

1^Η ΕΝΟΤΗΤΑ

ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

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

ΟΜΙΛΙΑ VI

«Επάρκεια Υποδομών Αεραθλητικών Δραστηριοτήτων»

Ομιλητής

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΙΝΗΣ, πρ. Πρόεδρος της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Συντονιστής): Θα παρακαλέσω να έρθει ο επόμενος ομιλητής, είναι ο κ. Μπίνης και θα διαβάσω το βιογραφικό του.

Ο Θανάσης Μπίνης σπούδασε Χημικός - Μηχανικός στο ΕΜΠ, Διοίκηση Επιχειρήσεων στο Διαπανεπιστημιακό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών & Στρατηγικές Διαχείρισης Περιβάλλοντος στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, «Καταστροφών & Κρίσεων» Master of Science στο Εθνικό Καποδιστριακό. Είναι κάτοχος άδειας συντήρησης αεροσκαφών, Maintenance License, σύμφωνα με EASA Part 66 στις Κατηγορίες B1 και C.

Σήμερα εργάζεται στην Μονάδα Πτητικών Μέσων της ΥΠΑ. Από τον Φεβρουάριο του 2014 μέχρι τον Φεβρουάριο του 2019 διετέλεσε Πρόεδρος της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας των Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ). Κατά την διάρκεια επίσης της Προεδρίας του στα πλαίσια της προαγωγής της ασφάλειας πτήσεων, πραγματοποιήθηκαν 8 Ημερίδες για τις Αεροπορικές Εταιρείες AOC(Air Operator Certificates) Holders, αυτοί που έχουν δηλαδή Πιστοποιητικό Αεροπορικής Εκμετάλλευσης και 11 Ημερίδες για Γενική Αεροπορία. Από το 1987 μέχρι το 2009 εργάστηκε στην Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Έχει παρακολουθήσει πλήθος εξειδικευμένων Αεροπορικών Εκπαιδεύσεων στην Boeing, στην Airbus, EASA, ISASI(International Society of Air Safety Investigators), ECASIA(European Conference on Applications of Surface and Interface Analysis), ECAC (European Civil Aviation Conference) και σε πιστοποιημένους Οργανισμούς Εκπαίδευσης κατά EASA part.147. Έχει διατελέσει τέλος, Διευθύνων Σύμβουλος και Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. της Ολυμπιακής Εταιρείας Καυσίμων στα Σπάτα, μέλος του Δ.Σ. του ΕΛΟΤ(Ελληνικός Οργανισμός Τυποποίησης) και Διοικητής και Πρόεδρος του Δ.Σ. του Γενικού Νοσοκομείου «Αγλαΐας Κυριακού».

Κύριε Μπίνη, έχετε τον λόγο.

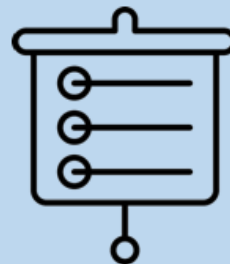
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΙΝΗΣ (Ομιλητής): Ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση. Ευχαριστώ για την παρουσίαση. Πριν ξεκινήσω, θέλω να ζητήσω συγγνώμη, γιατί δεν ήμουν από το πρωί εδώ με την ιδιότητά μου σαν Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Νοσοκομείου «Παίδων». Είχαμε μία Εκδήλωση με την παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας. Και ελπίζω να μην επαναληφθώ σε κάποια από αυτά που έχω δοκιμάσει να πω.

Ο σκοπός της παρουσίας που έχω προετοιμάσει είναι να αναλύσω την τρέχουσα κατάσταση της Γενικής Αεροπορίας και των Αεραθλητικών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, εντοπίζοντας τα κύρια προβλήματα και τις ιδιαιτερότητες και προτείνοντας κάποιες λύσεις. Επιπλέον, θα προσπαθήσω να τονίσω την σημασία της νοοτροπίας ασφάλειας το Safety Culture με εστίαση στην Γενική Αεροπορία.

Η Δομή της παρουσίασης έχει 5 υποενότητες. Το πρώτο είναι σε ό,τι αφορά το κλίμα της Ελλάδος. Τα Αεροδρόμια προσγείωσης, εστίασης, ενδιαφέροντος για την Γενική Αεροπορία. Τα προβλήματα της Γενικής Αεροπορίας, που θα προσπαθήσω όσο περισσότερο να εντυπώσω. Τις επιπτώσεις των προβλημάτων. Προτάσεις για βελτίωση και θέματα ασφάλειας πτήσεων εστιασμένα στην Γενική Αεροπορία.

Δομή Παρουσίασης

- I. Κλίμα της Ελλάδος. Αεροδρόμια / πεδία προσγείωσης εστίασης ενδιαφέροντος για τις αεραθλητικές δραστηριότητες / Γενική Αεροπορία.
- II. Τα Προβλήματα της Γενικής Αεροπορίας στην Ελλάδα.
- III. Επιπτώσεις των Προβλημάτων.
- IV. Προτάσεις για βελτίωση.
- V. Θέματα ασφάλειας πτήσεων εστιασμένα στην Γ.Α.



Επάρκεια Υποδομών Αεραθλητικών Δραστηριοτήτων

3

Το Κλίμα της Ελλάδος

(διαφ.4) Το κλίμα της Ελλάδας νομίζω ότι το ξέρετε όλοι πολύ καλύτερα από εμένα. Ξέχασα να πω ότι και εγώ αισθάνομαι μέλος της Κοινότητας της Πολεμικής Αεροπορίας. Διετέλεσα μαθητής της Σχολής Ικάρων προ αμνημονεύτων ετών. Κάθισα 2 ολόκληρα χρόνια και αποχώρησα. Και επίσης κατά την διάρκεια τόσο της θητείας μου στην ΕΔΑΑΠ όσο και ένα μικρό διάστημα στον ΕΟΔΑΣΑΜ είχα εξαιρετική συνεργασία με το ΓΕΕΘΑ και περισσότερο με το Γενικό Επιτελείο της Αεροπορίας. Το κλίμα της Ελλάδας, το ξέρετε πολύ καλύτερα όλοι σας ότι είναι ιδανικό, τόσο για εκτέλεση πτήσεων Πολιτικής όσο και Γενικής Αεροπορίας και μπορούμε να πούμε ότι τέτοιο κλίμα δεν συναντά κάποιος άλλος στην Ευρώπη. Μπορούμε να πούμε ότι 300 ημέρες τον χρόνο έχει ηλιοφάνεια. Με βάση τα στοιχεία της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας μπορείς να συναντήσεις 4 τύπους: Θαλάσσιο Μεσογειακό Τύπο, Χερσαίο Μεσογειακό Τύπο, Ηπειρωτικό Τύπο και Ορεινό Τύπο.

