

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

1. Ο πρόεδρος της ΑΑΚΕ τόνισε στον εναρκτήριο χαιρετισμό του ότι η Ημερίδα, με θέμα: «Αεραθλητισμός και Αεροπορική Εκπαίδευση» εντάσσεται στους σκοπούς της ΑΑΚΕ και στην γενικότερη προσπάθεια αύξησης του ανθρώπινου δυναμικού που ασχολείται με την Αεροπορία, τη διασφάλιση της ποιότητας σε όλους τους τομείς της, τη βελτίωση της παιδείας και των εκάστοτε απαιτούμενων γνώσεων και δεξιοτήτων του εμπλεκόμενου προσωπικού (ιπτάμενου και εδάφους), την μεταλαμπάδευση της αεροπορικής αγωγής από τους παλαιότερους στους νεότερους και φυσικά στην τροφοδότηση της Πολεμικής Αεροπορίας με νέα ικανά στελέχη αντάξια της ιστορίας του κλάδου.

2. Ο Αεραθλητισμός, αναπόσπαστο μέρος της ευρύτερης Αεροπορίας, δραστηριοποιείται στα πεδία της Αεροπορικής Άθλησης και της Εναέριας Ψυχαγωγίας, αλλά και στον τομέα της Αεροπορικής Εκπαίδευσης, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της αεροπορικής συνειδησης και στην καλλιέργεια αγωνιστικού πνεύματος.

3. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε να διευκολύνει τη ροή των νέων προς τις αεροπορικές Σχολές και να αποτελέσει θεσμική αφετηρία για όσους έχουν την έφεση και ενδιαφέρονται πραγματικά να ακολουθήσουν σταδιοδρομία στην Αεροπορία, Πολεμική και Πολιτική.

4. Σήμερα το περιβάλλον που καλούνται πλέον να επιχειρήσουν οι Ένοπλες Δυνάμεις, απαιτεί ανάλογη ποιοτική αναβάθμιση και προσαρμογή του προσωπικού στις νέες απαιτήσεις, περιλαμβάνει μια μεγάλη ποικιλία προκλήσεων και απειλών, όπου η Αεροπορική Ισχύς, αμυντική & επιθετική, της χώρας είναι καταλύτης στην συνολική Εθνική Ισχύ.

5. Επιστέγασμα των ανωτέρω επισημάνσεων ήταν η δήλωση του επίτιμου Αρχηγού ΓΕΑ Δημητρίου Λυτζεράκου κατά τον χαιρετισμό, σχετικά με την ανάγκη υποβοήθησης και ανάπτυξης των σχέσεων της Πολεμικής Αεροπορίας με τους Αεραθλητικούς φορείς και τις Αερολέσχες, ώστε να υποστηριχθεί το έργο της γενικότερα.

II. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 1^{ης} ΕΝΟΤΗΤΑΣ «ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ»

1. Ο Ελληνικός Αεραθλητισμός που ξεκίνησε το 1928 με την μορφή της Κεντρικής Αεροπορικής Επιτροπής, το 1934 μετονομάστηκε σε Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος, το 1972 σε Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος και το 1998 σε Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛΑΟ). Το 1999 κατόρθωσε να αναγνωριστούν από τη ΓΓΑ τα μέλη της αεραθλητές ως ανήκοντα σε 77 σωματεία και όχι ως απλά φυσικά πρόσωπα.

2. Μελανό παράδειγμα στις διαχρονικές προσπάθειες ανάπτυξης του αεραθλητισμού της χώρας και προώθησης του αεροπορικού τουρισμού, ήταν το θέμα της έγκρισης και ανάληψης διοργάνωσης το 1992 της πρώτης «ΙΚΑΡΙΑΔΑΣ 1995» (Παγκόσμιοι Αεραθλητικοί Αγώνες) και της ματαίωσης αυτής το 1993 από την τότε κυβέρνηση, όπως ανέφερε ο πρώτος ομιλητής, με ότι αυτό συνεπάγετο για τον εγχώριο Αεραθλητισμό και το γόητρο της Ελλάδος και της ιστορίας της. Επίσης προς επίγνωση των κακών του παρελθόντος και προς γνώσιν των νεοτέρων, η διοργάνωση εδόθη στην Τουρκία, χωρίς να γίνει φυσικά χρήση της ονομασίας και της Ολυμπιακής Φλόγας.

