



ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
«ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑ, ΙΣΤΟΡΙΑ,
ΑΝΘΡΩΠΟΛΟΓΙΑ»

Μεταπτυχιακή Διατριβή

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛ.Α.Ο)

ΕΥΓΕΝΙΑ ΑΡΒΑΝΙΤΗ- ΠΡΕΒΕΖΑΝΟΥ

Επιβλέπων καθηγητής: ΤΣΟΥΜΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΑΘΗΝΑ, Ιούλιος 2019

Ε.Α.Π, 2019

© Αρβανίτη Πρεβεζάνου Ευγενία, 2019

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του φοιτητή («συγγραφέας/δημιουργός») που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης ο συγγραφέας/δημιουργός εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσής τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλάγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του συγγραφέα/δημιουργού ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, «μεταφόρτωση» (downloading), «ανάρτηση» (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του συγγραφέα/δημιουργού.

Ο συγγραφέας/δημιουργός διατηρεί το σύνολο των ηθικών και περιουσιακών του δικαιωμάτων



ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛ.Α.Ο)

Ευγενία Αρβανίτη- Πρεβεζάνου

A.M.: **501522**_std501522

E- mail std501522@ac.eap.gr

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Επιβλέπων Καθηγητής:

ΤΣΟΥΜΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

tsoumas.athanasios@ac.eap.gr

Συν-Επιβλέπων Καθηγητής:

ΚΟΤΑΡΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

kotaridis.nikos@ac.eap.gr

ΑΘΗΝΑ, Ιούλιος 2019

Ευχαριστίες

Με την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της παρούσας μεταπτυχιακής διατριβής, αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω όλους τους εξαιρετικούς ανθρώπους, πάμπολλους λάτρεις των αεραθλημάτων, που γνώρισα, συνεργάστηκα μαζί τους και έχουν κυρίαρχο ρόλο στην πραγματοποίησή της.

Θα ήθελα, να ευχαριστήσω τον καθένα ξεχωριστά, από τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας, οι οποίοι ανταποκρίθηκαν στο αίτημα μου και μου διέθεσαν τα αρχεία της Ομοσπονδίας για την έρευνα μου. Ιδιαίτερα θα ήθελα να αναφερθώ στον πρόεδρο της, κ. Νικόλαο Μακράκη, που με τις ιδέες του με ενέπνευσε και κυρίως με έκανε αρωγό, στην προσπάθειά του για την καθιέρωση της Ικαριάδας, την λειτουργία Διεθνούς Αεραθλητικής Ακαδημίας και την δημιουργία Μουσείου Αεραθλητισμού. Αρωγοί στην προσπάθειά μου στάθηκαν ο κ. Γιώργος Γιαννόπουλος αεροπόρος, μέλος της ΕΛ.ΑΟ, που μου παρείχε πολύτιμη βοήθεια στην έρευνα των αρχείων της Ομοσπονδίας και ατελείωτες πληροφορίες. Επίσης και ο κ. Χρήστος Γκολέμης, έμπειρος εκπαιδευτής πιλότων στην Πολεμική και Γενική αεροπορία, ο αεραθλητής και ιδρυτικό μέλος της Αερολέσχης Αθηνών Δαίδαλος, κ. Ευάγγελος Αθανασόπουλος που επικοινωνήσε μαζί μου από την Αμερική που διαμένει καθώς επίσης και ο κ. Βασίλης Κατηνιώτης, ιδιοκτήτης της ιστοσελίδας, aerodata.gr.

Ταυτόχρονα, επιθυμώ, να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους μου, στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, οι οποίοι, παρόλες τις δύσκολες συνθήκες εργασίας που βιώνουμε, μου προσέφεραν αμέριστη στήριξη, χρόνο και κατανόηση σε όλη την διάρκεια της συγγραφής αυτής διατριβής και κυρίως την κα Βίκυ Θεολογίτου διευθύντρια Λ.Ε.Κ. και τον κ. Γιώργο Δαμβέργη προϊστάμενο ΛΕΚ/Β.

Θέλω να ευχαριστήσω επίσης, τους επιβλέποντες καθηγητές κ.κ. Αθανάσιο Τσούμα και Νικόλαο Κοταρίδη, για την πολύτιμη καθοδήγηση και εμπιστοσύνη που μου έδειξαν.

Τελευταία θέλω να δώσω ευχές και ευχαριστίες, στον εξαίρετο γιο μου, Γιώργο, ο οποίος σε κάθε μου παράκληση, για βοήθεια είναι πάντα παρών, παρόλη την πίεση χρόνου που έχει με τις επαγγελματικές του υποχρεώσεις. Στις υπέροχες κόρες μου, Αλεξία και Χριστίνα οι οποίες μου θυμίζουν συνεχώς, ότι η ηλικία δεν είναι ανασταλτικός παράγοντας για να κατακτήσω το άπιαστο και φυσικά την χαρά της ζωής μου, τον εγγονό μου Alexander και του εύχομαι να γίνει, όπως ο πατέρας του, διεθνής αθλητής. Η αγάπη τους, είναι για εμένα η κινητήριος δύναμη για όλα όσα έκανα και θα κάνω στη ζωή μου, αλλά και τα γερά στηρίγματα μου, σε κάθε δυσκολία.

Ευχαριστώ όλους, από καρδιάς και εύχομαι καλές πτήσεις.

Περίληψη

Η παρούσα διατριβή, εκπονήθηκε στο πλαίσιο του μεταπτυχιακού προγράμματος Κοινωνιολογίας, Ιστορίας, Ανθρωπολογίας του τμήματος Αθλητικών Σπουδών του Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου. Το ερευνητικό έργο, κινείται σε δύο παράλληλους και αλληλένδετους άξονες, οι οποίοι εστιάζουν α) στις απαρχές και την εξέλιξη της αεραθλητικής αεροπορίας και β) την ενενηντάχρονη πορεία της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛ.Α.Ο) από την ίδρυση της, το 1928, μέχρι σήμερα.

Ο Αεραθλητισμός, ως νεωτερική μορφή, άθλησης έχει διανύσει μια μακρά, ενδιαφέρουσα και εν πολλοίς άγνωστη, πορεία καθώς δεν διαθέτουμε αρκετές έρευνες στην Ελλάδα, αλλά και διεθνώς. Η μελέτη του αθλητικού αυτού πεδίου θα εμπλουτίσει τις γνώσεις μας γύρω από την ιστοριογραφία του αεραθλητικού χώρου στην Ελλάδα και θα συμβάλει στην κατανόηση των συνθηκών που στοχεύουν, στην απόλαυση της περιπέτειας μέσα από την εμπειρία της πτήσης αλλά και στην αποσαφήνιση των διαδικασιών που κατασκευάζουν αυτές τις πρακτικές σε «σπορ».

Ο Ελληνικός Αεραθλητισμός βασίζεται νομοθετικά, στον Αθλητικό Νόμο (Ν.2725/99) και τον Νόμο περί Ιδιωτικής Αεροπορίας (Ν.1127/72).

Η ΕΛ.Α.Ο, θεωρείται η Ανωτάτη Αεραθλητική Αρχή της Ελλάδος, συμβάλει στην δημιουργία κινήτρων για την ανάπτυξη και διάδοση του αεραθλητικού πνεύματος και την προσέλκυση της νεολαίας στον Αεραθλητισμό. Στους σημαντικότερους στόχους της, είναι η καθιέρωση και σύμφωνα με τα πρότυπα των Ολυμπιακών Αγώνων, στην τελετή έναρξης των Παγκόσμιων Αεραθλητικών Αγώνων (WAG) να τελείται στον βωμό αφής της Ικάριας φλόγας στην Ικαρία, αναδεικνύοντας διεθνώς τον ελληνικό μύθο του Ίκαρου.

Απαρτίζεται από 90 αερολέσχες-σωματεία, ως εγγεγραμμένα μέλη, συλλογικότητες, στις οποίες είναι εγγεγραμμένοι εκατοντάδες αεραθλητές. Ως υπερκείμενη αθλητική Ομοσπονδία για τον κλάδο των αεραθλημάτων, στην Ελλάδα, καλλιεργεί δέκα αεραθλήματα: Αεροστατισμός, Αερομοντελισμός, Γενική Αεροπορία, Αιωροπτερισμός, Ακροβατικά, Αλεξιπτωτισμός, Αλεξιπτωτισμός Πλαγιάς, Ανεμοπορία, Ελικόπτερα και Υπερελαφρά.

Η ΕΛ.Α.Ο, από την ίδρυση της συμπορεύεται με την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία (Π.Α.) και συνεργάζεται με τις αρμόδιες, σε αεροπορικά και αθλητικά ζητήματα, κρατικές υπηρεσίες και κυρίως με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α) η οποία είναι η εποπτική της αρχή. Η ΕΛ.Α.Ο, εκπροσωπεί την Ελλάδα στην Διεθνή Αερονautική Ομοσπονδία (Federation Aeronautique Internationale-F.A.I) και συμμετέχει επίσης στην European Gliding Union For Airports, Europe Airports και στην European Microlight Federation.

Λέξεις- κλειδιά: *Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία, ΕΛ.Α.Ο, Αεραθλητισμός, Αεράθλημα, Αεροπορία*

Abstract

This thesis was developed in the framework of the postgraduate program of Sociology, History, Anthropology of the Department of Sports Studies of the Hellenic Open University. The research project is based on two parallel and interlinked axes, which focus on: a) the beginnings and development of the Greek aeronautical aviation and b) the 90th course of NAC of Greece/Hellenic Aeronautical and Airports Federation (EL.A.O.) since its foundation in 1928.

Air sports, as a modern form of sport, has a long, interesting and largely unknown course, as we do not have enough research in Greece and internationally. The study of this sport field will enrich our knowledge of historiography of airsport in Greece. Also it will help to understand the conditions that aim at enjoying the adventure through the flight. Also it will clarify the procedures that make these practices at 'sports'.

Hellenic Aeronautics and Air sports are legally based on Sport Law 2725/99 and the Law on Private Aviation 1107/72.

The Hellenic Aeronautical and Airports Federation (ELAO) considered to be the Hellenic Aeronautical and Airports Superior Authority and contributes to the creation of incentives for development and diffusion of the airsport spirit and attractiveness of youth to airsport. Among its most important objectives is the establishment of an "International Airports Academy". Its most important goals are to establish, and in accordance with Olympic standards, the opening ceremony of the World Air Games (WAG) to culminate in the touch of the Ikaria flame in Ikaria, highlighting internationally the Greek myth of Ikarus.

It consists of 90 airsport associations, as registered members, in which hundreds of airsport- athletes are registered. Airsports that EL.A.O. are grown cultivated in Greece are ten: Aeromodelism, Aerostatism, Hang gliding, Paragliding, Parachuting, Gliding, Aerostatics, General Aviation, Acrobatics, Helicopters and Micro Light Flights.

Since its establishment, EL.A.O. has been affiliated with the Hellenic Air Force (P.A) and cooperates with the competent authorities in aviation and sports matters, government agencies on civil aviation and airsport issues and mainly with the Civil Aviation Authority (C.A.A), which is the supervisory authority.

The NAC of Greece - Hellenic Aeronautical and Airports Federation (EL.A.O.) represents Greece at the Federation Aeronautique Internationale-F.A.I and participates in the European Gliding Union for Airports, Europe Airports and the European Microlight Federation.

Keywords: *NAC of Greece, Hellenic Aeronautical and Airports Federation, EL.A.O, Aeronautical sports, Airsports*

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	v
Abstract	vi
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	vii
Κατάλογος Βιογραφιών	ix
Κατάλογος Εικόνων	x
Κατάλογος Περιοδικών - Εκδόσεων	xii
Κατάλογος εγγράφων	xiii
Κατάλογος Πινάκων	xvi
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	1
1. Εισαγωγή	1
1.1. Σκοπός και οργάνωση της διατριβής	2
1.2. Μεθοδολογία της έρευνας	3
1.2.1. Αρχειακή Έρευνα	4
Το αρχείο της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛ.Α.Ο)	4
1.2.2. Προφορικές μαρτυρίες - Βιογραφικές αφηγήσεις	6
Μεθοδολογία συνέντευξης	7
1.2.3. Φωτογραφικά τεκμήρια	7
Εκδόσεις και Ψηφιακά αρχεία	8
1.3. Παραρτήματα	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	10
2. Αρχή της ελεγχόμενης μηχανικά προωθούμενης πτήσης	10
2.1. Η εμφάνιση του αεροπλάνου στην Ελλάδα	11
2.1.2. Αεροπλοΐα και οι απαρχές του αεραθλητισμού στην Ελλάδα	12
2.2.2. Πολεμική Αεροπορία	13
2.2.3. Υπουργείο Αεροπορίας και Πολιτική Αεροπορία	15
2.2. Εκπαίδευση Αεροπλόων	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	20
3. Πρόοδος, «ο ευγενέστερος κίνδυνος για τον άνθρωπο!»	20
3.1. 1928:Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή (Κ.Α.Ε.)	21
3.2. Οι έμφυλες διαστάσεις του αεραθλητισμού.	22
3.3. Παγκόσμια Αδελφότητα χειριστών	24
3.4. 1931:Αερολέσχη της Ελλάδος (ΑΛ.Ε.)	25

3.5. Ο αεραθλητισμός στην Βόρεια Ελλάδα.....	28
3.6. Θεσμικό πλαίσιο Γενικής Αεροπορίας και Αεραθλητισμού	30
4. Η ιστορική διαδρομή της ΕΛ.Α.Ο.....	32
4.1 Σταθμός για τον ελληνικό αεραθλητισμό.....	32
4.2. 2000: Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛ.Α.Ο)	33
5. Αερολέσχες και Αεραθλητικά Σωματεία της ΕΛ.Α.Ο.	36
5.1. Επιτροπές Αεραθλημάτων	36
5.2. Έσοδα της ΕΛ.Α.Ο.	37
6. Παρουσίαση των αεραθλημάτων.....	38
6. 1. Αερομοντελισμός	39
6.2. Αεροστατισμός.....	42
6.3. Αιωροπτερισμός.....	44
6.4. Αλεξιπτωτισμός.....	45
6.5. Αλεξιπτωτισμός Πλαγιάς	47
6.6. Ανεμοπορία	49
6.7. Γενική Αεροπορία	54
6.8. Υπερελαφρά και ελικόπτερα.....	55
6.8.1. Αεροδρόμια και αεροπορικά πεδία προσγείωσης-απογείωσης.....	56
6.9. Ακροβατικά.....	56
6.9.1. Ομάδες Αεροπορικών Ακροβατικών.....	57
6.9.2. Επικινδυνότητα αεραθλημάτων	58
7. Σκοποί και στόχοι της ΕΛ.Α.Ο.	59
7.1. Αεραθλητισμός και αεροπορικός τουρισμός.....	61
7.3. Ικαριάδα και FAI-World Air Games (W.A.G)	63
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	64
Επιλογος.....	64
Βιβλιογραφικές αναφορές	67
Νομοθεσία που ισχύει σχετικά με τα Αεραθλήματα.....	72
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	73
Παράρτημα Α: Κατάλογος Ορολογιών	73
Συντομογραφίες και Ακρωνύμια.....	76
Παράρτημα Β: Βιογραφίες.....	78
Παράρτημα Γ: Εικόνες.....	92
Περιοδικά - Εκδόσεις	100
Έγγραφα	110
Παράρτημα Δ: Πίνακες	153

Κατάλογος Βιογραφιών

Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, ο πρώτος Έλληνας Αεροναύτης	78
Λεωνίδας Αρνιώτης, ο πρώτος ιδιώτης Έλληνας αεροπόρος.	80
Αλέξανδρος Αυδής, ο μηχανικός ανεμοπτεριστής.	81
Δημήτριος Καμπέρος, ο παράτολμος Τρελο- Καμπέρος.	82
Παντελής Καλογεράκος, ο προφήτης του μοντελισμού.	85
Αλέξανδρος Καραμανλάκης, ο πρώτος νεκρός της ελληνικής αεροπορίας.	86
Κανέλλος Κανελλόπουλος, ο ποδηλάτης του ουρανού.	86
Πλάτων Κουρουβακάλης, ο πρωτεργάτης του αερομοντελισμού.	88
Κώστας Κατσόγιαννος, ο πρώτος κασκαντέρ, πιλότος των αετών.....	89
Κωνσταντίνος Πικρός, ο συγγραφέας ανεμοπόρος.	90
Αριστείδης Μωραϊτίνης, ο άσσος της ναυτικής αεροπορίας.	91

Κατάλογος Εικόνων

- Εικόνα 1** - (1912, Μάιος). Η πρώτη στρατιωτική πτήση έγινε από τον Δ. Καμπέρο στις 13 Μαΐου 1912 με το «ΔΑΙΔΑΛΟΣ» που μετατράπηκε επιτυχώς σε υδροπλάνο. Την περίοδο 1913-1915 τα πρώτα αεροσκάφη τύπου Henry Farman III, ανήκαν στον «Λόχο Αεροπορίας» υπήχθη στο Υπουργείο Στρατιωτικών με Διοικητή τον Λοχαγό Δημήτριο Καμπέρο και αποτέλεσαν το πτητικό υλικό της πρώτης σχολής της Στρατιωτικής Αεροπορίας, της Σχολής Καμπέρου με έδρα αρχικά το αεροδρόμιο Λεμετέ στη Θεσσαλονίκη. (Αρχείο Π.- Β.Π.)92
- Εικόνα 2** - Αεροσκάφος τύπου Henry Farman III. Πρόκειται για ένα από τα τέσσερα πρώτα Ελληνικά πολεμικά αεροπλάνα, («Δαίδαλος», «Αετός», «Γύψ», «Ιέραξ») που απέκτησε η αεροπορία του 1912. Ιστορικό έκθεμα στο Πολεμικό Μουσείο Αθηνών. (Πηγή Μουσείο Ιστορίας της Π.Α.)92
- Εικόνα 3** - (1937 έως 1940). Ανεμολέσχη Παλαιού Φαλήρου. Το Κ.Ε.Α. ήταν στρατιωτικό εργοστάσιο και δεν επιτρεπόταν καμία φωτογραφία. Η μόνη εικόνα του κτιρίου ανεμοπλάνων την δεκαετία του '30, είναι η συγκεκριμένη, όπου δείχνει τις εργασίες κατασκευής της πτέρυγας ανεμοπτερού Zoegling που χτίζεται το 1937, στο μικρό εργαστήριο της Ανεμολέσχης Παλαιού Φαλήρου (Faliron Aeroclub). Αριστερά ο εκπαιδευτής της Ανεμολέσχης Δημ. Α Καμπέρος (Πηγή: Αρχείο Αλεξ. Αυδή).93
- Εικόνα 4** - (1938). Προετοιμασία αεραθλητή για πτήση στην περιοχή του Υμηττού. Χαρακτηριστική είναι και η έλλειψη οργάνων, ενώ διακρίνονται τα υποτυπώδη χειριστήρια του ανεμοπτερού δηλαδή η ράβδος για τα πηδάλια ύψους βάθους και κλίσεων και ο ζυγός των ποδωστηρίων για το πηδάλιο διευθύνσεως. (Πηγή: Αρχείο Αλεξ. Αυδή)93
- Εικόνα 5** - (1939, Σεπτέμβριος). Μεταφορά ανεμοπτερού Zoegling, της Ανεμολέσχης Παλαιού Φαλήρου, μετά από ζημίες που υπέστη από μία ανώμαλη προσγείωση. Αριστερά στη φωτογραφία ο Αλέξανδρος Αυδής. (Πηγή: Αρχείο Αλεξ. Αυδή).94
- Εικόνα 6** - (1952, Νοέμβριος). Στη είσοδο βρίσκεται αναρτημένη μια από τις παλαιότερες αεροπορικές φωτογραφίες όπου χειρόγραφα αναγράφεται: «Υπέρνω Αλπεων. Προσφερθείσα εκ μέρους της ΤΑΕ». (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).94
- Εικόνα 7** - Χαρακτηριστική φωτογραφία μεγάλων διαστάσεων (50x70cm) που βρίσκεται αναρτημένη στα γραφεία της ΕΛ.Α.Ο. προς τιμή του μεγάλου αεροπόρου και πατέρα της αεροπορίας Δημ. Καμπέρου. Η συγκεκριμένη δείχνει το πρώτο Ελληνικό Στρατιωτικό αεροπλάνο ΔΑΙΔΑΛΟΣ και τυπώθηκε για πρώτη φορά σε Επιστολικό δελτάριο από τα ελληνικά ταχυδρομεία σε σειρά για τους πρώτους Έλληνες αεροπόρους. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).95
- Εικόνα 8** - (1928). Κάτω από την φωτογραφία που βρίσκεται στην ΕΛ.Α.Ο. υπάρχει η χειρόγραφη λεζάντα όπου αναφέρει: «Από τον Αεροπορικών Γύρον της Μεσογείου κατά το έτος 1928, με χειριστήν τον υπολοχαγόν ΕΥΑΓΓΕΛΟΝ ΠΑΠΑΔΑΚΟΝ και παρατηρητήν τον συντ/ρχην ΧΡΗΣΤΟΝ ΑΔΑΜΙΔΗΝ δια του αεροσκάφους «Ελλάς» τύπου BREGUET XIX, της Πολεμικής Αεροπορίας.» (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).95
- Εικόνα 9** - (1966). Στο γραφείο του Προέδρου της ΕΛΑΟ, βρίσκεται η μικρή υφασμάτινη ελληνική σημαία, που παραδόθηκε από τους αστροναύτες Η.Π.Α, Frank Borman και James A. Lovell, σε ένδειξη τιμής των αεραθλητών. (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).96
- Εικόνα 10** - Χαρακτηριστικά εμβλήματα, και σήματα αναρτημένα στα γραφεία της ΕΛ.Α.Ο. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).96
- Εικόνα 11** - (Ιούνιος 1983). Απονομή διακρίσεων στους πρώτους πανελλήνιους αγώνες Ακριβείας Προσγειώσεων Αλεξιπτωτισμού. Συμμετείχαν οι νέοι αλεξιπτωτιστές της Πρώτης εκπαιδευτικής σειράς της Ένωσης Αλεξιπτωτιστών Αθηνών στην κατηγορία αρχαρίων, ενώ οι βετεράνοι αλεξιπτωτιστές των Ειδικών Δυνάμεων Αγωνίστηκαν σε ξεχωριστή κατηγορία. Διακρίνονται αριστερά ο Ευάγγελος Σαβράμης και Βασίλης Κατηνιώτης, πρόεδρος και Γενικός Γραμματέας της ΕΝ.ΑΛ.Α αντίστοιχα, κατόπιν ο Αλέξανδρος Σκλιάς, στο κέντρο ο πρόεδρος της Εθνικής Αερολέσχης Ελλάδος Π. Μιχελόγκονας παραλαμβάνει από τον γιατρό των αγώνων και ταμία της ΕΝΑΛΑ Πάνο Ευσταθίου, αναμνηστικό μετάλλιο των πρώτων αγώνων αλεξιπτωτισμού στην Ελλάδα. Στο βάθος με τα χέρια σταυρωμένα διακρίνεται ο εκπαιδευτής Φάνης Πραπαβέσης, έμπειρος εκπαιδευτής της ΕΝΑΛΑ. (Πηγή: Αρχείο Κατηνιώτης Βασίλης, Κυβερνήτης Ολυμπιακής Αεροπλοΐας)97

- Εικόνα 12** - (1981). Μέλη της Ένωσης Αλεξιπτωτιστών Αθηνών ελέγχουν τον εξοπλισμό τους στο αεροδρόμιο Ελευσίνας, προκειμένου να επιβιβαστούν στο αεροσκάφος της Πολεμικής Αεροπορίας. Με εκπαιδευτή και αρχηγό ρίψης τον Μάκη Καφαντάρη ετοιμάζονται να εκτελέσουν το δεύτερο άλμα Ελεύθερης Πτώσης από ύψος 6000 ποδών στη ζώνη ρίψεως Πάχης Μεγάρων. Διακρίνονται οι Αλέξανδρος Σκλιάς, Βασίλης Κατηνιώτης, Νίκος Τούντας, Μιχάλης Πολιτάκης, Νίκος Παπαδόπουλος. (Πηγή Φωτογραφίας: Στάθης Μαλούχος).97
- Εικόνα 13** - (1997). Μπροστά στο αεροπλάνο ΙΚΑΡΟΣ βίσκονται από αριστερά ο απόστρατος ταξίαρχος-κυβερνήτης Χρήστος Γκολέμης και ο συγκυβερνήτης του Γιώργος Μπενέκος. (Πηγή Αρχείου Χρ. Γκολέμη, Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).98
- Εικόνα 14** - (1997). Πίσω από την φωτογραφία υπάρχουν γραμμένα αυτά που δεν πρέπει να ξεχνάμε: «*Το πιο μαχητικό πλήρωμα, ίσως ο πιο συμβολικός χαρακτηρισμός για Έλληνες*». (Πηγή Αρχείου Χρ. Γκολέμη Φωτογραφία Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).98
- Εικόνα 15** - (1997). Ο Χρήστος Γκολέμης και Γιώργος Μπενέκος, φέρουν το κύπελλο του 1st World Air Games'97, από την Τουρκία, αποδεικνύοντας ότι ο Αεραθλητισμός για την Ελλάδα μπορεί να γίνει "*πεδίο δόξης λαμπρό*". (Πηγή Αρχείου: Χρ. Γκολέμη, Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).98
- Εικόνα 16** - (7 Νοεμβρίου 2018). Αφίσα για την εκδήλωση των ακροβατικών σημνών της Π.Α. στην γιορτή της Πολεμικής Αεροπορίας, αφιερωμένη στον Αρχάγγελο Μιχαήλ.99
- Εικόνα 17** - (2001). Η ΕΛ.Α.Ο λαμβάνει τιμητική χρυσή διάκριση ως εκπρόσωπος της Ελλάδας για την διεθνή αναγνώριση του αρχαιοελληνικού μύθου του Ίκαρου. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)109
- Εικόνα 18** - (Ιούνιος 2001). Ενημερωτικό Φυλλάδιο από το 2^ο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Αεραθλητισμού. Αναγράφονται οι συμμετοχές των Ελλήνων Αεραθλητών. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)109
- Εικόνα 19** - Υπηρεσιακό Σημείωμα Υ.Π.Α. σχετικό με άδεια πτήσεων για αποφυγή συγκρούσεων με ανεμόπτερα στην Δεκέλεια.(2^η σελίδα)(Πηγή Αρχεία ΕΛΑΟ Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).128

Κατάλογος Περιοδικών - Εκδόσεων

- Περιοδικά-Εκδόσεις 1** - (Μάρτιος, 2015). *Μετεωρολογική Αναψυχή*. Περιοδικό Αεραθλητικό Δελτίο ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ. Τεύχος 103. Αθήνα. Εκδότης Κ. Πικρός100
- Περιοδικά-Εκδόσεις 2** - (Μάρτιος, 2010). *Αντιαεροπορική Ελλάδα*. Περιοδικό Αεραθλητικό Δελτίο ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ. Τεύχος 41. Αθήνα. Εκδότης Κ. Πικρός.....100
- Περιοδικά-Εκδόσεις 3** - (Ιούλιος, 1976). *Δοκιμάζοντας πτητικές συσκευές με τον θρύλο Πλάτωνα Κουρουβακάλη*. «ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΛΟΓΗ - Εγκυκλοπαιδική Τεχνική Επιθεώρηση». Αριθμ.Τεύχους 115 Στο περιοδικό, ο δημοσιογράφος και αεραθλητής Νίκος Καραγεώργης αναφέρεται στη δοκιμαστική και ταυτόχρονα επεξηγηματική πτήση, με την "πρώτη ελληνική συσκευή στοιχειώδους πτήσεως". Στο εξώφυλλο ο ίδιος, ο Πλάτωνας Κουρουβακάλης δοκιμάζει τον ιδιοκατασκευασμένο αετό του. (Πηγή αρχείου: Γιώργος Βλάχος, plane spotter).....101
- Περιοδικά-Εκδόσεις 4** - (Ιούλιος, 1981). ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΑ ΝΕΑ. Τεύχος 1 - Ιούλιος 1981, Αθήνα. Εκδόσεις: Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος. Στα περιεχόμενα αναφέρονται: Εισαγωγή στην Ανεμοπορία, Κρατική επιχορήγηση 1981, Οικονομική κατάσταση ΕΑΛΕ- Εισαγωγή στον Αλεξιπτωτισμό, Η Αερολέσχη Ηρακλείου Πανελλήνιοι Αγώνες Αερομοντελισμού, Προκριματική φάση Πανελληνίων Αγώνων Αεροράλλυ, Σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου της Ε.ΑΛ.Ε, Αεροπρόσκοποι, Αεραθλητική Βαλκανιάς 1981, Πανευρωπαϊκοί αγώνες Ανεμοπορίας, Παγκόσμιοι αγώνες ανεμοπορίας, Παγκόσμιοι αγώνες Αλεξιπτωτισμού, Αερολέσχη Χανίων (Πηγή Αρχείου aerodata.gr).....102
- Περιοδικά-Εκδόσεις 6** - (Ιούνιος, 1983). ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΑ ΝΕΑ. Τεύχος 11 ή Νο 2 φύλλο του 3^{ου} έτους (1983). Αθήνα. Εκδόσεις: Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος. Μεταξύ των περιεχομένων υπάρχουν: Ιστορικός σταθμός, Η Ελληνική Ανεμοπορία, Φωτογραφική έκθεση, Στο δυναμικό της Πάρνηθας, Νέα πτυχία, Ανεμοπορικές επιδόσεις, Ανεμοπόροι και Μετεωρολόγοι, Το ανεμόπτερο Π12, Το πτυχίο ραδιοτηλεφωνίας, Εκδηλώσεις στη Χίο, Αχιλλεία '83, Μοντέλα Ανεμοπτέρων. (Πηγή Αρχείου: aerodata.gr).....103
- Περιοδικά-Εκδόσεις 8** - (Ιούλιος/Αύγουστος, 1998). Τεύχος 4 - Περιοδικό «ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ - Αεροπορική Επιθεώρηση και Αεροπορικά σπορ». Αθήνα. (Πηγή Αρχείου: Χρ. Γκολέμη, Φωτογραφία Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).....104
- Περιοδικά-Εκδόσεις 9** - (1997). Ο απόστρατος ταξίαρχος ε.α, κυβερνήτης Χρήστος Γκολέμης, γράφει στο περιοδικό ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ, για την θλίψη που προκάλεσε στην αεροπορική κοινότητα και στον ίδιο, η απώλεια των Παγκόσμιων Αεροπορικών Αγώνων (1997), την επιτυχημένη Βαλκανιάδα Αιωροπτερισμού (1989), την Ικαριάδα (1995). Επίσης, ευελπιστεί να υλοποιηθεί το όραμα της Ικαριάδας και η παγκόσμια διοργάνωση των Αεραθλητικών Αγώνων κάθε τέσσερα χρόνια να ξεκινούν από την Ικαρία, με το άναμμα της Ικαρίας φλόγας. (Πηγή Αρχείου: Χρ. Γκολέμη. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).....105
- Περιοδικά-Εκδόσεις 10** - (1997). Εφημερίδα «ΕΛΛΑΔΑ». Αθήνα. Ρεπορτάζ του Χατζηγεωργίου Άρη, με τίτλο «Υπέροχοι Έλληνες με υπέροχες σακαράκες» Αναφορά για την επιτυχία των Ελλήνων στα 1st World Games και την πλήρη δυσαρέσκεια της αεροπορικής και αεραθλητικής κοινότητας, σχετικά με την Ικαριάδα που δόθηκε στην Τουρκία. σ. 58.....106
- Περιοδικά-Εκδόσεις 11** - (Σεπτέμβριος 2014). «Εφημερίδα ΘΡΙΑΣΙΟ» Αθήνα. Πρόγραμμα διοργάνωσης Athens Flight Week 2014. (Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).....107
- Περιοδικά-Εκδόσεις 12** - (Ιούνιος 2001). Ενημερωτικό Φυλλάδιο από το 2^ο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Αεραθλητισμού. Δεξιά το πρόγραμμα τελετής αφής Ικαρίας Φλόγας πριν σταλεί στην Σεβίλλη της Ισπανίας. (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).....108