Το κλίμα της Ελλάδας

- Ο ελλαδικός χώρος, γενικά μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί ιδανικό καιρό για την εκτέλεση πτήσεων τόσο πολιτικής αεροπορίας όσο και γενικής αεροπορίας. Το κλίμα της Ελλάδας δεν μπορεί να βρεθεί σε άλλες χώρες της Ευρώπης. Ακολουθεί στη συνέχεια μια εκτεταμένη αναφορά στο κλίμα της Ελλάδας σε συνδυασμό με το γεωφυσικό της περιβάλλον.

 **Θαλάσσιος Μεσογειακός Τύπος**, με ευχάριστα χαρακτηριστικά εύκρατου κλίματος, στα δυτικά παράλια της Ελλάδας και στα Ιόνια Νησιά.

 **Χερσαίος Μεσογειακός Τύπος**, που περιλαμβάνει τη Νοτιοανατολική Ελλάδα, μέρος της Στερεάς, τμήματα της Ανατολικής Πελοποννήσου, τα νησιά και τα παράλια του Κεντρικού Αιγαίου και της Κρήτης, με ξηρότερα καλοκαίρια και ψυχρότερους χειμώνες από τα αντίστοιχα γεωγραφικά πλάτη του Ιονίου.

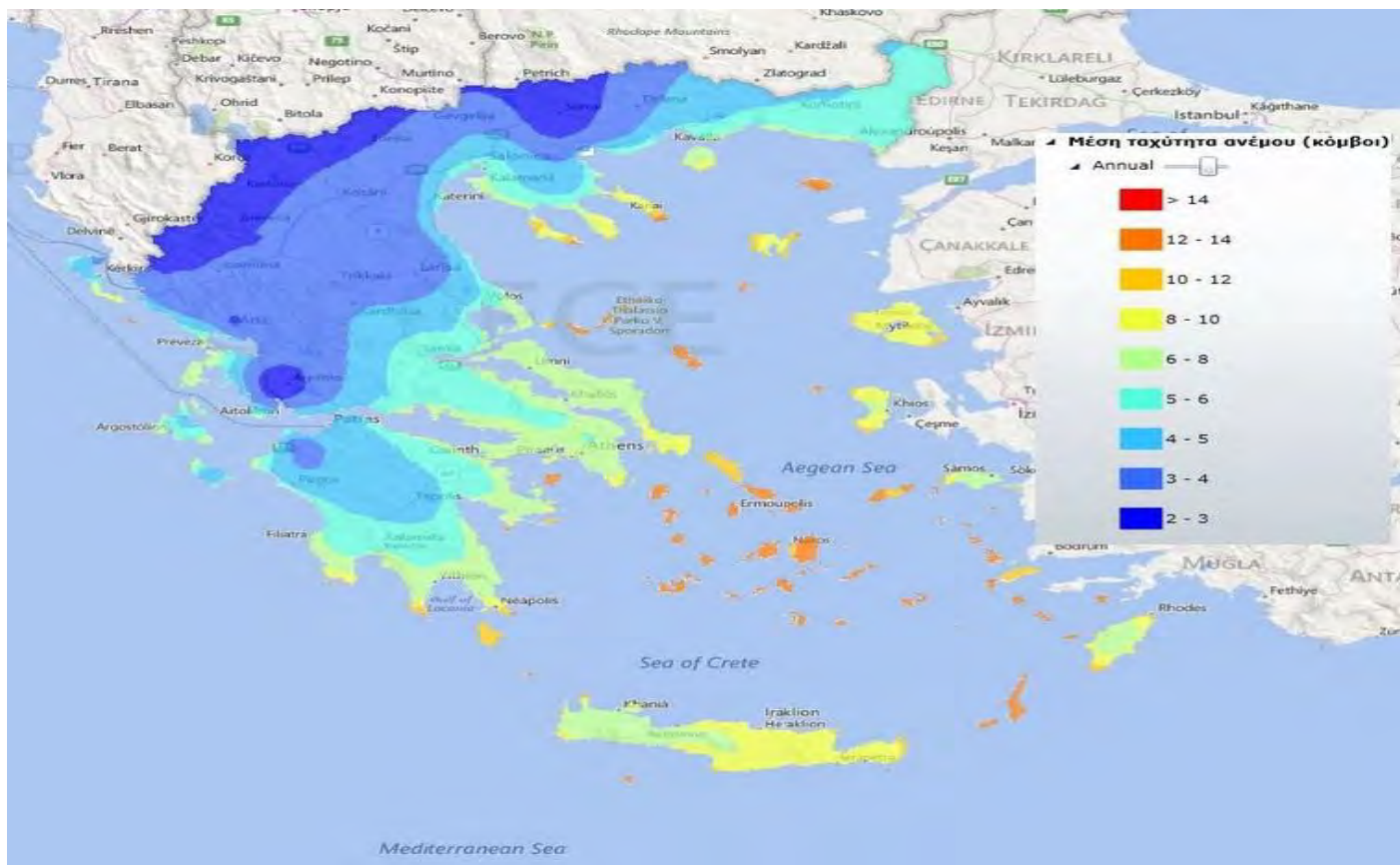
 **Ηπειρωτικός Τύπος**, στο μεγαλύτερο τμήμα της Θράκης, της Μακεδονίας και της Ηπείρου και σε μέρος της Θεσσαλίας, ο οποίος παρουσιάζει χαρακτηριστικά κλίματος των βορειότερων βαλκανικών περιοχών και

 **Ορεινός Τύπος**, που περιλαμβάνει τους ορεινούς όγκους που διασχίζουν την Ελλάδα. Στους ορεινούς αυτούς όγκους υπάρχουν δασώδεις περιοχές με κλίμα δάσους, καθώς και μικρές περιοχές μεγάλου υψομέτρου με αλπικό κλίμα κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

