

Air Letter

Τεύχος 17

Οκτώβριος – Δεκέμβριος 2020

2020

ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΨΥΞΗ

- EUROPEAN AVIATION RESEARCH AND INITIATIVES: The path to new aircraft configurations and urban air mobility (UAM) towards sustainable aviation
- COVID-19 ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ: Αποτίμηση και επόμενα βήματα
- COVID-19 ΚΑΙ ΣΧΟΛΕΣ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ Α/ΦΩΝ – ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΚΑΜΠΙΝΑΣ: Αποτίμηση επιπτώσεων και προτάσεις ανάκαμψης



Ελληνική
Αεροπορική
Ένωση

Φωτο: Δημήτρης Χατζηγιακουμής

Air Letter



Ελληνική
Αεροπορική
Ένωση

Διοικητικό Συμβούλιο

Πρόεδρος

Καθηγ. Δρ. Ανδρέας Παπαθεοδώρου
a.papathodorou@aviationsociety.gr

Αντιπρόεδρος

Παναγιώτης Σωτηριάδης
p.sotiriadis@aviationsociety.gr

Γενικός Γραμματέας

Γιάννης Σταυλάς
i.stavlas@aviationsociety.gr

Ταμίας

Χαρίδημος Αργύρης
c.argyris@aviationsociety.gr

Μέλη

Δρ. Δέσποινα Τσούκα
d.tsoukas@aviationsociety.gr
Αντώνης Καλόφωνος
a.kalofonos@aviationsociety.gr
Δημήτρης Κέπετζης
d.kepetzis@aviationsociety.gr

Εκδότης

Ελληνική Αεροπορική Ένωση

Διεύθυνση

Γιάννης Σταυλάς

Υπεύθυνος Ύλης

Δρ. Δέσποινα Τσούκα

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

e-mail: info@aviationsociety.gr
www.aviationsociety.gr

Φωτογραφία εξωφύλλου:
Δημήτρης Χατζηγιακουμής

Η 1^η Τακτική Συνεδρίαση του ΔΣ της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης (ΕΑΕ) για το 2020 πραγματοποιήθηκε στις 09 Ιανουαρίου με κύρια θέματα προς συζήτηση:

Α) την ανάρτηση του περιοδικού «Journal of Air Transport Studies» στον ιστότοπο της ΕΑΕ

Β) τη διοργάνωση Εσπερίδας στις 09 Φεβρουαρίου με θέμα «European Aviation Research and initiatives: The path to new aircraft configurations and urban air mobility (UAM) towards sustainable aviation»

Γ) τον προγραμματισμό του 6^{ου} Συνεδρίου της ΕΑΕ για τον Μάιο του 2020

Η ΠΡΩΤΗ ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ

Στις 09 Φεβρουαρίου 2020 πραγματοποιήθηκε, με πρωτοβουλία του κ. Τάκη Αδαμίδη, στην αίθουσα «Τερψιχόρη» της Λέσχης Αξιωματικών Ενόπλων Δυνάμεων (ΛΑΕΔ), Ρηγίλλης 1 και Β. Σοφίας, στην Αθήνα, Εσπερίδα με θέμα «European Aviation Research and initiatives: The path to new aircraft configurations and urban air mobility (UAM) towards sustainable aviation».

Κύριοι Ομιλητές ήταν οι κ.κ.:

- 1) Κυριακόπουλος Μιχαήλ (Aeronautics Research programme)
- 2) Αγουρίδης Βασίλειος (Head, EU Public Co-Creation Regulatory Ecosystem Outreach, Airbus)

Ακολούθησε Πάνελ συζήτησης με τις ακόλουθες συμμετοχές:

- 1) Υάκινθος Κόρος (Καθηγ. Πολυτεχνικής Σχολής ΑΠΘ)
- 2) Νικόλαος Δρανδάκης (Ιδρυτής και Διευθύνων Σύμβουλος της BEAT)
- 3) Ελένη Παράσχη (Αερολιμενικός ΥΠΑ)
- 4) Κωνσταντίνα Χρυσικοπούλου (Προϊσταμένη Τμήματος Προστασίας Περιβάλλοντος, ΥΠΑ)
- 5) Νίκος Παπαδόπουλος (Δ/ντής Περιφερειακών Αεροδρομίων ΕΕΚ, ΥΠΑ)

Τη συζήτηση συντόνισε ο κ. Κυπριανός Μπίρης (Πρόεδρος ΑΟΡΑ Ελλάς)



Ν. Παπαδόπουλος, Ε. Παράσχη, Κ. Χρυσικοπούλου, Ν. Δρανδάκης, Β. Αγουρίδης, Μ. Κυριακόπουλος

Στιγμιότυπα από την εκδήλωση της 9^{ης} Φεβρουαρίου 2020



Την εκδήλωση άνοιξε με χαιρετισμό ο πρόεδρος της ΕΑΕ καθηγ. Δρ. Ανδρέας Παπαθεοδώρου.

Στο πάνελ διακρίνονται οι κ.κ. από αριστερά Ν. Δρανδάκης, Β. Αγουρίδης, Μ. Κυριακόπουλος, Υ. Κόρο και Κ. Μπίρης



Στα πλαίσια της εκδήλωσης πραγματοποιήθηκε και η κοπή πίτας μας για το 2020 της ΕΑΕ. Διακρίνονται από αριστερά οι κ.κ. Τ. Αδαμίδης, Σ. Γιάνκοβιτς, Δ. Τσούκα, Α. Παπαθεοδώρου, Α. Καλόφωνος, Χ. Αργύρης, Κ. Ιατρού και Γ. Σταυλάς



Αναμνηστική φωτογραφία με μέλη της ΕΑΕ

Η 2^η Τακτική Συνεδρίαση του ΔΣ της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης (ΕΑΕ) για το 2020

πραγματοποιήθηκε στις 20 Φεβρουαρίου με κύρια θέματα προς συζήτηση:

Α) την ανακοίνωση διοργάνωσης του 6^{ου} Αεροπορικού Συνεδρίου της ΕΑΕ με τίτλο «Οι Αερομεταφορές του σήμερα και του αύριο» στις 21 και 22 Μαΐου 2020 στο χώρο του «Triaena Business Center»

Β) την μεταφορά της έδρας της ΕΑΕ από την Αγίου Χαραλάμπους 12, στο «Triaena Business Center», Λεωφόρος Μεσογείων 15, 11526 Αθήνα.

Γ) την αντικατάσταση του Γ. Γραμματέα κ. Τ. Αδαμίδη, λόγω παραίτησής του από το ΔΣ της ΕΑΕ. Το ΔΣ ευχαρίστησε τον κ. Αδαμίδη για την πολύχρονη και ουσιαστική προσφορά του στην ΕΑΕ και πρότεινε στη θέση του τον κ. Γιάννη Σταυλά.