Κατάλογος εγγράφων

Έγγραφο 1 - (1936). Καταστατικό της ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ-Α.Λ.Ε. στα γαλλικά Aeroclub de Creese. Πρόκειται για το πρωτότυπο καταστατικό, το οποίο κυκλοφόρησε. σφραγισμένο από το αρμόδιο Πρωτοδικείο Αθηνών. Αποτελείται από 26 σελίδες και έχει διαστάσεις μικρής μπροσούρας 12x15cm. Στο συγκεκριμένο υπάρχουν σημειώσεις και προτεινόμενες αλλαγές για την αναθεώρηση του. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)	110
Έγγραφο 2 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 1	111
Έγγραφο 3 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 2,3	111
Έγγραφο 4 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 4, 5	112
Έγγραφο 5 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 6,7	112
Έγγραφο 6 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 8,9	113
Έγγραφο 7 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 10, 11	113
Έγγραφο 8 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 12, 13	114
Έγγραφο 9 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 14, 15	114
Έγγραφο 10 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 18, 19	115
Έγγραφο 11 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 20, 21	115
Έγγραφο 12 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 24	116
Έγγραφο 13 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. ΕΞΩΦΥΛΛΟ	116
Έγγραφο 14 - (1979). Λεύκωμα της Ε.Α.Λ.Ε. αφιερωμένο στα 51 χρόνια από την ίδρυση της Εθνικής Αερολέσχης Ελλάδος. Σπάνια πηγή πληροφοριών που έχουν σχέση με τον Αεραθλητισμό από το 1929 έως το 1979. Συγγραφέας: ΕΑΛΕ Εκδόσεις: Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος 17 x 24 εκ. 80 σελίδες.	117
Έγγραφο 15 - (17 Οκτωβρίου 1974). Έγγραφο της ΕΑ.Λ.Ε. επί Προεδρίας Β. Παπαναστασίου και Γεν. Γραμματέα Ν. Κοσκινά, για δωρεά στην Υ.Π.Α. ενός επιτραπέζιου ομοιώματος ανεμοπτέρου ως μουσειακό υλικό, για το ιδρυθέν Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας. (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)	118
Έγγραφο 16 - (17 Οκτωβρίου 1974). Έγγραφο της Υ.Π.Α. προς Ε.Α.Λ.Ε. Ευχαριστήριο επιστολή εκ μέρους του Ηλία Ι. Ντέρου, Διοικητή Υ.Π.Α. προς το Δ.Σ. της ΕΑΛΕ για την δωρεά ενός επιτραπέζιου ομοιώματος ανεμοπτέρου ως μουσειακό υλικό, για το ιδρυθέν ΜΟΥΣΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)	119
Έγγραφο 17 - (2 Οκτωβρίου 1974). Έγγραφο της Υ.Π.Α. (2 σελίδες). Διακανονισμός Υ.Π.Α. με το Αρχηγείο Αεροπορίας για τις οφειλές Αερολεσχών και Σωματείων βάσει του Ν.Δ. 1127/72 «περί Ιδιωτικής Αεροπορίας». (1 ^η σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)	120
Έγγραφο 18 - (2 Οκτωβρίου 1974). Έγγραφο της Υ.Π.Α. (2 σελίδες). Διακανονισμός μέσω Υ.Π.Α. με το Αρχηγείο Αεροπορίας για τις οφειλές Αερολεσχών και Σωματείων βάσει του Ν.Δ. 1127/72 «περί Ιδιωτικής Αεροπορίας». (2 ^η σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)	121
Έγγραφο 19 - (23 Νοεμβρίου 1974). Αίτημα της Αερολέσχης Κέρκυρας προς Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος σχετική με την διαδικασία υγειονομικής εξέτασης των χειριστών στις Αερολέσχες. Επισυνάπτεται αίτηση και του Σπυρίδωνα Τασσόπουλου, χειριστή α/φων της Αερολέσχης Κέρκυρας και υπαλλήλου της Υ.Π.Α. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)	122
Έγγραφο 20 - (11 Νοεμβρίου 1974). Αίτημα προς Αερολέσχη Κέρκυρας. (2 σελίδες)	123
Έγγραφο 21 - (26 Νοεμβρίου 1974). Έγγραφο της Υ.Π.Α. «ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ» (1 ^η σελίδα) Ενημερωτικό έγγραφο από το Τμήμα Αεροναυτικών Πληροφοριών και Χαρτών, σχετικά με	

- την απόφαση κυκλοφορίας και χρησιμοποίησης νεοκδοθέντος Αεροναυτικού Χάρτη της Ελλάδος με κλίμακα 1:500.000. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου) 124
- Έγγραφο 22** - (26 Νοεμβρίου 1974). Έγγραφο της Υ.Π.Α. (3 σελίδες) Πίνακας διανομής της ενημερωτικής απόφασης για τον νεοκδοθέντα Αεροναυτικό Χάρτη της Ελλάδος, από το Τμήμα Αεροναυτικών Πληροφοριών και Χαρτών προς την Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος, τις αεροπορικές εταιρείες, τις Αερολέσχες Ελλάδος και λοιπούς ενδιαφερόμενους. (3^η σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).....125
- Έγγραφο 23** - (26 Νοεμβρίου 1974). Έγγραφο της Υ.Π.Α. (3 σελίδες). Διευκρινιστικές σχεδιαστικές πληροφορίες από το Τμήμα Αεροναυτικών Πληροφοριών και Χαρτών, σχετικά με νεοκδοθέντα Αεροναυτικό Χάρτη της Ελλάδος καθώς και ενημέρωση για το κόστος αγοράς φύλου που ανήρχετο στις 60 δραχμές (2^η σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)..... 126
- Έγγραφο 24** - (20 Φεβρουαρίου 1988). Υπηρεσιακό Σημείωμα της Υ.Π.Α. σχετικά με την διερεύνηση μοτο-αεροπορικού ατυχήματος της Ανεμολέσχης Αθηνών στην Αεροπορική Βάση Δεκέλειας. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου) 127
- Έγγραφο 25** - (5 Νοεμβρίου 1982). Ενημερωτική Επιστολή της CENTRUL NATIONAL AERONAUTIC, Foreign Trade. Company (ICE CNA), εταιρείας η οποία εδρεύει στο Βουκουρέστι της Ρουμανίας, προς τον Βασίλειο Κοντογιώργη, Πρόεδρο της ΕΑΛΕ σχετικά με την προώθηση ανεμοπτέρων με ή χωρίς κινητήρα. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)..... 129
- Έγγραφο 26** - (5 Νοεμβρίου 1982). Στατιστικό Δελτίο και έρευνα ενδιαφέροντος, σχετική με ανεμόπτερα με ή χωρίς κινητήρα, στην Ελλάδα, από την ρουμανική εταιρεία Centrul National Aeronautic (ICE CNA), το οποίο συμπεριλαμβανόταν σε ενημερωτική επιστολή της προς την Ε.Α.Λ.Ε. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου) 130
- Έγγραφο 27** - (5 Νοεμβρίου 1982). Ενημερωτικό Φυλλάδιο σχετικά με ανεμόπτερα με ή χωρίς κινητήρα, στο πλαίσιο προώθησης μέσω της ΕΑΛΕ, στην Ελληνική αγορά από την εμπορική εταιρεία Centrul National Aeronautic (ICE CNA) της Ρουμανίας. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου) 131
- Έγγραφο 28** - (17 Φεβρουαρίου 1969). Τοποθέτηση Ταξίάρχου Δενδρινού Χαρ. ως εκπρόσωπου του Αρχηγείου Αεροπορίας στην Β.Α.Λ.Ε. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου) 132
- Έγγραφο 29** - (1 Ιουλίου 1974). Ενημέρωση για Διανομή περιοδικού «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ» με αντίτιμο 25 δραχμές (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου) 133
- Έγγραφο 30** - (6 Οκτωβρίου 1971). Ενημερωτική Επιστολή της Α.Α. υπογεγραμμένη από τους κ.κ. Σ. Αλευρά Πρόεδρο και Δρ. Γ. Σκάλο Γ.Γραμματέα, προς την *Βασιλικήν Αερολέσχην Ελλάδος* Β.Α.Λ.Ε. με στοιχεία σχετικά με την παροχή πτητικού έργου της Αερολέσχης Αθηνών, περιόδου 1970-1971. (Επισυναπτόμενες σελίδες:3). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου) 134
- Έγγραφο 31** - (6 Οκτωβρίου 1971). Ενημερωτική Επιστολή Α.Α. προς Β.Α.Λ.Ε. 135
- Έγγραφο 32** - (6 Οκτωβρίου 1971). Ενημερωτική Επιστολή Α.Α. προς Β.Α.Λ.Ε. 136
- Έγγραφο 33** - (6 Οκτωβρίου 1971). Ενημερωτική Επιστολή Α.Α. προς Β.Α.Λ.Ε. με κατάσταση υπόλοιπου καυσίμων της Αερολέσχης Αθηνών κατά την 31.07.1971. (3^η σελίδα). 137
- Έγγραφο 34** - (26 Οκτωβρίου 1972). Επιστολή Υ.Π.Α προς για την «*Ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος*» και της «*Οικονομικής Ενισχύσεως του Αεροθλητικού Ιδεώδους*». (σελίδα 1^η). (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου). 138
- Έγγραφο 35** - (26 Οκτωβρίου 1972). Επιστολή Υ.Π.Α «*περί Ιδιωτικής Αεροπορίας*» και την «*Ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος*». (Σελίδα 2^η). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου). 139

- Έγγραφο 36** - (16 Νοεμβρίου 1972). Αίτημα της Chiolman Greek Holidays εταιρείας τουριστικών υπηρεσιών, για ορισμό μελών της ΒΑ.Λ.Ε, στην οργανωτική επιτροπή οργάνωσης του 2^{ου} Διεθνούς Αεροράλλυ «GREEK ISLANDS 1973». (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου). 140
- Έγγραφο 37** - (13 Ιουνίου 1974). Ενημέρωση Υ.Π.Α για επείγουσα και εμπρόθεσμη ενημέρωση στοιχείων από την Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος για να προβεί στην χρηματοδότηση των αερολεσχών της . (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου). 141
- Έγγραφο 38** - (1 Αυγούστου 1974). Ενημέρωση Υ.Π.Α από Πρόεδρο Θ. Παπαναστασίου για έγκριση του αιτήματος έκδοσης βιβλίου σχετικό με τον Αερομοντελισμό του Παντελή Καλογεράκο, Γεν. Γραμματέα της Αερολέσχης Πειραιώς. (1^η Σελίδα). 142
- Έγγραφο 39** - (1 Αυγούστου 1974). Έγγραφο με Θέμα για «Έκδοσις Βιβλίου επί αερομοντελισμού» επί Προεδρίας Θ. Παπαναστασίου όπου εδόθη η αντίστοιχη έγκριση στον Παντελή Καλογεράκο, Γεν. Γραμματέα της Αερολέσχης Πειραιώς για την έκδοση βιβλίου σε 500 αντίτυπα.. (2^η Σελίδα) (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου). 143
- Έγγραφο 40** - Εισήγηση του Ν. Κοσκινά, Γεν. Γραμματέα της ΕΑ.ΛΕ, προς ενημέρωση Δ.Σ. ΕΑ.ΛΕ, για ΚΙΝΗΤΡΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ (1^η Σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου). 144
- Έγγραφο 41** - Εισήγηση για τα ΚΙΝΗΤΡΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ του Ν. Κοσκινά Γεν. Γραμματέα της ΕΑΛΕ, προς ενημέρωση του Δ.Σ. (2^η Σελίδα). (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου). 145
- Έγγραφο 42** - (6 Ιουλίου 1974). Έγγραφο της Σχολής Πολέμου της Π.Α. στις ΑΕΡΟΛΕΣΧΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ για τη διανομή περιοδικού ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ (1^η σελίδα). (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου). 146
- Έγγραφο 43** - (6 Ιουλίου 1974). ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ με τις ΑΕΡΟΛΕΣΧΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ για τη διανομή του περιοδικού ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ. (2^η σελίδα). 147
- Έγγραφο 44** - (6 Ιουλίου 1974). ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ με τις Α ΕΡΟΛΕΣΧΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ για τη διανομή περιοδικού ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ. (3^η σελίδα). 148
- Έγγραφο 45** - (24 Σεπτεμβρίου 1974). Ενημέρωση της Υ.Π.Α. σε φορείς, για τοποθέτηση της νέας Διοίκησης Υ.Π.Α. με Διοικητή Υ.Π.Α, τον υποπτέραρχο Ηλία Ι.Ντέρο και Υποδιοικητή Υ.Π.Α, τον Σμήναρχο Γεώργιο Σ. Πνευματικό. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου). 149
- Έγγραφο 46** - (2 Οκτωβρίου 1974). «Διακανονισμός μέσω της Υ.Π.Α. οφειλών προς το Αρχηγείο Αεροπορίας των Αερολεσχών και Σωματείων». (1^η σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου) 150
- Έγγραφο 47** - (2 Οκτωβρίου 1974). Έγγραφο για διακανονισμό μέσω Υ.Π.Α. των οφειλών Αερολεσχών και Σωματείων στο Αρχηγείο Αεροπορίας. (2^η σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου) 151
- Έγγραφο 48** - (28 Δεκεμβρίου 1977). Αίτημα από την ΕΛ.Α.Ε στην ΑΝΛ.Α για γνωμοδότηση προσφορών, ώστε να διαθέσει ανάλογα κονδύλια για «Προμήθεια ανεμοπτέρων». (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου) 152

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1 - (1930). Ονομαστική κατάσταση της «Ένωσης Φύλων Αέρος».....	153
Πίνακας 2 - Ιστορική εξέλιξη της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας.....	154
Πίνακας 3 - (2016-2020). Διοικητικό Συμβούλιο ΕΛ.Α.Ο.	154
Πίνακας 4 - (1928-1999). Διατελέσαντες πρόεδροι της ΕΛ.Α.Ο.	155
Πίνακας 5 - Αεραθλητικά Σωματεία -Αερολέσχες της ΕΛ.Α.Ο.....	156
Πίνακας 6 - Αεραθλήματα της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας.....	159
Πίνακας 7 - Εγκεκριμένες σχολές εκμάθησης Αλεξίπτωτου Πλαγιάς (Α/Π)	160
Πίνακας 8 - Εγγεγραμμένα σωματεία Αεραθλητικού Αιωροπτερισμού.....	161
Πίνακας 9 - Εγκεκριμένες σχολές Εκπαίδευσης ΥΠΑΜ από την Υ.Π.Α.	161
Πίνακας 10 - Σωματεία Αεραθλητικού Αερομοντελισμού της ΕΛ.Α.Ο.....	162
Πίνακας 11 - Αεραθλητικά πεδία ΥΠΑΜ Ελλάδος.	163

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1. Εισαγωγή

Η ένταξη του αθλητισμού στα ερευνητικά πεδία των κοινωνικών επιστημών διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στις νεωτερικές αστικές κοινωνίες ως συστατικό μέρος της κοινωνικής τους οργάνωσης και συμμετείχε ιστορικά στη διαδικασία συνδιαμόρφωσής τους. Στην δεκαετία του '20 επιτελείται η αναβάθμιση του ελληνικού αθλητισμού σε όλα τα επίπεδα, ενώ παρουσιάστηκε η ανάγκη ένταξης νεωτερικών σπορ, όπως οι αεροπορικές και εναέριας δραστηριότητες. Η ενασχόληση στον ελεύθερο χρόνο με τον αεραθλητισμό ήταν ιδιαίτερα ελκυστική ως χόμπι διότι σε σχέση με τα παραδοσιακά αθλήματα χαρακτηριζόταν από εφευρετικότητα, δημιουργικότητα, πρωτοτυπία και διαφορετικότητα, ενώ εμπεριείχε στοιχεία περιπέτειας, εξερεύνησης, θάρρους και κυρίως πρόσφερε έντονο το αίσθημα της ελευθερίας.

Η αεροπλοΐα επηρέασε σημαντικά την εξέλιξη της αεραθλητικής αεροπορίας, καθώς οι δραστηριότητες της διεξάγονται εξίσου είτε σε καιρό πολέμου, είτε σε καιρό ειρήνης. Στην Ελλάδα, κινήθηκε ανάμεσα στις ακροβατικές επιδείξεις από ιδιώτες, οικονομικά εύρωστους αεροπόρους που ήταν ιδιοκτήτες πτητικών μηχανών και στα ηρωικά και επικίνδυνα κατορθώματα στρατιωτικών πιλότων.

Στην δομή της εργασίας διακρίνονται τρία βασικά κεφαλαία.

Στο πρώτο αναλύεται ο σκοπός, η μεθοδολογία και η οργάνωση της διατριβής. Αναλύεται επίσης ο τρόπος κατανομής του πλούσιου αρχειακού υλικού που χρησιμοποιήθηκε.

Το δεύτερο κεφάλαιο κινείται σε ιστοριογραφικό κυρίως επίπεδο από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα και στην εμφάνιση των πρώτων πτητικών μέσων στην Ελλάδα. Καταγράφεται η εξέλιξη της Αεροπλοΐας και η δημιουργία απαραίτητων θεσμών και κρατικών δομών όπως ήταν η Πολεμική Αεροπορία, το Υπουργείο Αεροπορίας και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Επίσης παράλληλοι και συνδεδεμένοι με τις απαρχές του αεραθλητισμού και της αεροπορικής ιδέας είναι και οι πρωτοβουλίες για στήριξη και την εξέλιξη του αεραθλητισμού στην Ελλάδα.

Το τρίτο κεφάλαιο της διατριβής εστιάζει στην ιστορική αναδρομή και παρουσίαση της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛ.Α.Ο), των μελών και αερολέσχων που την αποτελούν. Ταυτόχρονα παρουσιάζονται τα αεραθλήματα που καλλιεργούνται, οι δραστηριότητες που διεξάγει σήμερα και στους μελλοντικούς της στόχους σχετικά με την προώθηση του ελληνικού αεραθλητισμού.

Η διατριβή ολοκληρώνεται με την εξαγωγή γενικών συμπερασμάτων σχετικά με το παρόν και το μέλλον της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας και του αεραθλητισμού στην Ελλάδα.

1.1. Σκοπός και οργάνωση της διατριβής

Ο Αεραθλητισμός στερείται ικανοποιητικής βιβλιογραφίας παγκοσμίως, καθώς δεν εντάχθηκε εξαρχής στην αθλητική ιστοριογραφία, εξαιτίας κοινωνικό-πολιτικών ζητημάτων που άπτονταν σε ταξικά, ανταγωνιστικά και πολεμικά δεδομένα.

Με την εμφάνιση του πρώτου αεροπλάνου στην Ελλάδα (1908) οι εναέριες δραστηριότητες, κινούνται σε τρεις ασύνδετους και ταυτόχρονα παράλληλους μεταξύ τους άξονες, οι οποίοι καθορίζονται από: α) την διαχείριση του ελεύθερου χρόνου κυρίως ατόμων οικονομικά ευπόρων, οι οποίοι επιθυμούσαν ριψοκίνδυνες και περιπετειώδεις εμπειρίες, β) τις οικονομικές απολαβές επαγγελματιών παραγωγής μοναδικών θεαμάτων για τους πολίτες και γ) την ένταξη τους σε στρατιωτικές-ναυτικές επιχειρήσεις.

Το παραγόμενο ερευνητικό έργο κινείται σε δύο αλληλένδετους άξονες που αφορούν στην καταγραφή α) της ιστοριογραφίας του ελληνικού αεραθλητισμού και β) την ίδρυση και ιστορική διαδρομή των 90 χρόνων (1928-2018) της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛ.Α.Ο) και των συλλογικοτήτων που την απαρτίζουν.

Στην συγκεκριμένη μελέτη θα απαντηθούν ερευνητικά ερωτήματα για τον ελληνικό Αεραθλητισμό όπως:

- Η ιστορική διαδρομή της αεραθλητικής αεροπορίας στην Ελλάδα και ποια η σχέση της με την Πολεμική, Πολιτική και Γενική Αεροπορία.
- Ποιος είναι ο ρόλος της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας στην εξέλιξη του αεραθλητισμού και εν γένει των αεροπορικών δραστηριοτήτων στον Ελλαδικό χώρο και διεθνώς.
- Ποιες είναι οι αθλητικές εναέριες δραστηριότητες οι οποίες καλλιεργούνται στον ελλαδικό χώρο και αν τα κοινωνικά ή άλλα κριτήρια συνέβαλαν στη συγκρότηση συλλογικών ταυτοτήτων.
- Ποιος ο βαθμός αλληλοσυσχέτισης της ΕΛ.Α.Ο και των αεραθλημάτων και ποιο είναι το μέλλον του προβλέπεται στην σύγχρονη ελληνική κοινωνία.

Τέλος η μελέτη αυτή αποσκοπεί να συνεισφέρει καλύπτοντας ένα σημαντικό κενό στην ελληνική βιβλιογραφία, εστιάζοντας στην ιστορική καταγραφή του αεραθλητισμού, την Ελληνική Ομοσπονδία Αεραθλητισμού καθώς και των συλλογικοτήτων, φορέων και ανθρώπων που συμμετείχαν, στήριξαν και στηρίζουν κάθε αεραθλητική προσπάθεια για την κατάκτηση των ελληνικών ουρανών με την αγάπη, την αφοσίωση και τις επιτεύξεις τους.

1.2. Μεθοδολογία της έρευνας

Η μεθοδολογική προσέγγιση που χρησιμοποιήθηκε στην εκπόνηση της μελέτης στηρίχθηκε στην ενοποιημένη χρήση διαφορετικών αρχειακών πηγών, όπως πληροφορίες από εφημερίδες και περιοδικά εποχής, φωτογραφικό υλικό, βιογραφικά κείμενα και προφορικές μαρτυρίες. Η συγκεκριμένη διαδικασία είναι ωφέλιμη ως μεθοδολογική πρακτική, καθώς μπορεί να συμβάλλει στην αποσαφήνιση, επεξεργασία, κατανόηση και αντικειμενική παρουσίαση του υπό μελέτη θέματος.

Μια πρώτη δυσκολία ήταν η έλλειψη βιβλιογραφίας για τον ελληνικό Αεραθλητισμό, ενώ οι περισσότερες πληροφορίες που υπάρχουν βρίσκονται σκορπισμένες, κυρίως στο διαδίκτυο ανάμεσα σε άρθρα από προσωπικά ιστολόγια, σελίδες κοινωνικής δικτύωσης, σε ελεύθερης διακίνησης ηλεκτρονικά βιβλία και σε ψηφιοποιημένα περιοδικά παρελθόντων χρόνων. Το υλικό από εφημερίδες καθώς και φωτογραφίες προσέφεραν πολλά στοιχεία για την ιστορία του αεραθλητισμού και τις δραστηριότητες των αεραθλητών, των αερολεσχών και των αεραθλητικών σωματείων που εποπτεύει η ΕΛ.Α.Ο, αλλά και την συμπόρευση τους με την Πολεμική και Πολιτική Αεροπορία.

Η έρευνα για την ΕΛ.Α.Ο. ξεκίνησε με προσέγγιση επικοινωνίας στο Δ.Σ. ώστε να υπάρξει πρόσβαση στα αρχεία της, με την πρώτη συνάντηση με τον Πρόεδρο και μέλη του Δ.Σ. να πραγματοποιείται 20 Απριλίου 2019, μια ημέρα πριν την ετήσια Γενική Συνέλευση της Ομοσπονδίας, όπου όλοι όσοι παρευρίσκοντο ανταποκρίθηκαν θετικά στην έρευνα.

Επίσης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, προωθήθηκαν τρεις επιστολές ενημέρωσης, σε όλα τα Δ.Σ. των μελών-αερολεσχών, μέσω των οποίων ενημερώθηκαν για την διεξαγωγή της συγκεκριμένης μελέτης, με την παράκληση να συνεισφέρουν στοιχεία, πληροφορίες και ιστορικά τεκμήρια, που θεωρούν σημαντικά στην παρούσα διατριβή και τις επιδιώξεις της. Επειδή η ανάλυση και διαχείριση της προφορικής ιστορίας επηρεάζεται από τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι βίωσαν διάφορα γεγονότα, η συγκεκριμένη διατριβή βασίστηκε στην επικοινωνία με μέλη από τα σωματεία της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας, αλλά στην συνέχεια ο προφορικός τους λόγος συνδυάστηκε και συνταυτίστηκε με ανάλογα ιστορικά τεκμήρια και έγγραφα, που υπάρχουν στην Ομοσπονδία και άλλες έγκυρες πηγές.

Οι συνεντεύξεις που ακολούθησαν έδωσαν τη δυνατότητα να πλησιάσω ανθρώπους που αγαπούν την αεροπορία και τις εναέριες δραστηριότητες, κυρίως ως ενασχόληση του ελεύθερου χρόνου αλλά και επαγγελματικής τους ενασχόλησης. Βοηθητικές ήταν και οι επισκέψεις μου στις εγκαταστάσεις της ΕΛ.Α.Ο. και των αερολεσχών, στο Μουσείο της Πολεμικής Αεροπορίας, στην αεροπορική Βάση Τατοΐου, καθώς και στις εγκαταστάσεις του ΚΕΔΑ Τυμπακίου στην

Αεροπορική Βάση Τυμπακίου, στην Κρήτη. Εκεί τιμήθηκε, από 10-17 Ιουνίου 2019, η «Εβδομάδα του Αεραθλητή, του Αεραθλητισμού & της Αεραθλητικής Ιδέας», με την συμμετοχή αεραθλητών-μελών αερολεσχών από όλη την Ελλάδα μαζί με τις οικογένειες τους.

Η παρούσα έρευνα που διαπραγματεύεται την εξέλιξη του ελληνικού αεραθλητισμού, πρέπει να θεωρηθεί επιστημονικά αξιόπιστη, καθώς βασίστηκε στη λογική μιας μικτής μεθόδου, που αφορά την χρήση πολλαπλών πηγών (ιδιωτικών, δημόσιων, προφορικών και γραπτών) σε συνδυασμό με το αρχειακό υλικό της ΕΛ.Α.Ο και των μελών της.

1.2.1. Αρχειακή Έρευνα

Η αεροπορία επηρέασε σημαντικά την εξέλιξη της αεροπορικών δραστηριοτήτων και τον αεραθλητισμού, καθώς οι δραστηριότητες της διεξάγονται εντατικά, είτε σε καιρό πολέμου, είτε σε καιρό ειρήνης. Η αρχειακή έρευνα και το πραγματολογικό υλικό που συλλέχτηκε χωρίστηκε σε τρεις διακριτές κατηγορίες πηγών: α) το αρχείο της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛ.Α.Ο), όπου παρουσιάζονται κυρίως επίσημα έγγραφα από την αλληλογραφία της, β) προφορικές μαρτυρίες και αφηγήσεις και γ) φωτογραφικά τεκμήρια, στα οποία συμπεριλαμβάνονται περιοδικά, εκδόσεις και ψηφιακά αρχεία (βιβλία, εφημερίδες, περιοδικά, ιστοσελίδες, e-book κ.α.), τα οποία ενδυναμώνουν και υποστηρίζουν την έρευνα.

Το αρχείο της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛ.Α.Ο)

Η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛ.Α.Ο.), ως νομικό πρόσωπο, ιδρύθηκε το 1928 και διαθέτει ανάλογα ιστορικά τεκμήρια ενενήντα (90) και πλέον χρόνων. Ένα γεγονός το οποίο δυσχέρανε την έρευνα, κυρίως διότι δεν υπήρχε άμεση πρόσβαση σε έγγραφα προγενέστερα από την δεκαετία των αρχών του 1970 (πλην ελαχίστων), καθώς πολλά από τα αρχεία έχουν χαθεί, μπερδευτεί ή καταστραφεί, ενώ απαιτήθηκε ιδιαίτερη πρωτογενής έρευνα, επί των διαθέσιμων αρχείων, που και αυτά βρίσκονταν αποθηκευμένα σε κούτες. Αυτό διότι η έναρξη της ερευνητικής μελέτης συνέπεσε σχεδόν χρονικά με την μετακίνηση της έδρας της ΕΛ.Α.Ο, από το Ελληνικό στην αεροπορική βάση Δεκέλειας, σε χώρο 60 τμ, ο οποίος ανήκε ως κτίσμα στην Ελληνική Αστυνομία και ως οικόπεδο στην Πολεμική Αεροπορία. Η ανάλυση των διαθέσιμων φακέλων της Ομοσπονδίας είναι αρκούντως αποκαλυπτική για την δράση και τις πολυσχιδείς δραστηριότητες της.

Στο αρχείο της ΕΛ.Α.Ο. περιλαμβάνονται πληροφορίες (έγγραφα, αλληλογραφία, φωτογραφίες, εκδόσεις κ.ά.) κυρίως των τελευταίων 50 χρόνων, γεγονός πολύ σημαντικό καθώς αφορά την χρονική περίοδο που καθόρισε την εξελικτική της πορεία, έως την σημερινή της μορφή ως μη κυβερνητικό/κερδοσκοπικό νομικό πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου και Ομοσπονδία.

Στην βιβλιοθήκη της Ομοσπονδίας υπάρχουν έγγραφα που αφορούν διοικητικά θέματα και κατανέμονται σε όλη τη διάρκεια κάθε χρόνου, προερχόμενα από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Επίσης βρίσκεται αλληλογραφία που άπτεται πολλαπλών θεμάτων και δεν αφορούν πάντα αθλητική ή διοικητική δραστηριότητα, όπως ενημερώσεις από αεροπορικές εταιρείες, προμηθευτές, δελτία τύπου, ευχαριστήρια κ.α. Ακόμα χρησιμοποιήθηκε και το πρώτο, πρωτότυπο καταστατικό της *Αερολέσχης της Ελλάδος Α.Α.Ε. - Aeroclub de Creece*, το οποίο εκδόθηκε το 1936 και υπήρχε στα αρχεία της ΕΛ.Α.Ο. (**Έγγραφο 1** έως και **Έγγραφο 13**)

Οποιαδήποτε αθλητική επιτυχία ή ρεκόρ θα μπορούσε να επιτευχθεί σε καιρό ειρήνης, ενώ εξαιτίας των Α΄ και Β΄ Παγκοσμίων και Βαλκανικών Πολέμων, σχεδόν εξαρχής, συνυφαίνεται με την ιστορία του Ελληνικού κράτους και επίσημα από το 1911 με την Πολεμική Αεροπορία, η οποία και θα επηρεάσει κυρίαρχα τις αεραθλητικές εξελίξεις για πολλές δεκαετίες. Σταθμός για την πορεία του αεραθλητισμού θεωρείται το 1973 όπου, σύμφωνα με τον νόμο περί *Γενικής Αεροπορίας*, αποκόπτεται και από την Π.Α. αλλά δεν την αποχωρίζεται. Για την συγκεκριμένη διατριβή επιλέχθηκαν για μελέτη, κυρίως έγγραφα για το χρονικό διάστημα της δεκαετίας του '70 (1969-1971-1972-1973-1974) καθώς τα χρόνια αυτά αποτελούν σταθμό για τον ελληνικό αεραθλητισμό και την Αεραθλητική Ομοσπονδία, διότι:

α) η τότε Β.ΑΛ.Ε εποπτευόμενη από τοποθετημένο εκπρόσωπο της Π.Α, διαμεσολαβεί κυρίως σε ζητήματα επιχορήγησης και στήριξης της Αερολεσχών από αυτήν και στις δραστηριότητες τους, όπως είναι η δυνατότητα χρήσης αεροδρομίων και αεροπλάνων, η χορήγηση καύσιμων, τα εκπαιδευτικά προγράμματα κ.λπ.

β) το 1972 δημοσιεύονται οι νομοθετικές πράξεις των Ν.1127/1972 και Ν.636/1972 και θέτουν το κανονιστικό πλαίσιο για την *Γενική Αεροπορία*, τον αεραθλητισμό ενώ η *Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος - Β.ΑΛ.Ε*, μετονομάζεται σε *Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος - Ε.ΑΛ.Ε*. και υπάγεται στην εποπτεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Συγκοινωνίας. Στην Ε.ΑΛ.Ε, εκχωρήθηκαν επίσης αρμοδιότητες εποπτείας όλων των ελληνικών Αεραθλητικών Σωματείων καθώς και πάσης φύσεως διοργάνωσης Αεραθλητικών Αγώνων. Σημαντική είναι η έναρξη αλληλογραφίας της Ομοσπονδίας με την Υ.Π.Α, τις αερολέσχες και τα μέλη τους, αποδεικνύοντας το πλήθος των οργανωτικών, υποστηρικτικών και αγωνιστικών δραστηριοτήτων που την διέπουν.