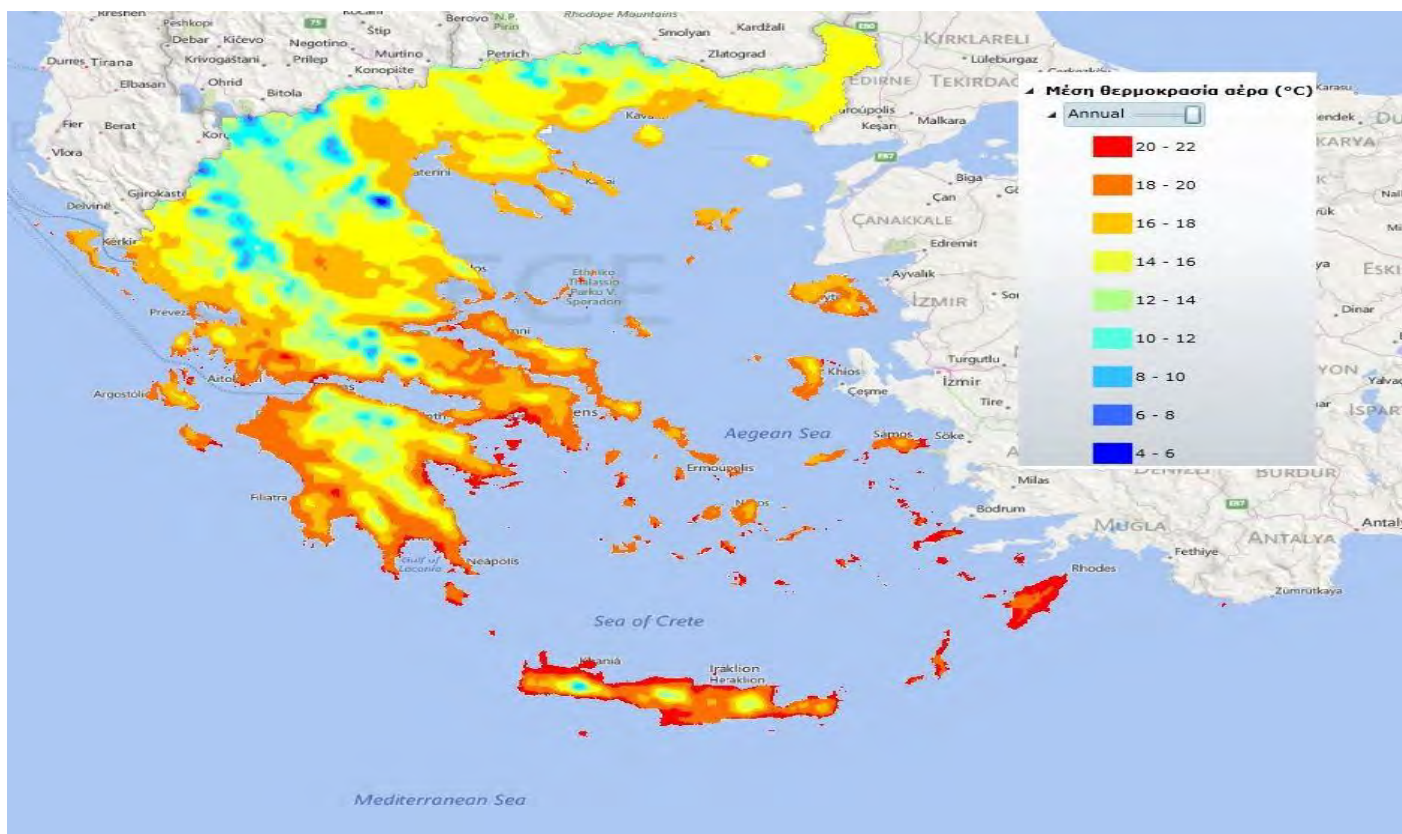
Επάρκεια Υποδομών Αεραθλητικών Δραστηριοτήτων

4

Τις υπόλοιπες τέσσερις διαφάνειες απλά θα τις αφήσω, για όποιον θέλει να τις δει. Φαίνεται ο βροχομετρικός χάρτης της Ελλάδας. Χάρτης ημερών βροχής στην Ελλάδα. Χάρτης μέσων ταχυτήτων ανέμων στην Ελλάδα και Θερμοκρασιακός Χάρτης της Ελλάδας.



Χάρτης μέσων ταχυτήτων ανέμου στην Ελλάδα



Θερμοκρασιακός χάρτης στην Ελλάδα

Αεροδρόμια στην Ελλάδα



Στην Ελλάδα - όπως ασφαλώς ξέρετε - υπάρχουν 41 Αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένου και του Αεροδρομίου της Ιθάκης, από τα οποία στα 15 εκτελούνται διεθνείς πτήσεις και από τα 41 αυτά αεροδρόμια, στα 25 η λειτουργία είναι υπό τον έλεγχο του Δημοσίου, τα 14 της Fraport και ο ΑΙΑ-Athens Int Airport είναι υπό τον έλεγχο Ιδιωτικών Εταιρειών. Πολύ σύντομα η Καλαμάτα θα περάσει και αυτή στον Ιδιωτικό Τομέα και λίγο αργότερα, κάπου το 2027, το ιδιωτικών συμφερόντων Αεροδρόμιο του Καστελίου, θα αναλάβει εξ ολοκλήρου την λειτουργία του Αεροδρομίου του Ηρακλείου με παράλληλα μεταφορά της θέσης του.

Εδώ είναι τα **Αεροδρόμια Εστίασης ενδιαφέροντος για την Γενική Αεροπορία**, μιας

I. Κρατικά αεροδρόμια

- Χίος, Αλεξανδρούπολη, Άραξος, Κάρπαθος, Λήμνος, Ν. Αγχίαλος, Ιωάννινα, Μήλος, Νάξος, Πάρος, Ικαρία, Κύθηρα, Λέρος, Σητεία, Κάλυμνος, Σκύρος, Σύρος, Αστυπάλαια, Καστελόριζο, Καστοριά, Κάσος και Κοζάνη.

II. Μονάδα Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας (ΜΕΓΑΠ).

III. Ο ιδιωτικός Αερολιμένας “Λυδία” Αμυγδαλεώνα, EGNATIA Aviation.

IV. Κλειστά αναξιοποίητα πεδία προσγείωσης

- Κολχικό Θεσ/νίκης, Καλαμάτα / Τρίοδος, Επιτάλιο Ηλείας, Πολύκαστρο Κιλκίς, Αγρίνιο / Δοκίμι, Ανάφη, Αγρίνιο/LGAG, Αλεξάνδρεια/LGAX, Μαριτσά Ρόδου/LGRD, Τρίπολη, Σπάρτη, Μάλεμε/ Κρήτης, Κάλαθος Ρόδου, Κατταβιάς Ρόδου, Πορτοχέλι Αργολίδας, Λαμία, και άλλα.

