες ασκήσεις κλπ.

Είναι **οι εντάσεις μεταξύ εκπαιδευτών**. Πολύ σημαντικό. Πάντα θα υπάρχουν εντάσεις. Υπάρχει η καλή χημεία μεταξύ πιλότου και εκπαιδευτή και κακή χημεία μεταξύ πιλότου και εκπαιδευτή και

Είναι και **οι διαφορές μεταξύ θεωρητικών και πρακτικών**. Μου έχει συμβεί εμένα άνθρωπος που διάβαζε, ήξερε τα πάντα στο αεροπλάνο, έμπαινε μέσα στο simulator και δεν μπορούσε να πετάξει. Τίποτα. Του έφευγε το αεροπλάνο, ενώ ήταν πολύ διαβασμένος. Και αντίθετα, υπάρχει ο φοιτητής, ο μαθητής, που τα έχει γραμμένα όλα και μπαίνει μέσα στο αεροπλάνο και τα «καρφώνει». Αυτό δεν ξέρω πώς εξηγείται. Έχουν πάντως καταγραφεί πολλές προσπάθειες από την επιστημονική βιβλιογραφία για τους λόγους που υπάρχει αυτή η πολύ μεγάλη αποτυχία.

Συμπέρασμα

Τελειώνω λέγοντας, πιστεύω ότι **οποιοσδήποτε θέλει να ασχοληθεί επαγγελματικά κάνοντας καριέρα πιλότου, είτε στην Πολεμική, είτε στην Πολιτική Αεροπορία, θα πρέπει πρώτα να έρθει σε επαφή με τον Αεραθλητισμό και με την Γενική Αεροπορία**. Παίρνοντας έτσι αυτό που λέω, το βάπτισμα του αέρα. Μέσω ενός Αεραθλήματος, που μπορεί να είναι το ανεμόπτερο, το μονοκινητήριο αεροπλάνο, αλεξίπτωτο πλαγιάς κλπ. Δεν χρειάζεται να ολοκληρώσει την Εκπαίδευση στον Αεραθλητισμό για να συνεχίσει την επαγγελματική του Εκπαίδευση. Αρκεί να πάρει το βάπτισμα. Να νιώσει την αίσθηση της πτήσης και να δει από μόνος του, αν τον ικανοποιεί, ή όχι.

Βέβαια υπάρχουν **αντικειμενικές δυσκολίες**.

Πρώτον. Το **οικονομικό κόστος** που μπορεί να είναι αζεπέραστο για την οικογένεια του μαθητή.

Δεύτερον. Μπορεί **να μην υπάρχει διαθέσιμο Αεροδρόμιο** κοντά στην πόλη που μένει, γιατί πολλοί μαθητές από την Σχολή Ικάρων π.χ., προέρχονται από την επαρχία.

Τρίτον, **οι υποδομές και οι γνωστές ελλείψεις γραφειοκρατίας** αναγκάζουν τον μαθητή να χάνει 6, 7 ώρες για να βάλει μία ώρα πτήσης που είναι απαράδεκτο όταν ετοιμάζεται να δώσει Πανελλήνιες. Όλα αυτά μαζί δρουν ανασταλτικά για έναν μαθητή λυκείου που διαβάζει και προετοιμάζεται.

Ο ρόλος της Πολιτείας

Θα πρέπει λοιπόν να επέμβει η Πολιτεία, είτε με **χορηγίες προς τις Αερολέσχες**, να προσφέρουν δωρεάν - φθηνές πτήσεις εξοικείωσης, είτε **μοριοδοτώντας** τους εισακτέους στις Σχολές Ιπταμένων, αν προηγουμένως έχουν βάλει κάποιες ώρες πτήσης σε Αεραθλητική Δραστηριότητα. Το πρώτο απαιτεί επιπλέον κονδύλια για την Εκπαίδευση. Αμφιβάλω αν θα τα δώσει ποτέ η πολιτεία. Η μοριοδότηση χρειάζεται Μελέτη, προκειμένου να μην αλλοιωθούν τα κριτήρια των βάσεων εισαγωγής στα πανεπιστήμια. Όμως θα πρέπει με κάποιον τρόπο αυτοί που μπαίνουν στις Σχολές να έχουν προετοιμαστεί, να ξέρουν τι τους περιμένει. Αλλιώς αυτό το 40% αποτυχίας θα συνεχίσει.

References

- 1) Badre, A.N. (1982), 'Selecting and representing information structures for visual presentation', IEEE Transactions on Systems, Man and Cybernetics, SMC-12(4), pp. 494-504.
- 2) Borko, H. and Livingston, C. (1989), 'Cognition and improvisation: Differences in mathematics instruction by expert and novice teachers', American Educational Research Journal, vol. 26, pp. 473-498.
- 3) International Civil Aviation Organization (1991), Report of the Flight Safety and Human Factors Regional Seminar, Bangkok, 25-28 November. 6 Introduction to Aviation Instruction and Training
- 4) Kurtzler, J.H. (1982), A Clown in the Moonlight, Sphere Books, New York.
- 5) Lintern, G. and Roscoe, S.N. (1986), 'Adaptive perceptualmotor training', in Aviation Psychology,
- 6) Roscoe, S.N. (ed.), Iowa State University Press, Ames. McDonald, F.J. (1987), 'Strategic evaluation of training',
- 7) May, L.S., Moore, C.A. and Zammit, S.J. (eds.), Evaluating Business and Industry Training, Kluwer, Boston.
- 8) Telfer, R. (1989), 'If it ain't broke, why fix it? Instruction and preventive maintenance', in Jensen, R. (ed.), Proceedings of the 5th International Symposium on Aviation Psychology, The Ohio State University, Columbus.
- 9) Telfer, R. and Biggs, J. (1988), Psychology and Flight Training, Iowa State University Press, Ames. Waxman, H.C. and Walberg, H.J. (1991), Effective Teaching: Current

Αυτά είναι τα references που βρήκα, για όποιον ενδιαφερόμενο μπορεί να τα δει. Πολύ αξιόλογα επιστημονικά βιβλία που μιλάνε για τις δυσκολίες μάθησης στην Αεροπορική Εκπαίδευση και αυτό είναι το αεροπλάνο που είχα την χαρά και την ευτυχία να ολοκληρώσω την καριέρα μου.



Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Συντονιστής): Ευχαριστούμε τον κυβερνήτη τον κ. Γιάνκοβιτς, για τα πολύ χαρακτηριστικά που μας περιέγραψε από την καριέρα του, αλλά και επί της ουσίας με βάση τον αντικειμενικό σκοπό της Ημερίδας, καταλήγοντας πρώτα Αεραθλητής - αν είναι δυνατόν - και μετά Επαγγελματίας.