γ) το 1973 η Γενική Αεροπορία και ο Αεραθλητισμός αποκόπτονται από την αρμοδιότητα του Υπουργείου Αμύνης και υπάγονται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών. Τα αεραθλήματα επίσης παύουν να ανήκουν στην Πολεμική Αεροπορία (Π.Α.) και μεταβιβάζονται στην *Αρχή Πολιτικών Αεροσκαφών - Α.Π.Α*, εξασφαλίζοντας σημαντική και

τακτική χρηματοδότηση μέσω της Ε.ΑΛ.Ε. Οι Αερολέσχες επιχορηγούνται με ικανοποιητικά ποσά καθώς όσες υπάρχουν δεν ξεπερνούν τις οκτώ (8) όπως φαίνεται από τον Πίνακα Διανομής (Έγγραφο 43 και Έγγραφο 44) του περιοδικού «Αεροπορική Επιθεώρησης». (Έγγραφο 29)

δ) το 1974 με την αλλαγή διοίκησης της Υ.Π.Α, με Διοικητή τον υποπτέραρχο Ηλία Ντέρο και Υποδιοικητή τον Σμήναρχο Γεώργιο Πνευματικό (Έγγραφο 45), αναπτύσσεται αλληλογραφία προς την Ε.ΑΛ.Ε όπου αναφέρεται πόσο σημαντική θεωρείται, η τεχνική υποστήριξη και επιχορήγηση των Αερολεσχών από το Αρχηγείο Αεροπορίας, μέσω της Υ.Π.Α. (Έγγραφο 46 και Έγγραφο 47) για την ανάπτυξη του αεραθλητικού πνεύματος και της αεροπορικής ιδέας. (Έγγραφο 34 και Έγγραφο 35)

1.2.2. Προφορικές μαρτυρίες - Βιογραφικές αφηγήσεις

Είναι διαπιστωμένο ότι, στο πλαίσιο διεπιστημονικής σύγκλισης ιστορίας, κοινωνικής ανθρωπολογίας και κοινωνιολογίας, η προφορική ιστορία¹, παρόλες τις προκαταλήψεις, βρίσκει σταδιακά τη θέση της ως έγκυρη μέθοδος μελέτης του παρελθόντος και της σύνθετης σχέσης της με το παρόν. Επειδή δεν υπάρχει αντικειμενική θεώρηση ή ορθή οπτική για ένα γεγονός, αλλά πολλαπλές έγκυρες θεωρήσεις του ίδιου γεγονότος, για την επιβεβαίωση των αναφερομένων γεγονότων, εξίσου χρήσιμες πηγές και ιστορικά τεκμήρια ήταν η σύγκριση με τα επίσημα έγγραφα και την αλληλογραφία μεταξύ φορέων, τα οποία αφορούσαν την διαχρονική πορεία της ΕΛ.Α.Ο και τον τρόπο διασύνδεσης της με τις Αερολέσχες τα σωματεία και σαφώς με την Πολεμική και την Πολιτική Αεροπορία.

Στην έρευνα συνεισέφεραν τα παρακάτω μέλη των αεραθλητικών σωματείων της ΕΛ.Α.Ο.:

- Μακράκης Νικόλαος², Πρόεδρος Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας ΕΛ.Α.Ο.
- Γιαννόπουλος Γεώργιος³, Αεροπόρος, μέλος ΕΛ.Α.Ο.
- Γκολέμης Χρήστος⁴, Ταξίαρχος-κυβερνήτης, τ. Πρόεδρος ΑΛ.Ε
- Κατηνιώτης Βασίλειος⁵, Ιδιοκτήτης aerodata.gr, πρ. Γεν. Γραμματέας ΕΛ.Α.Ο.
- Αθανασόπουλος Ευάγγελος⁶ Αεραθλητής Αερολέσχης Αθηνών ΔΑΙΔΑΛΟΣ

¹ Μπουτζουβή, Α. & Θανοπούλου, Μ. (2002). «Η προφορική ιστορία στην Ελλάδα. Οι εμπειρίες μιας δύσκολης πορείας.» *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 107 (107), σ.σ.3-21.

² Αεροπορική Βάση Δεκέλεια, Γραφεία ΕΛ.Α.Ο. και Τυμπάκι Κρήτης, συναντήσεις διάρκειας 5 ωρών.

³ Αεροπορική Βάση Δεκέλεια, Γραφεία ΕΛ.Α.Ο, με τρεις συνολικά συναντήσεις για ενημέρωση, επίσκεψη στα αρχεία της ΕΛ.Α.Ο. και φωτογράφιση, συνολικής διάρκειας 11 ωρών.

⁴ Επίσκεψη στην κατοικία του Γκολέμη Χρ., στο Κορωπί με διάρκεια συνέντευξης 1,5 ωρών.

⁵ Τηλεφωνική επικοινωνία, διάρκειας 1,5 ωρών.

⁶ Τηλεφωνική επικοινωνία (τρεις φορές) συνολικής διάρκειας 2 ωρών.

- Καλογερόπουλος Ιωάννης, Πρόεδρος Ένωσης Αιωροπόρων Αθηνών ΕΝ.ΑΡ.Α.
- Κωνσταντακάτος Ιωάννης, Πρόεδρος Ένωσης Αερομοντελιστών Αθηνών Ε.Α.Α.
- Ρούσσινος Διονύσης⁷, Μέλος Επιτροπής Γ.Α. και Επόπτης υλικού ΕΛ.Α.Ο.

Μεθοδολογία συνέντευξης

Στο μεθοδολογικό πεδίο, η ιστορική έρευνα του ελληνικού αεραθλητισμού και της ΕΛ.Α.Ο. πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο προσωπικής έρευνας σε συνδυασμό με προφορικές μαρτυρίες-βιογραφικές αφηγήσεις, που ελήφθησαν με αρχικό στόχο τον εντοπισμό των κατάλληλων ατόμων που θα αναδείκνυαν το υπό διερεύνηση θέμα. Ακολούθησαν άτυπες συνεντεύξεις από πλήθος ατόμων (αεραθλητών, αεροπόρων, αερομοντελιστών, χειριστών κ.λπ.) κυρίως υπό μορφή συζήτησης, με στόχο να αναπτυχθεί μια σχέση «ενεργητικής και μεθοδικής ακρόασης». Καταγράφηκαν βασικά στοιχεία, τα οποία διευκρίνιζαν την ταυτότητα, το επάγγελμα και τα ενδιαφέροντά τους, όπως και το ρόλο που είχαν σε σχέση με τον αεραθλητισμό και τις δραστηριότητες της ΕΛ.Α.Ο. Μετά από ανάλογη άδεια στην καταγραφή κάθε συνέντευξης χρησιμοποιήθηκε ένα μαγνητόφωνο, μια φωτογραφική μηχανή και στυλό-μπλοκ σημειώσεων. Ο χρόνος, ο χώρος (κατοικία, εργασία, καφετέρια κ.ά) και ο τρόπος (τηλεφωνικά ή δια ζώσης) της συνέντευξης, επιλέχθηκε από τον ίδιο.

Τέλος και επειδή οι προσωπικές αναμνήσεις, αλλά και πολλές φορές οι γραπτές πηγές (εφημερίδες, βιογραφίες, αρθρογραφία κ.α.) πιθανόν να είναι προκατειλημμένες ή ανακριβείς, μετά την συλλογή τεκμηρίων, έγινε συγκριτική αξιολόγηση τους, ώστε να ολοκληρωθεί μια αξιόπιστη καταγραφή.

1.2.3. Φωτογραφικά τεκμήρια

Οι φωτογραφίες αποτελούν κυρίαρχο και αδιαμφισβήτητο τεκμήριο στην έρευνα αυτή, καθώς παρέχουν έγκυρες πληροφορίες κυρίως από τα υπάρχοντα αρχεία της ΕΛ.Α.Ο. και αποδεικνύουν τις σχέσεις συνεργασίας και του αεροπορικού πνεύματος ανάμεσα στα μέλη της ελληνικής αεροπορικής κοινότητας.

Οι φωτογραφίες που βρίσκονται στην συγκεκριμένη διατριβή προέρχονται από ιδιωτικές συλλογές και εφημερίδες της εποχής, ενώ η φωτογράφιση των αρχείων της ΕΛ.Α.Ο. αφορούν κυρίως την καθοριστική δεκαετία '70 και τις αλλαγές που προέκυπταν στις σχέσεις της με το κράτος και την Π.Α. Τα ερμηνευτικά σχόλια και το περιεχόμενο που συνοδεύουν τις φωτογραφίες τεκμηριώνουν τα γεγονότα και βοηθούν στην κατανόηση και αντίληψη της έρευνας.

⁷ Αεροπορική Βάση Δεκέλεια και Γραφεία Ανεμολέσχης Αθηνών, με διάρκεια συνέντευξης 1 ώρα.

Εκδόσεις και Ψηφιακά αρχεία

Το υλικό από εφημερίδες καθώς και οι φωτογραφίες προσφέρουν πολλά στοιχεία για την ιστορία του αεραθλητισμού και τις δραστηριότητες αεραθλητών, των αερολεσχών και των αεραθλητικών σωματείων που εποπτεύει η ΕΛ.Α.Ο., αλλά και την συμπόρευση τους με την Πολεμική και Πολιτική Αεροπορία. Σημαντικά ιστορικά τεκμήρια αναζητήθηκαν σε βιβλία, εφημερίδες, περιοδικά και γενικά περιορισμένων και σπάνιων εκδόσεων, τα οποία συμπεριλήφθηκαν, καθώς επιβεβαίωναν ή και συμπλήρωναν τις υπάρχουσες μαρτυρίες, προσδιορίζοντας την ιστορική διαδρομή της ΕΛ.Α.Ο.

Η ιστορία της Αεροπλοΐας και του αεραθλητισμού στην Ελλάδα καταγράφεται από αρκετά αεραθλητικά περιοδικά και εφημερίδες, όπως η έκδοση της Εθνικής Αερολέσχης Ελλάδος «*Αεραθλητικά Νέα*», η έκδοση του περιοδικού-αεραθλητικού δελτίου «*Αεραθλητισμός*» του [Κωνσταντίνου Πικρού](#), το περιοδικό «*Αεροπορικές Αλήθειες*» του [Αλέξανδρου Αυδή](#), η έκδοση της Ένωσης Αερομοντελιστών Αθηνών, «*Ο Αερομοντελιστής*», με υπεύθυνο εκδότη, τον πρόεδρο της Αερολέσχης Πειραιώς, [Παντελή Καλογεράκο](#), της αεροπορικής επιθεώρησης «*Αεροπλάνο*» και του περιοδικού «*Αεροπορικά σπορ*».

Εξαιρετική πηγή για την μελέτη της ιστορίας της ελληνικής αεραθλητικής αεροπορίας αποτέλεσαν τα οργανωμένα και ψηφιοποιημένα αρχεία της διαδικτυακής αεροπορικής εγκυκλοπαίδειας www.aerodata.gr, την οποία συντηρεί και επιμελείται ο πρ. Γεν. Γραμματέας ΕΛ.Α.Ο και μέλος της ΕΝ.ΑΛ.Α, κ. Βασίλης Κατηνιώτης, συνεισφέροντας στην έρευνα μέσα από δημοσιεύσεις της εποχής. Επίσης, αξιοποιήθηκαν και κάποιες ιστοσελίδες με πλήθος ψηφιακών αρχείων, τα οποία διατηρούνται από όσους αγαπούν τα αεραθλήματα και ξαφνιάζουν με το πολύτιμο αεραθλητικό περιεχόμενο τους, καθώς επίσης και η ιστοσελίδα που διαθέτει η Ομοσπονδία.

Η καταγραφή και διασύνδεση της πραγματικότητας, μέσω της ψηφιακής τεχνολογίας, είναι μια διαδικασία η οποία αποδεδειγμένα προσφέρει την δυνατότητα συλλογής και διακίνησης πληροφοριών και τεκμηρίων. Για τον λόγο αυτό υπήρξε επικοινωνία με αερολέσχες-εγγεγραμμένα μέλη της ΕΛ.Α.Ο, καθώς θα μπορούσαν να προσφέρουν στοιχεία της ελληνικής αεραθλητικής ιστορίας και του σωματείου που εκπροσωπούν, χωρίς χωροχρονικά εμπόδια. Κάποια σωματεία δεν κατόρθωσαν να αποστείλουν ψηφιακά αρχεία λόγω μεγάλου μεγέθους, κάποιες αερολέσχες προέτρεψαν να γίνει χρήση στοιχείων από την ιστοσελίδα που διατηρούν, ενώ ορισμένοι εκπρόσωποι σωματείων ενημέρωσαν ότι ήταν ανενεργά.

Θετική ανταπόκριση από σωματεία-μέλη της Ε.Λ.Α.Ο, τα οποία απέστειλαν πληροφορίες και φωτογραφίες, ήταν: HellasGA - Hellas General Aviation, Αεραθλητικό Πολιτιστικό Κέντρο

Χαλκιδικής ΠΗΓΑΣΟΣ, Αερολέσχη Αθηνών-Athens Air Club, Αερολέσχη Αθηνών «ΔΑΙΔΑΛΟΣ», Αερολέσχη Δράμας «ΑΙΟΛΟΣ», Αερολέσχη Δυτικής Αττικής, Αερολέσχη Θεσσαλονίκης (ΑΛΘ)-Thessaloniki Air Club, Αερολέσχη Μεσογείων-Mesogeion Aeroclub, Αερολέσχη Πρέβεζας, Αερολέσχη Σερρών-Serres Air Club, Αερολέσχη ΤΑΛΩΣ Ηρακλείου, Αερολέσχη Χίου-Chios Air Club, Αερολέσχη Φωκίδας και Στερεάς Ελλάδας (Α.ΦΩ.ΣΤ.ΕΛ), Ανεμολέσχη Αθηνών (ΑΝ.Λ.Α.), Ένωση Αερομοντελιστών Αθηνών - Athens Aeromodelling Club (Ε.Α.Α.), Ένωση Αιωροπόρων Αθηνών (ΕΝ.ΑΡ.Α.), Σύλλογος Αερομοντελιστών Κοζάνης (Σ.Α.Κ.), Εξωραϊστικός Σύλλογος ΙΚΑΡΟΣ και ΔΑΙΔΑΛΟΣ Αγίας Γαλήνης Κρήτης.

1.3. Παραρτήματα

Το σύνολο του υλικού που χρησιμοποιήθηκε έχει διαχωριστεί σε κατηγορίες Παραρτημάτων, τα οποία έχουν ανάλογα κατηγοριοποιηθεί. Συγκεκριμένα:

στο Παράρτημα Α: *Ορολογία*, γίνονται γνωστοί βασικοί αεροπορικοί όροι καθώς και Ακρωνύμια.

Στο Παράρτημα Β: *Βιογραφίες προσωπικοτήτων* αναφέρονται προσωπικότητες που συνέβαλαν στον ελληνικό αεραθλητισμό.

Στο Παράρτημα Γ: *Εικόνες*, εκτίθενται τεκμήρια, τα οποία βρίσκονται σε ιδιωτικές συλλογές, αερολέσχες - μέλη της ΕΛ.Α.Ο και στα γραφεία της Ομοσπονδίας. Τα τεκμήρια που αφορούν το Παράρτημα Γ κατανέμονται σε τρεις υποκατηγορίες όπου στην πρώτη κατηγορία, παρουσιάζονται ιστορικές *Φωτογραφίες* από τις απαρχές της αεραθλητικής αεροπορίας και των εναέριων δραστηριοτήτων στην αρχή του 20^{ου} αιώνα.

Στην δεύτερη υποκατηγορία με τίτλο: *Περιοδικά-Εκδόσεις*, παρουσιάζονται στοιχεία τα οποία επιβεβαιώνουν το ερευνητικό έργο μέσω έντυπων εκδόσεων εποχής και στην τρίτη υποκατηγορία παρουσιάζονται πρωτότυπα και επίσημα *Έγγραφα* που αφορούν αλληλογραφία της ΕΛ.Α.Ο, με συνεργαζόμενους με αυτήν φορείς και κυρίως αναδεικνύουν την ακατάπαυστη προσφορά της στον ελληνικό αεραθλητισμό και σε όλους όσους ασχολούνται με αυτόν.

Τέλος, για την δημοσίευση ειδήσεων ή ειδικών θεμάτων σχετικών με τον αεραθλητισμό, δημιουργήθηκαν σελίδες σε αρκετά μέσα κοινωνικής δικτύωσης καθώς και ο διαδικτυακός ιστότοπος <https://hellenicairsports.blogspot.com>, ο οποίος υποστηρίζει την παρούσα επιστημονική μελέτη,

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2. Αρχή της ελεγχόμενης μηχανικά προωθούμενης πτήσης

Ανέκαθεν υπήρχαν θρύλοι, οι οποίοι αναφέρονταν σε ανθρώπους που κατασκεύαζαν ιπτάμενες μηχανές ή προσπαθούσαν να πετάξουν φορώντας πτέρυγες ίδιες με των πουλιών. Δυστυχώς όλες αυτές οι προσπάθειες οδηγούσαν σε αποτυχημένες απόπειρες, καθώς τις περισσότερες φορές κατέληγαν σε σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο.

Ο πρώτος και πιο γνωστός μύθος είναι ο αρχαιοελληνικός του Δαίδαλου και του Ικάρου και εν συνεχεία, το 400 π.Χ, του Αρχύτα του Ταραντίνου⁸ (428-350 π.Χ), ο οποίος σχεδίασε και κατασκεύασε την «περιστερά του Αρχύτα», όπως ονομάστηκε, που είναι η πρώτη τεχνητή, αυτοκινούμενη ιπτάμενη και πιθανόν ατμοκίνητη συσκευή σε σχήμα περιστεριού. Σύμφωνα με μαρτυρίες, η μηχανή αυτή θεωρείται ως το πρώτο αεροπλάνο στον κόσμο και διαλύθηκε κατά την δοκιμαστική πτήση, αφού προηγουμένως είχε διανύσει πετώντας μια απόσταση, περίπου 200 μέτρων.

Χρειάστηκε να περάσουν αρκετοί αιώνες ώστε με την ταυτόχρονη πρόοδο της επιστήμης, να ξεφύγει μια πτήση, από τον τομέα της ερασιτεχνικής ενασχόλησης και να επιτευχθούν θετικά αποτελέσματα. Κατά τον 18^ο αιώνα, οι πρώτες απόπειρες πτήσεων με μηχανικά μέσα και πτητικές μηχανές⁹, πραγματοποιούνται από ανθρώπους ριψοκίνδυνους. Αυτό διότι συχνά προβαίνουν σε εναέρια άλματα, που γίνονται κυρίως από τα υψηλότερα σημεία πρόσβασης μια πόλης, δηλαδή τους πύργους των κάστρων.

Μόλις το 1796 μ.Χ, έγινε η πρώτη μελέτη για την φυσική της πτήσης από τον πατέρα του αεροπλάνου, Άγγλο επιστημονικό, εναέριο ερευνητή και μηχανικό, Ser George Cayley¹⁰, ο οποίος υποστήριξε ότι «ένα αεροπλάνο πρέπει να είναι ιπτάμενη μηχανή με σταθερές πτέρυγες και διακριτά συστήματα άνωσης, προώθησης και ελέγχου» και σχεδίασε το πρώτο σύγχρονο σκάφος βαρύτερο από τον αέρα.

⁸ Μιχαηλίδης, Τ. (2017). *Αρχύτας ο Ταραντίνος, ο πυθαγόρειος φιλόσοφος που άσκησε εξουσία*. Ανακτήθηκε 9 Μαΐου, 2019, από <http://physics4u.gr/blog/2017/06/27>

⁹ Τα σχέδια του Leonardo di ser Piero da Vinci (1452-1519), ήταν πολύ κοντά στην πραγματικότητα και σε αυτά βασίστηκε ο Γερμανός μηχανικός και πατέρας της ανεμοπορίας, Otto Lilienthal (1848-1896), προκειμένου να κατασκευάσει και να πετάξει κατολισθαίνοντας από λόφους τις πρώτες (γερμαν. Normalsegelapparat) «συσκευές κανονικής αιώρησης» στην ανθρώπινη ιστορία.

¹⁰ Ser George Cayley (1773-1857), επιστημονικός, εναέριος ερευνητής, γνώστης των βασικών αρχών και δυνάμεων της πτήσης και πατέρας του αεροπλάνου.

Ανακτήθηκε 11 Απριλίου, 2019, από <http://www.flyingmachines.org/cayl.html>

Αργότερα, προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα, οι αδελφοί Orville (1871-1948) και Wilbur (1867-1912) Wright¹¹, έγιναν οι εφευρέτες της «ελεγχόμενης, μηχανικά προωθούμενης ανθρώπινης πτήσης με συσκευή βαρύτερης από τον αέρα», αφού εφηύραν, κατασκεύασαν και πέταξαν το πρώτο επιτυχημένο αεροπλάνο¹² στον κόσμο. Την 17^η Δεκεμβρίου 1903, επιτυγχάνουν στις Η.Π.Α την πραγματοποίηση της πρώτης ελεγχόμενης, μηχανικά προωθούμενης, ανθρώπινης πτήσης. Μερικά χρόνια αργότερα οι αδελφοί Wright, δίνουν άδεια κατασκευής του πρωτοτύπου τους στην Ευρώπη. Είχε προηγηθεί από τον Wilbur Wright, η πρώτη δημόσια πτήση, την 8^η Αυγούστου 1908, στο Le Mans της Γαλλίας.

Το αεροπλάνο πολύ σύντομα θα δημιουργούσε περισσότερο απαιτητικές γεωπολιτικές αντιλήψεις και καινούργιες προσδοκίες και δυνατότητες, επηρεάζοντας κάθε τομέα της ανθρώπινης δραστηριότητας.

2.1. Η εμφάνιση του αεροπλάνου στην Ελλάδα

Μετά την διεθνή απήχηση που απέκτησαν οι πτήσεις και τις πρωτοφανείς νέες δυνατότητες του μηχανοκίνητου αεροπλάνου, δεν άργησαν να έρθουν τα πρώτα αεροπλάνα στην Ελλάδα, χάριν της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, του θάρρους, της αυτοθυσίας και της οικονομικής επιβάρυνσης των σκαπανέων των αεροπορικών κατακτήσεων της εποχής.

Η εφεύρεση του αεροπλάνου θα οδηγούσε στην μαζική αξιοποίηση του μέσα από ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων. Η ψυχαγωγία των ανθρώπων, η μεταφορά αγαθών, ο εκμηδενισμός των αποστάσεων και η αύξηση της στρατιωτικής ισχύος των χωρών είναι κάποια από αυτά.

Πρώτος το 1907 ασχολείται με την αεροπλοΐα ο δικηγόρος Αλφρέδος Αθανασούλιας¹³ ο οποίος δημοσιεύει την πραγματεία: *Αι Πρόοδοι της Αεροπτητικής*, που διερευνά την μελλοντική χρήση των αερόπλοιων για στρατιωτικούς σκοπούς, τις τεχνολογικές εξελίξεις των δυναμικών πτήσεων, αλλά και τις νομικές τους προεκτάσεις, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο Αεροπλοΐας.

¹¹ Οι αδελφοί Ράιτ επιτυγχάνουν την πρώτη πτήση παγκοσμίως με μηχανοκίνητο αεροπλάνο, 17 Δεκεμβρίου 1903. Ανακτήθηκε 19 Μαρτίου, 2019, από <https://apocalypsejohn.com/oi-adelfoi-rait-epitygchanoun-prwth-pthshpagkosmiws-mhxanokinhto-aeroplano/#>

¹² *Η Εμφάνιση του Αεροπλάνου στην Ελλάδα (1911-1912)*. Η Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας. Ανακτήθηκε στις 12 Μαΐου, 2019, από <https://www.haf.gr/history/haf-history/1911-1912/>

¹³ Κολιόπουλος, Κ. (1971). *Η γέννηση και εξέλιξη της αεροπορικής στρατηγικής στην Ελλάδα*. Διπλωματική εργασία - Πάντειο Πανεπιστήμιο. Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών, ΠΜΣ, κατεύθυνση Στρατηγικές Σπουδές Ασφάλειας, (2017)

2.1.2. Αεροπλοΐα και οι απαρχές του αεραθλητισμού στην Ελλάδα

Μέχρι και τα τέλη του 19^{ου} αιώνα ο νεωτερικός αθλητισμός αναπτύχθηκε στο ελληνικό κράτος σε όλα τα κοινωνικά στρώματα, κυρίως με αγωνίσματα που ταίριαζαν στην κοινωνική τάξη των αθλουμένων. Ο αθλητισμός στην Ελλάδα έκανε τα πρώτα του βήματα, ως πολιτισμικό δρώμενο και απέβλεπε στην επίδειξη της σωματικής ικανότητας του αθλητή και των διασκεδαστικών λαϊκών παιχνιδιών και θεαμάτων από περιπλανώμενους θιάσους. Πριν τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο οι κάτοικοι σε Αθήνα και επαρχία παρακολουθούσαν τις αργίες και τις Κυριακές, κυρίως στο πλαίσιο πανηγυριών και κοινωνικών εκδηλώσεων, παραστάσεις από θιάσους με «πλανόδιο αθλητισμό». Ωστόσο εκείνη την εποχή, ο αεραθλητισμός όπως και στο σύνολο τους οι αθλητικές δραστηριότητες απαξιώθηκαν από την ελληνική διανόηση και δεν καταγράφηκαν ιστορικά και λαογραφικά.

Οι «αεροπορικές επιδείξεις» θεωρούντο σε Αμερική και Ευρώπη, εντυπωσιακό θέαμα για το ευρύ κοινό, αντίστοιχο με τα «λαϊκά αθλητικά δρώμενα» στις πλατείες. Παρόμοια στην Ελλάδα, ξεκίνησε η εκτέλεση αεροπορικών επιδείξεων έναντι εισιτηρίου. Στο πλαίσιο αυτής της ψυχαγωγίας, πρώτος ο Λεωνίδας Αρνιώτης¹⁴, θεατρικός επιχειρηματίας, έγινε ο πρώτος έλληνας χειριστής-αεροπόρος, ο οποίος το 1908 προσπάθησε να αναδείξει το αεροπλάνο ως δημοφιλές και πολυπληθές δημόσιο θέαμα, από το οποίο μπορούσε να έχει και οικονομικές απολαβές.

Το αεροπλάνο μπήκε στην ζωή των Ελλήνων, ως ενασχόληση στον ελεύθερο χρόνο και μία μη ανταγωνιστική μορφή αθλητισμού, όπου όλοι δραστηριοποιούνταν για την χαρά της νίκης και της συμμετοχής. Κάθε πτήση είχε πολλαπλές απαιτήσεις, επιστημονικές, μηχανικές, κατασκευαστικές κ.λπ., για τις οποίες απαραίτητη προϋπόθεση ήταν η οικονομική άνεση, γι' αυτό άλλωστε η ενασχόληση με την αεροπορία και τις αεροπορικές δραστηριότητες ήταν υπόθεση λίγων, οικονομικά εύρωστων και αριστοκρατών. Την πρώτη επιτυχημένη ιδιωτική πτήση στην Ελλάδα πραγματοποιεί στις 8 Φεβρουαρίου 1912, ο [Εμμανουήλ Αργυρόπουλος](#), ο οποίος ήταν αεροναυπηγός, χειριστής και ο πρώτος έλληνας ιδιοκτήτης¹⁵ αεροπλάνου. Πρόκειται για το Neuport IV.G. Alcuin 50 ίππων, το οποίο έφερε από την Γαλλία αποσυναρμολογημένο σε ξύλινα κιβώτια και μάλιστα μεγάλου μεγέθους που χωρούσαν τις πτέρυγες και την άτρακτο σε ολοκληρωμένα κομμάτια.

¹⁴ Η Εμφάνιση του Αεροπλάνου στην Ελλάδα (1911-1912). Ιστορία Πολεμικής Αεροπορίας. Ανακτήθηκε στις 12 Μαρτίου, 2019, από <https://www.haf.gr/history/haf-history/1911-1912/>

¹⁵ Στεργιόπουλος, Ε. (2012). Ελληνική Αεροπορία: Η απαρχή της - Οι τρεις σκαπανείς της Ελληνικής Αεροπορίας. Ανακτήθηκε στις 17 Μαρτίου 2019, από <https://www.in.gr/2019/01/12/plus/features/elliniki-aeroporia-aparxi-tis/>

2.2.2. Πολεμική Αεροπορία

Το Νοέμβριο του 1910, αναλαμβάνει πρωθυπουργός της Ελλάδος ο Ελευθέριος Βενιζέλος, ο οποίος, επιδρώντας αποφασιστικά στα πολιτικά και στρατιωτικά δεδομένα της Ελλάδας, προωθεί την δημιουργία αεροπορικού σώματος, ως νέο όπλο του ελληνικού στρατού. Σύμφωνα με την Επετειακή έκδοση για την συμπλήρωση των 80 χρόνων από την ίδρυση της Πολεμικής Αεροπορίας, το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας θεωρεί το 1911 ως την:

[...] «απαρχή¹⁶ της ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας» η οποία θα συσταθεί μερικά χρόνια αργότερα, επειδή «παράλληλα, με την ιδιωτική πρωτοβουλία και στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας από γαλλική στρατιωτική αποστολή ξεκίνησε η προσπάθεια συγκρότησης Αεροπορικών Υπηρεσιών¹⁷» [...]

Στις 8 Φεβρουαρίου 1912, ο πρωθυπουργός της Ελλάδος Ελευθέριος Βενιζέλος έγινε ο πρώτος επιβάτης αεροπλάνου στην Ελλάδα, σε μια ιστορική πτήση πέντε λεπτών, με χειριστή τον Ανθυπολοχαγό του Μηχανικού, αεροπόρο Εμμανουήλ Αργυρόπουλο. Αναγνωρίζοντας την επιχειρησιακή αξία του νέου αυτού μέσου, το ενέταξε στον σχεδιασμό της Εθνικής Άμυνας της Ελλάδας. Έτσι το αεροπλάνο αν και ξεχώρισε μέσα από την ιδιωτική πρωτοβουλία, εντάχθηκε αμέσως στις επιχειρήσεις του Στρατού και του Ναυτικού, αποκτώντας εθνοποιητικές¹⁸ λειτουργίες.

Την πρώτη στρατιωτική πτήση με αεροπλάνο πραγματοποίησε στις 13 Μαΐου 1912 ο υπολοχαγός¹⁹ **Δημήτριος Καμπέρος** και ταυτόχρονα ακολούθησε πτήση επίδειξης, με υψηλό βαθμό επικινδυνότητας (**Εικόνα 1**).

Στην αναμέτρηση αυτή του ανθρώπου με την φύση ο φόρος αίματος υπήρξε βαρύς και σύντομα είχαμε και τον πρώτο θανάσιμο τραυματισμό του ιδιώτη αεροπόρου, του 24χρονου δημοσιογράφου²⁰ **Αλέξανδρου Καραμανλάκη**.

Κατανοώντας την αξία της επιστήμης της «αεροπλοΐας» και προσβλέποντας στην απόρροια κέρδους, ο διεθνής έμπορος όπλων, Έλληνας επιχειρηματίας Βασίλειος Ζαχάρωφ²¹,

¹⁶ Η Πορεία προς την Ενιαία Πολεμική Αεροπορία. Παραγωγή Ιπτάμενου Προσωπικού 1912-1946, Εκτύπωση Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων. Αθήνα 2010.

¹⁷ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Γ.Ε.Α. Ανακτήθηκε 09 Απριλίου, 2019, από www.haf.gr/el/history/history/pa_history01.asp

¹⁸ Καποδίστρια, Α. (2003). "Πρόχειροι πατριώται". Ο σωματικός πολιτισμός της γυμναστικής και των αγώνων στην Ελλάδα του 19^{ου} αιώνα. τ. 11-12 : δοκιμές

¹⁹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας - Γ.Ε.Α. Η πρώτη στρατιωτική πτήση πραγματοποιήθηκε από τον Υπολοχαγό Δημήτριο Καμπέρο στις 13 Μαΐου 1912. Στο Φάληρο, εκεί που σήμερα είναι το Μουσείο Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας. Ανακτήθηκε στις 9 Απριλίου, 2019, από <https://www.haf.gr/history/haf-history/1911-1912/>

²⁰ Εφημερίδα Σκριπ, 5 Απριλίου 1913 και Εφημερίδα Εμπρός, 5 Απριλίου 1913.

χρηματοδότησε το 1912, την ίδρυση πανεπιστημιακής έδρας αεροπλοΐας στο Παρίσι. Αργότερα κατά τη διάρκεια του πολέμου χρηματοδότησε μια ακόμα έδρα αεροπλοΐας στο πανεπιστήμιο της Πετρούπολης και επιπλέον διέθεσε ένα ικανό χρηματικό ποσό στην κυβέρνηση της Βρετανίας για παρόμοιο σκοπό.

Τα αεραθλήματα και οι εναέριες αθλητικές επιτεύξεις σχεδόν αμέσως έχασαν όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά που τα καθιστούσαν δραστηριότητες σε ειρηνικούς καιρούς. Το πέταγμα ως απελευθερωτική, ευφάνταστη, θαρραλέα και διασκεδαστική αθλητική ενασχόληση, ξέφυγε από τα σπορ και τα χόμπι και μπήκε στη σκοτεινή σφαίρα της στρατικοποίησης. Με την χρήση του αεροπλάνου και των πτητικών συσκευών για στρατιωτικούς σκοπούς, διαφαίνεται η εθνικοποίηση της αεροπορίας, ενώ η χαρά των αεροπορικών δραστηριοτήτων, των εναέριων αγώνων, των αεροπορικών επιδείξεων και της άθλησης μπαίνουν σε δεύτερη προτεραιότητα.