και ξέρουμε τα προβλήματα που παρουσιάζονται, που είναι τα παραχωρημένα, τα Κρατικά Αεροδρόμια. Η Μονάδα Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών της Γενικής Αεροπορίας (ΜΕΓΑΠ) ένα πολύπαθο Αεροδρόμιο με πάρα πολλά προβλήματα. Επίσης ο Αερολιμένας «Λυδία» Αμυγδαλεώνα και τα κλειστά πεδία Π/Γ.

Την τελευταία Ημερίδα - Ειδική Συνεδρία της Α.Α.Κ.Ε. στις 18/4/2024 είχα την ευκαιρία να την παρακολουθήσω με θέμα: «Γενική Αεροπορία και Αεροπορικός Τουρισμός» αναλύθηκαν και ειπώθηκαν πολλά πράγματα και θα προσπαθήσω να μην τα επαναλάβω. Ο Ιδιωτικός Αερολιμένας Λυδία στον Αμυγδαλεώνα και πολλά αναξιοποίητα πεδία προσγείωσης. Εδώ είναι κάποια. Είναι ένας μεγάλος αριθμός.

Ιδιαιτερότητες σε ότι αφορά τις καιρικές συνθήκες και το μικροκλίμα της περιοχής

- Αεροδρόμιο Ρόδου (low level wind shears),
- Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης (εκτεταμένα φαινόμενα χαμηλής ορατότητας),
- Αεροδρόμιο Κέρκυρας (ισχυρές βροχοπτώσεις και καταιγίδες),
- Αεροδρόμιο Καστελόριζου (υψηλής έντασης και πλαγιότητας άνεμοι και ρυτές μεγάλης έντασης),
- Αεροδρόμιο Ιωαννίνων (εκτεταμένα φαινόμενα μειωμένης ορατότητας και υψηλό ποσοστό βροχοπτώσεων),
- Αεροδρόμια Ηρακλείου, Σάμου και Χανίων (πλάγιοι άνεμοι),
- Αεροδρόμια Καλύμνου, Μήλου, Ικαρίας, Σαντορίνης και Κεφαλονιάς (υψηλής έντασης και πλαγιότητας άνεμοι).

Επάρκεια Υποδομών Αεροβλητικών Δραστηριοτήτων

11

Εδώ παρουσιάζω μία λίστα με **ιδιαιτερότητες, σε ότι αφορά τις καιρικές συνθήκες** και το μικροκλίμα της περιοχής, που ουσιαστικά ειδικά οι άνθρωποι της Γενικής Αεροπορίας πρέπει να το έχουν σοβαρά υπόψη τους, για οικονομία χρόνου δεν θα σας τα διαβάσω, ξεκινώντας από το Αεροδρόμιο της Ρόδου, της Καλύμνου, Μήλου, Ικαρίας, Σαντορίνης, που έχει υψηλής έντασης και πλαγιότητας ανέμους.

Τα Προβλήματα της Γενικής Αεροπορίας στην Ελλάδα

Τα προβλήματα της Γενικής Αεροπορίας στην Ελλάδα ουσιαστικά τα χωρίζω σε τρεις κατηγορίες. Περισσότερο θα αναφερθώ στα **προβλήματα υποδομών & οργάνωσης**, στα **νομικά & ρυθμιστικά εμπόδια** και στα **λοιπά προβλήματα**.

Τα προβλήματα **Υποδομών και Οργάνωσης** μπορεί να τα χωρίσει κάποιος σε 5 υποκατηγορίες.

- Έλλειψη Αεροδρομίων Γενικής Αεροπορίας.
- Περιορισμένες ώρες λειτουργίας Αεροδρομίων.
- Έλλειψη υποδομών, καυσίμων.
- Περιορισμοί κατά τους θερινούς μήνες (Ιούλιος, Αύγουστος) και
- Παντελής απουσία ουσιαστικά σύγχρονων Αεραθλητικών Κέντρων εν αντιθέσει με το τι γίνεται σε κάποιες χώρες της περιοχής μας, βλέπε Κροατία, Ουγγαρία.

Έλλειψη Αεροδρομίων της Γενικής Αεροπορίας, η Ελλάδα - όπως αναφέρεται και εδώ - διαθέτει ελάχιστα Αεροδρόμια αποκλειστικά για την Γενική Αεροπορία, **γεγονός που περιορίζει τις δυνατότητες των Αεραθλητικών Συλλόγων και των ιδιωτών χειριστών των αεροσκαφών**. Τα περισσότερα Κρατικά Αεροδρόμια προορίζονται για εμπορικές πτήσεις και **οι δυνατότητες για Αεραθλητικές Δραστηριότητες και για την Γενική Αεροπορία είναι πολύ περιορισμένες**.

Περιορισμένες ώρες λειτουργίας Αεροδρομίων. Πολλά Αεροδρόμια λειτουργούν **συγκεκριμένες ημέρες και περιορισμένες ώρες**, ενώ κάποια, ειδικά την χειμερινή περίοδο είναι κλειστά τα Σαββατοκύριακα και τις απογευματινές ώρες που είναι ώρες που μπορεί η Γενική

Αεροπορία να εκτελέσει Αεραθλητικές Δραστηριότητες. Επίσης οι ώρες λειτουργίες καθορίζονται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, είτε από τις Εταιρείες Διαχείρισης, **χωρίς να λαμβάνονται καθόλου οι ανάγκες της Γενικής Αεροπορίας και των Αεραθλητικών Συλλόγων.**

Έλλειψη υποδομών Ανεφοδιασμού - Καύσιμα. Ένα άλλο πολύ σημαντικό θέμα. Έχει αναλυθεί αναλυτικά και στην προηγούμενη ειδική Συνεδρία, που **πολλά Αεροδρόμια δεν διαθέτουν εγκαταστάσεις για τα καύσιμα τύπου AVGAS 100LL ή MOGAS** και επίσης και κανένα από τα Αεροδρόμια δεν έχει ηλεκτρικούς φορτιστές, γιατί τα ηλεκτρικά αεροπλάνα έχουν αρχίσει να μπαίνουν στην εκμετάλλευση. Επίσης όπου τυχόν υπάρχουν, στην επόμενη διαφάνεια γράφω πού υπάρχουν, **οι τιμές είναι πάρα πολύ υψηλές**, λόγω περιορισμένου ανταγωνισμού και χαμηλής ζήτησης, με αποτέλεσμα πολλές φορές σε πολλά αεροπλάνα της Γενικής Αεροπορίας να βάζουν καύσιμα αυτοκινήτων, να μεταφέρονται με αυτοκίνητα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Έλλειψη υποδομών ανεφοδιασμού (καύσιμα)