3. Επισημάνθηκε ότι παρά την δυσμενή αυτή εξέλιξη μιας πολύχρονης και φιλότιμης προσπάθειας των Ελλήνων αεραθλητών και την πενιχρή συμμετοχή της Ελλάδας στους αγώνες αυτούς του 1995 που έγιναν στην Τουρκία, το πρώτο βραβείο απενεμήθη σε Ελληνικό πλήρωμα.

4. Το 2001 έγιναν στην Ισπανία οι 2οι Διεθνείς Αεραθλητικοί Αγώνες, όπου είχαμε για πρώτη φορά την άφιξη της Ολυμπιακής Φλόγας και την έμμεση πολιτιστική προβολή της χώρας μας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ

5. Σήμερα η ΕΛΑΟ στη λειτουργία της ακολουθεί το πρότυπο της Διεθνούς Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (FAI) με 9 Αθλήματα, (αερομοντελισμός, αεροστατισμός, αιωροπτερισμός, αλεξιπτωτισμός ελευθέρας πτώσης, αλεξιπτωτισμός πλαγιάς, ανεμοπορία, γενική αεροπορία, ελικόπτερα, υπερελαφρά) και 9 Διοικούσες Επιτροπές με δικό τους εκλεγόμενο ανά τετραετία ενδεκαμελές Δ.Σ. και έχει 3.000 περίπου αεραθλητές.

6. Η ΕΛΑΟ συντονίζει την συμμετοχή των Ελλήνων αεραθλητών σε διεθνείς αγώνες, διοργανώνει διεθνή συνέδρια ακροβατικών και προσφέρει εθελοντικό κοινωνικό έργο πυρανίχνευσης σε συνεργασία με την Π.Α. που χορηγεί το καύσιμο στις Αερολέσχες, κίνητρο που επιδοτεί στην ουσία μαζί με μικρή ετήσια επιδότηση τα Αεραθλητικά Σωματεία με ότι αυτό συνεπάγεται για την ενίσχυση της δράσης τους.

7. Παράλληλα σε συνεργασία με την Π.Α., η ΕΛΑΟ διοργανώνει στο Τυμπάκι Summer Camp όπου μέσω των σχολών εκμάθησης αεραθλημάτων οι νέοι μόνοι τους ή με την οικογένειά τους μπορούν να ζήσουν 10 ημέρες σε ένα περιβάλλον αεροδρομίου και να δοκιμάσουν κάποια Αεραθλήματα, όχι σε μορφή εκπαίδευσης, αλλά σε μορφή δοκιμής. Αυτές οι δράσεις σε συνδυασμό με τους σχεδιαζόμενους για το Φθινόπωρο του 2025 Βαλκανικούς Αγώνες στις Σέρρες με καταβολή μεγαλύτερης διαφημιστικής καμπάνιας δύνανται να προσελκύσουν περισσότερους νέους.

8. Επίσης η σχεδιαζόμενη από την ΕΛΑΟ ίδρυση της Διεθνούς Αεραθλητικής Ακαδημίας «Δαίδαλος & Ίκαρος» στην Αγία Γαλήνη στο Ρέθυμνο όπου υπάρχει το Θέατρο του Ίκαρου εκτιμάται ότι, αν τύχει υποστηρίξεως από ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς, θα επιφέρει πολλαπλώς ωφέλιμα αποτελέσματα στον τόπο, τους αεραθλητές και την Π.Α.

9. Είναι εμφανές ότι οι Διεθνείς κανονισμοί των αεραθλημάτων, που απαιτούν ικανή σε αριθμό στελέχωση, ειδικό εξοπλισμό και εξειδικευμένο προσωπικό, ήταν περιοριστικός παράγων για την πραγματοποίηση την τελευταία δεκαετία διεθνών αγώνων στην χώρα. Τελευταία εκτιμάται ότι αυτό ξεπεράστηκε και άρχισε η προσέλκυση και ξένων πληρωμάτων, με αυξημένους στα διάφορα αγωνίσματα δείκτες δυσκολιών, με αποκορύφωμα την ανάθεση της διοργάνωσης των 25^{ων} Παγκοσμίων Αγώνων Γενικής Αεροπορίας το 2028 στην Ελλάδα.