Στις **3 Απριλίου 2020 κατά τη διάρκεια της 3^{ης} Τακτικής Συνεδρίασης** τα μέλη του ΔΣ ομόφωνα και με αίσθημα ευθύνης, αντιλαμβανόμενα τις έκτακτες συνθήκες που δημιούργησε η εξάπλωση της πανδημίας του COVID-19, αποφάσισαν την αναβολή του 6^{ου} Αεροπορικού Συνεδρίου για τις 21 και 22 Μαΐου του 2021. Συζητήθηκε η πρωτόγνωρη εφιαλτική κατάσταση που μέχρι και σήμερα επικρατεί στον χώρο των Αερομεταφορών και κατ' επέκταση στην Τουριστική αγορά της χώρας μας.

Ακολούθησαν πολλές τηλεδιασκέψεις μελών του ΔΣ και η **4^η Τακτική Συνεδρίαση του ΔΣ στις 28 Μαΐου 2020** για την επίλυση θεμάτων που αφορούσαν τη διευθέτηση πρόσβασης και διαχείρισης λογαριασμού της ΕΑΕ στην Alpha Bank, την εγγραφή νέων μελών και διορθωτικών παρεμβάσεων στον ιστότοπο μας www.aviationsociety.gr.

Μετά από μια περίοδο αναμονής, όπου το οικοσύστημα αερομεταφορών προσπαθούσε να βρει τα βήματά του, παρακολουθώντας τις ραγδαίες εξελίξεις στην διάδοση της πανδημίας και τον κατακερματισμό των διαδικασιών άμυνας σε όλες τις περιοχές του πλανήτη, η ΕΑΕ πραγματοποίησε την **5^η Τακτική Συνεδρίαση του ΔΣ στις 30 Σεπτεμβρίου 2020**. Σε αυτήν αποφασίστηκε:

Α) Μετά από πρόταση του μέλους ΔΣ κ. Δ. Κέπετζη, ο κ. Αναστάσιος Οικονόμου να απαλλαχθεί από την υποχρέωση της ετήσιας συνδρομής μέλους προς την ΕΑΕ και σε επόμενη εκδήλωσή μας, που θα πραγματοποιηθεί δια ζώσης, να του απονεμηθεί έπαινος για την ανεκτίμητη προσφορά του.

Β) Η διοργάνωση **Webinar** με συμμετοχή προσωπικοτήτων από το ελληνικό οικοσύστημα Αερομεταφορών, προκειμένου να αναλύσουν τις επιπτώσεις της πανδημίας, χειρισμούς αντιμετώπισης τους και να τολμήσουν προβλέψεις για την επόμενη τουριστική σαιζόν.

Γ) να διερευνηθούν δυνατότητες συνεργασίας με ΑΕΙ της χώρας μας.

Η 6^η Τακτική Συνεδρίαση του ΔΣ της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης (ΕΑΕ) για το 2020

πραγματοποιήθηκε στις 5 Νοεμβρίου με κύρια θέματα προς συζήτηση:

Α) την ανακοίνωση διοργάνωσης του Webinar μέσω Zoom με τίτλο «COVID -19 και επιπτώσεις στο Ελληνικό Αεροπορικό Περιβάλλον: Αποτίμηση και επόμενα βήματα» στις 18 Νοεμβρίου 2020 και ώρα 19:00. Αποφασίστηκε να κληθούν σε πάνελ συζήτησης εκπρόσωποι:

1. της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)
2. Αεροπορικών Εταιριών
3. Αεροδρομίων
4. Εταιριών Επίγειας Εξυπηρέτησης

Β) αποφασίστηκε να διερευνήσουν τα μέλη του ΔΣ προθέσεις συμμετοχής από τους παραπάνω οργανισμούς – εταιρίες, να σταλούν σχετικές προσκλήσεις, ανακοίνωση save the date στα μέλη μας, δημιουργία αφίσας και άλλες σχετικές με την πραγματοποίηση του Webinar ενέργειες.

Γ) ανακοινώθηκε από τον Ταμία της ΕΑΕ κ. Χαρίδημο Αργύρη η διευθέτηση της εκπροσώπησης της ΕΑΕ στην ΙΔ΄ Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία Αθηνών. Νόμιμοι εκπρόσωποι είναι πλέον ο πρόεδρος Α. Παπαθεοδώρου και ο Ταμίας κ. Χ. Αργύρης

Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ

Στις 18 Νοεμβρίου 2020 η Ελληνική Αεροπορική Ένωση (www.aviationsociety.gr) διοργάνωσε με τη βοήθεια της ευγενούς προσφοράς του Πανεπιστημίου Αιγαίου, Διαδικτυακή Συνεδρία (Webinar) μέσω Zoom, με θέμα «COVID-19 και Επιπτώσεις στο Ελληνικό Αεροπορικό Περιβάλλον: Αποτίμηση και Επόμενα Βήματα».

Το Webinar, διάρκειας 120 λεπτών, παρακολούθησαν 74 επιλεγμένα μέλη της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης, ενώ ταυτόχρονα θα μεταδόθηκε live μέσω της σελίδας μας στο Facebook.

Την εκδήλωση άνοιξε με χαιρετισμό και εισαγωγή στο θέμα ο πρόεδρος της Ένωσης, Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου Δρ. Ανδρέας Παπαθεοδώρου.

Ακολούθησε ενδιαφέρουσα παρουσίαση από τον κ. Δρ. Γρηγόρη Κυριάκο, ιατρό χειρουργό, με θέμα «Οι Κοινωνικές διαστάσεις της Πανδημίας Covid-19 και οι Επιπτώσεις στην Ασφάλεια των Πτήσεων»

Στη συνέχεια την ενημέρωση ανέλαβε πάνελ αποτελούμενο από προσωπικότητες του οικοσυστήματος των αερομεταφορών. Συγκεκριμένα:

- Από την Υπηρεσία Πολιτικής, ο κ. Νικόλαος Ηλίας, προϊστάμενος τμήματος Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας
- Από τον χώρο των αερομεταφορών, ο κ. Πάνος Νικολαΐδης, Δ/ντής Επίγειων Λειτουργιών Aegean, και ο κ. Θάνος Πασχάλης, Διευθύνων Σύμβουλος Ellinair, και
- Από τον χώρο των αεροδρομίων, η κα Ιωάννα Παπαδοπούλου, Δ/ντρια Επικοινωνίας και Marketing AIA, και ο κ. Ηλίας Μαραγκάκης, Γενικός Δ/ντής Επιχειρησιακών Λειτουργιών Fraport.