- **Το αεροπορικό καύσιμο για τη Γενική Αεροπορία (AVGAS 100LL) είναι δυσεύρετο στην Ελλάδα.** Τα μοναδικά αεροδρόμια που διαθέτουν σε μόνιμη βάση το καύσιμο αυτό είναι τα: Ελ. Βενιζέλος, Μέγαρο, Ρόδος, Ηράκλειο, Ιωάννινα (εποχικά για λίγους μήνες), Καβάλα Αμυγδαλεώνας (Egnatia Aviation), Κέρκυρα, Σητεία, Σάμος, Σύρος.
- **Η αδυναμία εύρεσης καυσίμου στη περιφέρεια**, κυρίως σε Μακεδονία, Θράκη και Πελοπόννησο, δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στη Γ.Α. συμπεριλαμβανομένων και θεμάτων ασφαλείας πτήσεων.

Επάρκεια Υποδομών Αεραθλητικών Δραστηριοτήτων

17

Μάλιστα κατά την διάρκεια της θητείας μου στην ΕΔΑΑΠ κλήθηκα να αντιμετωπίσουμε και ένα συμβάν που μεταφέρθηκε καύσιμο για ένα μικρό αεροπλάνο με αυτοκίνητο με πετρέλαιο και πήγε στο βενζινάδικο και είπαν, γέμισε το αυτοκίνητο και γέμισε τα μπιτόνια. Έβαλε ο βενζινάς πετρέλαιο με αποτέλεσμα να ρίξει το πετρέλαιο μέσα σε ένα μονοκινητήριο αεροπλάνο και ευτυχώς δεν είχε πολύ και ουσιαστικά ξεκίνησε, πήρε μπροστά και ουσιαστικά έμεινε στον διάδρομο. Ο κ. Ρούσινος γνωρίζει ακριβώς την περίπτωση.

Όπως γράφω, τα καύσιμα είναι δυσεύρετο σε πολλά Αεροδρόμια και ιδιαίτερα παρουσιάζονται πολλά προβλήματα. Εδώ είναι τα Αεροδρόμια στα οποία υπάρχουν καύσιμα και υπάρχει αδυναμία εύρεσης καυσίμων. Ιδιαίτερα στην Μακεδονία, στην Θράκη και στην Πελοπόννησο, γεγονός που δημιουργεί πολλά προβλήματα, συμπεριλαμβανομένων και θεμάτων ασφαλείας πτήσεων.

Περιορισμοί κατά τους θερινούς μήνες (7^{ος} & 8^{ος} μήνας). Ουσιαστικά λόγω της επέκτασης της τουριστικής κίνησης, από τον 6^ο μέχρι και τον 9^ο μήνα, **επιβάλλονται περιορισμοί στην χρήση των Αεροδρομίων, ειδικά στα νησιωτικά Αεροδρόμια** για να εξυπηρετηθούν οι εμπορικές πτήσεις. Σε **ορισμένα Αεροδρόμια απαγορεύουν τελείως τις πτήσεις της Γενικής Αεροπορίας** και υπάρχουν επίσης και **περιορισμοί χωρητικότητας στα πεδία στάθμευσης (Apron)** στην τουριστική περίοδο, ιδιαίτερα για μονοκινητήρια αεροπλάνα και ελικόπτερα. Μάλιστα θυμάμαι και επί των ημερών μου στην ΕΔΑΑΠ, είχα ζητήσει από την ΥΠΑ να βγάλει ένα NOTAM επειδή δύο αεροπλάνα λόγω περιορισμένης στάθμευσης στην Μύκονο είχαν έρθει σε επαφή τα δύο ακροπτερύγια, με αποτέλεσμα να μείνουν για δύο-τρεις ημέρες με

μεγάλα προβλήματα, λόγω έλλειψης χώρου στάθμευσης, να βγάλουν ένα NOTAM που απαγόρευαν για 2 μήνες την Γενική Αεροπορία να πάει στην Μύκονο.

Απουσία σύγχρονων Αεραθλητικών Κέντρων. Δεν υπάρχουν πολυδύναμα οργανωμένα Αεραθλητικά Κέντρα με υποδομές, σε υπόστεγους χώρους, σε Πύργους Ελέγχου χώροι συντήρησης, σε αντίθεση με άλλες χώρες όπως είπα της Βαλκανικής περιοχής. Οι περισσότεροι Αεραθλητικοί Σύλλογοι λειτουργούν υπό περιορισμένες συνθήκες σε πρώην Στρατιωτικά Αεροδρόμια, ή πολλές φορές και σε μη αδειοδοτημένα Αεροδρόμια.

Νομικά και ρυθμιστικά θέματα θα τα περάσω λίγο γρήγορα. Αναλύθηκαν στην ειδική Ημερίδα. Υπάρχει απύθμενη γραφειοκρατία για άδειες. Μάλιστα προχθές ο Γιάννης ο Σταβλός που είχε μιλήσει στην προηγούμενη συνεδρίαση έστειλε ένα έγγραφο στον Διοικητή της ΥΠΑ γιατί σε ένα Αεροδρόμιο στην Ρόδο, επειδή δεν μπορούσε ο χειριστής να πάει να καταθέσει το σχέδιο πτήσης στον Πύργο Ελέγχου, όπως απαιτούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες, ενώ σε άλλα Αεροδρόμια το επιτρέπουν, έχασε το χρόνο και αναγκάστηκε να πετάξει την επόμενη ημέρα.

Είναι επίσης το Έντυπο 731, Flight Plan-FPL. Οι Κανονισμοί είναι απηρχαιωμένοι, οι διαδικασίες εδάφους - αέρος. Υπάρχει έλλειψη σαφούς θεσμικού πλαισίου που να αφορά τον Αεραθλητισμό. Υπάρχουν φορολογικές επιβαρύνσεις για τους ιδιοκτήτες μονοκινητήριων αεροσκαφών. Διδαλώδης οργάνωση και κατηγοριοποίηση του χαμηλού εναέριου χώρου, ουσιαστικά δεν υπάρχει εναέριος χώρος. Έλλειψη ελληνικού οδηγού VFR πτήσεων.