10. Σε ότι αφορά την ανάπτυξη του αεροπορικού τουρισμού, διαπιστώνεται έντονα η αρνητική επίδραση της ισχύουσας νομοθεσίας υποχρεωτικής εισόδου των αφων στη χώρα μέσω Διεθνών Αερολιμένων με αυξημένα τέλη, αλλά και λόγω των απαγορευτικών όρων λειτουργίας των Αερολεσχών σε αεροδρόμια της Fraport, της δυσμενούς έως και απαγορευτικής υποδοχής αφων Γενικής Αεροπορίας τη θερινή περίοδο σε περιοχές δημοφιλών προορισμών και της υπερτιμημένης επίγεια εξυπηρέτησης με πενιχρές και χαμηλής οργάνωσης δυνατότητες.

11. Θετική αύρα στον Ελληνικό Αεραθλητισμό αποτελεί ο αλεξιπτωτισμός με έμφαση το αλεξίπτωτο πλαγιάς (βοηθά το ελληνικό ανάγλυφο), όπου τα 15 κέντρα εκπαίδευσης στη χώρα προσελκύουν πολύ κόσμο με αυξητικές τάσεις και σήμερα οι Αεραθλητές του αγωνίσματος τηρούν τις προδιαγραφές παγκόσμιων συμμετοχών σε αγώνες. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι την ώθηση και την στήριξη στο αγώνισμα αυτό έδωσαν στρατιωτικοί από την Π.Α. και τον Ε.Σ., όπου παρέχουν κυρίως εκπαιδευτικές υπηρεσίες.

12. Ο ανθρώπινος παράγων με έμφαση στο ισοζύγιο φόβου-πτήσης είναι ο σημαντικότερος παράγων στην καταλληλότητα και την απόδοση ενός αεραθλητή – αεροπόρου. Επίσης τα ψυχολογικά & συναισθηματικά χαρακτηριστικά του, η γενική γνωστική και η ψυχοκινητική ικανότητα, η πτητική δεξιότητα και η διαχείριση του άγχους είναι τα ειδικά προσωπικά στοιχεία του αεροπόρου που συμβάλλουν στην ταχεία και σωστή αντίληψη της κατάστασης, στη λήψη ορθών αποφάσεων και αποτελεσματικής επικοινωνίας. Τα στοιχεία αυτά με ομαδική εργασία, ηγετικές δράσεις και αξιολογήσεις-δομημένες συνεντεύξεις, αποτυπώνουν την πτητική καταλληλότητα του αεραθλητή – του αεροπόρου μαχητή.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ

13. Συμπερασματικά, μία ολοκληρωμένη προσέγγιση στην επιλογή πιλότων της ΠΑ θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη όχι μόνο τις γνωστικές ικανότητες, αλλά και τους συναισθηματικούς και ψυχολογικούς παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοση και την ασφάλεια των πιλότων. Εντάσσοντας αυτούς τους ανθρώπινους παράγοντες στη διαδικασία επιλογής των νέων αεροπόρων, η ΠΑ θα μπορεί, με το μικρότερο ποσοστό αποτυχίας (attrition rate), να εντοπίζει και να εκπαιδεύει πιλότους που θα είναι καλύτερα εφοδιασμένοι για να επιτύχουν στις απαιτητικές πτητικές λειτουργίες. Οι παράγοντες αυτοί μπορούν να εντοπισθούν έγκαιρα και καλλιεργηθούν στους νέους μέσω του Αεραθλητισμού, πριν την ένταξή τους στην ΠΑ, με τη συμμετοχή τους στα διάφορα αεραθλήματα.

14. Ο Αεραθλητισμός και η Αεροπορική Εκπαίδευση είναι μεν συγκοινωνούντα δοχεία σε μεγάλη έκταση αλλά τα τελευταία χρόνια έχουν διαχωριστεί πλήρως οι δραστηριότητες Πολιτικής-Γενικής και Πολεμικής Αεροπορίας. Η Γενική Αεροπορία και ο Αεραθλητισμός υπάγονται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών, επιβλέπονται από την ΑΠΑ και μαζί με τις Δημόσιες Αερομεταφορές και 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. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα πεπειραμένοι πιλότοι μαχητικών για να αναγνωρίσουν τα πτυχία τους σε πολιτικά αντιμετωπίζονται ως νέοι απόφοιτοι Αερολεσχών. Σοβαρό λοιπόν το πρόβλημα και οφείλεται στο γεγονός ότι υπάρχει διαχωρισμός του εποπτεύοντος Οργανισμού. Επίσης ένας πεπειραμένος κυβερνήτης Πολιτικής Αεροπορίας, δεν έχει τρόπο να εκπαιδευτεί σε αφος της ΠΑ όπως συμβαίνει σε άλλες χώρες π.χ. ΗΠΑ, όπου υπάρχουν οι U.S. Reserves, (χρησιμοποιούν συνήθως συνταξιούχους της Πολιτικής Αεροπορίας, οι οποίοι διατίθενται σε συγκεκριμένους τύπους μαχητικών και χρησιμοποιούνται σε δευτερεύουσες αποστολές, π.χ. πτήση μεταφοράς-ferry flight).