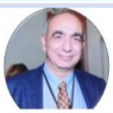
Τη συζήτηση συντόνισε ο κ. Δρ. Κώστας Ιατρού, Διευθύνων Σύμβουλος Hermes – Air Transport Organisation και επίτιμο μέλος της ΕΑΕ.



Ελληνική Αεροπορική Ένωση

**COVID-19 και Επιπτώσεις στο Ελληνικό Αεροπορικό Περιβάλλον:
Αποτίμηση και Επόμενα Βήματα**

ΤΕΤΑΡΤΗ 18 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2020, 19:00 – 21:00
Σύνδεσμος Zoom: <https://aegean-gr.zoom.us/j/99035674156>

9:00	Χαιρετισμός εκ Μέρους του ΔΣ της ΕΑΕ – Τοποθέτηση Καθηγητής Δρ Ανδρέας Παπαθεοδώρου, Πρόεδρος ΕΑΕ	
9:15	Οι Κοινωνικές διαστάσεις της Πανδημίας Covid-19 και οι Επιπτώσεις στην Ασφάλεια των Πτήσεων	 Γρηγόρης Κυριάκος Δρ. ιατρός, Χειρουργός
9:30	Συζήτηση Στελεχών του Ελληνικού Αεροπορικού Οικοσυστήματος	 Νίκος Ηλίας Προϊστάμενος ΕΕΑΑ ΥΠΑ (NSA HCAA)  Πάνος Νικολαΐδης Aegean Δ/ντής Επίγειων Λειτουργιών  Θάνος Πασχάλης Ellinair Διευθύνων Σύμβουλος  Ιωάννα Παπαδοπούλου AIA Δ/ντρια Επικοινωνίας & Μάρκετινγκ  Ηλίας Μαραγκάκης Fraport Γενικός Δ/ντής Επιχειρησιακών Λειτουργιών  Δρ. Κώστας Ιατρού Διευθύνων Σύμβουλος Hermes- Air Transport Organisation Επίτιμο μέλος ΕΑΕ Συντονιστής
1:00	Κλείσιμο Εκδήλωσης και Αποφώνηση εκ Μέρους του ΔΣ της ΕΑΕ Γιάννης Σταυλάς, Γενικός Γραμματέας ΕΑΕ	

Την εκδήλωση έκλεισε ο Γενικός Γραμματέας της Ένωσης κ. Γιάννης Σταυλάς, απευθύνοντας ευχαριστίες στους συντελεστές της εκδήλωσης.



Νίκος Ηλίας, ΥΠΑ, Προϊστάμενος τμήματος ΕΕΑΑ

Η πανδημία δημιούργησε αρκετά προβλήματα στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού, ιδιαίτερα όσον αφορά την εφαρμογή των Unit Training Plan (UTP) & Unit Competence Scheme (UCS) στον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ). Ελήφθησαν αρκετά μέτρα στηριζόμενα σε προτάσεις της EASA, Eurocontrol και IFATCA, όπως: Η παράταση ισχύος Ειδικοτήτων, Καταχωρήσεων των Ελεγκτών ΕΚ, καθώς και μέτρα που αφορούν την γλωσσική επάρκεια τους και την ιατρική πιστοποίηση τους. Η τηλεκπαίδευση υπήρξε μια θετική εξέλιξη.



Πάνος Νικολαΐδης, Δ/ντής Επίγειων Λειτουργιών Aegean

Βρισκόμαστε στη μέση της μεγαλύτερης κρίσης που αντιμετώπισε ποτέ ο κλάδος. 50% λιγότερες πτήσεις σε σχέση με το 2019 και 60% λιγότεροι επιβάτες. Επικεντρωθήκαμε σε πτήσεις Cargo και επαναπατρισμού. Εστιάσαμε στη μείωση των εξόδων μας. Η κρίση όμως υπήρξε επιταχυντής σε αλλαγές για λύσεις της επόμενης μέρας, όπως εισαγωγή νέων τεχνολογιών για την αύξηση της παραγωγικότητας. Η εφαρμογή πρωτοκόλλων υγιεινής δημιούργησε καθυστερήσεις σε διαδικασίες, παρότι η EASA υποστηρίζει ότι παρουσιάζονται 0,46 κρούσματα ανά 100.000 επιβάτες σε πτήσεις. Η Aegean είχε ελάχιστα περιστατικά, πιστοποιήθηκε από SKYTRAX μέσα στις 4 καλύτερες εταιρείες στην αντιμετώπιση του COVID-19. ATC και ΦΠΑ προβλήματα του αύριο. Ψηφιακό διαβατήριο υγείας-Βιομετρική-Εναρμόνιση μέτρων, πιθανές λύσεις.



Θάνος Πασχάλης, Διευθύνων Σύμβουλος Ellinair

Η Ellinair έχασε το 90% της παραγωγής της, λόγω του κλεισίματος των αγορών που δραστηριοποιείται, και κυρίως της Ρωσίας. Ο υπέρμετρος δανεισμός των αεροπορικών εταιρειών θα δημιουργήσει ανυπέρβλητα προβλήματα την επόμενη μέρα. Η Ευρώπη απέτυχε τόσο στην υγειονομική όσο και στην οικονομική πολιτική της στις αερομεταφορές. Επικράτησε ένα άνευ προηγουμένου αλαλούμ στα πρωτόκολλα υγιεινής και τεράστιες ανισότητες στην οικονομική βοήθεια αεροπορικών εταιρειών. Σε αντίθεση με τις ΗΠΑ, όπου η βοήθεια χορηγήθηκε ισόποσα, στην Ευρώπη οι ανισότητες δεν στηρίζουν τον υγιή ανταγωνισμό. Τέλος επεσήμανε το απαράδεκτο των απεργιακών κινητοποιήσεων των Ελεγκτών ΕΚ, όταν οι αεροπορικές εταιρείες αιμοραγούν.