Η έναρξη των Βαλκανικών Πολέμων (1912-1913) συνέπεσε με τον σχηματισμό των πρώτων αεροπορικών μονάδων των Ελληνικών ενόπλων δυνάμεων, όπου τον Ιούνιο του 1912 γίνεται η συγκρότηση του *Λόχου Αεροπορίας* στη Λάρισα και μέσω του Γενικού Επιτελείου Στρατού υπαγόταν κατ' ευθείαν στον Αρχιστράτηγο. Παρόμοιες προσπάθειες δημιουργίας Ναυτικής Αεροπορίας ξεκίνησε το 1912 και το Ναυτικό Σώμα. Με την κήρυξη του Α' Βαλκανικού Πόλεμου τον Οκτώβριο 1912, η κυβέρνηση του Ελ. Βενιζέλου προσκαλεί όλους όσους ιδιώτες διέθεταν δίπλωμα αεροπόρου να καταταγούν στο Ελληνικό στρατιωτικό επιτελείο, σύμφωνα με τον Ν.4115/1912, ως Ανθυπολοχαγοί²² θέτοντας στη δύναμη του Λόχου Αεροπόρων και τα αεροπλάνα τους, τα οποία θα χρησιμοποιούντο σε αναγνωριστικές πτήσεις κατά του εχθρού.

Αρχικά τα αεροπλάνα χρησιμοποιήθηκαν στον Ιταλο-Τουρκικό πόλεμο (1911-12) σαν μέσο κατόπτευσης και προσβολής στόχων από τους Ιταλούς στην Λιβύη. Η Ελλάδα ήταν το πρώτο κράτος στον κόσμο που χρησιμοποίησε το αεροπλάνο και για πολεμική ενέργεια.

²¹ Ser Basil Zaharoff (1849-1936) ελληνικό επώνυμο γονέων *Ζαχαρίου* από τα Μούγλα της Σμύρνης. Το δόγμα *Ζαχάρωφ* αποθεώθηκε κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου καθώς ήταν ένα σύνολο εμπορικών και πολιτικών σχέσεων μεταξύ κρατών και πολεμικών βιομηχανιών, με πολλά στηρίγματα από τον Τύπο, από προσωπικότητες, φιλοπόλεμα κόμματα και ιδρύματα, τα οποία προπαγάνδιζαν την ανάγκη των πολεμικών συρράξεων. Ιστορικά αναφέρεται μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο ότι ήταν ένας από τους πλουσιότερους ανθρώπους του κόσμου, από εμπόριο όπλων. Συγκριμένα, το 1897, με τη βοήθεια του τότε Πρωθυπουργού της Ελλάδας, Στέφανου Σκουλούδη, ανέλαβε την αντιπροσωπεία της αγγλικής «*Εταιρεία Ναυπήγησης Πολεμικών Σκαφών και Πολεμικού Υλικού*» Maxim-Nordfeld, ιδιοκτησίας των Rothschild, μετέπειτα Vickers-Amstrongs. Διορίστηκε στο διοικητικό συμβούλιο και εν συνεχεία απέκτησε τα 2/3 των μετοχών της εταιρείας Vickers, που ήταν η προμηθεύτρια εταιρεία όπλων των συμμαχικών δυνάμεων και τα προϊόντα της, υποχρεώνονταν να προμηθευτούν, όλες οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις που είχαν δανειστεί χρήματα από τις τράπεζες των Rothschild. Ανακτήθηκε στις 29 Μαρτίου, 2019,

https://protogorasnews.blogspot.com/2018/03/blog-post_279.html?view=flipcard&m=1

²² ΦΕΚ, Νόμος 4115, Αριθμ. Φύλλου 442, Αθήνα, 22 Οκτωβρίου 1912.

Η πρώτη αποστολή διενεργήθηκε στις 5 Δεκεμβρίου 1912, από την Στρατιωτική Αεροπορία²³ κατά του Οθωμανικού Στρατού στο Μπιζάνι, με τον Υπολοχαγό Μιχαήλ Μουτούση να βομβαρδίζει τις θέσεις του εχθρού.

Στην συνέχεια στις 24 Ιανουαρίου 1913, πλήρωμα αποτελούμενο από τον έμπειρο πλέον Μιχαήλ Μουτούση ως χειριστή και τον Σημαιοφόρο **Αριστείδη Μωραϊτίνη** ως παρατηρητή, πέταξε με υδροπλάνο Maurice Farman στο Ναγαρά πάνω από τα Δαρδανέλια και έγινε κατόπτευση και εντοπισμός των εγκαταστάσεων του Τουρκικού Στόλου για τον βομβαρδισμό του. Αυτή υπήρξε, η *πρώτη παγκοσμίως αεροπορική πολεμική αποστολή ναυτικής συνεργασίας*. Έγινε γνωστή από τον Ελληνικό και διεθνή τύπο, διεύρυνε την αξιοποίηση του αεροπορικού όπλου σε αεροναυτικές επιχειρήσεις και συνέβαλε στην ανύψωση του ηθικού του στρατεύματος.

Το 1913 η Στρατιωτική Αεροπορία ορίζει ως έδρα του *Λόχου Αεροπόρων*, το αεροδρόμιο Λεμπέτ (σημερινή περιοχή Πολίχνης-Ευκαρπίας) στη Θεσσαλονίκη, με Διοικητή τον Λοχαγό Δημήτριο Καμπέρο.

Το 1915, μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους, ο Λόχος Αεροπόρων μετονομάζεται σύμφωνα με το Βασιλικό Διάταγμα²⁴ «*Περί σχηματισμού της εν ειρήνη Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού*» σε *Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού - Α.Υ.Σ.*

2.2.3. Υπουργείο Αεροπορίας και Πολιτική Αεροπορία

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος οδήγησε στην ραγδαία ανάπτυξη της αεροπορίας στα εμπόλεμα κράτη, ενώ στην διάρκεια του μεσοπόλεμου εφαρμόστηκαν καινούργια δεδομένα στην διακίνηση επιβατών, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων.

Στην Ελλάδα, σε μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού της Πολεμικής Αεροπορίας, τον Δεκέμβριο του 1929, ιδρύεται από τον Ελευθέριο Βενιζέλο, το *Υπουργείο Αεροπορίας*²⁵. Με τον Νόμο 5121/10-7-1931 «*Περί Οργανισμού της Π.Α.*», η ενιαία Πολεμική Αεροπορία καθιερώνεται ως αυτοτελής Κλάδος των Ενόπλων Δυνάμεων.

Την ανάπτυξη του νέου Αεροπορικού Όπλου στο ελληνικό αμυντικό σύστημα ακολούθησε η συνένωση των δύο αεροπορικών σωμάτων, της *Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού – Α.Υ.Σ* και του *Ναυτικού Αεροπορικού Σώματος - Ν.Α.Σ*, δημιουργώντας την *Πολεμική Αεροπορία*.

²³ Η εμφάνιση του αεροπλάνου στην Ελλάδα (1911-1912). (2010). Η Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας Ανακτήθηκε στις 12 Μαΐου, 2019, από <https://www.haf.gr/history/haf-history/1911-1912/>

²⁴ Β.Δ. «Περί σχηματισμού της εν ειρήνη Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού» ΦΕΚ.49/Α/23.04.1917

²⁵ Το 1929 κατ'επιταγή της διεθνούς αεροπορικής σύμβασης της Βαρσοβίας περί διεθνών μεταφορών συστήνεται αφενός το *Ελληνικό Υπουργείο Αεροπορίας* και αφετέρου στο Υπουργείο Ναυτικών, η *Υπηρεσία Συγκοινωνιών Ναυτικών Αερολιμένων*.

Πρώτος Υπουργός Αεροπορίας ορκίζεται ο ίδιος ο Ελευθέριος Βενιζέλος, αναθέτοντας στον έμπειρο αεροπόρο Αλέξανδρο Ζάννα²⁶ το έργο διαμόρφωσης του νέου Όπλου. Σε συνεργασία επίσης με τον γλωσσολόγο Μανώλη Τριανταφυλλίδη, καθιερώνεται το βαθμολόγιο των αξιωματικών της Π.Α. που χρησιμοποιείται έως σήμερα.

Η αεροπορία χρησιμοποιήθηκε στο έπακρο για πολεμικούς σκοπούς, παραμένοντας μέχρι το 1973 υπό την εποπτεία της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας.

Καθώς οι πόλεμοι τελειώνουν και η ειρήνη απλώνεται, παράλληλα με την Πολεμική Αεροπορία αναπτύχθηκε εξίσου και μάλιστα ταχύτατα η Πολιτική Αεροπορία. Οι δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας προσδιορίζουν το σύνολο της αεροπορικής δραστηριότητας σε καιρό ειρήνης και άπτονται των πτήσεων, πτητικών μέσων και υποστηρικτικών δομών της αεροπορίας.

Διακρίνεται σε:

- α) αεροπορία μεταφορών
- β) αεροπορία επιστημονική
- γ) αεροπορία εκπαιδευτική και
- δ) αεροπορία ειδικών επιχειρήσεων κοινωφελούς κυρίως χαρακτήρα όπως περιπολίες, δασοφυλάκηση, αεροδιάσωση, αεροφωτογράφιση, αεραθλητισμός κ.ά.

2.2. Εκπαίδευση Αεροπλάνων

Στην ελληνική επικράτεια δεν υπήρχε κάποια συγκεκριμένη, δημόσια ή ιδιωτική, εκπαίδευση σε θέματα αεροπλοΐας. Η εκπαίδευση ιδιωτών αεροπλάνων και όσων επιθυμούσαν να ασχοληθούν με τα εναέρια χόμπι-σπορ γινόταν με δικά τους έξοδα σε υφιστάμενες σχολές της Ευρώπης. Αυτή η εκπαίδευση οδηγούσε στην απόκτηση πτυχίου πιλότου. Την ίδια πρακτική εφήρμοσε και το ελληνικό κράτος για την εκπαίδευση των στρατιωτικών αεροπόρων. Ήδη το 1911 στην Γαλλία, ως πρωτοπόρος στον αεροπορικό τομέα, εκτός από την σχολή των αδελφών Farman στην Etampes στο Παρίσι, οι οποίοι εκπαιδευαν στρατιωτικούς, υπήρχε και αυτή του Louis Bleriot²⁷ που προσανατολιζόταν κυρίως στην εκπαίδευση ιδιωτών αεροπόρων.

Η προσπάθεια συγκρότησης των Αεροπορικών Υπηρεσιών στην Ελλάδα ξεκίνησε από την Ναυτική Αεροπορική Υπηρεσία και τον Λόχο Αεροπορίας και την ανάγκη να πετάξουν τα πρώτα τεσσάρα αεροπλάνα που είχαν παραγγελθεί. Η εκπαίδευση των πρώτων αεροπόρων έγινε στην Αεροπορική Σχολή των αδελφών Farman. Αυτοί ήταν οι Δημήτριος Καμπέρος, Μιχάλης

²⁶ Αρχείο Αλ. Π. Ζάννα μέσω 7^{ου} τεύχους ΙΚΑΡΟΣ της Σχολής Ικάρων.

²⁷ Ο Γάλλος Louis Charles-Joseph Blériot (1872-1936), θεωρείται ο πατέρας του σύγχρονου μονοπλάνου. Ήταν ο πρώτος στις 25 Ιουλίου 1909, διέσχισε το κανάλι της Μάγχης με ένα μικρό μονοπλάνο 25 ίππων, που σχεδίασε ο ίδιος. Ανακτήθηκε 12 Μαρτίου 2019, από http://www.firstflight.org/shrine/louis_bleriot.html

Μουτούσης, Παναγιώτης Νοταράς και Χρήστος Αδαμίδης, οι οποίοι εκπαιδεύτηκαν ως πιλότοι για τα τέσσερα (4) στρατιωτικά αεροσκάφη Henry Farman III²⁸. **(Εικόνα 2)**

Αυτοί οι πρώτοι αεροπόροι χαρακτηρίστηκαν οι «πατέρες των Ελλήνων αεροπόρων»²⁹.

Όταν ξεκίνησε στην Ελλάδα η αεροπορική εκπαίδευση στις Σχολές Αεροπορίας ήταν διάρκειας 150 ωρών. Όσο όμως το αεροπλάνο χρησιμοποιούνταν για πολεμικούς σκοπούς αυξανόντουσαν και οι ώρες εκπαίδευσης. Το 1926 η φοίτηση στις Σχολές είχε γίνει διετής και οι εκπαιδευόμενοι αποκτούσαν πτυχία διαφόρων ειδικοτήτων όπως αεροναυτίλου, ιπτάμενου βομβαρδιστή, ιπτάμενου φωτογράφου και άλλων ειδικοτήτων απαραίτητων για τις αεροπορικές πολεμικές ενέργειες.

Αρχικά η αεροπορική εκπαίδευση δεν προέβλεπε στρατιωτικές επιθέσεις, αλλά εκπαίδευση για διενέργεια πτήσεων σε συνθήκες κατόπτευσης, παρακολούθησης και αποφυγής του εχθρού. Υπήρχε δυνατότητα οι ιδιώτες αεροπόροι να εκπαιδευτούν μετά από την κατάταξη³⁰ τους στο «Λόχο Αεροπορίας». Με την κατάταξη του ένας ιδιώτης στο σώματα της αεροπορίας απαλλασσόταν από τα οικονομικά προβλήματα του ακριβού του χόμπι (εξοπλισμού, εκπαίδευσης κ.λπ.) και ταυτόχρονα εξασφάλιζε την επαγγελματική του αποκατάσταση. Οπλίτες, πτυχιούχοι οδηγοί-χειριστές και παρατηρητές και κυρίως νεαροί ριψοκίνδυνοι³¹ αεροπόροι οι οποίοι είχαν την δυνατότητα μετά από τρίμηνη προϋπηρεσία σε στρατιωτικές επιχειρήσεις, να καταταχθούν στην Αεροπορία, ως έφεδροι Ανθυπολοχαγοί.

Η εκπαίδευση των αεροπόρων γινόταν σε δυο σχολές. Στην *Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας* - Σ.Σ.Α. του αεροδρομίου ΣΕΔΕΣ³², σύμφωνα με τα γαλλικά πρότυπα και την υποστήριξη του

²⁸ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας*, (εκδ.) ό.π. τομ. Α' σσ 33-35

²⁹ Οικονόμου, Β. Ταξίαρχος εα. (2010). Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία. Εισαγωγή «Η επανεκκίνηση της ιστορίας της Α.Σ.». Επετειακή έκδοση Γ.Ε.Α. Παραγωγή Ιπτάμενου Προσωπικού 1912-1946. Αθήνα. Έκδοση: Μουσείο Ιστορίας Π. Α. σ.189

³⁰ Ν.4115/1912, Αριθμ. Φύλλου 442, Αθήνα, 22 Οκτωβρίου 1912.

³¹ Γιανναρέλης Δημήτριος (1902-1924), ανθυπολοχαγός πεζικού και αεροπόρος. το 1920, κατατάχθηκε στην Στρατιωτική Αεροπορία ως εθελοντής στρατιώτης και φοίτησε στη σχολή της Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού, με εκπαιδευτή το Λοχαγό Δημήτριο Καμπέρο. Έλαβε μέρος στις επιχειρήσεις της Μ. Ασίας υπηρετώντας στη Γ' Μοίρα Αεροπλάνων. Την 7^η Σεπτεμβρίου 1924 όπως αναφέρεται σε απόσπασμα από δημοσίευμα της εφημερίδας ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ, ότι ο 21χρονος ανθυπολοχαγός Γιανναρέλης, εκτελώντας ακροβατικούς ελιγμούς, «στο αεροδρόμιο της ναυτικής αεροπορίας Τατοΐου, ανεσύρθη απηνθρακωμένος εκ των ερειπίων του τελείως καταστραφέντος αεροπλάνου.»

³² Η Αεροπορική βάση ΣΕΔΕΣ (ICAO: LGSD) βρίσκεται 15 χλμ. ανατολικά της Θεσσαλονίκης και 3χλμ. βορειοανατολικά του Κρατικού Αερολιμένα ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ. Χρησιμοποιήθηκε στους Βαλκανικούς Πολέμους ως έδρα του Διασυμμαχικού Κέντρου Εκπαίδευσης στην Ανατολή (*Centre d'entraînement des armées alliées en Orient*) από όπου προήλθε και η ονομασία του από τη σύντμηση του Centre D'Entraînement (CE.D.E) με την προσθήκη του ελληνικού τελικού S. Είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την Πολεμική Αεροπορία και τον αεραθλητισμό καθώς είναι ιδανικό εφαιτήριο για πτήσεις με μονοκινητήρια. Μπορεί να εξελιχθεί σε πολυδιάστατο αεραθλητικό κέντρο αλλά και Μουσείο Αεροπορίας για την Βόρεια Ελλάδα.

Ανθυπίαρχου Αλέξανδρου Ζάννα και στο Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα (ΝΑΣ) και στην Σχολή Μούδρου στο Παλαιό Φάληρο, όπου διέθεταν βρετανούς εκπαιδευτές και τις πρωτοστατούσε ο Πλωτάρχης της Ναυτικής Αεροπορίας Αριστείδης Μωραϊτίνης.

Έτσι, η Στρατιωτική και η Ναυτική Αεροπορία αποτελούσε σχεδόν μονόδρομο για τις προσδοκίες των ιδιωτών αεροπόρων που προσπαθούσαν να κατακτήσουν τους ουρανούς. Οι δύο αεροπορικές σχολές, Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας, χρησιμοποιούσαν από κοινού την Αεροπορική Βάση Τατοΐου³³ για την πτητική εκπαίδευση των ενδιαφερομένων. Την 6^η Σεπτεμβρίου 1931 ιδρύθηκε η πρώτη στην Ελλάδα συγκροτημένη Αεροπορική Σχολή, η *Σχολή Αεροπορίας - Σ.Α.* Εκεί συγκεντρώθηκε η εκπαιδευτική δραστηριότητα της ενοποιημένης πλέον Αεροπορίας και έγινε φυτώριο για όσους νέους επέλεγαν να γίνουν ιπτάμενοι. Ιδανικός για να αναλάβει την Διοίκηση της Σχολής Αεροπορίας, για το ακαδημαϊκό έτος 1932-33, ήταν ο Δημήτριος Καμπέρος ο οποίος πρότεινε και την μετονομασία της σε *Σχολή Ικάρων - Σ.Ι.*

Μετά την λήξη του Ελληνοτουρκικού Πόλεμου, άλλως Μικρασιατικής Εκστρατείας (1919-1922), ακολούθησε η ειρηνική περίοδος του Μεσοπολέμου (1923-1939), όπου η Πολεμική Αεροπορία εκσυγχρονίζεται. Ωστόσο δεν παύει να υφίσταται ο προϋπάρχων διαχωρισμός του αεροπορικού όπλου, σε Στρατιωτική και Ναυτική Αεροπορία. Σημαντική ήταν επίσης, η προσπάθεια ανάπτυξης της εγχώριας αεροπορικής βιομηχανίας από το *Εργοστάσιο Αεροσκαφών Φαλήρου - Ε.Α.Φ.* στο μετέπειτα *Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων - Κ.Ε.Α. (Εικόνα 3)*

Το 1958, η *Σχολή Αεροπορίας - Σ.Α.* ορίστηκε ως το Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα για αεροπόρους και ξεκίνησε ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων της. Το 1967 μετονομάζεται σε *Σχολή Ικάρων - Σ.Ι.* και η φοίτηση των αεροπόρων γίνεται τετραετής.

Ο αεραθλητισμός αν και δεν πρέπει, λόγω των υψηλών οικονομικών απαιτήσεων που έχει, εκλαμβάνεται ως ενασχόληση των «ολίγων και εύπορων» για αυτό άλλωστε ο αριθμός των ιδιωτών που ασχολούνται με τις αεραθλητικές δραστηριότητες παραμένει μικρός αναλογικά με τον πληθυσμό της Ελλάδας. Σήμερα όσοι επιθυμούν να ασχοληθούν με αεραθλήματα και εφόσον ξεπεράσουν τις οικονομικές απαιτήσεις που υπάρχουν για την απόκτηση και χρήση πτητικών μηχανών, θα αντιμετωπίσουν επιπλέον και μια σειρά δυσκολίες. Αυτές αφορούν θέματα

³³ Η Αεροπορική Βάση Δεκέλειας ή Αεροδρόμιο Τατοΐου (ICAO:LGTT) απέχει 20 χιλιόμετρα Β.ΒΔ της Αθήνας και βρίσκεται σε χώρο του πρώην βασιλικού κτήματος και των θερινών ανάκτορων που δημιουργήθηκαν σταδιακά από το 1898 μέχρι και το 1968, από τον Βασιλέα Γεώργιο Α΄. Έφτασε σε έκταση τα 47.427 στρέμματα και διαθέτει αεροδιάδρομο μήκους 1.764 μέτρων και με κατώφλι μήκος 347 μέτρων. Αρχικά χρησιμοποιήθηκε ως χώρος των πρώτων αποπειρών δημόσιας πτητικής επίδειξης από τον Έλληνα και θεατρικό επιχειρηματία Λεωνίδα Αρνιώτη. Μετά το 1918 λειτούργησε για τους σκοπούς της Πολεμικής Αεροπορίας. Σήμερα καταγράφεται ως το παλαιότερο και σε συνεχή χρήση στρατιωτικό αεροδρόμιο της χώρας ενώ σήμερα φιλοξενεί το *Αεραθλητικό Κέντρο Αθηνών (Α.Κ.Α.)*.

εκπαίδευσης, αδειοδοτήσεων των πτητικών μηχανών και χρήσης αεροδρομίων κ.λπ. Συγκριμένα η εκπαίδευση ενός αεραθλητή γίνεται σε αερολέσχες της Ελλάδας ή του εξωτερικού. Η απόκτηση ενός ερασιτεχνικού διπλώματος για πτήσεις γενικής αεροπορίας κοστίζει έως και 10.000 ευρώ, ενώ η αγορά ενός ΥΠΑΜ ξεκινά από 15.000 και μπορεί να φτάσει στα 80.000 ευρώ. Η συμμετοχή στον αγώνα κοστίζει 50-100 ευρώ συν τα καύσιμα μετακίνησης και τα καύσιμα του αγώνα. Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η εκπαίδευση που αφορά την χρήση των ελικοπτέρων με μεγαλύτερο όμως κόστος και για αυτό στην Ελλάδα ατονεί ως αεράθλημα.

Σύμφωνα με την *Ελληνική Αεροπορική Ένωση*³⁴ οι νέες τεχνολογίες λόγω των διαδραστικών και αμφίδρομων εφαρμογών που αφορούν την διεθνή αεροπορική δραστηριότητα, ειδικά την τελευταία πενταετία, έχουν εισχωρήσει πολύ δυναμικά στην αεροπορία και στον αεραθλητισμό.

Η F.A.I. για να προάγει τα αεραθλήματα και να προσελκύσει περισσότερους αεραθλητές, υιοθέτησε σε λειτουργικό επίπεδο τις νέες τεχνολογίες, ξεκίνησε ήδη να χρησιμοποιεί εφαρμογές εικονικής ή επαυξημένης (virtual reality/augmented reality) πραγματικότητας και προσομοιωτές πτήσεων. Αυτές προσφέρουν νέες πρωτόγνωρες δυνατότητες εκπαίδευσης για τα πρώτα βήματα στην μύηση του αεραθλητισμού. Άλλωστε, δεν είναι λίγοι οι αεραθλητές που τις χρησιμοποιούν, καλύπτοντας σημαντικό μέρος των προπονήσεων τους, οικονομικότερα αλλά και ανακαλύπτοντας νέες αεραθλητικές δραστηριότητες.

³⁴ *Ελληνική Αεροπορική Ένωση (Ε.Α.Ε)*, είναι ελληνικός οργανισμός που δικτυώνει, όλους τους κλάδους που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με τις αερομεταφορές (ΥΠΑ, Πολεμική Αεροπορία, Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, στελέχη Ενόπλων Δυνάμεων, αεροδρόμια, αεροπορικές εταιρίες, Fraport Hellas A.G, νομικούς σύμβουλους αεροπορικών θεμάτων, ταξιδιωτική αγορά, Ακαδημαϊκούς, τουριστικούς φορείς, Γενική Αεροπορία, λάτρεις και φίλους του αεροπλάνου και του αεραθλητισμού. (www.aviationsociety.gr)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3. Πρόοδος, «ο ευγενέστερος κίνδυνος για τον άνθρωπο!»

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η αεροπλοΐα, τα αεροπορικά χόμπι και σπορ εμφανίστηκαν ως νεωτερική ενασχόληση και λαοφιλές θέαμα. Η ιστοριογραφία³⁵ του Ελληνικού Αεραθλητισμού επηρεάστηκε από τα προβλήματα που αφορούσαν και το σύνολο του αθλητισμού, όπως ερασιτεχνισμός, έλλειψη αυτονομίας, απουσία θεωρητικού προβληματισμού και τάσεις ελληνοκεντρισμού. Επίσης οι πρωτοποριακές δυνατότητες του αεροπλάνου, το ενέταξαν αμέσως ως πολεμικό εργαλείο ισχύος και στρατιωτική μηχανή. Οι εναέριες δραστηριότητες διαφοροποιήθηκαν από τα άλλα μαζικά σπορ, καθώς αποτέλεσαν «προνόμιο» των οικονομικά εύρωστων μεσαίων και ανώτερων στρωμάτων καθώς και ατόμων με στρατιωτική κουλτούρα. Το θεσμικό πλαίσιο του αεραθλητισμού παρέμενε για πολλά χρόνια ανεπαρκές και η εξέλιξη του αποτελούσε συνάρτηση άμεσα συνδεδεμένη με την Πολεμική Αεροπορία.

Την 8η Ιουνίου 1928 παρουσία δεκάδων πολιτών, σημειώθηκε η αρχή για ένα σημαντικό επίτευγμα της Ελληνικής Αεροπορίας. Ένα κατάλληλα διασκευασμένο Brequet 19, με το όνομα «ΕΛΛΑΣ», με χειριστή τον υπολοχαγό Ευάγγελο Παπαδάκο και παρατηρητή τον συνταγματάρχη και διοικητή της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, Χρήστο Αδαμίδα, απογειώθηκε από το Τατόι και πραγματοποίησε σε 20 περίπου μέρες το γύρο της Μεσογείου, διανύοντας απόσταση 12.000 χλμ. (Εικόνα 8).

Όπως σχολίαζε η εφημερίδα το "ΕΘΝΟΣ" το ίδιο βράδυ:

[...] Είνε μια ημερομηνία που αξίζει να μείνη για πάντα στην ανάμνηση μας με όλη τη συγκινητική δόνηση των παλμών που νοιώσαμε εκείνη τη στιγμή. Μας πλημμύρισε αυθόρμητα από τα πιο αγνά συναισθήματα της δυνατής χαράς. Κάτι σαν νίκη μέσα εις το ειρηνικό πλαίσιο των έργων του πολιτισμού. Γιατί το αεροπλάνο δεν είναι μόνον μέσον πολεμικών. είναι αυτό καθ' εαυτό η πρόοδος, μια πρόοδος μάλιστα γεμάτη από τον ευγενέστερο κίνδυνο για τον άνθρωπο. Έχει όλο το γόητρο της κατακτήσεως από μέρους των όντων μπροστά εις την επιτασσομένων μεγαλειότητα της Φύσεως. Περικλείει την τόλμιν και συμβολίζει την θέλησιν. [...]

³⁵ Κουλούρη, Χ.(1997). «Η ώρα του σώματος: Αθλητισμός, άσκηση και ψυχαγωγία στο ελληνικό κράτος (1870-1922)». Στο «Οι Χρόνοι της Ιστορίας: Για μια ιστορία της παιδικής ηλικίας και της νεότητας.» Πρακτικά Διεθνούς Συμποσίου: Αθήνα, 17-19 Απριλίου 1997. Αθήνα: Ιστορικό Αρχείο Ελληνικής Νεολαίας - Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς.

3.1. 1928: Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή (Κ.Α.Ε.)

Το 1928 εμφανίζονται τα πρώτα αεροπορικά σωματεία, σύλλογοι και αερολέσχες σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Ιδρύεται η *Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή-Κ.Α.Ε.*, με πρόεδρο τον Δημήτριο Καμπέρο. Η Κ.Α.Ε υπαγόταν στο Υπουργείο Οικονομικών, επιχορηγείτο από το κράτος και συνδέθηκε με την Διεθνή Αερονautική Ομοσπονδία (Fédération Aéronautique Internationale-F.A.I.), προβλέποντας στην μελλοντική της ένταξη σε αυτήν. Μετεξέλιξη της Κ.Α.Ε είναι η σημερινή ΕΛ.Α.Ο. Στο φυλλάδιο, για τα 90 χρόνια από την ίδρυση της, αναφέρεται σχετικά:

[...]οι πρωταρχικοί στόχοι της Κ.Α.Ε ήταν η προώθηση του Αεροπορικού και Αεραθλητικού μηνύματος στην κοινή γνώμη, η εποπτεία, η ενθάρρυνση και η προαγωγή της Ιδιωτικής Αεροπορίας και του Αεραθλητισμού, καθώς και η καλλιέργεια σχέσεων με τη Διεθνή Αερονautική Ομοσπονδία και η παρακολούθηση της διεθνούς αεροπορικής και αεραθλητικής κίνησης. Το αξιοθαύμαστο ήταν ότι επέδειξε μια πλούσια δραστηριότητα σε μια εποχή όπου ο αεραθλητισμός στην Ελλάδα ήταν σχεδόν ανύπαρκτος και οι αθλητές ήταν κατά κύριο λόγο αεροπόροι από Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Όμως η αδυναμία της ήταν η εγγραφή της ως μέλος της FAI, καθώς το καταστατικό της όριζε ότι μέλη δύνανται να γίνουν μόνο οι Εθνικές Αερολέσχες που αποτελούν σωματείο-νομικά πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου και δεν έχουν εξάρτηση από Δημόσιες Υπηρεσίες. [...]

Η ενασχόληση με τα αεροπορικά δρώμενα είναι και ήταν κοστοβόρα, για το λόγο αυτό και τα ιδρυτικά μέλη των πρώτων αεραθλητικών σωματείων ανήκαν στην μεσαία και ανώτερη αστική τάξη. Αποτελούνταν από επιστήμονες έμπορους και επαγγελματίες, καθώς και δημόσιους υπάλληλους και στρατιωτικούς, όπως διαπιστώνουμε από την κατάσταση των ιδρυτικών μελών της ΑΛ.Θ (Πίνακας 1) και της ΑΛ.Ε. Συνεπώς υπήρχε μικρή πιθανότητα ένταξης σε αυτά κυρίως και από τις ήδη αποκλεισμένες, από τις φιλελεύθερες πολιτικές, κοινωνικές ομάδες, όπως ήταν οι εργάτες³⁶ και οι γυναίκες.

³⁶ Αβδελά Ε. (2015). «Εισαγωγή: Συλλογική δράση και παραγωγή δημόσιας κοινωνικότητας στην Ελλάδα του εικοστού αιώνα», των Ε.Αβδελά, Χ.Εξερτζόγλου, Χ.Λυριντζή. (επ), *Μορφές δημόσιας κοινωνικότητας στην Ελλάδα του εικοστού αιώνα*, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, σελ. 12-13

3.2. Οι έμφυλες διαστάσεις του αεραθλητισμού.

Τα πρώτα σωματεία επιδίωκαν την σύσφιξη σχέσεων μεταξύ των μελών τους, την ανάδειξη της αεροπορικής συνείδησης στο ευρύ κοινό και παρείχαν ένα παρεμβατικό πεδίο δράσης στα αεροπορικά δρώμενα. Ωστόσο επηρεάζονται σημαντικά από τα φαινόμενα που αφορούν τις πολιτικές και έμφυλες διαστάσεις της εποχής σε όλα τα αθλήματα³⁷. Η κυρίαρχη κοινωνική αντίληψη για το φύλο αναπαράγεται και στις αεροπορικές δραστηριότητες, εμφανίζοντας αντίστοιχα κοινωνικά αποτελέσματα για τα ίδια τα υποκείμενα. Φαινόμενα αποκλεισμού για τις γυναίκες και συλλογική ταυτότητα για τους άνδρες.

Ο έμφυλος χαρακτήρας και τα φαινόμενα αποκλεισμού κυριαρχούν κατά των γυναικών αφού δεν έχουν εύκολη πρόσβαση στις αεροπορικές δραστηριότητες. Κατά το πλείστον συνόδευαν έναν άντρα διότι, εκτός των σωματικών απαιτήσεων που απαιτούντο, η εναέρια ενασχόληση συνδύαζε εξίσου την άθληση, την δημιουργική απασχόληση κατά τον ελεύθερο χρόνο, την επαγγελματική ενασχόληση με ικανοποιητικές οικονομικές απολαβές και την επικινδυνότητα όχι μόνο λόγω τεχνικών αδυναμιών των εκάστοτε πτητικών μηχανών, αλλά και επειδή μπορούσε ανά πάσα στιγμή να εξελιχθεί σε επικίνδυνο³⁸ σπορ ή πολεμική επιχείρηση.

Επίσης ο Αλέξανδρος Αυδής το 1990 αφιέρωσε το 1^ο τεύχος του περιοδικού «Αεροπορικές Αλήθειες» στην Νίκη Περσάκη³⁹, την ανεμοπόρο που «εφονεύθη ενώ εξεπαιδευέτο» και στην κηδεία της τιμήθηκε από ανεμοπόρους που εκπαιδεύονταν μαζί της. Σε δημοσιεύσεις της εποχής αναφερόταν⁴⁰ ότι:

[...]την κηδείαν της Περσάκη, η οποία ήταν η μόνη ανεμοπόρος που εφονεύθη ενώ εξεπαιδευέτο, ο Γλέζος εξήτησε και συμπεριελήφθη εις το τιμητικόν απόσπασμα που συνώδευσε τον νεκρόν της και με ιδίαν πρωτοβουλίαν συνεκέντρωσεν όγκους ανθέων διά την κηδείαν.[...]