Λοιπά προβλήματα

A) **Ανεπαρκής ενημέρωση των NOTAM και περιοχών Εναέριας Κυκλοφορίας.** Συχνά δεν υπάρχει ξεκάθαρη ή έγκαιρη ενημέρωση για περιορισμούς (π.χ. στρατιωτικές ασκήσεις).

B) **Προβλήματα συντονισμού με ελεγχόμενες περιοχές FIR,** η επικοινωνία με τους Πύργους Ελέγχου, ειδικά για τους χειριστές είναι ιδιαίτερα δύσκολη ή αποτρεπτική για τους ερασιτέχνες χειριστές α/φών και το σημαντικότερο που γράφω εδώ ευγενικά, είναι ...

Γ) **το μειωμένο ενδιαφέρον, η απουσία ενδιαφέροντος από την Πολιτεία.** Παρά το φυσικό ανάγλυφο της Ελλάδας, τα πολλά Αεροδρόμια και τον καιρό που έχουμε και ενώ θα μπορούσε αυτό να αποτελέσει εστία ενδιαφέροντος για πολλές δραστηριότητες του Αεραθλητισμού, η κρατική στήριξη είναι σχεδόν ανύπαρκτη.

Οι Επιπτώσεις των Προβλημάτων

Οι Επιπτώσεις των Προβλημάτων το καταλαβαίνουμε είναι:

A) **η περιορισμένη ανάπτυξη των Αεραθλητικών Δραστηριοτήτων της Γενικής Αεροπορίας.** Μείωση ενδιαφέροντος για την ενασχόληση με τη Γενική Αεροπορία και τον Αεραθλητισμό, γιατί όταν όπως είπε και ο αγαπητός φίλος ο Σπύρος Γιάνκοβιτς, ότι εάν θέλει κάποιος να πετάξει και να δαπανήσει 6 με 7 ώρες δεν θα πάει. Θα πάει μία, δύο, τρεις φορές και μετά θα του φύγει η όρεξη, όσο κέφι και να έχει.

B) **Αδυναμία αξιοποίησης της Γενικής Αεροπορίας σαν μορφή Εκπαίδευσης και Εναλλακτικού Τουρισμού.** Χάνονται οικονομικά, χάνονται θέσεις εργασίας. Και φθίνουσα πορεία των Αερολεσχών όπως το ξέρουμε και Σχολών Εκπαίδευσης. Πολλές Αερολέσχες, ειδικά που ήταν στα πρώην Αεροδρόμια που τώρα έχουν παραχωρηθεί στην Fraport έχουν και αυτά ήδη μεταφερθεί κάπου αλλού.

Γ) **Απώλεια οικονομικών ευκαιριών και θέσεων εργασίας.** Απώλεια εσόδων από τον Τουρισμό, εκπαιδευτικές πτήσεις και εκδηλώσεις.

Δ) **Φθίνουσα πορεία Αερολεσχών και Σχολών εκπαίδευσης**

Προτάσεις για Βελτίωση

Οι προτάσεις για βελτίωση, θα τα πω πάρα πολύ επιγραμματικά, κατ' αρχήν ένα θέμα που είναι κρατικό..

A) **Δημιουργία εθνικής στρατηγικής για την Γενική Αεροπορία**

Β) Ανάπτυξη και ενίσχυση των υποδομών Αεραθλητικών Δραστηριοτήτων της Γενικής Αεροπορίας. Να δημιουργήσουμε ή να αναβαθμίσουμε κάποια Αεροδρόμια που μπορούν να υποστηρίξουν, ή να δημιουργήσουμε ένα δίκτυο πεδίων Γενικής Αεροπορίας και Αεραθλητισμού.

Γ) Το θέμα της διασφάλισης διαθεσιμότητας των καυσίμων. Πρόληψη ανεφοδιασμού, όσο το δυνατόν να καλύψουμε την ευρύτερη περιοχή. Δεν μπορεί σε όλα τα Αεροδρόμια να έχουν, αλλά εν πάση περιπτώσει, αναφέρθηκα νωρίτερα ότι έχει σοβαρό πρόβλημα η Πελοπόννησος, η Θράκη και η Μακεδονία. Να δούμε σε κάποιες περιοχές εστιασμένες που έχει την μεγαλύτερη κίνηση για να μπορέσουμε να τις καλύψουμε.

Δ) Αναθεώρηση των ωρών και της πολιτικής λειτουργίας των Αεροδρομίων, επέκταση του ωραρίου λειτουργίας για μικρά αεροδρόμια έτσι ώστε να εξυπηρετείται η Γενική Αεροπορία και οι Αεραθλητικές δραστηριότητες, ακόμη και εκτός τουριστικής αιχμής.

Ε) Υποστήριξη αεραθλητικών υποδομών. Τα είπε ο κ. Γιάνκοβιτς νωρίτερα. Αναχρηματοδότηση ή επιδότηση για την βελτίωση των εγκαταστάσεων και δημιουργία εθνικού μητρώου αεραθλητικών σωματείων με κίνητρα ανάπτυξης.

ΣΤ) Η απλοποίηση του θεσμικού νομικού πλαισίου. Αναθεώρηση του νομοθετικού πλαισίου ώστε να διευκολύνεται η δημιουργία νέων πεδίων και δραστηριοτήτων, με ευελιξία και διαφάνεια. Απλοποίηση και ψηφιοποίηση διαδικασιών

Ζ) Ένταξη του Αεραθλητισμού στον Τουριστικό σχεδιασμό και προώθηση του Αεραθλητισμού ως μορφή εναλλακτικού τουρισμού και επίσης

Η) Συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, Δήμους και Περιφέρειες.

Νοοτροπία Ασφάλειας-Safety Culture:



Θα μιλήσω για ένα άλλο θέμα, για τη Νοοτροπία Ασφάλειας-Safety Culture. Εδώ έχω δώσει και κάποια στατιστικά στοιχεία για την ασφάλεια πτήσεων στην Γενική Αεροπορία.

Είναι ο τρόπος με τον οποίον η ασφάλεια γίνεται αντιληπτή, αποτιμάται και της δίνεται προτεραιότητα σε ένα Σύστημα.

Περιλαμβάνει αξίες, πεποιθήσεις και γενικότερα τον τρόπο που αντιμετωπίζουμε την ασφάλεια πτήσεων και

Αντικατοπτρίζει την πραγματική δέσμευση ενός Οργανισμού, μιας Αερολέσχης, μιας δραστηριότητας σε όλα τα επίπεδα.