Ιωάννα Παπαδοπούλου, Δ/ντρια Επικοινωνίας και Marketing AIA

Ποτέ δεν είδαμε 99% μείωση των δραστηριοτήτων σε αεροδρόμια και το 90% των α/φών να καθλώνονται στο έδαφος. Η επίδραση της πανδημίας ήταν καταλυτική και στους τρεις παράγοντες της αεροπορικής εξίσωσης, δηλαδή στο κανονιστικό/ρυθμιστικό πλαίσιο και στους όρους καθορισμού προσφοράς και ζήτησης. Μεγάλο πρόβλημα ο κατακερματισμός των μέτρων/περιορισμών στην Ευρώπη. Η εναρμόνιση ενός πλαισίου για να μπορέσει να λειτουργήσει ο κλάδος και όλοι οι παράγοντες στην αεροπορική αλυσίδα θα ήταν πολύ σημαντικό. Τα μέτρα ασφάλειας και υγιεινής που εφάρμοσαν AIA και Aegean σε υψηλά επίπεδα, με το pre-departure testing να αποτελεί πρόταση σε παγκόσμιο επίπεδο. Η λύση σε τρεις άξονες: α) Εναρμόνιση των μέτρων/περιορισμών, β) Επιβίωση των επιχειρήσεων αερομεταφορών με ενισχύσεις, γ) How to be better? Digitalization, Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, Συνεργασία



Ηλίας Μαραγκάκης, Γενικός Δ/ντής Επιχειρησιακών Λειτουργιών Fraport.

Η καταστροφή έχει συμβεί. Η επιβατική κίνηση κυμάνθηκε στα επίπεδα του 1982. Στόχος το πως θα δεχθούμε την κίνηση του 2021. Η Fraport επένδυσε 1,2 δις στα 14 Α/Δ που διαχειρίζεται, απασχολεί άμεσα 800 εργαζόμενους και αποδίδει το 30% των κερδών της στο κράτος. Το Α/Δ Χανίων αναδείχθηκε το καλύτερο στην Ευρώπη κατηγορίας 2-5 εκατ. Επιβατών, με βάση τα standards της ACI σε ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών. Την εβδομάδα 33 μετά την άρση του lockdown καταγράψαμε 0,5 εκατ. Επιβάτες στα αεροδρόμια μας. Γενικά η κίνηση κυμάνθηκε ανάλογα με τα μέτρα που έθετε σε ισχύ κάθε κράτος. Η έλλειψη συντονισμού επηρέασε αρνητικά την παραγωγή, ενώ οι αερομεταφορές αποδείχτηκαν ασφαλείς. Προτεινόμενη λύση για το 2021, εκτός από τον εμβολιασμό, τα TEST LAMB αντιγόνων για όλους τους επιβάτες-Health Travel Pass

Η 7^η Τακτική Συνεδρίαση του ΔΣ της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης (ΕΑΕ) για το 2020 πραγματοποιήθηκε στις 27 Νοεμβρίου με κύρια θέματα προς συζήτηση:

Α) Παραδοσιακά μέλη και ΔΣ της ΕΑΕ συμμετέχουν στο καθιερωμένο «Wright Dinner». Η συνάντηση γίνεται κάθε χρόνο στις 17 Δεκεμβρίου και συμπίπτει με την επέτειο από την πρώτη μηχανοκίνητη πτήση των αδελφών Wright. Δυστυχώς φέτος οι δια ζώσης συναντήσεις απαγορεύονται. Έτσι, μετά από πρόταση του Γ. Γραμματέα Γιάννη Σταυλά αποφασίστηκε διοργάνωση Webinar με συμμετοχή εκπροσώπων των σημαντικότερων σχολών Χειριστών α/φών και πληρωμάτων καμπίνας, προκειμένου να αναλύσουν την κατάσταση που αντιμετωπίζουν λόγω πανδημίας και να προτείνουν λύσεις ανάκαμψης.

Β) Η Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση προτάθηκε από τον πρόεδρο Ανδρέα Παπαθεοδώρου να πραγματοποιηθεί μέσω Zoom στις 18 Φεβρουαρίου 2021. Στα πλαίσια της εκδήλωσης θα προσκληθεί σημαντική προσωπικότητα από τη διεθνή αεροπορική σκηνή ως βασικός ομιλητής.

Η ΤΡΙΤΗ ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ

Στις 18 Δεκεμβρίου 2020 η Ελληνική Αεροπορική Ένωση (www.aviationsociety.gr) διοργάνωσε με τη βοήθεια της ευγενούς προσφοράς του Πανεπιστημίου Αιγαίου, Διαδικτυακή Συνεδρία (Webinar) μέσω Zoom, με θέμα «COVID-19 και Σχολές Χειριστών α/φών / Πληρωμάτων καμπίνας – Αποτίμηση Επιπτώσεων και Προτάσεις Ανάκαμψης».

Το Webinar, διάρκειας 120 λεπτών, παρακολούθησαν 74 επιλεγμένα μέλη της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης. Ταυτόχρονα μεταδόθηκε Live μέσω της σελίδας μας στο Facebook και αναρτήθηκε στο YouTube στη διεύθυνση Ελληνική Αεροπορική Ένωση με 718 επισκέψεις μέχρι σήμερα.

Την εκδήλωση άνοιξε με χαιρετισμό και εισαγωγή στο θέμα ο πρόεδρος της Ένωσης, Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου Δρ. Ανδρέας Παπαθεοδώρου.

Την ενημέρωση ανέλαβε «πάνελ» αποτελούμενο από προσωπικότητες του οικοσυστήματος των δομών εκπαίδευσης χειριστών α/φών και πληρωμάτων καμπίνας. Συγκεκριμένα:

- Από την Aviation Ways, ο κ. Σαρμάς Δημήτρης, Συν-ιδρυτής και Διευθύνων Σύμβουλος
- Από την Cretan Eagle Aviation, ο κ. Λιότσιος Κυριάκος, Αναπληρωτής Δ/ντής Ασφάλειας
- Από την Egnatia Aviation, ο κ. Τριανταφυλλίδης Γιώργος, Διευθυντής Ανάπτυξης
- Από την Fenix Aero Services SA, ο κ. Φανουράκης Στέλιος, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος
- Από την Global Aviation SA, ο κ. Τσακτάνης Αλέξανδρος, Συν-ιδιοκτήτης και Διευθύνων Σύμβουλος, και
- Από την Superior Air, ο κ. Σοφιανός Ηλίας, Ιδρυτής και Πρόεδρος

Τη συζήτηση συντόνισε η κα Καλαφάτη Γιούλη, ΕΕΚ, Προϊσταμένη Τμήματος Ασφάλειας Δ22 ΥΠΑ, μέλος ΔΣ ΑΟΡΑ.

Το επίπεδο ενημέρωσης ήταν υψηλού επιπέδου, με αναφορές:

- Στις επιπτώσεις της πανδημίας στις δομές εκπαίδευσης αεροπορικών επαγγελματιών
- Στα μέτρα που ελήφθησαν για τη μετρίαση τους
- Σε μέτρα στήριξης οικονομικής, επιχειρησιακής και κανονιστικής μορφής από την Πολιτεία, την ΥΠΑ και την EASA
- Σε σχεδιασμούς των Σχολών για την ανάκαμψη των δραστηριοτήτων τους

Την εκδήλωση έκλεισε ο Γενικός Γραμματέας της Ένωσης κ. Γιάννης Σταυλάς, απευθύνοντας ευχαριστίες στους συντελεστές της εκδήλωσης.



ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 18 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2020 / ΩΡΑ 19:00 – 21:00

Σύνδεσμος Zoom: <https://aegean-gr.zoom.us/j/93327363636> - Meeting ID: 933 2736 3636

19:00	Χαιρετισμός εκ Μέρους του ΔΣ της ΕΑΕ – Τοποθέτηση Καθηγητής Δρ. Ανδρέας Παπαθεοδώρου, Πρόεδρος ΕΑΕ	Συντονίστρια συζήτησης
19:15	Συζήτηση Στελεχών Σχολών Εκπαίδευσης Χειριστών α/φών  Ιωάννης Δημητράκης – Aviation Ways Συνδιδρυτής και Διευθύνων Σύμβουλος  Απόστολος Καρακώστας – Cretan Eagle Αναπληρωτής Διευθυντής Ασφάλειας & Εμπειροπλήτης Θεωρητικής Γνώσης  Τριανταφυλλίδης Τριανταφύλλης Egnatia Aviation Διευθυντής Ανάπτυξης  Φανουράκης Στέλιος Fenix Aero Services SA Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος  Τσακαλίδης Αλέξανδρος Global Aviation SA Διευθυντής Συμβούλων Συν-διοριστής  Σοφιανίδης Νίκος Superior Air Ιδρυτής & Πρόεδρος/Δ/ΠΕ	 Καλλιόπη Γιούλη, ΕΕΚ Προϊσταμένη Τμήματος Ασφάλειας Δ22 ΥΠΑ ΔΣ ΑΟΡΑ
21:00	Κλείσιμο Εκδήλωσης και Αποφώνηση εκ Μέρους του ΔΣ της ΕΑΕ Γιάννης Σταυλάς, Γενικός Γραμματέας ΕΑΕ	

Στην διαδικτυακή συνεδρία εκφράστηκε η αγωνία των εκπροσώπων των Σχολών Χειριστών Α/φών να αναδείξουν την σπουδαιότητα των δραστηριοτήτων τους και να απαριθμήσουν σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην επιχειρησιακή τους λειτουργία.

Ιδιαίτερη βαρύτητα στις προτάσεις τους δόθηκε στην αξιοποίηση της πολύ ενδιαφέρουσας αγοράς της Γενικής Αεροπορίας και μεταρρυθμίσεις, που αφορούν κυρίως:

- Την οργάνωση και κατηγοριοποίηση του χαμηλού εναέριου χώρου
- Τη διαχείριση των μικρών περιφερειακών αεροδρομίων, με έμφαση στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στο αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων
- Τη βελτίωση παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, και
- Την διαδικασία έκδοσης Βίζας σε αλλοδαπούς εκπαιδευόμενους



Δημήτρης Σαρμάς, Συν-ιδρυτής και Διευθύνων Σύμβουλος, Aviation Ways

Η ευρωπαϊκή αγορά αερομεταφορών παραμένει σε ποσοστό 73% και η παγκόσμια 76% κάτω από τα επίπεδα του 2019. Στο πιο αισιόδοξο σενάριο του Eurocontrol η επάνοδος στα προ κρίσης επίπεδα αναμένεται το 2024. Είναι λογικό μετά από αυτή την εξέλιξη οι ανάγκες σε νέο ιπτάμενο προσωπικό να είναι μειωμένες έως μηδενικές τα επόμενα χρόνια. Άρα το επιζήμιο αντίκτυπο στον κλάδο της αεροπορικής εκπαίδευσης είναι αναπόφευκτο. Μεγάλα εκπαιδευτικά κέντρα αναστέλλουν τη λειτουργία τους. Οι σχολή μας έχει πληγεί επιχειρησιακά και οικονομικά από τους περιορισμούς σε μετακινήσεις, πρωτόκολλα υγιεινής και διαδικασίες έκδοσης Βίζας. Η τηλεργασία, τηλεεκπαίδευση μπήκαν στη ζωή μας και ήρθαν για να μείνουν



Κυριάκος Λιότσιοις, Αναπληρωτής Δ/ντής Ασφάλειας, Cretan Eagle Aviation

Οι επιπτώσεις της πανδημίας στην Cretan Eagle Aviation δεν ήταν τόσο έντονες. Παρατηρήθηκε μάλιστα αυξημένη κίνηση σε air taxi δραστηριότητες, λόγω της τουριστικής κίνησης της θερινής περιόδου. Εκτός των πρωτοκόλλων υγιεινής που αύξησαν το λειτουργικό κόστος, σημαντικό πρόβλημα παρατηρείται στην έκδοση του security clearance των σπουδαστών. Αναφορικά με το ενδιαφέρον εκπαίδευσης διαπιστώθηκε ότι πολλοί σπουδαστές ανέστειλαν την εκπαίδευση τους. Δεν υπήρξαν ακυρώσεις. Βέβαια πρέπει να είμαστε προετοιμασμένοι για αναταράξεις στον κλάδο τους επόμενους μήνες. Ο εμβολιασμός, ώστε να προκύψει ανοσία του πληθυσμού στον Covid-19, θα διαρκέσει πολύ χρόνο ακόμα, σίγουρα μέχρι το τέλος του 2021.



Τριανταφυλλίδης Γιώργος, Διευθυντής Ανάπτυξης, Egnatia Aviation

Μεταξύ των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις μας ξεχωρίζω:

α) την έλλειψη συντονιστικού οργάνου Σχολών για κεντρικά αιτήματα, β) Αύξηση λειτουργικού κόστους λόγω πρωτοκόλλων υγιεινής, γ) καθυστερήσεις σε εξεταστικές και έκδοση βίζας και έκδοση βίζας και security clearance για αλλοδαπούς σπουδαστές.

Προοπτικές ανάκαμψης: Η μόνη λύση το εμβόλιο... η τηλεεκπαίδευση και ίσως η διαδικασία εξετάσεων στην ΥΠΑ μέσω διαδικτύου.....ενθαρρυντικό στοιχείο ότι προτιμώνται νέοι χειριστές από εταιρείες....η επιθετική πολιτική ορισμένων εταιρειών όπως η Wizz Air και Ryanair, οι οποίες δημιουργούν νέες βάσεις επιχειρήσεων.