³⁷ Ζαϊμάκης, Ι. (2010). «Εργοτέλης 1929-2009. Ψηφίδες της αθλητικής και κοινωνικής ιστορίας ενός φιλοπρόοδου σωματείου.», σελ. 17

³⁸ Στην διάρκεια των πρώτων πειραματικών εναέριων δραστηριοτήτων, λόγω του κινδύνου σοβαρής σωματικής βλάβης από πτώση στην διάρκεια μιας πτήσης αλλά και αποφυγή θανατηφόρου ατυχήματος, τα αδέλφια Wilbur και Orville Wright, κατόπιν απαγόρευσης του πατέρα τους, δεν πετούσαν ποτέ μαζί. Αυτό αποδεικνύεται και από τις πρώτες πτήσεις του ανθρώπου με αεροπλάνο, καθώς η καλύτερη λήψη που έχει διασωθεί, είναι αυτή που ανακάλυψε ο καθηγητής της Σχολής Ικάρων Κ. Λαγός και την εκτέλεσε ο Wilbur Wright, στην Ιταλία το 1909, με συνεπιβάτη του έναν ιταλό αξιωματούχο κάμεραμαν, ο οποίος προφανώς είχε άγνοια κινδύνου, να πέσει από ένα αεροπλάνο. Το συγκεκριμένο βίντεο βρίσκεται στον σύνδεσμο: https://www.onalert.gr/kosmos/Spanio_ntokoymento.Kinhmatografiko_yliko_apo_tis_protes_pthseis_ton_adelfon_Rat/88855/

³⁹ Αυδής, Α. (1990, Ιανουάριος). 50 χρόνια ηρωική μορφή, Ανεμοπόρος Νίκη Περσάκη. Περιοδικό: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ Τεύχος 1. Αθήνα. Εκδόσεις: Αλέξανδρος Αυδής. Εκδότης: Αλέξανδρος Αυδής.

⁴⁰ Τί είν' οι ήρωές μας; Μην είν' ο Γλέζος; Μην είν' ο Μπελογιάννης;; (2010). Ανακτήθηκε 22 Απριλίου, 2019, από <https://www.pare-dose.net/3602>

Για πρώτη φορά ξεχώρισε το 1943 η Σόνια-Σοφία Στεφανίδου⁴¹ η οποία ήταν η πρώτη Ελληνίδα αλεξιπτωτίστρια.

Αν και γίνονταν δειλά βήματα ενασχόλησης με τις αεραθλητικές δραστηριότητες από γυναίκες, κυρίως σε αυτές με χαμηλή επικινδυνότητα όπως ήταν η ανεμοπορία και ο αλεξιπτωτισμός, η παρουσία μιας γυναίκας στο πιλοτήριο αεροσκάφους ήταν για τους περισσότερους αδιανόητη. Ενδεικτικό ήταν ένα σχόλιο την δεκαετία του 1960 από τον Άλφρεντ Φερμάατεν, πρώην διευθυντή σχολής πιλότων στη Γερμανία, που έλεγε ότι *«είναι πιθανότερο να δούμε μια γυναίκα πρωταθλήτρια στην πυγμαχία βαρέων βαρών, παρά μια γυναίκα πιλότο στην Lufthansa»*. Μέχρι και το 2002 οι γυναίκες δεν έχουν σημαντική παρουσία σε θέματα αεροπορίας, καθώς αποκλείονταν από τα πιλοτήρια των πολεμικών αεροσκαφών, ενώ οι περισσότερες γυναίκες στις αεροπορικές δυνάμεις σήμερα βρίσκονται σε ελικόπτερα και ως πληρώματα μεταφοράς.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ένωσης Πιλοτικών Αερογραμμών ΗΠΑ (ALPA), η οποία είναι η μεγαλύτερη ένωση πιλότων και εκπροσωπεί 61.000 πιλότους, το ποσοστό των γυναικών-πιλότων ανέρχεται παγκοσμίως σε μόλις 5%. Παρόμοια είναι και η ενημέρωση από την ΑΛ.Θ, η οποία διαπιστώνει ότι μεταξύ των ασχολούμενων μελών της με αεραθλητικές δραστηριότητες μόνο το 10% περίπου είναι γυναίκες.

Η Υποσημναγός Ιωάννα Χρυσανγή⁴² θεωρείται η πρώτη Ελληνίδα χειριστής του μαχητικού αεροσκάφους Phantom F4, με δεύτερη στο σμήνος των ακροβατικών (2018) να ακολουθεί η Ελληνίδα πιλότος και υπεύθυνη οπλικών συστημάτων της Πολεμικής Αεροπορίας υποσημναγός Αχιλλεία Γεωργακίλα.

⁴¹ Σόνια-Σοφία Στεφανίδου (1907-1990), η πρώτη Ελληνίδα αλεξιπτωτίστρια. Έδρασε ως πράκτορας, μετά από αίτημα της, στις 08.04.1943 στον πρωθυπουργό Εμμανουήλ Τσουδερό όπου ζήτησε να καταταγεί σε μονάδα καταδρομών (commando). Εκπαιδεύτηκε στην συλλογή, αναφορά και ασφάλεια πληροφοριών, στην χρήση ασυρμάτου, στην κρυπτογράφηση και στην πτώση με αλεξιπτωτο με επίδοσή που χαρακτηρίστηκε: *υψηλού επιπέδου*. Τιμήθηκε με πλήθος μεταλλίων, μεταξύ αυτών και το «Χρυσούν Αριστείον Ανδρείας» και είναι η ανώτατη τιμητική διάκριση που απονέμεται σε καιρό πολέμου. Τελευταία της επιθυμία ήταν, να ταφεί, φορώντας τη στρατιωτική στολή και τα παράσημά της, τα οποία σήμερα εκτίθενται στο Πολεμικό Μουσείο Αθηνών. Ανακτήθηκε 12 Μαΐου 2019, από <http://www.armynow.net/proti-ellinida-alexiptotistria-praktoras/#>

⁴² Ιωάννα Χρυσανγή, η πρώτη Ελληνίδα χειριστής μαχητικού αεροσκάφους Phantom F4. Εκπαιδεύτηκε στην 120 Πτέρυγα Εκπαιδεύσεως Αέρος – Π.Ε.Α. Καλαμάτας και συμμετείχε στην Ομάδα Αεροπορικών Επιδείξεων Μεμονωμένου Αεροσκάφους T-6A «Δαίδαλος», στη θέση του εκφωνητή, περιγράφοντας στο κοινό που παρακολουθεί την επίδειξη της ακροβατικής ομάδας, όλους τους ελιγμούς, που πραγματοποιεί ο πιλότος-χειριστής του αεροσκάφους. Παπαϊωάννου, Σ. (2014). *Η πρώτη Ελληνίδα χειριστής μαχητικού αεροσκάφους*. 360 Μοίρες. Αθήνα: Alpha TV. https://www.youtube.com/watch?time_continue=54&v=14jO9OQeteM

3.3. Παγκόσμια Αδελφότητα χειριστών

Καθόσον οι γυναίκες δεν είχαν εύκολη πρόσβαση στην αεροπορική κοινότητα, δημιουργήθηκε ένα νεότερο δεδομένο, το οποίο συνέβαλε στη συγκρότηση μιας ιδιαίτερης συλλογικής και ταυτόχρονα παγκοσμιοποιημένης ταυτότητας των άντρων-χειριστών.

Επειδή τα αεροπορικά αθλήματα και οι εναέριες δραστηριότητες υπερβαίνουν την έννοια του χώρου και της απόστασης, διαφοροποιούνται από τα περισσότερα λαϊκά σπορ (όπως μπάσκετ, ποδόσφαιρο κ.α.). Αντίθετα με την τοπική ταυτότητα και τις ιδιαίτερες πολιτισμικές και κοινωνικές δεσμεύσεις, στο πεδίο του αεραθλητισμού δημιουργήθηκε μια κοινότητα με ιδιαίτερο κοινωνικό και κυρίως παγκοσμιοποιημένο περιεχόμενο. Οι χειριστές των αεροσκαφών άρχισαν να αποκαλούνται μεταξύ τους «αδελφοί» και αυτό ήταν η αρχή για την δημιουργία μιας *Παγκόσμιας Αδελφότητας χειριστών*⁴³ (πilotων) όπου:

[...]σκοπός της αδελφότητας είναι η αλληλοβοήθεια και η προαγωγή της αεροπορικής ιδέας.] [...]με την πτήση σόλο έχουμε μια «βάπτιση του πυρός» ή πιο σωστά «βάπτιση του αέρος» και ο άνθρωπος που πήρε ένα μηχάνημα και πήγε μόνος του βόλτα στον ουρανό ποτέ δεν γυρίζει στη γη ίδιος»[...]

Όλοι οι αεραθλητές ανεξαρτήτως προέλευσης, συνεχίζουν να διατηρούν τους ιδιαίτερους γεωγραφικούς με τον τόπο, την πόλη και την συνοικία τους, δεσμούς συνοχής, ενώ παράλληλα δημιουργούν και υποστηρίζουν μια νέα, κοινή ταυτότητα, που τους προσφέρει έντονα την αίσθηση του συνανήκειν αφού κάθε «...μέλος της «παγκόσμιας αδελφότητας των χειριστών» για πάντα θα έχει φίλους-αδελφούς σε ολόκληρο τον κόσμο, να τον συνδράμουν και να προστρέξουν σε μια ανάγκη.»

Θεωρητικά η Παγκόσμια Αδελφότητα των χειριστών, αν και διαθέτει περιορισμένα μέλη σε σχέση με τον παγκόσμιο πληθυσμό, μπορεί να χαρακτηριστεί ως άτυπη παγκόσμια οικογένεια, ενώ η αποχώρηση από την αδελφότητα, γίνεται όταν πετάξει για την «τελευταία του πτήση».

⁴³ Αθανασόπουλος, Ε. (2016). «Θεωρία Υπερελαφρών Αεροσκαφών.» Αθήνα. Εκδόσεις Αρναούτη.

3.4. 1931: Αερολέσχη της Ελλάδος (ΑΛ.Ε.)

Το 1931 γίνεται η πρώτη σοβαρή προσπάθεια νομοθέτησης και θέσπισης κανόνων λειτουργίας και κανονισμών που να διέπουν όλες τις αεροπορικές δραστηριότητες, οι οποίες δεν αφορούν την Πολεμική Αεροπορία ούτε στρατιωτικούς σκοπούς. Αφορούν κυρίως ζητήματα που άπτονται στην εμπορική αεροπορία και στις μεταφορές ανθρώπων και εμπορευμάτων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μια κρατική υπηρεσία αντίστοιχη με τις ήδη υπάρχουσες άλλων κρατών, η *Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας*⁴⁴-Υ.Π.Α.

Οι αεροπλόοι με την ιδιωτική αεροπορία βρίσκουν στήριξη και νομιμότητα για τις δραστηριότητες τους στην *Αερολέσχη της Ελλάδος - ΑΛ.Ε.*, η οποία ιδρύεται την ίδια χρονιά (1931) μετά από την συγχώνευση της *Κεντρικής Αεροπορικής Επιτροπής* και της *Αεροπορικής Ένωσης Αθηνών*.

Με την κατάργηση της Κ.Α.Ε, οι αρμοδιότητες και η περιουσία της μεταβιβάζονται στην ΑΛ.Ε. Η 1^η Μαρτίου 1933 ήταν η απαρχή της δραστηριοποίησης της ΑΛ.Ε. και του Δ.Σ. της, το οποίο όφειλε να ανανεώνεται κάθε χρόνο. **(Εγγραφο 6)**

Ιδρυτικά μέλη της ΑΛ.Ε, οι οποίοι συμμετείχαν και στο πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο ήταν οι Μ. Γεωργαντάς, Φ. Θεοδωρίδης, Γ. Λασκαράκης, Σ. Λοβέρδος, Γ. Μελάς, Ν. Μελετόπουλος, Σ. Παππαρηγόπουλος, Α. Ρωμάνος, Κ. Σγούτας, Α. Σταθάτος. **(Εγγραφο 4)**

Στο άρθρο 2 του επικαιροποιημένου καταστατικού της το (1936) αναφερόταν ότι οι κύριοι σκοποί της ΑΛ.Ε. πρωτίστως ήταν: «...η ανάπτυξη της αεροπορικής συνείδησης στο ευρύ κοινό» **(Εγγραφο 4)** και «η εποπτεία της ιδιωτικής αεροπορίας» καθώς επίσης να εκπροσωπήσει την Ελλάδα στην *Διεθνή Αεροναυτική Ομοσπονδία - F.A.I.* **(Εγγραφο 1)**

Η λειτουργία της πρωτοσυσταθείσας Αερολέσχης Αθηνών ωστόσο δεν έμεινε ανεπηρέαστη από τις ευρύτερες κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες που επικρατούσαν την εποχή εκείνη και είχαν άμεση σχέση με την Πολιτική, Πολεμική και Γενική Αεροπορία, γι' αυτό και οριοθετείται η θέση της, όσο αφορά τις αρμοδιότητες της, σε σχέση με τα αεροπορικά ζητήματα.

⁴⁴ Το 1921, η Ελλάδα υπογράφει την πρώτη διοικητική πράξη στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα ήταν με τον Ν.2569/1921 που επικύρωνε την πρώτη διεθνή αεροπορική σύμβαση του Παρισιού (1919) και το 1926 η υποτυπώδης οργάνωση της διοικητικής υπηρεσίας πολιτικής υπηρεσίας. Στην συνέχεια για να υπάρξει εναρμόνιση με σχετικές ευρωπαϊκές νομοθεσίες εκδόθηκαν οι νόμοι 5017/1931 και 5100/1931 «Περί οργάνωσης Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας», βάση των οποίων συγκροτήθηκε μία κεντρική διεύθυνση και δύο τμήματα, ένα για τα κρατικά αεροδρόμια και ένα για τις αεροπορικές μεταφορές. Σήμερα η Υ.Π.Α, σύμφωνα με το Νόμο 4427/2016, είναι ο «Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων» και αποτελεί τον κύριο διαμορφωτή της αεροπορικής πολιτικής, μέχρι την εφαρμογή του Π.Δ. 84/2018-ΦΕΚ περί «Οργάνωσης της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας» και ίδρυση της Α.Π.Α.

Όταν λοιπόν αργότερα τίθεται σε λειτουργία το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, η ΑΛ.Ε. τοποθετείται:

«...υπό την εποπτεία του Υπουργείου Αεροπορίας και αναγνωρίζεται ως η Ανώτατη Αεραθλητική Αρχή της Ελλάδας».

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 6191/1934 (παρ.3), η ΑΛ.Ε. θα συνεργαζόταν με την Π.Α., η οποία θα διόριζε εφεξής και εκπρόσωπό της. Αυτό ως διαδικασία ήταν συνεχής στις επόμενες δεκαετίες, καθώς επιβεβαιώνεται την 17^η Φεβρουαρίου 1969, με την επιστολή της Π.Α. προς την ΒΑ.Λ.Ε. για την τοποθέτηση του Ταξίαρχου Δενδρινού Χ. ως εκπρόσωπου του Αρχηγείου Αεροπορίας. **(Εγγραφο 28)**

Το 1935, το όπλο της Πολεμικής Αεροπορίας τέθηκε υπό την ηγεσία του Βασιλέα⁴⁵ Γεώργιου Β', μετονομάστηκε σε *Ελληνική Βασιλική Αεροπορία - Ε.Β.Α.*, με αντίστοιχο επακόλουθο δύο χρόνια αργότερα, το 1937, η Αερολέσχη Ελλάδος να μετονομαστεί σε *Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος - Β.ΑΛ.Ε.* Ωστόσο «...την περίοδο εκείνη με το υψηλό επίπεδο προόδου και δραστηριότητας ακολούθησε ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος που αποτέλεσε τροχοπέδη για την ανάπτυξη του αεραθλητισμού για όλες τις χώρες.»⁴⁶

Μετά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο, η *Ελληνική Βασιλική Αεροπορία*, υιοθέτησε την ιδέα της Γαλλικής κυβέρνησης και του Γάλλου Υπουργού Αεροπορίας Pierre Cot, περί «*Λαϊκής Αεροπλοΐας*»⁴⁷ που κυριαρχούσε ήδη στην Ευρώπη και ίδρυσε και λειτούργησε την *Σχολή Ανεμοπορίας Τρίπολης*⁴⁸.

Αυτό οδήγησε την Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος (ΒΑ.Λ.Ε.) να ιδρύσει, το 1956, το *Αεραθλητικό Κέντρο Τρίπολης*, που λειτουργούσε κάθε καλοκαίρι, με πλήρη υποστήριξη της Πολεμικής Αεροπορίας. Στα τέλη της δεκαετίας του '60, διαλύεται η Σχολή Ανεμοπορίας Τριπόλεως. Αυτό αποτελεί πλήγμα για τον αεραθλητισμό καθώς όλα σχεδόν τα στελέχη των Αερολεσχών στην Ελλάδα, προήρχοντο από τους δικούς της αποφοίτους. Από το 1960 μέχρι το 1965 η μόνη

⁴⁵ Ο Γεώργιος Β' του Οίκου Γκλύξμπουργκ (1890-1947), ήταν βασιλιάς στο Βασίλειο της Ελλάδας κατά τα διαστήματα 1922 έως 1924, από 1935 έως 1941 και 1946 έως 1947. Διετέλεσε επίσης πρωθυπουργός για τρεις ημέρες από 19 Απριλίου 1941 μέχρι τις 22 Απριλίου 1941.

⁴⁶ 90 Χρόνια ΕΛ.Α.Ο. (2018). Επετειακό Φυλλάδιο. Αθήνα. Έκδοση ΕΛ.Α.Ο.

⁴⁷ Pierre Cot (1895-1977), Γάλλος πολιτικός, Υπουργός Αεροπορίας της 3^{ης} Γαλλικής Δημοκρατίας αλλά και ερασιτέχνης πιλότος, παθιασμένος με κάθε αεροπορικό θέμα. Ήταν εμπνευστής, της εκλαΐκευσης της Πολιτικής Αεροπορίας και η ψυχή της ιδέας της "Λαϊκής Αεροπλοΐας". Για την υλοποίηση της και με σκοπό να προσεγγίσει τις λαϊκές τάξεις και να προέλθουν από εκεί οι μελλοντικοί πιλότοι, στράφηκε στις πολυάριθμες αερολέσχες οι οποίες την εποχή εκείνη, χρησίμευαν κυρίως για ψυχαγωγία, γεγονός το οποίο δεν ήταν καθόλου αρεστό στην Γαλλική αριστοκρατία, επειδή η Πολιτική Αεροπορία θα έπεφτε στα χέρια εμπόρων, τεχνιτών και εργατών.

⁴⁸ Στην Τρίπολη οι ανεμοπόροι πετούσαν με ανεμόπτερα κατασκευασμένα στην Ελλάδα, τύπου Canva γιουγκοσλαβικού σχεδιασμού. Η ανύψωση των ανεμοπτερών γίνεται με βαρούλκο που τυλίγει σύρμα περίπου για χίλια μέτρα.

ανεμοπορική δραστηριότητα ήταν από την Ανεμολέσχη Αθηνών που και αυτή μέχρι το '70, δεν είχε πτητική δραστηριότητα. (<http://anla.gr/>)

Όσο όμως η ανεμοπορία αργοπεθαίνει⁴⁹ ο αεραθλητισμός καταφέρνει να επιβιώσει, καθώς υπάρχει κινητικότητα στις αερολέσχες μετά από ανάλογη επιχορήγηση, που δίδεται από την Β.ΑΛ.Ε, για τις δραστηριότητες τους. Αυτό αποδεικνύεται από την αναλυτική ενημερωτική επιστολή της Αερολέσχης Αθηνών⁵⁰, όπου παρέχονται μετά από αίτημα της, αναλυτικά στοιχεία (**Έγγραφο 30**), σχετικά με την παροχή πτητικού έργου που εξετελέσθη από την Αερολέσχη Αθηνών για τα έτη 1970-1971. Όπως ενημέρωναν εκ μέρους του Δ.Σ. της ΑΝ.Λ.Α, ο Πρόεδρος Σ. Αλευράς και ο Γενικός Γραμματέας Δρ. Γ. Σκάλος, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της. (**Έγγραφο 32**). Το πτητικό έργο που είχε γίνει ήταν από 7 αεροπλάνα, τα οποία πραγματοποίησαν 1.191 και 897 ώρες πτήσεις, το 1970 και το 1971 αντίστοιχα, εδόθησαν στατιστικά στοιχεία για την ωριαία κατανάλωση καυσίμου (**Έγγραφο 31**) και επιπλέον επισυνάφθηκε κατάσταση των σαράντα τριών (43) «ιπταθέντων μαθητών μετά στοιχείων», όπου αναφερόταν το ονοματεπώνυμο, η ηλικία και η οικονομική επιβάρυνση της αερολέσχης. (**Έγγραφο 33**)

Το 1977 η βοήθεια της Ε.ΑΛ.Ε συνέχιζε να είναι σημαντική στον αεραθλητισμό, καθώς διαμεσολαβούσε στην διάθεση κονδυλίων για την «*Προμήθεια ανεμοπτέρων*» (**Έγγραφο 48**) στην ΑΝ.Λ.Α, όπως επιβεβαιώνεται από την αλληλογραφία που υπάρχει στα αρχεία της Ομοσπονδίας. (**Έγγραφο 25**, **Έγγραφο 26** και **Έγγραφο 27**)

Μετά το 1984 μειώνεται⁵¹ και σταδιακά σταματά η κρατική επιχορήγηση, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν πόροι για προμήθεια υλικών. Τέλος το 1988 αποσύρονται και οι απόστρατοι της Πολεμικής Αεροπορίας από την κεντρική διοίκηση του αεραθλητισμού και η ανάπτυξη κάθε σωματείου εξαρτάται πλέον από την οικονομική ευρωστία των μελών του.

⁴⁹ Pikros C. (2015). «The cavka (yabka) gliders in Greece-Construction drawings». Athens σ.σ. 45. Αεροπορική εγκυκλοπαίδεια <http://www.aerodata.gr/pdf/books/346/346.pdf>

⁵⁰ Η Αερολέσχη Αθηνών-Aeroclub d' Athenes, ιδρύθηκε το 1929 και επανασυστάθηκε σε σωματείο το 1951. Είναι μη κερδοσκοπικό αεραθλητικό σωματείο (κωδ.ΓΓΑ ΚΞ75) και μέλος της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας. Η Α.Α.Α ασχολείται με τον αεραθλητισμό με ελαφρά αεροσκάφη και λειτουργεί σχολή πιλότων για Cessna 172/Cessna 152/Piper Cherokee E140/Piper Seneca 11 PA34. Σήμερα το Διοικητικό Συμβούλιο της Αερολέσχης Αθηνών αποτελείται από τους Διονύσιο Ρούσινο Πρόεδρο, Ιωάννη Γκρίτση Αντιπρόεδρο, Παναγιώτη Ποδηματάς Γ. Γραμματέα, Γιώργο Μεθενίτη Ταμία και Χρήστο Πετεινάρη ως μέλη.

⁵¹ Πικρός, Κ. (2012). «*Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία*» Αθήνα σ.σ. 35. Εκδότης: Πικρός Κ. Ιδιωτική έκδοση.

3.5. Ο αεραθλητισμός στην Βόρεια Ελλάδα

Στην Βόρεια Ελλάδα ο αεραθλητισμός εξελισσόταν ταυτόχρονα με της Αθήνας, όπως αναφέρει ο Άκης Τεμπερίδης,

[...] στην Ελλάδα, ο Αεραθλητισμός οφείλει τη γέννησή του στους Άγγλους. Το 1929 η British Overseas Aviation Co. επιχείρησε να καλύψει αεροπορικάς τη διαδρομή Λονδίνο-Νέο Δελχί. Ήταν η εποχή των ηρωικών αποστολών για τη -βρεφική τότε ηλικίας- αεροπορία. Τα αγγλικά υδροπλάνα έκαναν στάση για μερικές μέρες στη Θεσσαλονίκη και αυτό ήταν το γεγονός της χρονιάς, αφού για πρώτη φορά συνέβαινε κάτι τέτοιο στην πόλη. Ακολούθησαν δεξιώσεις στο Μεντιτερανέ (το καλύτερο ξενοδοχείο της εποχής) με παρόντες τους επισήμους και όλη την «καλή» κοινωνία της πόλης. Εκείνες τις μέρες κάποιοι εύποροι Θεσσαλονικείς είχαν την ευκαιρία να πετάξουν για πρώτη φορά πληρώνοντας το ανάλογο εισιτήριο. Κάπως έτσι δημιουργήθηκε -για μερικούς από αυτούς- το σαρακι της πτήσης και ιδρύθηκε το πρώτο αεραθλητικό σωματείο στην Ελλάδα με την ονομασία «Ένωση Φίλων Αέρος». Έτος ίδρυσης το 1929. Δύο χρόνια μετά, το σωματείο μετονομάστηκε σε Αερολέσχη Θεσσαλονίκης Δημιουργήθηκαν τότε τμήματα αερομοντελισμού και ανεμοπορίας, αλλά αεροπλάνα δεν υπήρχαν[...]⁵²

Και συνεχίζει:

[...] το (1936), επί Μεταξά και με υπουργό Αεροπορίας τον Ζάννα, ο αεραθλητισμός έγινε τμήμα της Εθνικής Οργάνωσης Νεολαίας. Ακολούθησε ο πόλεμος και το '45 συστάθηκε η Ομάδα Φίλων Αεροπλάνου με πρωτεργάτη τον Παλαμίδα. Οι πρώτες πτήσεις γίνονταν από τη Γεωργική Σχολή. Τραβούσαν με σχοινιά το ανεμόπτερο, αυτό έπαιρνε φόρα στην πλαγιά και απογειωνόταν. Διάρκεια πτήσης μερικά δευτερόλεπτα. Λίγες δεκάδες μέτρα πιο κάτω, το σκάφος πατούσε και πάλι στη γη και η διαδικασία ξεκινούσε από την αρχή. Μέχρι το '49 οι ανεμοπόροι συμμετείχαν και στη στρατιωτική παρέλαση. Επειδή δεν είχαν δικές τους στολές, τις έφτιαχναν από τα τσουβάλια που προμήθευε η Αμερικανική Βοήθεια[...]⁵³

⁵² Τεμπερίδης, Ά. (1998, Ιούνιος). Αεραθλητισμός στην Βόρεια Ελλάδα - Τα Φτερά του 40^{ου} Παράλληλου. Φωτογραφίες: Παπαδόπουλος, Γ. Α.Τ. Περιοδικό ΠΤΗΣΗ και ΔΙΑΣΤΗΜΑ - Τεύχος 158 - Αθήνα.

⁵³ Τεμπερίδης, Ά. (1998, Ιούνιος). Αεραθλητισμός στην Βόρεια Ελλάδα - Τα Φτερά του 40^{ου} Παράλληλου. Φωτογραφίες: Παπαδόπουλος, Γ. Α.Τ. Περιοδικό ΠΤΗΣΗ και ΔΙΑΣΤΗΜΑ - Τεύχος 158 - Αθήνα.

Η Θεσσαλονίκη των οκτώ αεροδρομίων⁵⁴ έγινε η πρώτη πόλη στην Ελλάδα που απέκτησε «Όμιλο Αερομοντελιστών». Την 31^η Ιουλίου 1930 με παρακίνηση από τον Θεσσαλονικιό Υπουργό Αεροπορίας Αλέξανδρο Ζάννα, ιδρύεται από είκοσι πέντε (25) επιφανή άτομα της τοπικής κοινωνίας (**Πίνακας 1**) η πρώτη φιλοαεροπορική οργάνωση-σωματείο, με την επωνυμία: *Ένωση Φίλων Αέρος - Ε.Φ.Α.*, με καταστατικό σκοπό «...την διάδοση του αεροπορικού πνεύματος στο ευρύ ελληνικό κοινό και η εκλαΐκευση του αεροπλάνου».

Σύντομα μετονομάζεται σε Αερολέσχη Θεσσαλονίκης-ΑΛ.Θ. και τον Απρίλιο του 1931 εκδίδει το πρώτο αεροπορικό Ημερολόγιο και Αεροπορικό-Αεραθλητικό περιοδικό με τίτλο τα «ΦΤΕΡΑ». Σε αυτό ανέφερε ότι «η έκτασις της διαδόσεως του αεροπλάνου σε μίαν χώραν αποτελεί σήμερον το μέτρον του πολιτισμού της».

Δέκα χρόνια μετά η Αερολέσχη Θεσσαλονίκης⁵⁵ - Α.Λ.Θ. θα εναρμονισθεί με τον διεθνή τίτλο του *Aeroclub* και θα αποκτήσει την ονομασία *Thessaloniki Air Club*.

Εξέδωσε επίσης το 1978 την αεροπορική εφημερίδα «Αεραθλητική Ηχώ», το 1989 την εφημερίδα «Αεραθλητισμός» και το 1987-1988 το ενημερωτικό δελτίο «ΕΛΩ LGTS».

Από το 1970 άρχισε από την ΑΛ.Θ. η λειτουργία της Σχολής Εκπαίδευσης Αεραθλητών Χειριστών Ιδιωτικών Αεροπλάνων, με περισσότερους από 500 απόφοιτους αεραθλητές, οι οποίοι σταδιοδρόμησαν σε Πολεμική και Πολιτική Αεροπορία.

Από το 1998 εντάσσεται στη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, ως *Αθλητικό Σωματείο*, ενώ σε κάθε διεθνή αγώνα της Εθνικής Αεραθλητικής Ομάδας μετέχουν 1-2 πληρώματα.

Το 2012, καθώς καταγράφεται ως η πρώτη Αερολέσχη στην Ελλάδα και η δεύτερη παλαιότερη Αερολέσχη στην Ευρώπη, αναγνωρίζεται ως *Ιστορικό Σωματείο*.

Η ΑΛΘ τιμήθηκε για τις δραστηριότητες⁵⁶ της πολλές φορές με σημαντικές διακρίσεις, όπως το 1991 με την *Ανώτατη Διεθνή Αεροπορική Διάκριση - Diplome d' honneur* από την F.A.I και το 2000 με το *Βραβείο της Ακαδημίας Αθηνών*.

⁵⁴ Η Θεσσαλονίκη, με την εμφάνιση της στρατιάς της ανατολής, υποδέχεται 360.000 στρατιώτες και δημιουργεί οκτώ (8) αεροπορικές βάσεις πολέμου, φτάνοντας να έχει οκτώ (8) αεροδρόμια. Επίσης, η εντυπωσιακότερη επιδρομή που έγινε στην πόλη ήταν όταν Γερμανικό αερόπλοιο Zeppelin, χτυπήθηκε το 1916, από ένα Βρετανικό πλοίο και έγινε παρανάλωμα πυρός, πέφτοντας στο δέλτα του Αξιού ποταμού. Ο σκελετός του, αφού συναρμολογήθηκε, μεταφέρθηκε στον Λευκό Πύργο ως θέαμα για τους πολίτες. Βλ. Τρεμόπουλος Μιχάλης, (2001) «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης»

⁵⁵ Παπαζαφειρίου, Χ. (1 Μαρτίου 2011). «Αερολέσχη Θεσσαλονίκης- Αφιέρωμα για τα 75 χρόνια της».

⁵⁶ Παπαζαφειρίου, Χ. (01 Μαρτίου, 2011). «Ιστορική ανασκόπηση της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης και των αεραθλητικών της δραστηριοτήτων». Αερολέσχη Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη.

3.6. Θεσμικό πλαίσιο Γενικής Αεροπορίας και Αεραθλητισμού

Το 1972 θεσμοθετήθηκαν δύο πολύ σημαντικοί νόμοι: ο Ν.1127/1972 που ρύθμιζε το καθεστώς του αεραθλητισμού και όλα τα θέματα των αερολεσχών και ο Ν.636/1972 που ρύθμιζε τα πάντα σχετικά με τα πολιτικά πτυχία ιπταμένων στην Ελλάδα. Οι δύο αυτές νομοθετικές πράξεις έθεσαν το κανονιστικό πλαίσιο για τη Γενική Αεροπορία στη χώρα. Το 1972, η «Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος» (Β.ΑΛ.Ε.), μετονομάζεται σε «...Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος» (Ε.ΑΛ.Ε.) και για πρώτη φορά,

[...]αποφασίστηκε να υπάγεται στην εποπτεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Συγκοινωνίας και μετονομάστηκε σε «Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος-ΕΑΛΕ». Με τις αρμοδιότητες που της εκχωρήθηκαν ανέλαβε την εποπτεία όλων των Αεραθλητικών Σωματείων της χώρας και τη διοργάνωση και συμμετοχή σε Αεραθλητικούς Αγώνες.[...]