Εδώ έχω κάποια στατιστικά στοιχεία για την ασφάλεια πτήσεων στην Γενική Αεροπορία και πρέπει να το δούμε από αυτή την πλευρά:

- Εξεταζόμενη περίοδος: 1891 (Όθωνας Λιλιένθαλ) – **30/04/1891**
- 1η καταγεγραμμένη πτήση στην Ελλάδα: **25/3/1911 (Σέργιος Ουτοσκίν)**
- 1η καταγεγραμμένη πτήση στην Ελλάδα από Έλληνα: **8/2/1912 (Εμμανουήλ Αργυρόπουλος)**
- 1ο καταγεγραμμένο θανατηφόρο ατύχημα στην Ελλάδα: **29/8/1912 (Αλέξανδρος Καραμανλάκης)**
- Σύνολο καταγεγραμμένων συμβάντων Γενικής Αεροπορίας στην Ελλάδα: **507**
- Σύνολο καταγεγραμμένων θανατηφόρων ατυχημάτων στην Ελλάδα: **114**
- Σύνολο καταγεγραμμένων θανάτων Γενικής Αεροπορίας στην Ελλάδα: **150**

Ειπώθηκε και νωρίτερα, η πρώτη καταγεγραμμένη πτήση στην Ελλάδα είναι από τον Αργυρόπουλο. Ήταν και μία από κάποιον προηγούμενο. Έχω πάρει όλα τα στοιχεία, τα έχω επικαιροποιήσει μέχρι 30/12/2018, όταν ήμουν Πρόεδρος στην ΕΔΑΑΠ. Μετά πήρα κάποια στοιχεία για τα οποία με βοήθησαν και κάποιοι συνάδελφοι. Θεωρώ ότι είναι σε ένα βαθμό ακριβή.

1910-04/2025: Σύνολο Συμβάντων / Κατηγορία

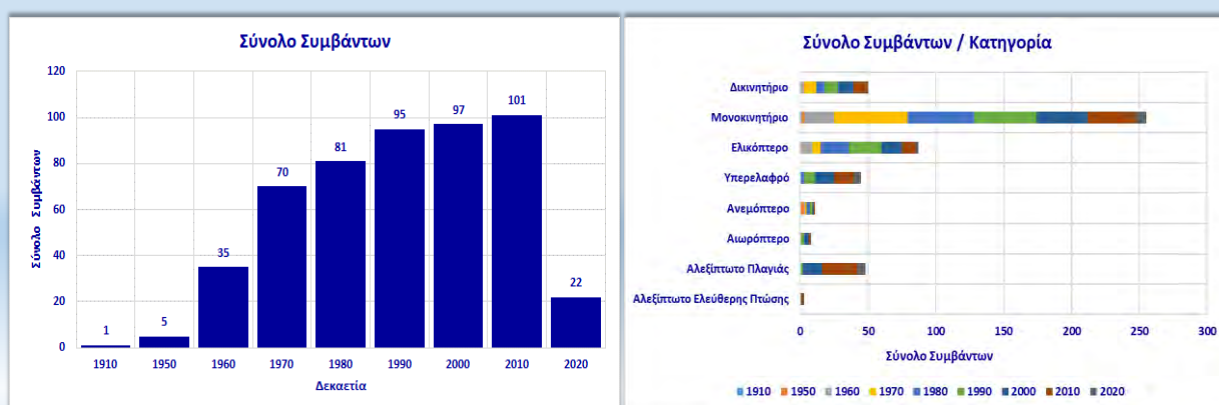
Δεκαετία	Αλεξιπτωτο Ελεύθερης Πτώσης	Αλεξιπτωτο Πλαγιάς	Αιωρόπτερο	Ανεμόπτερο	Υπερελαφρό	Ελικόπτερο	Μονοκινητήριο	Δικινητήριο	Σύνολο Συμβάντων
1910							1		1
1950				3			2		5
1960				1		9	22	3	35
1970				1		6	54	9	70
1980				2	3	21	49	6	81
1990		2	3	2	8	24	46	10	95
2000	1	14	3	1	14	15	38	11	97
2010	2	26	1	1	14	10	36	11	101
2020		6	1		6	2	7		22
Συμβάντα	3	48	8	11	45	87	255	50	507
%	1%	9%	2%	2%	9%	17%	50%	10%	100%

Επάρκεια Υποδομών Αεραθλητικών Δραστηριοτήτων

27

Εδώ τα έχω ανά κατηγορία μέχρι τον 4^ο του 2025. Ορισμένα σε Αλεξιπτωτα ελεύθερης πτώσης, Αλεξιπτωτο Πλαγιάς, Αιωρόπτερο, Ανεμόπτερο, ελαφρό Ελικόπτερο, Μονοκινητήριο και Δικινητήριο.

1910-04/2025: Σύνολο Συμβάντων / Κατηγορία



Επάρκεια Υποδομών Αεραθλητικών Δραστηριοτήτων

28

Εδώ είναι τα καταγεγραμμένα ατυχήματα και σοβαρά Συμβάντα. Δεν είναι όλα αυτά - όπως είπα - θανατηφόρα.

Αίτια και Συμβάλλοντες Παράγοντες. Εδώ από μία πολύ γρήγορη ανάλυση, από την διερεύνηση κάποιων ατυχημάτων.

Έχουν καταγραφεί ατυχήματα Γενικής Αεροπορίας σε πτήσεις με **μη πλόιμο αεροσκάφος, αεροσκάφος με υπέρβαση των ωρών λειτουργίας ή μη καλά συντηρημένο.**

Βρήκαμε διερεύνηση επί των ημερών μου, ατύχημα υπό την **επήρεια αλκοόλ.** Ήταν κάποιοι άνθρωποι που φύγανε από την Αλεξανδρούπολη και πέρασαν στα όρια της Κομοτηνής, που είχαν οινόπνευμα 3,04, για όσους ξέρουν τι σημαίνει αυτό. Ουσιαστικά το αεροπλάνο επειδή πέρασε την ταχύτητα που δεν έπρεπε να ξεπεράσει στον αέρα, έγινε κομμάτια και το ψάχναμε σε όλη την περιοχή για να βρούμε τα συντρίμια του.

Επίσης, **λανθασμένους επικίνδυνους χειρισμούς, παράτολμες ενέργειες ή προσωπικές παρεμβάσεις.** Επιβαίνουμε στο αεροπλάνο χωρίς να ξέρουμε για **ακατάλληλα καύσιμα ή fuel starvation.** Επίσης σε **ακραίες καιρικές συνθήκες,** συνθήκες που δεν επιτρέπεται.