Στέλιος Φανουράκης, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, Fenix Aero Services

Είπαμε πολλά προβλήματα και δόθηκαν αρκετές λύσεις. Οι Σχολές Χειριστών α/φών περιμένουν με αγωνία να αλλάξουν κάποια άλλα θέματα που μας απασχολούν. Η μάχη κατά της πανδημίας θα τελειώσει, σημασία έχει να ξεπεράσουμε άλλα παγιωμένα προβλήματα. Μιλήσατε για 40 Α/Δ, γνωρίζει κανείς κάποιο αμιγές Α/Δ Γενικής Αεροπορίας (Γ.Α.)? Αναρωτιέμαι αν ποτέ εκσυγχρονιστεί το κανονιστικό/ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει την επιχειρησιακή λειτουργία της Γ.Α.. Η πολιτεία μας καλεί να συμμορφωθούμε σε κανόνες που ισχύουν πουθενά στον κόσμο. Στο μοναδικό διαθέσιμο για τις δραστηριότητες μας Α/Δ στην Πάχη Μεγάρων, όπου μάλιστα είμαστε φιλοξενούμενοι, απαιτούνται 45 με 60 min για να απογειωθεί μια VFR πτήση και οι περιορισμοί στην επιχειρησιακή μας λειτουργία παραμένουν ανυπέρβλητοι. Τα 14 περιφερειακά Α/Δ που διαχειρίζεται η Fraport είναι αποκλεισμένα για τη Γ.Α. όσο το κόστος επίγειας εξυπηρέτησης παραμένει στα 300 Ευρώ.



Αλέξανδρος Τσακτάνης, Συν-ιδιοκτήτης & Διευθύνων Σύμβουλος, Global Aviation

Δεν θα επαναλάβω όσα κατέθεσαν οι συνομιλητές μου. Συμφωνώ σε όλα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος, όπως η διαχείριση Αεροδρομίων και ιδιαίτερα των Μεγάρων, Διαδικασία έκδοσης βίζας και πρωτόκολλα υγιεινής. Εγώ θα προσθέσω το άκρως προβληματικό σύστημα Ελέγχου ΕΚ, όχι βέβαια ως προς την ασφάλεια. Το μήνυμα από την αγορά είναι διπλό: απαισιόδοξο από τη μια πλευρά για όσα συμβαίνουν σήμερα στην αεροπορική βιομηχανία, με αρνητικές επιπτώσεις στην προσέλκυση νέων σπουδαστών. Από την άλλη, θέσεις βασικών παικτών στην αεροπορική σκηνή, όπως η Ryanair, δίνουν έναν αισιόδοξο τόνο στην αγορά, προβλέποντας γρήγορη ανάκαμψη μετά το τέλος της πανδημίας. Η αύξηση της μεσαίας τάξης, ιδιαίτερα στην ασιατική ήπειρο, συντείνει στην άποψη αυτή. Εμείς δεν παρατηρούμε κάμψη στο ενδιαφέρον νέων και παλαιών σπουδαστών. Συνεχίζουμε τις επενδύσεις στο χώρο της εκπαίδευσης. Προφανώς όλοι μας πρέπει να είμαστε προσεκτικοί.



Ηλίας Σοφιανός, Διευθυντής Ανάπτυξης, Egnatia Aviation

Η πανδημία επηρέασε και τη Γ.Α.. Προφανώς με όσα συμβαίνουν στην αεροπορική αγορά, επικρατεί μια αβεβαιότητα, μια ανασφάλεια σε γονείς που καλούνται να επενδύσουν περίπου 70.000 Ευρώ για την εκπαίδευση των παιδιών τους ως Χειριστές α/φών. Δεν θα αναφερθώ στα προβλήματα του Covid-19, με κάλυψαν απόλυτα οι συνομιλητές μου. Προτιμώ να εστιάσω στα προβλήματα του Covid 1 έως 18, τα οποία κατά την άποψή μου ως χρόνια είναι σημαντικότερα. Ποιο Α/Δ στον πλανήτη: 1. Εφαρμόζει calculated take off time (CTOT) σε VFR πτήσεις, 2. Εκδίδει οδηγία να μην εκπαιδεύονται οι χειριστές σε εικονικές/αναγκαστικές πτήσεις, 3. Να καθιερώνει limitations σε Cross wind components. Ποια χώρα θεωρεί τεκμήριο αξίας 60.000 Ευρώ ένα α/φος αξίας αξίας 10.000 Ευρώ. Ποια ευρωπαϊκή χώρα απαγορεύει την προσγείωση α/φους προερχόμενο από χώρα συνθήκης Schengen. Σε ποια χώρα ελέγχονται α/φη σε περιοχή «G» από τον Έλεγχο ΕΚ. Η πολιτεία πρέπει να επιλύσει αυτά τα προβλήματα για να έρθει η άνοιξη στην Γ.Α.



ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η Ελληνική Αεροπορική Ένωση αποφάσισε την επανέκδοση του Air Letter σε τριμηνιαία βάση. Στο τελευταίο εδάφιο του Air Letter – ΑΠΟΨΗ - θα φιλοξενούνται απόψεις και άρθρα των μελών μας. Εννοείται ότι η δημοσίευσή τους θα ελέγχεται ως προς την ποιότητα του περιεχόμενου από επιτροπή που θα συστήνει το εκάστοτε ΔΣ της Ένωσης. Το μέγεθος των άρθρων/ απόψεων δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 3 σελίδες Α4 με γραμματοσειρά arial (12). Παρακαλούνται τα μέλη που επιθυμούν να δημοσιεύσουν κάποια άποψη να την στέλνουν στον Γ. Γραμματέα της Ένωσης κ. Γιάννη Σταυλά στο email: i.stavlas@aviationsociety.gr

ΑΠΟΨΗ

Του Γιάννη Σταυλά
Γ. Γραμματέα της ΕΑΕ



Στη χώρα μας η Γενική Αεροπορία αντιμετωπίζεται σαν μια «κλίκα νεόπλουτων» που αποφάσισαν να επιλέξουν ένα ακριβό «hobby» και ζητούν από το κράτος διευκολύνσεις σε υποδομές και υπηρεσίες.

Η πραγματικότητα όμως είναι διαφορετική.

Η Γενική Αεροπορία είναι μια τεράστια βιομηχανία με καινοτόμες κατασκευαστικές και επιχειρησιακές εφαρμογές, με ανεξάντλητες επαγγελματικές ευκαιρίες για επιστήμονες, χειριστές α/φών και τεχνικούς, που επηρεάζουν καταλυτικά τις αερομεταφορές. Στον ευρωπαϊκό χώρο δραστηριοποιούνται εκατοντάδες κατασκευαστικές εταιρείες πτητικών μηχανών, από απλά αλεξίπτωτα μέχρι υπερσύγχρονα jet αεροπλάνα. Συνεργάζονται στενά με Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και συμμετέχουν στην έρευνα και εξέλιξη νέων αεροπορικών τεχνολογιών (ηλεκτροκίνηση, υδρογονοκίνηση, βιο-καύσιμα, αεροδυναμικές εφαρμογές, και πολλά άλλα).