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ως ο ελληνικός κρατικός φορέας διαχείρισης των αεροπορικών⁵⁷ ζητημάτων και του αεραθλητισμού μέσω του «Γραφείου Σχέσεων μετά του κοινού» και σύμφωνα με το πρόσφατα ψηφισθέν Ν.Δ.1127/1972 «περί Ιδιωτικής Αεροπορίας», απέστειλε επιστολή προς όλους τους Αερολιμένες καθώς και στην Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος, για να παροτρύνει την «Ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος» και του «αεραθλητικού ιδεώδους». (Εγγραφο 34) Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι:

[...] Η Υ.Π.Α. δεν είναι νοητόν να αρκεσθή εις την μελέτην, εκπόνησιν και έκδοσιν του Νομοθετικού τούτου διατάγματος, ουδέ ψυχρώς και τυπικώς να διεκπεραιώσκει τα της οικονομικής ενισχύσεως του αεραθλητικού ιδεώδους[...] (Εγγραφο 35)

Το καθεστώς που διέπει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) προβλέπει την πλήρη συνεργασία της Υπηρεσίας με την Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία. Στο πλαίσιο αυτό, λειτούργησε και το τμήμα Ιδιωτικής Αεροπορίας (Δ2/Δ), με αρμοδιότητες που αφορούν:

[...] «την ανάπτυξη και διάδοση της ιδιωτικής και αθλητικής αεροπορίας, τον χειρισμό θεμάτων έγκρισης καταστατικών και κανονισμών λειτουργίας αεραθλητικών σωματείων και λεσχών, την έγκριση αεραθλητικών εκδηλώσεων, τον καθορισμό απαιτήσεων λειτουργίας αεραθλητικών σωματείων, λεσχών καθώς και των σχολών τους, τον χειρισμό θεμάτων τεχνικής και οικονομικής υποστήριξης αυτών, την ανάπτυξη και διάδοση του

⁵⁷ Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας - Υ.Π.Α, είναι αυτοτελής υπηρεσία του ελληνικού κράτους, η οποία διαχειρίζεται τις αεροπορικές μεταφορές και τα κρατικά αεροδρόμια. Παρακολουθεί επίσης, την τήρηση των κανονισμών ασφαλείας αεροσκαφών και της εναέριας κυκλοφορίας στον ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο, σύμφωνα με το εσωτερικό και διεθνές Αεροπορικό Δίκαιο και τηρεί νηολόγιο και βιβλίο υποθηκών αεροσκαφών.

αεροπορικού τουρισμού με ιδιωτικά αεροσκάφη και τον χειρισμό θεμάτων διευκολύνσεων γενικά αεροσκαφών ιδιωτικής αεροπορίας».[...]

Το 1973 ο αεραθλητισμός αποδεσμεύεται από το Υπουργείο Άμυνας και οι αρμοδιότητες του υπάγονται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Ανάλογα μεταβιβάζονται τα αεραθλήματα από την Πολεμική Αεροπορία (Π.Α.) στην Αρχή Πολιτικών Αεροσκαφών (Α.Π.Α.).

Ο αεραθλητισμός πάντοτε είχε αρωγό την Πολεμική Αεροπορία, η οποία παρείχε βοήθεια, ειδικές άδειες και μόνιμες παροχές σε καύσιμα, καταλύματα, στέγαση αεροπλάνων και άλλα μέσα. Επίσης στο αεροδρόμιο Τατοΐου πραγματοποιούνταν πτήσεις με αεροπλάνο Piper-Cub που ανήκαν στο ελληνικό πυροβολικό και στο παρελθόν ήταν αεροσκάφη αναγνώρισης.

Έτσι εξακολουθεί να παρέχει τις διευκολύνσεις αυτές στις αερολέσχες και μέσω της ΥΠΑ. Η τελευταία το 1974, καταγράφει και το πρώτο αεροπορικό πολιτιστικό στίγμα με την δημιουργία *Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας*, όπου η ΕΑ.ΑΕ. προσφέρει ένα επιτραπέζιο ομοίωμα ανεμοπτερού. (**Εγγραφο 15** και **Εγγραφο 16**). Εξασφαλίζεται επίσης η τακτική χρηματοδότηση των συλλόγων και των αερολεσχών με σημαντικές κρατικές επιχορηγήσεις. (**Εγγραφο 17** και **Εγγραφο 18**)

Η αμφίδρομη σχέση και η αλληλεξάρτηση του ελληνικού αεραθλητισμού από την Πολεμική Αεροπορία ήταν τότε συνεχής όμως,

*[...]στην χώρα μας, η σχέση της Πολεμικής Αεροπορίας με την ανεμοπορία ήταν μακρόχρονη. Ήταν όμως πάντα μια διοικητική απασχόληση για αποστράτους, δηλαδή για το τέλος της καριέρας των αξιωματικών και όχι από την αρχή της, όπως είναι σε άλλες χώρες. [...]*⁵⁸

Ως εκ τούτου από το 1984 και μετά βαθμιαία μέχρι το 1988 αποσύρονται σχεδόν και οι τελευταίοι απόστρατοι της Π.Α από την διοίκηση εν συνόλω, του αεραθλητισμού. Εξαλείφεται επίσης και η χρηματοδότηση⁵⁹ που παρείχε η Π.Α. στην Ομοσπονδία και η οποία με τη σειρά της έπαψε να στηρίζει οικονομικά τις Αερολέσχες.

⁵⁸ Πικρός, Κ. (2012). «Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία» Αθήνα σ.σ. 50. Εκδότης: Πικρός Κ. Ιδιωτική έκδοση.

⁵⁹ Με την υπαγωγή της ΕΛ.Α.Ο στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, διαχειρίστηκε κάποια χρήματα, αρκετά λιγότερα από όσα επιχορηγούντο οι αερολέσχες από την Υ.Π.Α. Σταδιακά επιχορήγηση για δράσεις Αεραθλητισμού υπήχθησαν στην Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς και συγκεκριμένα στο Ίδρυμα Νεολαίας και Δια Βίου Μάθησης (Ι.ΝΕ.ΔΙ.ΒΙ.Μ) έως ότου έπαψαν να υπάρχουν. Το όποιο κόστος για ενασχόληση με τα αεραθλήματα μεταφέρθηκε στους αθλούμενους. Συνέπεια αυτού ήταν να περιοριστούν οι συμμετοχές των παιδιών και των εφήβων στα αεροδρόμια. Την θέση τους κατέλαβαν οι εύποροι ενήλικες, οι οποίοι μπορούν να ανταπεξέλθουν στις οικονομικές απαιτήσεις των αεραθλημάτων.

4. Η ιστορική διαδρομή της ΕΛ.Α.Ο.

Πριν από την ίδρυσή της ως ΕΛ.Α.Ο, προηγήθηκε η δημιουργία διαφόρων φορέων με μορφή σωματείων πάντα συμβαδίζοντας παράλληλα και κοινά με την Πολεμική και Πολιτική Αεροπορία, το ελληνικό κράτος αλλά και την αγάπη των αεροπόρων (ιδιωτών και στρατιωτικών). Ο αεραθλητισμός στην Ελλάδα θεσμοθετείται από το 1928 με την ίδρυση αρχικά της «Κεντρικής Αεροπορικής Επιτροπής» (Κ.Α.Ε.).

Ακολούθησε το 1931 η ίδρυση της «Αερολέσχης Ελλάδος» (ΑΛ.Ε.) ως σωματείο, το οποίο το 1937 μετονομάστηκε σε «Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος» (Β.ΑΛ.Ε.).

4.1 Σταθμός για τον ελληνικό αεραθλητισμό

Στην Ελλάδα η ανάγκη δημιουργίας μιας Ομοσπονδίας για τα αεραθλήματα ήταν απαραίτητη καθώς δεν υπήρχε, συγκεκριμένη σχέση ανάμεσα μηχανοκίνητου και καθαρού αεραθλητισμού.

[...]Τον παλιό καιρό υπήρχε η έννοια του "μηχανοκίνητου αθλητισμού" που ήταν κάτι σεβαστό μεν, αλλά διαφορετικό σαν ομάδα αθλημάτων. Στον αεραθλητισμό δεν έγινε διαχωρισμός μεταξύ του "μηχανοκίνητου αεραθλητισμού" σαν ομάδα αεραθλημάτων και του "καθαρού αεραθλητισμού". Το 1977 όταν δοκιμάσαμε να εισάγουμε την ανεμοπορία στην Γ.Γ.Α, μας είπαν ευθέως: "απαλλαγείτε από το αεροπλάνο και θα σας γράψουμε αμέσως". Το 1985 σε συνεννόηση με την ΓΓΑ συγκεντρωθήκαμε στο Ολυμπιακό Στάδιο, με τον στρατηγό Σαβράμη για να ιδρύσουμε μία "Ομοσπονδία Αεραθλητισμού" χωρίς τα μηχανοκίνητα.[...] ⁶⁰.

Το 1985, γίνεται αλλαγή της νομικής μορφής της Εθνικής Αερολέσχης Ελλάδος (Ε.ΑΛ.Ε.) από πρωτοβάθμιο σωματείο, με μέλη σωματεία και φυσικά πρόσωπα, σε δευτεροβάθμιο σωματείο, με μέλη του μόνο τα αθλητικά σωματεία.

Το 1986 και στο πλαίσιο προαγωγής της Αεροπορικής Ιδέας, η ΕΛ.Α.Ο. συμμετέχει στην ίδρυση της Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδος - Α.ΑΚ.Ε.⁶¹, την οποία και φιλοξένησε στα γραφεία της έως το 1989.

⁶⁰ Πικρός, Κ. (2012). «Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία» Αθήνα σ.σ. 59. Εκδότης: Πικρός Κ. Ιδιωτική έκδοση.

⁶¹ Η Α.ΑΚ.Ε. ιδρύθηκε με την Απόφαση 4605/07.11.1986, του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, από 51 ιδρυτικά μέλη προερχόμενα από την Πολεμική Αεροπορία, την Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος και επιστήμονες. Η Α.ΑΚ.Ε. θέτει στόχους εθνοφελούς χαρακτήρα και προάγει την Παγκοσμιοποίηση του ανθρωπισμού και του ελληνικού πολιτισμού. Η Α.ΑΚ.Ε. από την ίδρυση της, έως το 1989, φιλοξενήθηκε στα γραφεία της ΕΑΛΕ (ΜΤΑ-Ακαδημίας 27α). Το 1999 εκδίδει την 4/σέλιδη διμηνιαία εφημερίδα, με τίτλο «Αεροπορική Ιδέα», την οποία διένεμε,

Το 1999, συνεχίζοντας την ωφέλιμη πορεία της προς τον αεραθλητισμό, η *Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος - Ε.Α.Ε.* καταχωρείται στην *Γενική Γραμματεία Αθλητισμού - Γ.Γ.Α.* και λειτουργεί ως η επίσημη *Αθλητική Ομοσπονδία* του ελληνικού κράτους, ενώ μπορεί να μετέχει στον ευρύτερο αθλητικό σχεδιασμό της Ελλάδας. Η λειτουργία της Ομοσπονδίας και η προσφορά της στις αεροπορικές δραστηριότητες είναι ανελλιπής, καθώς την χρονική περίοδο 07.11.28 έως 26.07.99 έχουν σχηματιστεί είκοσι (20) Διοικητικά Συμβούλια οι πρόεδροι των οποίων αναγράφονται σε κατάλογο, ο οποίος βρίσκεται αναρτημένος σε ένα μεγάλο κάδρο στα γραφεία της ΕΛ.Α.Ο. **(Πίνακας 3)**

[...] Το 2000 όταν τελικώς ιδρύθηκε η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛΑΟ), η κατάσταση στην ΓΓΑ είχε αλλάξει άρδην. Έπρεπε να υπάρξει μία ελληνική ομοσπονδία για κάθε διεθνή. Έτσι λόγω της FAI (Federation Aeronautique Internationale) βρεθήκαμε αναγκαστικά σε κοινό φορέα με τα μηχανοκίνητα». [...]

[...]...Ο μηχανοκίνητος αεραθλητισμός ήταν δυνατότερος και επί δεκαετίες προσπαθούσε να καρπωθεί τα προνόμια του καθαρού αθλητισμού. Τελικός, δεν το πέτυχε. Πέτυχε όμως να χάσουν τα προνόμια που είχαν τα καθαρά αθλήματα, κυρίως η ανεμοπορία. Η αεραθλητική παιδεία είναι βαθιά ενσωματωμένη στην Πολεμική Αεροπορία άλλων ευρωπαϊκών κρατών. Έτσι, υπάρχει σαφής επίγνωση της αξίας κάθε αεραθλήματος, καθαρού και μηχανοκίνητου. [...]

4.2. 2000: Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛ.Α.Ο)

Η *Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία-ΕΛ.Α.Ο. (ELAO-NAC of Greece, Hellenic Aeronautical and Airports Federation)* γίνεται αναγνωρισμένη Αθλητική Ομοσπονδία από την Γ.Γ.Α. και καθιερώνεται στον χώρο του Αεραθλητισμού. Καταχωρείται ως μέλος της F.A.I και έχει την υποστήριξη του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και Υπουργείου Πολιτισμού, ενώ διέπεται από τις διατάξεις του αθλητικού νόμου και μπορεί να επιχορηγείται από το κράτος για τις δραστηριότητες της.

Στην Αθήνα 23 Απριλίου 2005 έγινε η τελευταία αναθεώρηση του καταστατικού της Ανωτάτης Αεραθλητικής Αρχής της Ελλάδος (άρθρο 19 παρ. 2, Ν2725/1999), της *Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛ.Α.Ο.)*. Το καταστατικό υπέγραψαν ο στρατηγός εν αποστρατεία

δωρεάν, σε 14.000 αποδέκτες (αποστράτους Π.Α, ΓΕΑ, Υπουργείο Παιδείας, σχολεία, εκκλησιαστικοί θεσμοί, οργανισμοί κ.λπ.) Από το 2011, η εφημερίδα αποστέλλεται μόνο στα τακτικά μέλη και στο Γ.Ε.Α. Αναρτάται επίσης σε ηλεκτρονική μορφή στην επίσημη ιστοσελίδα της Ακαδημίας. Ανακτήθηκε 3 Μαΐου 2019, από <http://www.aake.info/our-history/>

Ευάγγελος Σαβράμης Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και ο Αντώνης Παπαδόπουλος, Γεν. Γραμματέας. Επίσης διατήρησε και το αρχικό λογότυπο της Ε.ΑΛ.Ε, το οποίο χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα. **(Εγγραφο 14)**

Στο 1^ο άρθρο του επικυρωμένου καταστατικού της ΕΛ.Α.Ο αναφέρεται ότι πρόκειται για την αθλητική Ομοσπονδία αεραθλημάτων και την ανώτατη οργάνωση των αεραθλητικών σωματείων στην Ελλάδα. Έχει την μορφή μη κυβερνητικού και μη κερδοσκοπικού, νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου σωματείου-Ομοσπονδίας και αποτελεί την υπερκείμενη αθλητική Ομοσπονδία για τον κλάδο των αεραθλημάτων (άρθρο 19 παρ. 2 Ν2725/1999).

Η ΕΛ.Α.Ο, αναφέρεται στο καταστατικό της ότι:

[...] αποτελεί την συνέχεια της ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ (Κ.Α.Ε.) που ιδρύθηκε το 1928, που μετωνομάσθηκε σε ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΑΛ.Ε) το 1931, που μετωνομάσθηκε σε ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Β.ΑΛ.Ε.) το 1934, που μετωνομάσθηκε σε ΕΘΝΙΚΗ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ε.ΑΛ.Ε.) το 1972, που μετωνομάσθηκε σε ΕΘΝΙΚΗ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ε.ΑΛ.Ε.-Α.Ο.Ε.) και τελικά μετονομάσθηκε σε ΕΘΝΙΚΗ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΕΛΛΑΔΟΣ το 1994. [...]

Στους σκοπούς⁶² της ΕΛ.Α.Ο, σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού της, έχει εθνικούς και κοινωφελείς σκοπούς μεταξύ των οποίων οφείλει να:

[...] υποστηρίζει την σπουδαιότητα του Αεραθλητισμού, ως πολύπλευρης προσφοράς στους τομείς Νεολαίας, Τουρισμού, Κρατικής Σχεδίασης Εκτάκτων Αναγκών και Εθνικής Άμυνας. Να καλλιεργεί, να αναπτύσσει και να διαδίδει το Αεροπορικό πνεύμα και την Αεραθλητική ιδέα με κάθε διατιθέμενο μέσο, σε όλη την επικράτεια. Να συμβάλει δια των μελών της, από κοινού μετά της πολιτείας, στην προστασία του εθνικού πλούτου, της ανθρώπινης ζωής, της ιστορικής παρακαταθήκης, με την δημιουργία και οργάνωση εκδηλώσεων αναλόγου περιεχομένου[...] Επίσης μπορεί να :

[...] συντονίζει την λειτουργία των Σωματείων-μελών, το αεραθλητικό υλικό που παραχωρείται ή προϋπάρχει, καθώς και να προκηρύσσει, εποπτεύει την διεξαγωγή Πανελλήνιων, Διεθνών και λοιπών αγώνων, να επιμελείται την συγκρότηση και προπόνηση των Εθνικών Ομάδων και την συμμετοχή της Εθνικής ομάδας του κάθε αεραθλήματος σε οργανωμένους αγώνες στο εξωτερικό και γενικά να υποβοηθά με κάθε υλικό και ηθικό μέσο τα Σωματεία, ώστε να αναπτύξουν τα αεραθλήματα, για

⁶² Καταστατικό ΕΛ.Α.Ο. Άρθρο 7. Ημερομηνία επικαιροποίησης: 23 Απριλίου 2005.

το καλό του έθνους και ειδικότερα, της αθλούμενης νεολαίας. [...] Επιπρόσθετα έχει την δυνατότητα να:

[...] οργανώνει την εκμάθηση και προπόνηση των αεραθλημάτων στους αεραθλητές και να υποβάλει εισηγήσεις στα αρμόδια όργανα για την λήψη νομοθετικών ή άλλων μέτρων για την προώθηση και διευκόλυνση της ασκήσεως των αεραθλημάτων[...] Τέλος, δικαιούται να:

[...] αποκτά διάφορους τύπους πτητικών μέσων διεθνών και ελληνικών κατηγοριών σύμφωνα με τις κατά περίπτωση ισχύουσες προδιαγραφές, ή οτιδήποτε άλλο μέσο ή εγκαταστάσεις για την υποστήριξη των σκοπών της. [...]

Η ΕΛ.Α.Ο. είναι επίσης, υπεύθυνη για την οργάνωση και τον έλεγχο των πρωταθλημάτων και διοργανώσεων που γίνονται στην Ελλάδα, όπως είναι οι Πανελλήνιοι και Περιφερειακοί αγώνες, καθώς και για την τήρηση των κριτήριων συμμετοχής σε Εθνικές Ομάδες.

Το 2018 με τον εορτασμό των 90 χρόνων ιστορίας της, η ΕΛΑΟ κυκλοφόρησε (1928-2018) το επετειακό της φυλλάδιο, όπου αναφέρει ότι στην Ελλάδα:

[...] καθιερώθηκε στο χώρο του Αεραθλητισμού και με τα 90 και πλέον σωματεία - μέλη πήρε μέρος σε εκατοντάδες αγώνες οργάνωσε τέσσερεις γενικές συνελεύσεις της FAI (1962, 1967, 1992 και 2007), συμμετείχε σε Αεραθλητικά Συνέδρια και εκδηλώσεις της FAI και εκπόνησε όλους τους κανονισμούς που διέπουν τη λειτουργία των αεραθλημάτων. [...]

Η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία εδρεύει⁶³ στην Αεροπορική Βάση Δεκελείας και διοικείται από 11/μελές Δ.Σ. (**Πίνακας 3**) με την ιδιότητα του μέλους να είναι τιμητική και άμισθη. Οι Πρόεδροι που διετέλεσαν στην ομοσπονδία με την τελική της μορφή είναι οι κ.κ. ΣΑΒΡΑΜΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (26.07.99 έως 01.12.12), ΜΑΛΑΜΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ (01.12.12 έως 01.12.16) και ΜΑΚΡΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του οποίου η θητεία άρχισε από 01.12.16 και λήγει 01.12.2020.

⁶³ Η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία βρίσκεται στην διεύθυνση: Αεροπορική Βάση Δεκελείας Τ.Θ. 51150, Τ.Κ. 14510 Νέα Κηφισιά. Στοιχεία επικοινωνίας Τηλ. 2109649788 Fax 2109649547 Email: elaoinfo@elao.gr. Ιστοσελίδα: <http://elao.gr/web/index.html>

5. Αερολέσχες και Αεραθλητικά Σωματεία της ΕΛ.Α.Ο.

Την ΕΛ.Α.Ο. συγκροτούν, ως εγγεγραμμένα μέλη σε αυτήν, Αερολέσχες και Αεραθλητικά Σωματεία, τα οποία εδρεύουν και δραστηριοποιούνται σε όλη την Ελλάδα, καλλιεργώντας τα αθλήματα που υπάγονται σ' αυτήν. Το δυναμικό της ανέρχεται σε ενενήντα (90) μέλη / αεραθλητικά σωματεία, ως εξής: είκοσι (20) στην Αττική, εννέα (9) στην Θεσσαλονίκη, δέκα (10) στην Μακεδονία, δέκα πέντε (15) στην Θεσσαλία, επτά (7) στην Ήπειρο, δώδεκα (12) στην Κρήτη, οκτώ (8) στην Πελοπόννησο, πέντε (5) στα νησιά του Αιγαίου και τρία (3) στα νησιά του Ιονίου. (Πίνακας 5)

Η εκπροσώπηση ενός σωματείου-μέλους στην ΕΛ.Α.Ο. γίνεται με έναν μόνο αντιπρόσωπο, ο οποίος διαθέτει μία ψήφο. Για να υπάρχει διαύγεια στις αποφάσεις της ΕΛ.Α.Ο, δεν επιτρέπεται η εκπροσώπηση Σωματείου από πρόσωπο το οποίο έχει ή είχε κατά την προηγούμενη διετία οποιαδήποτε σχέση εξαρτημένης εργασίας ή οποιασδήποτε άλλης μορφής οικονομική δοσοληψία μαζί της και σημαντική είναι η διευκρίνιση ότι:

[...] έμποροι αθλητικών ειδών, καθώς και οι μέτοχοι, εταίροι, διαχειριστές και μέλη του Δ.Σ. αθλητικής ανώνυμης εταιρείας και κάθε είδους εμπορικής εταιρείας, εφόσον αυτές έχουν ως αντικείμενο εργασιών τους την εμπορία ή την κατασκευή κάθε είδους αθλητικών ειδών.[...]

5.1. Επιτροπές Αεραθλημάτων

Η ΕΛ.Α.Ο. στο καταστατικό της (άρθρο 15.4) προβλέπει την συγκρότηση επιτροπών αεραθλημάτων σύμφωνα με τα πρότυπα της F.A.I. Στις αρμοδιότητες των επιτροπών (άρθρο 15.5) είναι η ενημέρωση των σωματείων μελών για την διεθνή δραστηριότητα και εμφανίζεται από την τρέχουσα αλληλογραφία της ΕΛ.Α.Ο. Επίσης, σύμφωνα με το καταστατικό, οι Επιτροπές Αεραθλημάτων μπορούν να επεξεργάζονται την

[...]...σύνταξη, αναθεώρηση και διάδοση των αγωνιστικών, οργανωτικών ή άλλων κανονισμών που διέπουν το αεράθλημα στην Ελλάδα, μέσα πάντοτε στο πλαίσιο των ισχυόντων αντίστοιχων διεθνών κανονισμών. Οι κανονισμοί εγκρίνονται από το ΔΣ και εφόσον απαιτείται και από τον αρμόδιο για τον αθλητισμό, υπουργό.[...]

Οι επιτροπές των αεραθλημάτων μπορούν επίσης με την έγκριση του Δ.Σ. της ΕΛ.Α.Ο, να συνεργάζονται με ενδιαφερόμενα σωματεία για την οργάνωση των ετήσιων προγραμμάτων πανελλήνιων και διασυλλογικών αγώνων, των προγραμμάτων συμμετοχής σε αγώνες εξωτερικού και καθορισμού των κριτηρίων επιλογής των εθνικών ομάδων. Μπορούν επίσης να καταρτούν τα

αναπτυξιακά προγράμματα για κάθε αεράθλημα και τέλος να ρυθμίζουν ζητήματα εκπαιδευτικών προγραμμάτων, προμήθειας, κατανομής και διακίνησης των διατιθεμένων υλικών και πόρων μεταξύ σωματείων, μελών και αεραθλητών.

Οι επιτροπές δεν διαθέτουν οικονομική αυτοδυναμία, αλλά οι ανάγκες τους εξυπηρετούνται από το ταμείο της ΕΛ.Α.Ο. Κάθε Επιτροπή Αεραθλήματος της ΕΛ.Α.Ο εκλέγει μεταξύ των μελών της Πρόεδρο, Γραμματέα, εκπρόσωπο-σύνδεσμο και τον αναπληρωτή του, για κάθε αεράθλημα στην αντίστοιχη Επιτροπή Αεραθλήματος της FAI.

5.2. Έσοδα της ΕΛ.Α.Ο.

Μετά το 1984 μειώθηκε σταδιακά η χρηματοδότηση που παρείχε η Π.Α στην Ομοσπονδία, η οποία και αυτή με τη σειρά της στήριζε τις Αερολέσχες.

Με την υπαγωγή της ΕΛ.Α.Ο στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, υποχρέωση της υπήρξε η διαχείριση κάποιων χρημάτων, αρκετά πιο περιορισμένα σε σχέση με την επιχορήγηση που υπήρχε στις αερολέσχες, από την Υ.Π.Α.

Κάθε αεραθλητικό σωματείο ή αερολέσχη για να αποτελεί μέλος της ΕΛ.Α.Ο. υποχρεούται να καταβάλλει εφάπαξ δικαίωμα εγγραφής και, μέσα στο πρώτο τετράμηνο κάθε χρόνου, ετήσια συνδρομή.

Όλα τα σωματεία της ΕΛ.Α.Ο. και οι αεραθλητικές δράσεις υπάγονται στον έλεγχο και έγκριση της Γ.Γ.Α και του αθλητικού νόμου, ωστόσο σύμφωνα με το άρθρο 1.5 του καταστατικού της:

[...] Δεν επιτρέπεται στην Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία η επέμβαση με οποιονδήποτε τρόπο στη διοικητική και οικονομική αυτονομία των Σωματείων-μελών της[...]

Πηγές εσόδων της ΕΛ.Α.Ο μπορεί να αποτελούν έσοδα⁶⁴ προερχόμενα από κάθε νόμιμη δραστηριότητα, όπως εισφορές, δωρεές, χορηγίες, διαφημίσεις, έσοδα από τέλεση αγώνων, δικαιώματα από την έκδοση Αεραθλητικής Ταυτότητας, κάρτας FAI IPPI, κάρτας FAI/IPC και FAI Sporting Licence σε αεραθλητές, καθώς και από τις συμμετοχές Αεραθλητικών Σωματείων και ατόμων σε συνέδρια, Παγκόσμιους, Διεθνείς και Πανελλήνιους αεραθλητικούς αγώνες και κάθε είδους εκδηλώσεις. Επίσης έσοδα μπορούν να υπάρξουν από τις τακτικές και έκτακτες επιχορηγήσεις εκ μέρους της Υ.Π.Α, της Γ.Γ.Α, της Ε.Ο.Α και οποιουδήποτε άλλου ελληνικού ή ξένου, κρατικού ή μη φορέα.

⁶⁴ Καταστατικό ΕΛ.Α.Ο. Άρθρο 4 - Πόροι-Διαχείριση. (Ημερομηνία επικαιροποίησης: 23 Απριλίου 2005)

6. Παρουσίαση των αεραθλημάτων

Η ιδέα και επιθυμία του ανθρώπου για να πετάξει παρόμοια με τα πουλιά είναι τόσο έντονη που δεν σταματά σε αυτή του Δαίδαλου με τον Ίκαρο. Στους Έλληνες καταγράφεται έντονα αυτή η επιδίωξη στην δημιουργία των μύθων για τους ιπτάμενους θεούς τους, όπως ήταν ο Κρόνος, ο Άρης, ο Ερμής, η Δήμητρα, η Ίριδα, ο Απόλλωνας ή ακόμα και στην προσπάθεια του να κατασκευάσει πετομηχανές, όπως ήταν του Φαέθωνα, του Αρχύτα και του Ήρωνα. Έμπνευση για την κατάκτηση του ουρανού αποτελούσε και το τεχνολογικό όραμα του Leonardo da Vinci, ο οποίος μας κληροδότησε σχέδια από μηχανές οι οποίες ακολουθούν αεροδυναμικούς κανόνες και μπορούσαν να πετάξουν. Αυτό το αιώνιο όραμα οδήγησε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα κάποιους πρωτοπόρους κυνηγούς των αιθέρων να κάνουν και τις πρώτες επιτυχημένες προσπάθειες στην κατασκευή αεροπλάνων, υπερβαίνοντας τα δεδομένα.

Οι αεραθλητικές δραστηριότητες είναι ιδιαίτερες ενδιαφέρουσες και περιπετειώδεις, καθώς συμβάλλουν στην οργανωμένη ενασχόληση του ελεύθερου χρόνου ατόμων που αναζητούν την ελευθερία που νιώθουν με τα εναέρια χόμπι, αρέσκονται στον πρωτοποριακό και τεχνολογικά εξελιγμένο αεροπορικό εξοπλισμό και διαθέτουν σχετική οικονομική άνεση. Σήμερα υπάρχει η δυνατότητα να πραγματοποιείται μια πτήση με ασφάλεια μεγαλύτερη από πολλών άλλων καθημερινών δραστηριοτήτων.

Η ενασχόληση με τον αεραθλητισμό απαιτεί κυρίως πνευματικές ικανότητες και τεχνολογική δεξιότητα, διαρκή εκπαίδευση, αλλά και ειδικά μέτρα προστασίας για την αποφυγή των δυστυχημάτων. Οι εναέριες δραστηριότητες και ο αεραθλητισμός είναι μία από τις περισσότερο ασφαλείς δραστηριότητες που μπορεί να ασχοληθεί κάποιος. Άλλωστε για δραστηριότητες που σχετίζονται με την εκπαίδευση κάθε επιπέδου, προπονήσεις, συμμετοχή σε εξετάσεις και αγώνες, κάθε αεραθλητής είναι υποχρεωμένος να είναι ασφαλισμένος.

Οι αεραθλητές οφείλουν να καλλιεργούν τις τεχνολογικές τους δεξιότητες, την ικανότητα αντίληψης και του άμεσου και σωστού χειρισμού. Για έναν αεραθλητή επίσης δεν έχει σημασία η σωματική ρώμη όσο η καλή φυσική κατάσταση και η υγεία. Στο μέλλον, ο μέσος αεραθλητής στους παγκόσμιους αεραθλητικούς αγώνες, εφόσον είναι υγιής, μπορεί να είναι μεγαλύτερης ηλικίας και λιγότερο εξασκημένος από τον μέσο όρο, καθώς ο συνδυασμός της σύγχρονης τεχνολογίας με την εκμετάλλευση των νέων υλικών και η κατάρτιση του αεραθλούμενου αποτελούν σημαντικότερες και βασικές προϋποθέσεις για την δραστηριοποίηση με τον αεραθλητισμό.

Η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία-ΕΛ.Α.Ο, ως Ανώτατη Αεραθλητική Αρχή στην Ελλάδα, μπορεί να διοργανώνει σε ετήσια βάση, αγώνες Πρωταθλήματος, Κυπέλου και

Περιφερειακούς αγώνες σε όλη την ελληνική επικράτεια. Όλοι οι αγώνες εγκρίνονται στην αρχή κάθε έτους από την Γ.Γ.Α. και υλοποιούνται βάση των διεθνών κανονισμών της F.A.I.

Τα αεραθλήματα που καλλιεργούνται και εποπτεύονται από την ΕΛ.Α.Ο. είναι δέκα: Αερομοντελισμός, Αεροστατισμός, Αιωροπτερισμός, Γενική Αεροπορία, Αλεξιπτωτισμός, Αλεξιπτωτισμός Πλαγιάς, Ανεμοπορία, Ελικόπτερα και Υπερελαφρά. **(Πίνακας 6)**

6. 1. Αερομοντελισμός

Αερομοντελισμός (aeromodelling) αποκαλείται η κατασκευή ή η ενασχόληση με την πτήση μικρών αεροσκαφών, που ονομάζονται αερομοντέλα ή απλώς μοντέλα, τα οποία λόγω του μικρού τους μεγέθους δεν δύνανται να μεταφέρουν ανθρώπους.