Γενικά και πολλά άλλα, τα οποία δείχνουν ότι ο **παράγοντας-κλειδί είναι ο «Human Factor»** που μίλησε και ο προηγούμενος ομιλητής, είναι πάρα πολύ σημαντικός στην Αεροπορία, αλλά στην Γενική Αεροπορία **ο ανθρώπινος παράγοντας** είναι ιδιαίτερα σημαντικός, με την γενικότερη έννοια.

Ασφάλεια Πτήσεων στο χώρο της Γενικής Αεροπορίας στην Ελλάδα: Όσον αφορά την Γενική Αεροπορία, σύμφωνα και με μια έρευνα που έχει πραγματοποιηθεί από την Αρχή Διερεύνησης Ατυχημάτων, εμφανίζει το χαμηλότερο δείκτη νοοτροπίας ασφάλειας από όλη την Πολιτική Αεροπορία και έχουν καταγραφεί ατυχήματα από την ανάλυση των οποίων βγαίνει ότι,

A) η **Γενική Αεροπορία δεν διαθέτει ικανοποιητικό Πρόγραμμα Ασφάλειας,** το λεγόμενο Safety Management System.

B) **Το Σύστημα Συλλογής και Αξιοποίησης Αναφορών παρουσιάζει κενά,** αφήνοντας ακάλυπτο τον χώρο. Γενικά στην Γενική Αεροπορία λέμε ότι το 80% οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα και κάποιος, κάπου, κάποτε, είδε κάτι, το οποίο δεν το ανέφερε, γιατί αν το ανέφερε και σε κάποιους άλλους, θα μπορούσαμε να προβλέψουμε ένα άλλο.

Γ) Όσες **δράσεις επιμόρφωσης έχουν πραγματοποιηθεί δεν ικανοποιούν πλήρως τις ανάγκες του χώρου.** Σε συνεργασία με την ΕΛΑΟ και την Αερολέσχη Αθηνών, είχαμε κανονίσει στα 5 χρόνια και κάναμε πολλές Ημερίδες και αυτό ήταν κάτι που έδινε προστιθέμενη αξία. Βάζαμε τους ανθρώπους να μιλάνε. Να παρουσιάζουν case studies και είχε βοηθήσει. Στον διάδοχό μου το 2019 όταν παρέδωσα την Επιτροπή είπα ότι, είναι κάτι στημένο, προχωρήστε το! Δυστυχώς δεν έγινε.

Είχα προγραμματίσει κατά το διάστημα του 6μήνου που πήγα στον ΕΔΟΑΣΑΜ να το ξαναρχίσουμε. Μάλιστα είχαμε ανακοινώσει και την ημερομηνία της 1^{ης} Ημερίδας Γενικής Αεροπορίας, αλλά δυστυχώς, άλλα γεγονότα συνέβησαν και αποχώρησα. Και δυστυχώς, εδώ είναι πεδίο δόξης λαμπρόν και από την Ελληνική Αεροπορική Ακαδημία να κάνει κάποια πράγματα. Εγώ θα είμαι αρωγός σε κάθε τέτοια προσπάθεια να μπορέσουμε να κάνουμε κάποια πράγματα.

Δ) Υπάρχει **έλλειψη επικοινωνίας που δημιουργεί δυσκολίες στην διαχείριση των προβλημάτων** και επίσης

Ε) Υπάρχει **αδυναμία του συστήματος** να δεχθεί και να εντάξει με ασφάλεια στις τάξεις του τις δυναμικές αλλαγές που πραγματοποιούνται στην Γενική Αεροπορία, με τον Αεραθλητισμό, τα Υπερελαφρά, τον Αλεξιπτωτισμό, τα UAVs κλπ.

Ανάγκη εδραίωσης σωστής, ορθής, αποτελεσματικής νοοτροπίας Ασφάλειας στην Γενική Αεροπορία.

A) Υπάρχει πραγματική ανάγκη, γιατί όπως είπαμε, η Γενική Αεροπορία φαίνεται να **υστερεί σε οργανωμένη νοοτροπία ασφάλειας,** τόσο σε δομικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο.

B) Η **απουσία συνεχούς επιμόρφωσης,** η έλλειψη αποτελεσματικής επικοινωνίας με την ΥΠΑ και την ΑΠΑ και η δυσκολία προσαρμογής στις σημερινές σύγχρονες απαιτήσεις,

απαιτούν την ανάγκη για μια συστηματική αναδιάρθρωση, εκπαίδευση και ενδυνάμωση της νοοτροπίας δικαίου “Just Culture” ως θεμέλιο μιας οργανωτικά δίκαιης και μαθησιακά ώριμης κοινότητας, με γνώμονα την ασφαλή και ώριμη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της.

Συμπεράσματα

Τελειώνοντας, ήθελα να πω σαν συμπεράσματα ότι

Α) Η Γενική Αεροπορία και οι Αεραθλητικές Δραστηριότητες έχουν σημαντικό δυναμικό και δυνατότητες στην Ελλάδα.

Β) Ενδιαφέρον υπάρχει, λύσεις ρεαλιστικές υπάρχουν, αλλά υπάρχουν και πολλά δομικά προβλήματα.

Οφείλει η κοινωνία, οφείλει η Πολιτεία, να σκύψει πάνω σε αυτά τα πράγματα.

Γ) Αξίζει να γίνει επένδυση από Ιδιωτικούς Φορείς.

Δ) Επίσης πρέπει να μαθαίνουμε από τα λάθη κάποιων άλλων, για να μπορέσουμε να μην τα επαναλάβουμε, να επενδύουμε στις δυνατότητες, να διασφαλίζουμε ένα ασφαλές και βιώσιμο μέλλον της Γενικής Αεροπορίας.

Ευχαριστώ πολύ!



Ελπίζω να μην σας κούρασα. Προσπάθησα να είμαι, όσο πιο σύντομος μπορούσα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Συντονιστής): Σας ευχαριστώ, κύριε Μπίνη.

Επιτρέψτε μου να αναφέρω ότι παρευρίσκεται και μας τιμά ιδιαίτερα ο Επίτιμος Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας & Υπουργός, ο Ναύαρχος ο κ. Αποστολάκης.

Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Αρχηγέ και ευχαριστούμε και τον κ. Μπίνη.