Στον χώρο των αερομεταφορών η Γενική Αεροπορία περιλαμβάνει όλες οι αεροπορικές δραστηριότητες που δεν εντάσσονται σε στρατιωτικές και σε προγραμματισμένες εμπορικές πτήσεις. Η Ευρώπη διαθέτει πάνω από 136,000 αεροσκάφη που επιχειρούν σε περισσότερα από 4.200 αεροδρόμια. Συμμετέχει με περίπου 110 δις Ευρώ στο ΑΕΠ και δημιουργεί 450.000 θέσεις εργασίας (GAMA - Annual Report 2018).

Παράλληλα ο Ευρωπαϊκός Αεραθλητισμός (Europe airports) εκπροσωπεί τα συμφέροντα των κατ' εκτίμηση 650.000 αεραθλητών, οι οποίοι αναζητούν καλές καιρικές συνθήκες για να ασκήσουν το "hobby" τους, αλλά και να δημιουργήσουν επιχειρήσεις συναφείς με το αεράθλημά τους [αλεξιπτωτισμός – αερομοντελισμός – αιωροπτερισμός – ανεμοπορία, κ.λπ.]

Όλα αυτά συνθέτουν μια ενδιαφέρουσα αγορά από την οποία **η χώρα μας απουσιάζει προκλητικά**. Οι αριθμοί αποτελούν αδιάψευστους μάρτυρες:

	ΧΩΡΑ	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ
		ΠΕΔΙΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ	ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
1	ΕΛΛΑΔΑ	67	432
2	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	20	4.470
3	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	43	1.227
4	ΣΕΡΒΙΑ	11	717
6	ΙΤΑΛΙΑ	99	24.220

GAMA Annual Report 2018

Όπως φαίνεται στον πίνακα η Ελλάδα παρότι διαθέτει ένα πλήρες δίκτυο αεροδρομίων, συνεπικουρούμενο από επαρκείς υποδομές φιλοξενίας, άριστες καιρικές συνθήκες και τέλειο αεροπορικό σκηνικό, ο αριθμός των αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας παραμένει πολύ μικρός. Σε σύγκριση με την Πορτογαλία για παράδειγμα, μια χώρα με παρόμοια πληθυσμιακά και οικονομικά δεδομένα, η οποία διαθέτει πολύ λιγότερα αεροδρόμια και ασύγκριτα διαφορετική γεωμορφολογία, χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες επικοινωνίας (νησιωτικότητα), διαθέτει τριπλάσιο αριθμό αεροπλάνων ΓΑ.

Για την ελληνική οικονομία με τα σημερινά δεδομένα, τρεις τομείς της Γενικής Αεροπορίας έχουν ιδιαίτερη σημασία: η εκπαίδευση νέων χειριστών, ο αεροπορικός και ο αεραθλητικός τουρισμός, οι οποίοι όχι μόνο δεν προωθούνται **αλλά εμποδίζονται από την πολιτεία**. Πως διαφορετικά θα μπορούσε να εξηγήσει κανείς τα παρακάτω:

1. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία [AIP Greece GEN 1.2.1.2 και Ν. 2960/2001 άρθρο 20, ΦΕΚ 265Α)] αεροσκάφος από ευρωπαϊκή χώρα περιοχής Schengen, υποχρεούται να εκτελέσει πρώτη προσγείωση και τελευταία απογείωση από διεθνές αεροδρόμιο, προφανώς για λόγους τελωνιακού ελέγχου. Για παράδειγμα, πτήση από Ιταλία με προορισμό το αεροδρόμιο Αστυπάλαιας, πρέπει πρώτα να προσγειωθεί, και φεύγοντας να απογειωθεί, από διεθνές αεροδρόμιο της Fraport (Σαντορίνη- Ρόδο- Κω). Αυτή η διαδικασία επιβάλλει στους επιβάτες ένα κόστος πάνω από 1.000 Ευρώ για τέλη προσγείωσης, επίγειας εξυπηρέτησης και κόστος παράκαμψης από την επιθυμητή διαδρομή τους. Και όλα αυτά παρά του ότι η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί νόμο του κράτους (Για τα πρόσωπα: Κανονισμός Ε.Κ. αριθ. 562/2006 άρθρο 1, Παράρτημα VI άρθρο 2.3 επ. «Έλεγχος επιβατών ιδιωτικών πτήσεων»).