15. Οι σημαντικότεροι λόγοι του ποσοστού αποτυχίας των χειριστών στην Πολιτική και Πολεμική Αεροπορία είναι η ένταση μεταξύ τυποποίησης και προσωπικότητας, μεταξύ παράδοσης και καινοτομίας, μεταξύ ποιότητας εκπαίδευσης και μείωσης κόστους, μεταξύ εκπαιδευτών και οι διαφορές μεταξύ θεωρίας και πράξης.

16. Συμπερασματικά εκτιμάται ότι **οι υποψήφιοι πιλότοι, Πολιτικής και Πολεμικής Αεροπορίας θα πρέπει πρώτα να έλθουν σε επαφή με τον Αεραθλητισμό και την Γενική Αεροπορία για να ελαχιστοποιηθεί το ποσοστό αποτυχίας τους στην επαγγελματική επιλογή.** Παράλληλα η Πολιτεία θα μπορούσε υποστηρικτικά, με χορηγίες προς τις Αερολέσχες, να προσφέρει δωρεάν-φθηνές πτήσεις εξοικείωσης και να μοριοδοτεί τους υποψήφιους εισακτέους στις Αεροπορικές Σχολές, αφού προηγουμένως θα έχουν βάλει συγκεκριμένες ώρες πτήσης σε Αεραθλητικές Δραστηριότητες. Στο πλαίσιο αυτό, να παρακολουθείται η συμμετοχή των νέων στο Αεραθλητισμό και η υποψηφιότητά τους στις εισαγωγικές των Αεροπορικών Σχολών, για τη λήψη αναγκαίων μέτρων προσαρμογής.

17. Σε ότι αφορά την Επάρκεια Υποδομών Αεραθλητικών Δραστηριοτήτων στην χώρα μας διαπιστώνονται τα εξής: Ο ελλαδικός χώρος, γενικά μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει ιδανικό καιρό για την εκτέλεση πτήσεων τόσο της Πολιτικής Αεροπορίας όσο και της Γενικής Αεροπορίας που δεν μπορεί να βρεθεί σε άλλες χώρες της Ευρώπης. Η Γενική Αεροπορία αντιμετωπίζει κυρίως προβλήματα υποδομών και οργάνωσης (έλλειψη αεροδρομίων, ωρών λειτουργίας υφισταμένων υποδομών κυρίως τους θερινούς μήνες, καυσίμων και σύγχρονων αεραθλητικών κέντρων), πληθώρα νομικών και ρυθμιστικών θεμάτων (γραφειοκρατία αδειών, θεσμικού πλαισίου αεραθλητισμού, φορολογικές επιβαρύνσεις ιδιοκτητών μονοκινητηρίων αφων, έλλειψη ελληνικού οδηγού VFR πτήσεων, δαιδαλώδης οργάνωση-κατηγοριοποίηση του χαμηλού εναέριου χώρου).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ

18. Οι επιπτώσεις των προβλημάτων επικεντρώνονται στην περιορισμένη ανάπτυξη των Αεραθλητικών Δραστηριοτήτων της Γενικής Αεροπορίας και στην μείωση ενδιαφέροντος για την ενασχόληση με τον Αεραθλητισμό, στην αδυναμία αξιοποίησης της Γενικής Αεροπορίας σαν μορφή Αεροπορικής Εκπαίδευσης και Εναλλακτικού Τουρισμού, στην απώλεια οικονομικών ευκαιριών και θέσεων εργασίας και τέλος στην φθίνουσα πορεία Αερολεσχών και Σχολών εκπαίδευσης.