Η ραγδαία επιστημονική εξέλιξη της αεροναυπηγικής και της τεχνολογικής προόδου προσέφερε την δυνατότητα χρήσης σύγχρονων ελαφρύτερων και ανθεκτικότερων υλικών στις διάφορες πτητικές συσκευές. Η χρήση του αεροπλάνου οδήγησε σε συνεχείς βελτιώσεις, ενώ νέες δυνατότητες διαφαίνονταν στην κατασκευή αεροσκαφών που ξέφευγαν από τις ερασιτεχνικές ενασχολήσεις και έμπαιναν στο πεδίο των επιστημονικών και βιομηχανικών ενδιαφερόντων έρευνας και παραγωγής. Νέες επιστήμες δημιουργήθηκαν για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις κατασκευής μιας πτητικής μηχανής, όπως η μηχανολογία, η αεροδυναμική και η αεροναυπηγική, ενώ φαινόμενα σχετικά με τη πτήση, όπως η ολίσθηση, οι επιταχύνσεις, η απώλεια στήριξης & ο δυναμικός φόρτος, μελετήθηκαν και ελέγχθηκαν.

Ο αερομοντελισμός δεν ξεκίνησε από χόμπι, αλλά σαν επιστημονική έρευνα. Εξελίχθηκε στο τεχνοκρατικότερο των χόμπι⁶⁵ επειδή της οποιασδήποτε κατασκευής ενός αεροπλάνου προηγείται η δημιουργία ενός αερομοντέλου ή μοντέλου αεροσκάφους υπό κλίμακα, για την κατασκευή του οποίου απαιτούνται εκατοντάδες εργατοώρες στις αεροδυναμικές σήραγγες των αεροναυπηγικών κέντρων. Σύμφωνα με την απόφαση Δ2/Δ/352/17475/2010-ΦΕΚ 9/Β/13.01.2010, αερομοντέλο είναι αεροπορικός όρος με τον οποίο περιγράφεται:

«...μία ιπτάμενη συσκευή περιορισμένων διαστάσεων, που φέρει ή όχι προωθητικό σύστημα, που δεν έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει άνθρωπο, και το οποίο χρησιμοποιείται για αεραθλητισμό ή ψυχαγωγία. Τα αερομοντέλα μπορεί να έχουν

⁶⁵ Μετά το πέρας του Β' Π. Πολέμου, η γαλλική κυβέρνηση και ο Υπουργός Αεροπορίας της Τρίτης Δημοκρατίας, Pierre Jules Cot, εμπνευστής της "*Λαϊκής Αεροπλοΐας*", εθνικοποίησε τις βιομηχανίες κατασκευής αεροπλάνων και τις διέταξε να προχωρήσουν στην κατασκευή ελαφρών και φτηνών αεροπλάνων για να διατεθούν στα ευρέα λαϊκά στρώματα. Μια σειρά ιστορικών αεροπλάνων κατασκευάστηκαν εκείνη την εποχή, όχι μόνο από Γαλλικές βιομηχανίες, αλλά και από εταιρείες του εξωτερικού. Το πιο γνωστό ίσως είναι το "Mignet HM.14" σε σχεδίαση του Henry Mignet, που έμεινε στην Ιστορία της Αεροπορίας, σαν "*η Ψείρα του Ουρανού*" (Pou du Ciel) και ήταν το πρώτο αεροπλάνο που διατίθετο σε κιτ βάρους 160 κιλών και κινητήρα 40 ίππων.

μορφή αεροπλάνου, ανεμοπτερού, ελικόπτερου, αμφίβιου, αυτόγυρου, υδροπλάνου, αλεξίπτωτου, αερόστατου, αερόπλοιου ή άλλης μορφής. Τα αερομοντέλα μπορεί να είναι τηλεχειριζόμενα, ελεύθερης πτήσης, ή κυκλικής πτήσης».

Οι βασικές κατηγορίες αερομοντέλων χωρίζονται σε δύο ομάδες: α) σε μοντέλα για πτήσεις, που είναι ανάλογα με τον κινητήρα τους (θερμικού κινητήρα βενζίνης ή νιτρομεθανόλης, στροβιλοκινητήρα-jet και ηλεκτροκίνητα) και β) σε μοντέλα για μη πτήσεις, τα οποία ονομάζονται μοντέλα επίδειξης, στατικά ή ραφιού.

Αερομοντελιστής ονομάζεται ο κατασκευαστής μικρών ιπτάμενων συσκευών, οι οποίες δεν μεταφέρουν ανθρώπους. Ένας αερομοντελιστής πρέπει να διαθέτει ευρύ φάσμα γνώσεων (φυσική, χημεία, μηχανική, αεροδυναμική), κατασκευαστικές δεξιότητες, φαντασία και εφευρετικότητα, επειδή τα αερομοντέλα θεωρούνται και ως οι πρώτες ιπτάμενες συσκευές που χρησιμοποιούνται στις δοκιμές νέων ιδεών στην αεροναυπηγική. Σήμερα, σε πολλές χώρες της Ευρώπης, για να πετάξει κάποιος ένα αερομοντέλο απαιτείται ειδική άδεια, που αποκτάται μετά από εξετάσεις.

Η καταγραφή της εξέλιξης του ελληνικού αερομοντελισμού είναι σχεδόν ανύπαρκτη και εξελίχθηκε με αρκετές θυσίες των πρωτοπόρων ελλήνων αερομοντελιστών. Επειδή όμως πάντα οι λίγοι παθιασμένοι είναι περισσότεροι από πολλούς αδιάφορους ανθρώπους, οι πρώτες αερολέσχες που λειτουργούσαν σε Θεσσαλονίκη και Πειραιά, αποτέλεσαν τον πυρήνα για να βρεθούν, στις αρχές της δεκαετίας του '60, ορισμένοι ένθερμοι αεραθλητές όπως ο [Αλέξανδρος Αυδής](#) και ο επαναπατριστής από την Βραζιλία [Πλάτων Κουρουβακάλης](#), να αναδείξουν στην Ελλάδα το άθλημα του αερομοντελισμού.

Σημαντικοί σταθμοί στην αερομοντελιστική ιστορία υπήρξε το 1952 με την ίδρυση της *Ένωσης Αερομοντελιστών Αθηνών - Ε.Α.Α.* και το 1976 της *Αερολέσχης Πειραιώς - ΑΛ.Π.*

Η δεύτερη διοργάνωσε τον Ιανουάριο του 1979, 1980 και 1981 αντίστοιχα, τους Πανελλήνιους διαγωνισμούς πλαστικού μοντέλου, οι οποίοι μετά το 1982 εξελίχθηκαν στους διαγωνισμούς της *Διεθνούς Ένωσης Πλαστικομοντελιστών Ελλάδος - IPMS Hellas*⁶⁶.

Πρόεδρος της ΑΛ.Π. για πολλά χρόνια ήταν ο γιατρός [Παντελής Καλογεράκος](#), όπου η αγάπη του για τα αερομοντελιστικά θέματα τον οδήγησαν σε πλήθος δημοσιεύσεων. Την

⁶⁶ IPMS Ελλάδος (International Plastic Modellers Society Hellas) Ιδρύθηκε το 1981, ως «μη κερδοσκοπικός σύλλογος ανθρώπων όλων των ηλικιών που αγαπούν τον μοντελισμό, την ιστορία, την ιστορική έρευνα, την τεχνολογία». Είναι ένα από τα εθνικά παράρτημα της Διεθνούς Ένωσης Πλαστικομοντελιστών (International Plastic Modellers Society-IPMS), η οποία ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 60 στην Αγγλία. (<http://www.ipms-hellas.gr/site/>)

προσπάθεια του αυτή εκτίμησε η Υ.Π.Α. και ενέκρινε το 1974 τα έξοδα έκδοσης βιβλίου του σχετικό με τον «Αερομοντελισμό». (**Έγγραφο 38** και **Έγγραφο 39**).

Το 1980 ο Π. Καλογεράκος και ο Κ. Πικρός εκδίδουν το βιβλίο «Αεροπορικά Σπορ».

Τον Δεκέμβριο 1980 κυκλοφορεί ο «Αερομοντελισμός», που είναι το πρώτο ελληνικό βιβλίο για τον αερομοντελισμό, από τον συγγραφέα αερομοντελιστή Αχιλλέα Ε. Φακατσέλη. Σημαντική υπήρξε επίσης η συνεισφορά του Δημήτρη Ράμου και της «Αερομοντελιστικής Εφημερίδας», η οποία κυκλοφόρησε για 14 χρόνια από την Αερολέσχη Λάρισας.

Το 1997 και η ψηφιακή εποχή είναι αφορμή να ιδρυθεί το www.aeromodelling.gr από τον Κώστα Κωστόπουλο, ενώ το στηρίζουν γνωστοί αερομοντελιστές όπως ο Γιάννης Κωνσταντακάτος και Ευάγγελος Μιχαηλίδης. Μετά τον αιφνίδιο θάνατο του και κατόπιν δικής του επιθυμίας η ιστοσελίδα παραδόθηκε από την οικογένειά του στον αερομοντελιστή Ευάγγελο Μιχαηλίδη, ο οποίος την διαχειρίζεται μέχρι σήμερα. Επίσης, η αεροπορική βιβλιοθήκη παραδόθηκε στον Βασίλη Κατηνιώτη, διαχειριστή του www.aerodata.gr, προκειμένου να καταγραφεί και να αποτελέσει μέρος της μεγαλύτερης αεροπορικής βιβλιοθήκης που μπορεί να προκύψει από την συλλογή αεροπορικών βιβλίων και περιοδικών από πολλές διαφορετικές πηγές.

Η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία διοργανώνει τους επίσημους Αερομοντελιστικούς αγώνες στην Ελλάδα, ενώ για να λάβει κάποιος μέρος σε αυτούς πρέπει να είναι μέλος συλλόγου που ανήκει σε αυτήν.

Σύμφωνα με την Επιτροπή Αερομοντελισμού της ΕΛ.Α.Ο. στον αεραθλητικό αερομοντελισμό δραστηριοποιούνται είκοσι έξι (26) σύλλογοι σε ολόκληρη την Ελλάδα, οι οποίοι διοργανώνουν αεραθλητικές εκδηλώσεις και διεθνείς συναντήσεις μοντελιστών και αθλητών μηχανοκίνητων ανεμοπτέρων, προσκαλώντας κορυφαίους ξένους αθλητές παγκοσμίων και πανευρωπαϊκών πρωταθλημάτων. (**Πίνακας 10**)

6.2. Αεροστατισμός

Ο αεροστατισμός (*ballooning* ή *aerostatics*) αφορά τον αεροπορικό όρο για πτήση με αερόστατο ή zeppelin. Το αερόστατο είναι μία πτητική συσκευή η οποία αιωρείται στον αέρα και αποτελείται από ένα μπαλόνι, φτιαγμένο από χαρτί ή ύφασμα γεμάτο, με θερμό ατμοσφαιρικό αέρα ή με ελαφρύτερο από τον αέρα αέριο (υδρογόνο, ήλιο, φωταέριο, μεθάνιο, αμμωνία) και την λέμβο (εξάρτημα σαν μεγάλο καλάθι) που κρεμιέται από το μπαλόνι και εξυπηρετεί για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίων. Περιλαμβάνει τα «ελεύθερα αερόστατα», τα «αερόπλοια» και τα «προσδεμένα αερόστατα».

Η πρώτη προσπάθεια κατασκευής και ανύψωσης αερόστατου στον ελλαδικό χώρο πραγματοποιήθηκε στα Ιωάννινα την 21^η Φεβρουαρίου 1803, στη αυλή του Αλή Πασά, από τον χρυσοχόο Έλληνα Παχώμη⁶⁷ ή Μπαχώμη, που καταγόταν από το Συράκο της Ηπείρου. Ο Παχώμης κατασκεύασε ένα αερόστατο δικής του έμπνευσης με την οικονομική συνδρομή του Αλή Πασά. Την ημέρα που είχε προγραμματιστεί η ανύψωση του αερόστατου είχε χιλιάδες θεατές στην πλατεία. Ενώ όλα ήταν έτοιμα για την ανύψωση, ένας από τους βοηθούς του Παχώμη προκάλεσε μια ανάφλεξη και κατέστρεψε το αερόστατο. Ο Αλή Πασάς δεν ενίσχυσε ξανά την προσπάθεια.

Πριν τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, οι πτήσεις με αερόστατα ήταν ήδη εθισμός στην Ευρώπη και δημοφιλές άθλημα στην Βρετανία. Ήταν η εποχή όπου ο πρωτοπόρος του αερόστατου Eduard Spelterini⁶⁸, ελβετικής καταγωγής, ταξίδευε με το αερόστατο «*Urania*», κάνοντας επιδείξεις πτήσεων. Το 1887 έφτασε στην Ελλάδα όπου την 15^η Απριλίου 1890, πραγματοποίησε την πρώτη ανύψωση του αερόστατου του σε μια μάντρα απέναντι από την πλατεία Ωδείου, επί της οδού Πειραιώς. Όποιος επιθυμούσε να ανέβει στο αερόστατο πλήρωνε εισιτήριο 100 χρυσών φράγκων, ενώ υπήρχε οικονομικότερο εισιτήριο για όσους επιθυμούσαν να παρακολουθήσουν την όλη προσπάθεια από κοντά. Σύμφωνα με τα δημοσιεύματα, είχαν μαζευτεί περισσότεροι από 30.000 θεατές και όπως έγραφε μια εφημερίδα⁶⁹ της εποχής:

[...]ο Ρωμηός όταν γνωρίζει ότι δύναται να απολαύση ενός θεάματος απληρωτί, δεν κάμνει την τρέλλαν να πληρώση[...].

⁶⁷ Η πρώτη απόπειρα ανύψωσης αερόστατου, στα Γιάννενα επί τουρκοκρατίας. (2017). Ανακτήθηκε 02 Μαρτίου, 2019, από <http://ola-ta-kala.blogspot.com/2017/04/1890.html>

⁶⁸ Η πρώτη ανύψωση αερόστατου στην Ελλάδα τον Απρίλιο του 1890. Η πρώτη περιγραφή της Αθήνας από ψηλά. (2017). Ανακτήθηκε 23 Μαρτίου, 2019, από <http://ola-ta-kala.blogspot.com/2017/04/1890.html>

⁶⁹ Το αερόστατον της Χτες. (2017). Ανακτήθηκε 13 Απριλίου 2019, από <https://ckastamonitis.com/2017/08/24/i-proti-anypsosi-aerostatoy-stin-ellada-ton-aprilio-toy-1890-i-proti-perigrafi-tis-athinas-apo-psila/>

Αρκετά χρόνια αργότερα, το 1927, για πρώτη φορά, πέταξε στην Αθήνα το αερόστατο του ο γνωστός Ferdinand Adolf Heinrich August Graf von Zeppelin⁷⁰.

Οι πρώτες πτήσεις στο χώρο του αεροστατικού αθλητισμού άρχισαν δειλά στον κόσμο τις αρχές της δεκαετίας του 1960 από τον Σουηδό αεροναύτη-αεροστατιστή Per Lindstrand⁷¹.

Στα μέσα της δεκαετίας του '80 πραγματοποιούνται στην Ελλάδα οι πρώτες σοβαρές και οργανωμένες προσπάθειες στο αεράθλημα του Αεροστατισμού από την Εθνική Αερολέσχη της Ελλάδος. Επιδιώκοντας την αποκέντρωση του αεραθλητισμού, ο Κλάδος Αεροστατισμού της Εθνικής Αερολέσχης Ελλάδος σε συνεργασία με την Ένωση Αεροστατιστών Θεσσαλονίκης (Ε.Α.Θ), από τις 27.10 έως 03.11.1993, διοργάνωσαν, στα Άβδηρα Ξάνθης, το 1^ο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Αερόστατων Θερμού Αέρα και το 1^ο Διεθνές Πρωτάθλημα Αεροστάτων Θερμού Αέρα, με Διευθυντή αγώνων τον βετεράνο πιλότο της Π.Α. Αδαμάντιο Ζυγομαλά, αντιπρόεδρο Ε.ΑΛ.Ε και πρόεδρο της Αερολέσχης Μυτιλήνης. Μετά το τέλος των αγώνων ο Πρόεδρος της κοινότητας Αβδηρών κ. Βουρβουκέλης, αποδέχθηκε την πρόταση του Προέδρου του κλάδου αεροστατικής, κυβερνήτη Μίλτου Κοτζαγερίδη για «ετήσια καθιέρωση αγώνων στα 'βδηρα», με το όνομα «Αβδηριάδα⁷²» η οποία όμως δεν ευοδώθηκε.

Αργότερα, η Αερολέσχη Θηβών με τον αεροστατιστή Βασίλη Πετίνη προσπάθησαν να αναδείξουν τον Αεροστατισμό διοργανώνοντας, τον Ιούνιο 1995, το Porto Hydra Ballon Fiesta. Κατέφθασαν εννέα (9) αερόστατα με τα πληρώματα τους από Αυστρία, Λιθουανία, Γερμανία, Ουγγαρία και Τσεχία. Ωστόσο και αυτή η προσπάθεια δεν είχε συνέχεια επειδή η Ελλάδα δεν διαθέτει κατάλληλες καιρικές συνθήκες για να αναπτυχθούν οργανωμένες δραστηριότητες με αερόστατα, πόσο μάλλον αεροστατικούς αγώνες.

Ο αεροστατισμός έχει αναγνωριστεί από την Fédération Aéronautique Internationale (FAI) ως το ασφαλέστερο αεροπορικό άθλημα στην αεροπορία και, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του Εθνικού Συμβουλίου Ασφάλειας των Μεταφορών (NTSB), οι θάνατοι από τα αερόστατα θερμού αέρα είναι σπάνιοι.

⁷⁰ Ο Φερδινάνδος φον Ζέπελιν (1838-1917), είναι γνωστός για την κατασκευή ενός πηδαλιουχουμένου αεροστάτου του αερόπλοιου Γκραφ Ζέπελιν, επισκέφθηκε την Αθήνα όπου η εφημερίδα «Κ» έγραφε στο πρωτοσέλιδο της: «*Η εύλογος περιέργεια και η αγωνιώδης αδημονία με την οποίαν οι Αθηναίοι επερίμεναν την διέλευσιν υπεράνω της πόλεώς μας του "Κόμητος Ζέπελιν" ικανοποιήθη επί τέλους χθες την πρωίαν*».

Περισσότερα στην ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. (2019). 100 Χρόνια-Η Καθημερινή: Ένας αιώνας με ένα κλικ_1929: Πτήση Ζέπελιν πάνω από την Αθήνα». (27 Μαρτίου, 1927). Ανακτήθηκε 2 Μαΐου, 2019, από <http://www.kathimerini.gr/1013685/gallery/epikairothta/ellada/100-xronia-h-ka8hmerinh-enas-aiwnas-me-ena-klik---1929-ptsh-zepelin-panw-apo-thn-a8hna>

⁷¹ Ο Per Lindstrand το 1987, χρησιμοποιώντας ένα αερόστατο θερμού αέρα πέρασε τον Ατλαντικό ωκεανό και τον Ιούνιο 1988 με κλειστή συμπιεζόμενη καμπίνα μπήκε στην στρατόσφαιρα σε ύψος 65.000 ποδιών.

⁷² Γρίφσις, Δ. (1993). «Οι πρώτοι αγώνες αερόστατων θερμού αέρα στην Ελλάδα». Περιοδικό «ΠΤΗΣΗ και ΔΙΑΣΤΗΜΑ». Τεύχος 108-Δεκέμβριος 1993. Αθήνα.

6.3. Αιωροπτερισμός

Ο αιωροπτερισμός (*hang gliding*) είναι απλό και δημοφιλές αεροπορικό άθλημα.

Ο αιωροπτερισμός χαρίζει το υπέρτατο αίσθημα της ελευθερίας στον άνθρωπο και μαζί με το ανεμόπτερο και το αλεξίπτωτο πλαγιάς αποτελούν τα μοναδικά αεραθλήματα στα οποία ο άνθρωπος καταφέρνει να πετά, χωρίς την καταβολή ενεργειακού τιμήματος, παρά μόνον εκμεταλλευόμενος τον ίδιο τον αέρα και το εδαφικό ανάγλυφο. Στην πτήση με αιωρόπτερο (αετό ή τριγωνική πτέρυγα) ο αθλητής αναρτάται και ξεκινά την πτήση του από πλαγιά βουνού προς τον άνεμο, με βαρούλκα σε επίπεδο έδαφος ή αεροδρόμιο, ή ρυμουλκούμενα πίσω από αεροπλάνο μικρού φάρου. Ο στόχος του είναι να παραμείνει στον αέρα, εκμεταλλευόμενος τα θερμικά ρεύματα του αέρα, εκτελώντας πτήσεις αποστάσεων.

Στην δεκαετία του '70 ιδρύθηκαν οι πρώτες λέσχες αιωροπτερισμού και ακολούθησαν οι εθνικές ομοσπονδίες στην Ευρώπη. Το 1975 ο αιωροπτερισμός εγκρίνεται ως αεράθλημα από την FAI. Το 1979 ιδρύθηκε στην Ελλάδα το πρώτο αεραθλητικό σωματείο ασχολούμενο με τον αιωροπτερισμό, η Ένωση Αιωροπόρων Αθηνών (ΕΝ.ΑΡ.Α.). Ιδρυτικά μέλη ήταν οι Πλάτων Κουρουβακάλης, Κωνσταντίνος Πικρός, Μιχάλης Ανθιμος, Νικόλαος Νεοφύτου, Παναγιώτης Μαντζουράνης, Ηλίας Παντελάκης και πρόεδρος ο Ευάγγελος Κωνσταντακάτος. Ανάλογα και στην Βόρεια Ελλάδα ακολούθησε η ίδρυση της Ένωσης Αιωροπόρων Θεσσαλονίκης (ΕΝ.Α.Θ.).

Εκείνη την εποχή εμφανίστηκε ο αυτοδίδακτος κατασκευαστής πτητικής συσκευής-ανεμοπλάνου **Κώστας Κατσόγιαννος**, μια από τις σημαντικότερες παρουσίες συγχρόνου πιλότου «αετών» στην Ευρώπη και ίσως των πέντε πρώτων σε ολόκληρο τον κόσμο.

Το 1985 ιδρύεται η Ελληνική Ομοσπονδία Αιωροπτερισμού και τα πρώτα σωματεία, σε Χαλκίδα, Ιωάννινα, Σέρρες, Βέροια, Λευκάδα, Πόρο και Ικαρία. Σήμερα και σύμφωνα με την Επιτροπή Αιωροπτερισμού της ΕΛ.Α.Ο, τα εγγεγραμμένα σωματεία που ασχολούνται με τον αεραθλητικό αιωροπτερισμό είναι έντεκα (11). (Πίνακας 8)

Έκτοτε με την αμέριστη συνεργασία της ΕΛ.Α.Ο, διοργανώνονται ετήσιοι αγώνες πρωταθλήματος και κυπέλλου, από τους οποίους επιλέγονται οι αεραθλητές που θα εκπροσωπούν την Ελλάδα στο παγκόσμιο αγωνιστικό πρόγραμμα αιωροπτερισμού. Φέτος για πρώτη φορά στις 21-22 Σεπτεμβρίου 2019, διοργανώνονται δύο αγώνες κυπέλλου από την Επιτροπή Αιωροπτερισμού ΕΛ.Α.Ο, το 1^ο Πανελλήνιο Κύπελλο Αγώνων Αποστάσεων 2019 F.A.I. OPEN Category 2 event και το 1^ο Πανελλήνιο Κύπελλο Ακρίβειας και Διάρκειας 2019, στα όρη Κιθαιρώνα και Παρνασσό. Οι αγώνες αυτοί θα προσμετρήσουν στην αξιολόγηση των σωματείων και θα αποτελέσουν κριτήριο για την συγκρότηση της Εθνικής Ομάδας.

6.4. Αλεξιπτωτισμός

Ο αλεξιπτωτισμός (*Skydiving*) αποτελεί μέθοδο διέλευσης από ένα υψηλό σημείο της γης με τη βοήθεια της βαρύτητας. Περιλαμβάνει, περισσότερο ή λιγότερο, ελεύθερη πτώση και έλεγχο της ταχύτητας κατά την κάθοδο με τη χρήση αλεξιπτώτου. Αν η εκτέλεση αλμάτων ελεύθερης πτώσης με αλεξίπτωτα γίνει από αεροπλάνο (*Parachuting*⁷³) ο στόχος του αλεξιπτωτιστή είναι η προσέγγιση κάποιου συγκεκριμένου σημείου προσγείωσης ή η εκτέλεση σχηματισμών ανά ομάδες.

Τα σύγχρονα αλεξίπτωτα, με το τετραγωνισμένο σχέδιο, χρονολογούνται από το 1960 και είναι κατασκευασμένα από ανθεκτικά υφάσματα (βαμβάκι, μετάξι, νάιλον), ενώ κάποια μπορεί να είναι και μηχανοκίνητα (*Paramotor*). Η πτήση με αλεξίπτωτο πραγματοποιείται ως ψυχαγωγική δραστηριότητα και ως αγωνιστικό άθλημα ενώ η ηλικία⁷⁴ και το φύλο δεν αποτελούν περιοριστικούς παράγοντες στην εξάσκηση του.

Για την εξάπλωση του αλεξιπτωτισμού στην Ελλάδα δημιουργήθηκε για πρώτη φορά, το 1979-80, η Ένωση Αλεξιπτωτιστών Αθηνών (ΕΝ.ΑΛ.Α), με ιδρυτικά μέλη τους αποστράτους των ειδικών δυνάμεων και αλεξιπτωτιστές Μάκη Καφαντάρη, Δημήτρη Μαραγκουδάκη, Φάνη Πραπαβέση, Τηλέμαχος Μπαντούμη, Γιάννη Ζουμής⁷⁵ και πρόεδρο τον Δημήτρη Σκουνάκη. Ήταν η πρώτη φορά στην Ελλάδα που εκπαιδεύτηκαν και έκαναν άλματα πολίτες αλεξιπτωτιστές που δεν ανήκαν στις τάξεις των ενόπλων δυνάμεων. (Εικόνα 12)

Κατά την διάρκεια της λειτουργίας της, από το 1981 έως 1987, η ΕΝ.ΑΛ.Α εκπαίδευσε δυο σειρές αλεξιπτωτιστών, εξήντα (60) περίπου αθλητών και εκτέλεσε πάνω από 3000 άλματα χωρίς κανένα απολύτως ατύχημα ή απλό τραυματισμό.

Οι πρώτοι πανελλήνιοι αγώνες Ακριβείας Προσγειώσεως Αλεξιπτωτισμού έγιναν τον Ιούνιο 1983, των οποίων την διοργάνωση ανέθεσε η Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος στην ΕΝ.ΑΛ.Α. Το 1982 Οργανώθηκε ένας πανελλήνιος αγώνας και το 1985 μια διεθνής Ελληνοϊταλική

⁷³ Το 1783 ο Γάλλος Louis-Sébastien Lenormand, αεροστατιστής και πατέρας του σύγχρονου αλεξίπτωτου, έπεσε από ένα δέντρο κρατώντας γερά ένα ζευγάρι τροποποιημένων ομπρελών. Ο ίδιος επινόησε τον όρο «parachute» για το αλεξίπτωτο, από την ελληνική λέξη «παρά» (κόντρα, έναντι, κατά) και τη γαλλική λέξη «chute» (που σημαίνει πτώση). Στις 22.10.1797, ο Γάλλος André-Jacques Garnerin πραγματοποίησε την πρώτη επιτυχημένη πτώση με αλεξίπτωτο, το οποίο ήταν κατασκευασμένο από λευκό карабόπανο και είχε σχήμα ομπρέλας διαμέτρου επτά (7) μέτρων. Ανυψώθηκε με αερόστατο πάνω από Parc Monceau των Παρισίων, έκοψε το καλάθι μέσα στο οποίο βρισκόταν και κατήλθε με το αλεξίπτωτό του από ύψος 915 μέτρων.

⁷⁴ Ο αλεξιπτωτισμός απευθύνεται σε όλους ανεξαρτήτως ηλικία και φύλου, γεγονός που απέδειξαν η Irene O'Shea, 102 χρονών που πραγματοποίησε παράλληλο άλμα με αλεξίπτωτο από υψόμετρο 4.000 μ. και ο Bryson William Verden Hayes, σε ηλικία 101 χρονών, ο οποίος καταγράφηκε, ως ο μεγαλύτερος σε ηλικία skydiver, στο Guinness Book of World Records.

⁷⁵ Αβράμογλου, Σ. (1992). «Οι σκαπανείς του ελληνικού αεραθλητισμού». ΠΤΗΣΗ και ΔΙΑΣΤΗΜΑ. Τεύχος 90. Απρίλιος 1992.

συνάντηση αλεξιπτωτιστών, ενώ τα μέλη της ΕΝ.ΑΛ.Α. συμμετείχαν σε δυο Βαλκανικούς αγώνες. **(Εικόνα 11)**

Επίσης διενεργήθηκαν, περισσότερες από τριάντα (30) αεροπορικές επιδείξεις, στην Αθήνα και σε διάφορες πόλεις της Ελλάδος,

Ακολούθησε το 1988 η ίδρυση της πρώτης Σχολής στην Ελλάδα του αεραθλήματος της ελεύθερης πτώσης με αλεξιπτωτα, η *Skydive Greece-Ελληνες Αεροδύτες*. Είναι η πρώτη που έλαβε άδεια έγκρισης λειτουργίας από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και είναι μέλος της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας από το 1989 και της Αμερικανικής Ομοσπονδίας Αλεξιπτωτισμού από το 1995 ενώ λειτουργεί ως αναπόσπαστο μέρος του *Αεραθλητικού Κέντρου Εκπαίδευσης Ελλάδας*.

Η ΕΛ.Α.Ο. μαζί με το Δ.Σ. της Επιτροπής Αλεξιπτωτών, καθορίζει στην Ελλάδα τα επίπεδα ικανοτήτων αλεξιπτωτιστών σύμφωνα με τις διεθνείς απαιτήσεις αξιολόγησης και των κανόνων ανταγωνισμού της F.A.I./I.P.C. Συνεχής επίσης είναι η παρουσία της εκπαιδευτριας Μαρίας Λυκάκη, στηρίζοντας το αεράθλημα του Αλεξιπτώτου και σε συνεργασία με την ΕΛ.Α.Ο. διοργανώνονται επιδείξεις ελεύθερης πτώσης και δραστηριότητες αλεξιπτωτών.

Οι αδειοδοτημένες σχολές Αλεξιπτωτισμού και των σωματείων που υπάγονται στην Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία λειτουργούν με την έγκριση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Είναι επίσης πιστοποιημένες από την *Ειδική Επιτροπή Ελέγχου λειτουργίας Σχολών Αλεξιπτωτισμού* για να εκπαιδεύουν μόνο στο πλαίσιο εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων.

Οι Εκπαιδευτές Αλεξιπτωτισμού πρέπει να διαθέτουν πτυχία εκπαιδευτή σε ισχύ και να είναι εγγεγραμμένα μέλη σε κάποιο Σωματείο της ΕΛ.Α.Ο.

Σύμφωνα με την Επιτροπή Αλεξιπτωτισμού ΕΛ.Α.Ο, τα σωματεία-σχολές, τα οποία ασχολούνται με τον αεραθλητικό αλεξιπτωτισμό, είναι: στην Αττική η *Αθηναϊκή Λέσχη Αλεξιπτωτιστών*, η *Αερολέσχη Μεγάρων*, η *Ελληνική Αεροπορική Ακαδημία* και η *Ελληνική Λέσχη Ελεύθερης Πτώσης*, στην Θεσσαλονίκη η *Ελληνική Αεροπορική Ακαδημία* και το *Αεραθλητικό Κέντρο Εκπαίδευσης Ελλάδας* και στην Κρήτη η *Παγκρήτιος Σύλλογος Ελεύθερης Πτώσης*.

6.5. Αλεξίπτωτισμός Πλαγιάς

Το αλεξίπτωτο πλαγιάς (*Paragliding*) αποτελεί την νεώτερη και απλούστερη μορφή ατομικής ανεμοπορίας. Ο αθλητής χρησιμοποιεί ειδικό θόλο παρόμοιο με το αλεξίπτωτο, αλλά, αντί το αλεξίπτωτο να επιβραδύνει την πτώση, έχει μορφή πτέρυγας και ο αθλητής μπορεί να πετάξει εκμεταλλευόμενος τα ρεύματα του αέρα. Βασικό μέλημα στο αλεξίπτωτο πλαγιάς δεν είναι η ανεμοπορία, αλλά η παραμονή στο αέρα.

Το αλεξίπτωτο πλαγιάς λέγεται επίσης ανεμόπτερο πλαγιάς ή *parapente*, από την σύντμηση των γαλλικών λέξεων *parachute de pente*, που σημαίνουν «αλεξίπτωτο πλαγιάς».