2. Τα ελκυστικά για τη Γενική Αεροπορία μικρά περιφερειακά αεροδρόμια λειτουργούν με βάση ένα αλλοπρόσαλλο πρόγραμμα βασισμένο στις πτήσεις της Olympic Airways και της Sky Express. Παραμένουν ανοικτά κατά μέσο όρο μόλις 4 ώρες ημερησίως δημιουργώντας άλλη μία Ελληνική πρωτοτυπία που καθιστά τα αεροδρόμια αναξιοποίητες επενδύσεις εκατομμυρίων Ευρώ. Στον πολιτισμένο κόσμο δεν κλείνουν ποτέ αεροδρόμια παρά μόνο σε εμπόλεμες καταστάσεις ή φυσικές καταστροφές. Απλά όταν δεν παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας παραμένουν ανοικτά, και κάποιος υπεύθυνος ασφάλειας («σεκιουριτάς») αναλαμβάνει τη διαδικασία εισόδου και εξόδου των επιβατών στο αεροδρόμιο.
3. Στα περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια δεν υπάρχει δυνατότητα ανεφοδιασμού. Εκτός αυτού το αεροπορικό καύσιμο AVGAS 100LL είναι πανάκριβο. Στη Σητεία και Σύρο, για παράδειγμα, κοστίζει πάνω από 3,60 Ευρώ/λίτρο, ενώ αντίστοιχα η μέση τιμή στην υπόλοιπη Ευρώπη κυμαίνεται μεταξύ 2,20 – 2,70 Ευρώ/λίτρο και στα Βαλκάνια 1,50 Ευρώ/λίτρο.
4. Είναι αξιοσημείωτο ότι η Νησιωτική Ελλάδα, δεν διαθέτει ούτε ένα αεροδρόμιο αποκλειστικά για Αεραθλητισμό και Γενική Αεροπορία, ενώ μόνο στη Ρόδο καταγράφονται 3 εγκαταλελειμμένα αεροδρόμια από την ιταλική περίοδο (Μαριτσά – Κάλαθος – Κατταβιά).
5. Στο δύσκολο αυτό περιβάλλον ήρθε να προστεθεί η τιμολογιακή πολιτική της Fraport που ανέλαβε τη διαχείριση των 14 μεγάλων περιφερειακών αεροδρομίων. Φαίνεται ότι η Γενική Αεροπορία δεν περιλαμβάνεται στα επιχειρηματικά σχέδια της εταιρείας. Χρεώνει την προσγείωση 100 Ευρώ και την ώρα παραμονής πέραν των 5 ωρών με 1,08 Ευρώ ανά τόνο βάρους και ώρα. Έτσι, σε συνδυασμό με τις υψηλές χρεώσεις επίγειας εξυπηρέτησης, τα αεροδρόμια αυτά καθίστανται απαγορευτικά για τη Γενική Αεροπορία και ιδιαίτερα για σχολές εκπαίδευσης χειριστών και αερολέσχες.
6. Το κερασάκι στη τούρτα έρχεται από την ΑΑΔΕ. Κατά τον ελληνικό φορολογικό νόμο η ιδιοκτησία αεροπλάνου Γ.Α. θεωρείται τεκμήριο. Η αντικειμενική δαπάνη για τον φορολογούμενο ανέρχεται σε €8.000 για ανεμόπτερα και για τα αεροπλάνα & ελικόπτερα σε €65.000 για τους 150 πρώτους ίππους ισχύος του κινητήρα, προσαυξανόμενο κατά €500 για κάθε επί πλέον ίππο πάνω από τους 15 Εκτός από τα τεκμήρια, επιβάλλεται και φόρος πολυτελείας από €7.000 έως €12.000 τον χρόνο, σε κάθε ιδιοκτήτη.
7. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) - κύριος διαμορφωτής της αεροπορικής πολιτικής - δεν κατάφερε να δημιουργήσει υγιές περιβάλλον για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων ΓΑ (Γενικής Αεροπορίας) και Αεραθλητισμού. Έρευνα Γνώμης το 2017 έδειξε ότι υπάρχει άμεση ανάγκη για μεταρρυθμίσεις, όπως:
 - a. Επανασχεδιασμός των Τερματικών περιοχών (TMA) και ζωνών ελέγχου (CTR) όλων των αεροδρομίων της χώρας.
 - b. Αλλαγή κατηγοριοποίησης του χαμηλού Εναέριου Χώρου με ευέλικτη χρήση ορισμένων τομέων και δημιουργία διαδρομών VFR από τα σημεία εισόδου γειτονικών FIR.
 - c. Αξιοποίηση των μικρών περιφερειακών και πολλών εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων, στοχεύοντας σε δημιουργία επιχειρηματικών κέντρων με άξονα τη Γενική Αεροπορία και τον Αεραθλητισμό.

d. Βελτίωση των εξυπηρετήσεων VFR πτήσεων (Flight plan filing – VFR charts – Aerodrome opening hours – Refueling - NOTAMS, etc.).

Η διαδικασία κατάθεσης σχεδίου πτήσης και ενημέρωσης πληρωμάτων είναι επιεικώς απαράδεκτη. Είμαστε η μόνη ευρωπαϊκή χώρα που επιβάλλει στους πιλότους να υποβάλουν αυτοπροσώπως το Σχέδιο Πτήσης (AIP Greece ENR 1.10.2.1.1.4 The FPL shall be submitted in person by the pilot-in-command or the designated representative of the aircraft operator).

e. Κατάργηση του εντύπου 731, άλλη μια καθαρά ελληνική πρωτοτυπία, όπου ζητείται η σχέση των επιβατών με τον κυβερνήτη του α/φους και προσωπικά στοιχεία των επιβατών, παραβιάζοντας τις διατάξεις του νόμου περί προστασίας προσωπικών δεδομένων.

«Σκεφτείτε καθαρά για να γίνει απλό» έλεγε ο Steve Jobs της Apple.

Στη χώρα μας θα περίμενε κανείς, ότι κάθε χρόνο θα έρχονταν χιλιάδες αεραθλητές και μικρά αεροπλάνα για τουρισμό, αλλά δεν τα βλέπουμε.

Αποσπασματικά ορισμένες μεταρρυθμίσεις δεν πρόκειται να φέρουν αποτέλεσμα. Θα πρέπει να αρθούν όλες οι δυσκολίες που καθιστούν τη χώρα μας αεροπορικό προορισμό προς αποφυγή.

Το βέβαιο είναι ότι η **διαμόρφωση υγιούς αεροπορικού περιβάλλοντος δεν έχει κόστος.....αποφάσεις χρειάζονται και καταπίεση του φόβου** που αποτελεί την σημαντικότερη τροχοπέδη στην επιχειρηματικότητα.

Επειδή, «**η σκέψη χωρίς δράση είναι μάταιη**», επιβάλλεται **ο πολιτικός και αεροπορικός κόσμος** να αναλάβει άμεσες πρωτοβουλίες, με στόχο:

α) να υλοποιηθεί ένα **πλαίσιο συνεργασίας** μεταξύ, **Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείου Τουρισμού, Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, AOPA Greece, Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας, Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης**, με στόχο την ανάλυση της κατάστασης και την καταγραφή εναλλακτικών λύσεων στα πολλά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος.

γ) να βελτιωθεί η πληροφόρηση και διαφήμιση με έντυπο υλικό, συνδέοντας τη Γενική Αεροπορία και Αεραθλητισμό με την Τουριστική Επιχειρηματικότητα (VFR Guide – Cultural Events Calendar – Accommodation possibilities - local sightseeing - customs, products, etc.)

δ) να εκδοθεί, σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς, ένας **VFR ΟΔΗΓΟΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

δ) να διερευνηθεί η αξιοποίηση των αγορών Κύπρου, Ισραήλ και Μέσης Ανατολής με απ' ευθείας συνδέσεις στα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια.

Οι ευθύνες σε αυτή την προσπάθεια της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι σημαντικές, διότι με τη κατάσταση που επικρατεί σήμερα:

1. δεν παρέχεται ευκαιρία προσανατολισμού των νέων σε αεροπορικά επαγγέλματα
2. αποκλείεται κάθε προσπάθεια δημιουργίας επιχειρήσεων αεραθλητισμού
3. αποκλείονται υψηλού οικονομικού επιπέδου επισκέπτες – χειριστές ιδιωτικών αεροσκαφών
4. καταργείται η εναλλακτική δυνατότητα επικοινωνίας που προσφέρουν τα αεροπλάνα της Γενικής Αεροπορίας

Η Ελλάδα με τις απαραίτητες μεταρρυθμίσεις στον αεροπορικό χώρο μπορεί να γίνει η αντίστοιχη Καλιφόρνια/Φλόριδα στην Ευρώπη.