19. Για θεραπεία των ανωτέρω **προτείνεται η Δημιουργία Εθνικής Στρατηγικής για τον Αεραθλητισμό και τη Γενική Αεροπορία, με την ...**

α) ανάπτυξη και ενίσχυση των υποδομών περιφερειακών Αεροδρομίων, αναθεώρηση των ωρών και της πολιτικής λειτουργίας των Αεροδρομίων, διασφάλισης διαθεσιμότητας των καυσίμων,

β) υποστήριξη των δραστηριοτήτων Αεραθλητισμού & Γενικής Αεροπορίας: αεραθλήματα, πτήσεις αερολεσχών, ιδιωτικές και επιχειρηματικές πτήσεις, αεροπορικές επιδείξεις, αεροπορική εκπαίδευση,

γ) δημιουργία κύριου-διεθνούς Αεροδρομίου Γενικής Αεροπορίας, που δεν θα αφορά μείζονες εμπορικούς και στρατιωτικούς σκοπούς,

δ) εισαγωγή και διάδοση της αεροπορικής παιδείας και γνώσης στους νέους στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση,

ε) απλοποίηση του θεσμικού νομικού πλαισίου,

στ) ένταξη του Αεραθλητισμού & Γενικής Αεροπορίας στον Τουριστικό σχεδιασμό, σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, Δήμους και Περιφέρειες.

20. Σε ότι αφορά την Ασφάλεια Πτήσεων στο χώρο της Γενικής Αεροπορίας στην Ελλάδα, εμφανίζεται με το χαμηλότερο δείκτη νοοτροπίας ασφάλειας από όλη την Πολιτική Αεροπορία που αποδίδεται στην ανυπαρξία ικανοποιητικού Safety Management System. Σε μεριά αξιόπιστο Σύστημα Συλλογής και Αξιοποίησης Αναφορών και στις ελλείψεις επιμορφώσεις και διαδικασίες επικοινωνιών επίλυσης των προβλημάτων.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 2^{ης} ΕΝΟΤΗΤΑΣ «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ»

1. Η εκπαίδευση στην Πολεμική Αεροπορία και ειδικότερα στην Σχολή Ικάρων διαμορφώνει το μέλλον της ΠΑ και με ότι αυτό συνεπάγεται. Με την σύγχρονη μορφή της παρεχόμενης ακαδημαϊκής εκπαίδευσης, διαπιστώνεται ότι παρέχονται στους σημερινούς Ικάρους δυνατότητες και ευκαιρίες για τη λήψη διπλώματος ισότιμου με αυτού των ΑΕΙ επιπέδου 6, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό πλαίσιο προσόντων, που πέραν της εξασφαλισμένης επαγγελματικής αποκατάστασης στην ΠΑ αναπτύσσουν το γνωσιακό τους ορίζοντα με την συμμετοχή τους σε προγράμματα ανταλλαγής σπουδαστών και σε δράσεις « Military Erasmus» όπου μπορούν να συνεχίσουν την φοίτηση σε επίπεδο μεταπτυχιακών και διδακτορικών σπουδών (Πτυχία επιπέδου 7 και 8 του Ευρωπαϊκού Πλαισίου Προσόντων) και να διασυνδεθούν με την Αμυντική Βιομηχανία μέσω της εκπόνησης βιομηχανικών διδακτορικών, με δυνατότητα πρακτικής άσκησης σε συναφή αντικείμενα. Επίσης στην διάρκεια της καριέρας τους προάγουν την εξειδίκευση μέσω της βασικής και εφαρμοσμένης έρευνας σε Ερευνητικά Προγράμματα χρηματοδοτούμενα από εγχώριους και Ευρωπαϊκούς Φορείς σε επιστημονικά πεδία συναφή με την Αεροπορική-Αεροδιαστημική Επιστήμη και Τεχνολογία.

2. Σε ότι αφορά την πτητική εκπαίδευση των Ικάρων αυτή έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές προς τα σύγχρονα πρότυπα, ειδικά μετά το 2021 όπου αποκτήθηκαν σύγχρονα εκπαιδευτικά αεροσκάφη, **α)** το TECNAM P2002JF (σε αντικατάσταση του T-41D) που χρησιμοποιείται στο αρχικό στάδιο επιλογής, μαζί με εξομοιωτή πτήσεων και σύστημα υπολογιστών θεωρητικής εκπαίδευσης, **β)** το T-6A TEXAN που αντικατέστησε τα T-37 και **γ)** το 2022, όπου αποκτήθηκαν τα M-346 και αντικατέστησαν τα T-2.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ

3. Σήμερα που υπάρχουν τα τελευταία τεχνολογία μέσα, το **“ΟΡΑΜΑ”** για την επόμενη και καλύτερη γενιά πιλότων είναι μπροστά μας. Σημαντικό ρόλο παίζει στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα η αύξηση του αριθμού των α/φών και των διαθέσιμων ωρών πτήσης, ενώ οι επιπλέον δυνατότητες των Εκπαιδευτικού κέντρου της Καλαμάτας και η αναβάθμιση των υποδομών, που θα μπορούν να καλύψουν την ολοένα και μεγαλύτερη ζήτηση για εκπαίδευση πιλότων μαχητικών. Ήδη σήμερα με την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης τα νεαρά στελέχη στελεχώνουν τις Πολεμικές Μοίρες των α/φών VIPER & RAFAL απευθείας.

4. Τέλος από τον τελευταίο ομιλητή έγινε απόλυτα αντιληπτό ότι **για την πρόοδο χρειάζεται να προηγηθεί το “Όραμα”**. Το Όραμα απαιτεί οραματιστές με γνώση, εμπειρία και θέληση να ωθήσουν την Αεροπορία ακολουθώντας την τεχνολογία, τις ανάγκες της Πολεμικής Αεροπορίας, των Πολιτικών Εταιρειών και του Αεραθλητισμού.

5. Οι απαιτήσεις για την προώθηση ενός σύγχρονου Αεραθλητισμού διεθνών προδιαγραφών, παραγωγικού Αεροπορικού Τουρισμού, ανταγωνιστικού Αεροπορικού Πνεύματος και Παιδείας σε όλα τα επίπεδα, απαιτούν γνήσιους απογόνους του Ικάρου και του Δαιδάλου και **επικέντρωση στη νεολαία** με ότι αυτό συνεπάγεται για τις Αερολέσχες, την ΕΛΑΟ, την ΠΑ, τη ΓΓΑ, ΑΠΑ-ΥΠΑ και το ΥΕΘΑ.

6. Απαιτείται η συνεργασία του ΥΠΕΘΑ και της Π.Α., με το Υ.ΜΕ./ΑΠΑ-ΥΠΑ, το Υ.ΠΑΙ.Θ., τη ΓΓΑ, και το ΥΠ.ΕΘ.Ο., για τη **δημιουργία κινήτρων στους νέους υποψήφιους αεροπόρους**, όπως επεσήμανε σε δευτερολογία του και ο επίτιμος Αρχηγός ΓΕΑ Δημήτριος Λυτζεράκος, **που θα παρακινούν τη συμμετοχή τους και θα τους προκρίνουν στις εισαγωγικές στη Σχολή Ικάρων και λοιπές Αεροπορικές Σχολές, μειώνοντας το κόστος και ρίσκο επιλογής-πτητικής καταλληλότητας κατά τα πρότυπα ξένων χωρών.**

7. Απαιτείται η **μεγαλύτερη προβολή στους νέους του έργου και των μέσων της ΠΑ** και η αξιοποίηση των απανταχού εν αποστρατεία αξιωματικών της ΠΑ για την υποστήριξη των δράσεων όχι μόνο των 9 Σωματείων Αεραθλητισμού, αλλά και της συνεργασίας με τους τοπικούς παράγοντες για την προσέλκυση και ανάδειξη περισσότερων νέων αεραθλητών αρχικά που αργότερα μπορούν να εξελιχθούν σε επαγγελματίες του αεροπορικού κλάδου.

8. Επίσης επισημάνθηκε η **ανάγκη επικέντρωσης σε μεγαλύτερο βαθμό στο Διάστημα και τις Αεροδιαστημικές εφαρμογές**, που όλο και περισσότερο καλύπτουν ανάγκες του αεροπορικού όπλου, των επικοινωνιών και συγκοινωνιών σε ξηρά θάλασσα και αέρα, αλλά και την κάλλιστη αξιοποίηση των Συστημάτων μη Επανδρωμένων Α/φών (ΣμηΕΑ), πάσης φύσεως και αποστολής.

9. Ενισχυτικό στην υλοποίηση αυτής της κατεύθυνσης θα ήταν η μετονομασία των Σχολών σε Αεροδιαστημικών αντί Αεροπορικών, της επιστήμης σε Αεροδιαστημικής αντί Αεροπορικής και του ΓΕΑ σε **Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διαστήματος (ΓΕΑ/Δ)**, κατά το πρότυπο τόσων άλλων αεροποριών με νεότερη ιστορία από την Ελληνική.

Δρ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΟΥΛΗΣ, Απτχος (Ι) ε.α., Πρόεδρος Σ.Α.Σ.Ι., Μέλος ΔΣ ΑΑΚΕ και της Οργανωτικής Επιτροπής Ημερίδας.