Στην Ελλάδα το αλεξίπτωτο πλαγιάς έκανε πρώτη φορά την εμφάνιση του στα μέσα της δεκαετίας του '80, με τα πρώτα αλεξίπτωτα να έχουν παραλληλόγραμμο σχήμα. Την δεκαετία του '90 οι πιλότοι ταξιδεύουν σε άλλες περιοχές και αντάλλασαν εμπειρίες και απόψεις με συναθλητές τους. Το 1989 έγινε στο Σαντομέρι Πάτρας η πρώτη πανελλήνια συνάντηση και ακολούθησε το 1992 η δημιουργία εθνικής ομάδας. Ακολούθησε το 1992 το πρώτο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα στο αλεξίπτωτο πλαγιάς στον Κιθαιρώνα⁷⁶, με πρώτο πρωταθλητή να αναδεικνύεται ο Δημήτρης Ντάρας και την επόμενη χρονιά το 1993 ο Θανάσης Σμύρης.

Το πρώτο σχολείο Εκπαιδευτών ξεκίνησε το 1994 και ακολουθούσαν το 1995, το 1997 και το 2005. Αρκετοί αγώνες αλεξίπτωτου πλαγιάς διοργανώθηκαν διαχρονικά, μεταξύ των οποίων τα Πρωταθλήματα 1993, 1998 και 2006, ο αγώνας Κυπέλλου 2004 και τα Πρωταθλήματα Ακριβείας 2002 και 2008.

Το 1999 το Αλεξίπτωτο Πλαγιάς καθιερώνεται ως άθλημα αναγνωρισμένο από την Γενική Γραμματεία Αθλητισμού και τα σωματεία που το υποστηρίζουν αναγνωρίζονται ως αθλητικά. Το 2001 δημοσιεύεται ο πρώτος κανονισμός εξετάσεων, απαραίτητος πλέον για την απόκτηση άδειας.

Το 2006 το αλεξίπτωτο πλαγιάς αναγνωρίζεται επίσημα ως πτητική δραστηριότητα με την δημοσίευση στην εφημερίδα της κυβερνήσεως του Κανονισμού Ιπτάμενων Αεραθλητικών Συσκευών της Υ.Π.Α.

Στο άρθρο 15.5, του καταστατικού της ΕΛΑΟ, ορίζονται οι αρμοδιότητες της επιτροπής Αλεξίπτωτισμού Πλαγιάς (Ε.Α.Π) μεταξύ των οποίων είναι:

«[...]Ο σύνδεσμος με την αντίστοιχη επιτροπή της FAI και η ενημέρωση των σωματείων μελών για την διεθνή δραστηριότητα, όπως εμφανίζεται από την τρέχουσα αλληλογραφία

⁷⁶ Αεραθλητικός Ομίλος Κιθαιρώνα Ανακτήθηκε 15 Απριλίου 2019, από http://www.aokitheron.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=84

της ΕΛ.Α.Ο. «[...]η σύνταξη, αναθεώρηση και διάδοση των αγωνιστικών, οργανωτικών ή άλλων κανονισμών που διέπουν το αεράθλημα στην Ελλάδα»[...]ο έλεγχος της καλής χρήσης του κάθε είδους υλικού ή μέσου της Ομοσπονδίας, το οποίο παραδίδεται προς χρήση στα σωματεία ή σε αθλητές τους[...] η κρίση των υποβαλλομένων δικαιολογητικών των αεραθλητών για απόκτηση αεραθλητικών εμβλημάτων και αναγνώριση αεραθλητικών επιδόσεων, καθώς και η τήρηση των αρχείων εμβλημάτων και επιδόσεων του αεραθλήματος[...].

Τα μέλη της Επιτροπής Αλεξιπτωτισμού Πλαγιάς είναι αιρετά και εκλέγονται για τετραετή θητεία από τα σωματεία-μέλη της ΕΛ.Α.Ο με αθλητική δραστηριότητα τον αλεξιπτωτισμό πλαγιάς. Για την τρέχουσα περίοδο, η οποία ξεκίνησε από την 01.01.2017, το Δ.Σ. της Ε.Α.Π. είναι: Πρόεδρος: Κλειδαράς Ηλίας, Γραμματέας: Ραπάνου Γιώτα και μέλη: Ιωαννίδης Ιωάννης και Βλαχάβας Χαράλαμπος. (<http://elao.gr>).

Έντονη δραστηριότητα έχει η Αερολέσχη Φωκίδας και Στερεάς Ελλάδας (Α.Φ.Ω.ΣΤ.ΕΛ), η οποία ιδρύθηκε το 2006 από τους εκπαιδευτές Φώτη Γρίβα και Γιάννη Ξηρό⁷⁷. Κύριο σκοπό της έχει την ανάπτυξη του αλεξιπτώτου πλαγιάς σε Φωκίδα και Στερεά Ελλάδα με αποτέλεσμα οι αθλητές της να έχουν λάβει διακρίσεις σε αρκετά πανελλήνια πρωταθλήματα. Η ΕΛ.Α.Ο, συνεργαζόμενη με την αερολέσχη Φωκίδας και Στερεάς Ελλάδας από το 2007 έως το 2016, διοργάνωσαν δέκα (10) φεστιβάλ αλεξιπτώτου πλαγιάς με φιλικούς αγώνες προσγείωσης ακριβείας και τα έτη 2010, 2014 και 2015 τα πανελλήνια πρωταθλήματα προσγείωσης ακριβείας.

Το αλεξίπτωτο πλαγιάς είναι δραστηριότητα με πολλή αδρεναλίνη, για όλες τις εποχές του χρόνου, για άνδρες και γυναίκες κάθε ηλικίας.⁷⁸ Γεωμορφικά ο νομός Αιτωλοακαρνανίας αλλά και περιοχές όπως το Παναμαϊκό, ο Ομπλός, ο Σκιαδάς, ο Κιθαιρώνας και το Σανταμέρι φιλοξενούν αγώνες κυπέλλου και πρωταθλήματα αλεξίπτωτου πλαγιάς και γίνονται πόλος έλξης αθλητών από όλη την Ελλάδα.

Σήμερα υπάρχουν δεκαεπτά εγκεκριμένες σχολές εκμάθησης Α/Π, που έχουν δημιουργηθεί από αεραθλητικά σωματεία της ΕΛ.Α.Ο. και καλλιεργούν το αλεξίπτωτο πλαγιάς ή συνεργάζονται με αυτά. **(Πίνακας 7)**

⁷⁷ Ο Γιάννης Ξηρός, αθλητής και συνιδρυτής της Α.Φ.Ω.ΣΤ.ΕΛ, έχει εκπροσωπήσει την εθνική Ελλάδα από το 2008 έως 2013, σε παγκόσμια και πανευρωπαϊκά πρωταθλήματα. Έχει καταλάβει μέχρι την 22η θέση και στην παγκόσμια κατάταξη (world ranking) έφτασε ανάμεσα στους 100 πρώτους πιλότους.

⁷⁸ Ο μεγαλύτερος σε ηλικία ενεργός Αθλητής στο Αλεξίπτωτο Πλαγιάς ανήκει στην Αερολέσχη Αγρινίου και είναι ο 78χρονος, συνταξιούχος τραπεζικός Κώστας Γερνάς ο οποίος από το 1991. (AgrinioBestOf.gr)

6.6. Ανεμοπορία

Η ανεμοπορία είναι εναέριο άθλημα και αφορά πτήση με *ανεμοπλάνο* ή *ανεμόπτερο*, δηλαδή με αεροσκάφος χωρίς κινητήρα. Η ανεμοπορία αποτελεί άθλημα περιπέτειας που προσφέρει στον άνθρωπο την πρωτόγνωρη αίσθηση πετάγματος σαν πουλί. Η τέχνη της ανεμοπορίας βασίζεται στην εκμετάλλευση ανοδικών ρευμάτων της ατμόσφαιρας που ωθούν το ειδικό ελαφρύ ανεμόπτερο στην πτήση. Σήμερα διεξάγονται τριών ειδών αγώνες: α) αποστάσεως, β) χιλιόμετρα πτήσης όλη τη χρονιά και γ) ακροβατικών ελιγμών.

Οι Άγγλοι την ονομάζουν *αερολίσθηση* (*Gliding*) και οι Αμερικάνοι την παρομοιάζουν σαν την ήρεμη πτήση των γλάρων που κερδίζουν ύψος χωρίς να κουνάνε τα φτερά τους (*Soaring*). Αυτός που χειρίζεται ανεμόπτερο αποκαλείται *ανεμοπόρος* ή *ολισθητής*.

Το ανεμοπλάνο ή ανεμόπτερο σύμφωνα με τον ορισμό του αθλητικού κώδικα της F.A.I, πρόκειται για «αεροδυναμικό αεροσκάφος σταθερής πτέρυγας εξοπλισμένο με μέσο πρόωσης (MoP), ικανό να διατηρεί σταθερή πτήση και χωρίς ώθηση από τα μέσα πρόωσης, δηλαδή μπορεί να πετάξει με ή χωρίς ισχύ κινητήρα.»

Η πρώτη απόπειρα πετάγματος⁷⁹ πραγματοποιήθηκε στην Θεσσαλονίκη, το 900 μ.Χ., από έναν τσομπάνο, ονόματι Φωκά, που έβασκε τα πρόβατα του στο δάσος του Seyh su.

Ο Φωκάς, υπήρξε ανήσυχο πνεύμα και προσπαθούσε με έναν μηχανισμό που είχε φτιάξει να πετάξει ψηλά πάνω από το φρούριο της ακρόπολης. Η φήμη του εξαπλωνόταν και οι ιστορίες που κυκλοφορούσαν από στόμα σε στόμα ξεσήκωναν τον κόσμο, αναγνωρίζοντας το επίτευγμα του. Αυτό έκανε την Εκκλησία να ανησυχεί για τις τεχνικές του, φτάνοντας να τον κατηγορήσει μέχρι και για μάγο. Ο ίδιος είχε τραγικό και άδοξο τέλος όταν, μετά από μια πτήση που δεν πήγε καλά, έπεσε μπροστά από την μονή της Οσίας Ξένης και σκοτώθηκε. Τότε οι ιερείς μίλησαν για θεία τιμωρία και έριξαν τον ιπτάμενο μηχανισμό του στην πυρά ως παραδειγματισμό στους Θεσσαλονικείς πολίτες.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, στην διάρκεια του καθεστώτος της 4^{ης} Αυγούστου (1936-1941), ο Πρωθυπουργός Ιωάννης Μεταξάς, μέσα από την λειτουργία της Εθνικής Οργάνωσης Νεολαίας⁸⁰-Ε.Ο.Ν, ενίσχυσε τον αεραθλητισμό και κυρίως την Ανεμοπορία η οποία εξελίχθηκε ραγδαία σε εθνικό επίπεδο. Χαρακτηριστικό ήταν ότι η επιλογή για να συμμετάσχει κάποιος ως

⁷⁹ Τρεμόπουλος, Μ. (2001). «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης». Συλλεκτικό Λεύκωμα. Θεσσαλονίκη. Εκδόσεις Παρατηρητής.

⁸⁰ Albanidis, E. & Ioannidis, P. (2014). "The role of sport in the totalitarian regime of Metaxas in Greece (1936-1941) compared to National Socialism in Germany" *Aloma. Revista de Psicologia, Ciències de l'Educació i de l'Esport*.

εθελοντής στα προγράμματα Ανεμοπορίας της Ε.Ο.Ν, βασιζόταν σε αυστηρά κριτήρια. Τα κριτήρια ήταν σύμφωνα με τα γερμανικά πρότυπα, δεδομένου ότι οι εκπαιδευόμενοι επρόκειτο να αποτελέσουν τα μελλοντικά στελέχη της ελληνικής αεροπορίας. Οι εκπαιδεύσεις των ανεμοπόρων πραγματοποιούνται στο Βελεστίνο του Βόλου, όπου εκεί λειτουργούσε το «Πανελλήνιον Στρατόπεδον Εκπαιδεύσεως εις την Αεροπορίαν». Πρώτοι εκπαιδευτές ήταν οι: Γεώργιος Πέσκε, Ερρίκος Βασενχόρεν και Ιωάννης Αδοσιάδης, ενώ μεταξύ των εκπαιδευόμενων ο Μανώλης Γλέζος⁸¹ και η Νίκη Περακάκη.

Το πρώτο μονοθέσιο εκπαιδευτικό ανεμόπτερο, τύπου Zoegling, κατασκευάστηκε στο τέλος του 1933 στην *Σχολή Τεχνιτών Αεροπορίας*, από τον μηχανικό Νικόλαο Κοσκόρο, ο οποίος θεωρείται ο «πρωτοπόρος⁸² της ελληνικής ανεμοπορίας». Ο ίδιος, το 1935, δημιούργησε ομάδα ερασιτεχνών ανεμοπόρων που αξιοποίησαν αυτό το ανεμόπτερο, με πτήσεις οι οποίες διεξάγονταν κυρίως τις Κυριακές στην περιοχή της Βούλας και είχαν διάρκεια δέκα (10) δευτερολέπτων. Όπως αναφέρει ο Κ. Πικρός στη μελέτη⁸³ του, ένα περιστατικό το οποίο καταγράφηκε στο περιοδικό της εποχής "*Αεροπλοΐα*", ήταν όταν κάποιος αεροπόρος πρότεινε στον Ν. Κοσκόρο, να ανταλλάξουν μία πτήση ανεμοπτερού με μία πτήση αεροπλάνου στο Τατόι, δέχθηκε την πρόταση με την παρατήρηση ότι η ανταλλαγή δεν τον ευνοεί διότι: "*αεροπλάνα υπάρχουν πολλά, αλλά ανεμόπτερο μόνο ένα*".

Το αεράθλημα της ανεμοπορίας στηρίχθηκε από τον Δημήτρη Καμπέρο, ο οποίος μέσω της *Επιτροπής Ανεμοπορίας της Βασιλικής Αερολέσχης*, που ήταν πρόεδρος ενίσχυε οικονομικά κάθε ανεμοπορική προσπάθεια της Αερολέσχης Ελλάδος.

Το 1935 λειτουργεί ο *Αθηναϊκός Όμιλος Ανεμοπορίας* υπό την αιγίδα της Αερολέσχης Ελλάδος, ενώ διεξάγονται οι πρώτοι πανελλήνιοι αγώνες ανεμοπορίας για άντρες και γυναίκες.

Το 1936 ιδρύεται ο «*Ανεμοπορικός Όμιλος Σπουδαστών Πολυτεχνείου*»⁸⁴ με αρχηγό τον Γ. Παγκάκη.

Το 1937 ιδρύονται, το «*Ανεμοπορικό Σωματείο της Εθνικής Τραπέζης*» στην Αθήνα και η «*Σχολή Ανεμοπορίας*» στην Θεσσαλονίκη και η Β.ΑΛ.Ε. προσφέρει δύο ανεμόπτερα για να

⁸¹ Ο Μανώλης Γλέζος αναφέρεται, ως από τους πρώτους εθελοντές ανεμοπόρους και συγκεκριμένα «*Ανεμοπόρος-φαλλαγγίτης της Ε.Ο.Ν. συλληφθείς για κατασκοπείαν, διευθυντής της «ΑΥΓΗΣ» και διακεκριμένο στέλεχος του Κ.Κ.Ε.*». Περισσότερα στο «Τί είν'οι ήρωές μας; Μην είν'ο Γλέζος; Μην είν'ο Μπελογιάννης;». (2010). Ανακτήθηκε 22 Απριλίου 2019, από <https://www.pare-dose.net/3602>

⁸² Πικρός, Κ.(2012). *Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία*. Αθήνα. Ανακτήθηκε στις 2 Μαΐου, 2019, από <http://www.aake.info/wp-content/uploads/2017/03/anemoporeia.pdf>

⁸³ Πικρός, Κ. *Ανεμόπτερα στην Ελλάδα*. Αθήνα. Ανακτήθηκε στις 7 Μαΐου, 2019, από <https://www.freewebs.com/grsoaring/pospetanetaanemoptera.htm>

⁸⁴ Πικρός, Κ.(2012). *Η αναλυτική ιστορία των ανεμοπτερών στην Ελλάδα*. Ανακτήθηκε στις 13 Απριλίου, 2019, από <https://www.freewebs.com/grsoaring/anemoporiastinellada.htm>

αρχίσουν οι πτήσεις. Το 1937 έγιναν ενέργειες για την απόκτηση και κατασκευή ανεμοπτέρων Zoegling, σε συνεργασία με το συνεργείο του Πολυτεχνείου και του σμηναγού Παναγιώτη (Πότη) Ματζουράνη με το ψευδώνυμο «Ακρίδα», όνομα που είχε και το αεροπλάνο του που χρησιμοποιούσε το ανεμοπορικό σωματείο της Εθνικής Τραπέζης.

Τους πρώτους μήνες του 1938, ο Γ. Παγκάκης πρωταγωνίστησε στην δημιουργία της *Ανεμολέσχης Αθηνών*, με αρχικό πυρήνα την ομάδα του Πολυτεχνείου και την ανεμοπορική ομάδα Σκύρου του Γεωργίου Πέσκε. Το 1938 είναι έτοιμα και τα τέσσερα Zoegling από το Κ.Ε.Α (Εικόνα 3), τα οποία διανέμονται στην Ανεμοπορική Ομάδα Παλαιού Φαλήρου-Faliron Aeroclub, στην ομάδα της Γυμναστικής Ακαδημίας, στην Αερολέσχη Θεσσαλονίκης και τελευταίο το ανεμόπτερο "Διάβολος" το οποίο παραδίδεται το 1939 στην νεολαία της Εθνικής Οργάνωσης Νεολαίας-Ε.Ο.Ν.

Αυτή η επιτυχημένη κινητικότητα γύρω από την ανεμοπορία επισφραγίστηκε τον Αύγουστο του 1940 και καταγράφηκε στην μεγαλύτερη συγκέντρωση ανεμοπτέρων στην ανεμοπορική κατασκήνωση του Βελεστίνου, η οποία συγκέντρωσε σαράντα (40) ανεμόπτερα.

Μετά τον Β΄ Π. Π., ακολούθησε υποτονικότητα και πτώση στα θέματα ανεμοπορίας για αρκετά χρόνια. Τότε ήταν όπου ο Γιώργος Πέσκε μαζί με τον Αλέξανδρο Αυδή προσπάθησαν να εντάξουν την ανεμοπορία στο *Σώμα Ελλήνων Προσκόπων*⁸⁵ και ως τρόπο ζωής των ελληνοπαίδων, τον αεροπροσκοπισμό. Το 1945 λειτούργησε η πρώτη ομάδα Αεροπροσκόπων, ωστόσο, μετά από διαφωνία με την διοίκηση των προσκόπων σχετικά με τις ανεμοπορικές δραστηριότητες, αποχώρησαν και προσπάθησαν να ιδρύσουν το *Σώμα Ελλήνων Ανεμοπόρων*. Οι αεροπρόσκοποι μέχρι σήμερα λειτούργησαν περισσότερα από πενήντα (50) Αεροπροσκοπικά Συστήματα στα εργαστήρια τους, έχοντας την αμέριστη βοήθεια της Πολεμικής Αεροπορίας και της ΕΛ.Α.Ο. Σήμερα γίνονται τακτικές επισκέψεις των αεροπροσκόπων για ξενάγηση στις εγκαταστάσεις της αεροπορικής βάσης της Δεκέλειας και των αερολεσχών που φιλοξενεί.

Στην δεκαετία του '50 η ανεμοπορική ιστορία καταγράφει ότι κατασκευάστηκαν τα τελευταία ανεμόπτερα SG-38 αρχικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, από το Κ.Ε.Α. και το 1953 τα οποία παρεδόθησαν στην Β.ΑΛΕ, αλλά δεν πέταξαν ποτέ. Η μόνη ανεμοπορική δραστηριότητα που υπήρξε ήταν στο *Αεραθλητικό Κέντρο Τρίπολης*, που λειτουργούσε από την ΒΑ.ΛΕ ως κατασκήνωση κάθε καλοκαίρι. Το έργο που είχε επιτευχθεί από το 1956 έως το 1960 στην

⁸⁵ Σώμα Ελλήνων Προσκόπων, πρόκειται για την μεγαλύτερη και αρχαιότερη οργάνωση νεολαίας στην Ελλάδα είναι το (έτος ίδρυσης 1910), με περισσότερα από 25.000 μέλη, αγόρια και κορίτσια, παρόντες πάντα στο πλευρό της κοινωνίας των πολιτών στις δύσκολες στιγμές, είτε πολέμους ή φυσικές καταστροφές. Ανακτήθηκε στις 24 Απριλίου, 2019, από <http://greekscouting.weebly.com/alphaepsilonrho972sigmakappaomicronpiomicroniota.html> Aeroproσκοποι

Τρίπολη ήταν αξιοσημείωτο. Με την πλήρη οικονομική και τεχνική υποστήριξη της *Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας - Ε.Β.Α*, εκπαιδεύτηκαν διακόσιοι πενήντα εννέα (259) ανεμοπόροι και διεξήχθησαν 13.691 πτήσεις, συνολικής διάρκειας 1.218 ωρών.

Το 1960 και ενώ η ανεμοπορία έχει εξαπλωθεί η Ε.Β.Α αποφασίζει να διαλύσει το Ανεμοπορικό Κέντρο Τριπόλεως, αναφερόμενοι σε υπερβολικές δαπάνες από την ΒΑΛΕ για μη ανεμοπορικούς σκοπούς. Ωστόσο ο αληθινός λόγος πιθανόν να ήταν το ατύχημα⁸⁶ του έφορου αεροπροσκόπων Γ. Μπούσουλα, που είχε προηγηθεί το 1959 και οδήγησε την Υ.Π.Α. να καθυστερεί την έκδοση αδειών για ανεμοπορικές πτήσεις. Για την ίδια αιτία διακόπηκε η χρηματοδότηση της ανεμοπορίας και ο αεραθλητισμός περιπίπτει σε ένδεια. Στην συνέχεια και στο πνεύμα μιας υποτιθέμενης κάθαρσης, το 1963 κατακαίονται⁸⁷ και όλα τα ιστορικά ανεμόπτερα που υπήρχαν στο υπόστεγο του Κέντρου Τριπόλεως.

Ο Αλεξ. Αυδής που υπηρετούσε στο Ανεμοπορικό Κέντρο Τριπόλεως ως αποσπασμένος μηχανικός από το Κ.Ε.Α. αναφέρεται σε «*δολοφονία 8 αεροσκαφών*»⁸⁸ μεταξύ των οποίων ήταν το «Γλαράκι» (SX-101 κατασκευής 1938), το «Μπέμπυ» (1938), ο Γλάρος (1950), ο «Καμπέρος» (το μονοανεμόπτερο ιδιοκτησίας του ίδιου), ενός «Sablir» (ιδιοκτησίας αδελφών Κυπριώτη), του White (ιδιοκτησίας Παναγιώτου) και δύο ανεμόπτερων SG-38 (κατασκευής 1954). Έκτοτε η ανεμοπορική δραστηριότητα έδρευε αποκλειστικά στο Τατόι και ήταν σχεδόν ανύπαρκτη.

Το 1973 με πρωτοβουλία δώδεκα ανεμοπόρων να κάνουν έστω «*ένα ανεμόπτερο να πετάξει*», το τμήμα της ανεμοπορίας ανεξαρτητοποιείται από την Αερολέσχη Αθηνών. Ιδρύουν την *Ανεμολέσχη Αθηνών-ΑΝΛΑ*, ως μη κερδοσκοπικό Αεραθλητικό Σωματείο και παρέχει εντατική ποιοτική εκπαίδευση καθώς γίνεται⁸⁹ «*πυρήνας αρίστων χειριστικών ερασιτεχνών ανεμοπόρων*». Ταυτόχρονα διαδίδεται η φήμη⁹⁰ ότι «*ο ανεμοπορικός κύκλος είναι επίλεκτος*», με αποτέλεσμα την σημαντική προσέλευση μαθητών, στελεχών και φίλων που ξεπερνούν τα 2.500 μέλη. Βάση της Ανεμολέσχης είναι το στρατιωτικό αεροδρόμιο του Τατοΐου, ενώ το αεραθλητικό της τμήμα δραστηριοποιείται και στο αεροδρόμιο Κωπαΐδας.

Σήμερα η *Ανεμολέσχη Αθηνών*, έχει εγγεγραμμένα 250 ενεργά μέλη τα οποία «*εκπαιδεύουν, ρυμουλκούν, συντηρούν όλο το υλικό, καθαρίζουν τα υπόστεγα κλπ. αφιλοκερδώς.*» (<http://anla.gr/>)

⁸⁶ Πικρός Κ. (2012) «*Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία*» Αθήνα σ.σ. 25. Ανακτήθηκε στις 02 Μαΐου, 2019, από <http://www.aake.info/wp-content/uploads/2017/03/anemoporeia.pdf>

⁸⁷ Στο ίδιο σ.σ. 25

⁸⁸ Αυδής, Α. (1994, Νοέμβριος). *Αεροπλανάκι ΑΥΛΗ*, 25 ΗΠ-1939. Περιοδικό: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ. Τεύχος 3. Αθήνα. Εκδόσεις: Αλέξανδρος Αυδής.

⁸⁹ Πικρός Κ. (2012) «*Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία*» Αθήνα σ.σ 28. Ανακτήθηκε στις 02 Μαΐου, 2019, από <http://www.aake.info/wp-content/uploads/2017/03/anemoporeia.pdf>

⁹⁰ Στο ίδιο σ.σ. 30

Ήδη από το 1950 είχε ιδρυθεί ο *Όμιλος Αεραθλητών Έδεσσας* και το 1973 δημιουργείται η *Αερολέσχη Έδεσσας*⁹¹ με καταστατικό σκοπό την διάδοση του αεραθλητισμού. Το 1976 ξεκινάει την εκπαίδευση ανεμοπόρων, οι οποίοι στελεχώνουν τις Εθνικές αντιπροσωπείες σε Βαλκανικά, Ευρωπαϊκά και Παγκόσμια πρωταθλήματα πυραυλομοντελισμού, κατακτώντας αρκετές διακρίσεις. Μοναδική για την εποχή η γυναικεία συμμετοχή σε Παγκόσμιο πρωτάθλημα της Αννούκα Κουκοράβα⁹².

Το 1978 η Εθνική Αερολέσχη - Ε.ΑΛ.Ε, στο πλαίσιο εξάπλωσης της ανεμοπορίας στην Ελλάδα, επιχορήγησε την λειτουργία της πρώτης Σχολής Στελεχών Ανεμοπορίας στην Έδεσσα. Την δεκαετία του '80 η ανεμοπορική δραστηριότητα εμφανίζει έξαρση, που οφείλεται στην ταυτόχρονη δράση τόσο στην Αθήνα όσο και στην Έδεσσα. Ακολούθησαν οι σχολές Αγρινίου, Ιωαννίνων, Πάτρας και Κομοτηνής.

Μια πτήση με ανεμόπτερο διαρκούσε κάποτε, μερικά δευτερόλεπτα και είχε μεγάλο βαθμό επικινδυνότητας. Σήμερα ένας εκπαιδευμένος ανεμοπτεριστής μπορεί να διανύσει τεράστιες αποστάσεις με απόλυτη ασφάλεια, καθώς διαθέτει τις απαραίτητες γνώσεις σε ζητήματα εναέριας κυκλοφορίας, μετεωρολογίας, επικοινωνίας με ασύρματο και έχει σωματική αντοχή για να αντέχει σε συνθήκες υπερπίεσης, υποπίεσης και αποσυμπίεσης.

Μια πτήση με εκπαιδευτή κοστίζει περίπου 70 ευρώ, ενώ για να πετάξει κανείς μόνος ένα ανεμόπτερο, βάσει των κανονισμών της Υ.Π.Α, είναι απαραίτητο να ενταχθεί σε μια σειρά πτητικής εκπαίδευσης, η οποία διαρκεί 4 - 10 μήνες και έχει συνολικό κόστος περίπου στις 4.000 ευρώ. Ένα ανεμόπτερο μπορεί να κοστίσει έως 30.000 ευρώ, καθώς στον εξοπλισμό του μπορεί να περιλαμβάνει ακόμα και μικρές φιάλες οξυγόνου.

⁹¹ Το 1974, γίνεται η πρόσκτηση 50 στρεμμάτων στους πρόποδες του Καϊμακτσαλάν με παραχώρηση του Υπουργείου Γεωργίας και το 1976, κατασκευάστηκε το Αεροδρόμιο της Αερολέσχης Έδεσσας, με έγκριση λειτουργίας από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ/Ε2/Α/29643/5468/7-8-1976). Έκτοτε και μέχρι σήμερα, η Σχολή Ανεμοπορίας της Αερολέσχης Έδεσσας και το τμήμα Ανεμοπορίας έχει ξεπεράσει τις 20.000 πτήσεις, συνολικής διάρκειας 7.857 ωρών. Από το 1986, η Αερολέσχη Έδεσσας συνεργάζεται με το Σώμα Ελλήνων Προσκόπων και εκπαιδεύει προσκόπους στις Πανελλήνιες Σχολές Ανεμοπορίας Προσκόπων (ΠΑ.Σ.Α.Π), σε Ελλάδα και Κύπρο, με σκοπό την διάδοση της ανεμοπορίας.

Περισσότερα στο <http://edessaglidclub.gr/articles/i-leschi-mas/i-istoria-mas/>

⁹² Ανεμοπορία-Ιστορικές φωτογραφίες Αερολέσχης Έδεσσας. Αρχείο: Παναγόπουλου Θεόδωρου. Ανακτήθηκε 5 Μαΐου 2019, από <http://edessaglidclub.gr/>

6.7. Γενική Αεροπορία

Η Γενική Αεροπορία» (Γ.Α.) ορίζεται από τον I.C.A.O. (International Civil Aviation Organisation), Annex 6 «Operation of Aircraft Definitions» ως «οι πτητικές δραστηριότητες που δεν περιλαμβάνουν εμπορικές μεταφορές ή εναέριας εργασίες», δηλαδή περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας εκτός από τις τακτικές και προγραμματισμένες πτήσεις των αερογραμμών και τις μη προγραμματισμένες πτήσεις εμπορικής μεταφοράς που γίνονται επ' αμοιβή, καθώς επίσης και οποιασδήποτε πτητικής δραστηριότητας που δεν εμπίπτει στις προγραμματισμένες πτήσεις εκμεταλλευτών ή σε στρατιωτικές πτήσεις.

Η Γενική Αεροπορία⁹³ αφορά τις πτήσεις με ελαφρά αεροσκάφη σε αγώνες χρονομέτρησης και ακρίβειας κατά την προσγείωση. Ο όρος έχει συνδεθεί περισσότερο με πτήσεις εκπαίδευσης και αεραθλητισμού, όπου αποτελούν και τον κύριο όγκο των κινήσεων της Γενικής Αεροπορίας. Περιλαμβάνει επίσης αεροφωτογράφιση, μετεωρολογία, έρευνα, αποτύπωση, παρατήρηση, επιτήρηση, περιπολία, συντήρηση κατασκευών σε ύψη, έρευνα και διάσωση, έρευνα και εξέλιξη αεροσκαφών, ρίψη αλεξιπτωτιστών κ.λπ.

Τα πιο κοινά αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στις κινήσεις της Γ.Α είναι:

- α) μονοκινητήρια ελαφρά και υπερελαφρά εμβολοφόρων κινητήρων
- β) ελαφρά και υπηρεσιακά πολλαπλών κινητήρων
- γ) ελικοφόρα και αεριοποιούμενα ενός ή πολλαπλών κινητήρων για ιδιωτική μη τακτική χρήση και
- δ) δοκιμαστικά αεροσκάφη κατασκευαστών σε δοκιμαστικές πτήσεις ή πτήσεις παράδοσης.

⁹³ Τα αεροσκάφη Γ.Α. ζυγίζουν από 1 έως 1.5 τόνους και μπορούν να μεταφέρουν 2-6 άτομα, σε αποστάσεις 400-800 ναυτικά μίλια, με ταχύτητα 90-140 κόμβους. Επιχειρούν και από μικρά αεροδρόμια με διαδρόμους απογείωσης της τάξεως των 700 μ. μήκος. Τα ελικόπτερα κατηγορίας Γ.Α. έχουν εμβέλεια 200-300 ναυτικά μίλια και μεταφέρουν 2-4 άτομα σε ταχύτητες 100-110 κόμβους. Η ΥΠΑ, το 2013 είχε καταγεγραμμένα στο Ελληνικό νηολόγιο 432 ελαφρά αεροσκάφη και ελικόπτερα Γενικής Αεροπορίας, με τα 138 να είναι για επαγγελματική χρήση όπως εναέριας εφαρμογής ή μισθωμένες εταιρικές πτήσεις (Gliders Aviation).

6.8. Υπερελαφρά και ελικόπτερα

Η *Υπερελαφρή Πτητική Αθλητική Μηχανή (ΥΠΑΜ) (Micro Light και Ultralight Flying)* αναφέρεται σε αεροσκάφος 1 ή 2 θέσεων που αφορά πτήσεις Γενικής Αεροπορίας. Σύμφωνα με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ερμηνεύεται ως «*συσκευή βαρύτερη του αέρα με κινητήρα, μονοθέσια ή διθέσια, το μέγιστο βάρος της οποίας δεν υπερβαίνει τα 450 κιλά*». Στην Ευρώπη η F.A.I ορίζει το μέγιστο βάρος απογείωσης σε 600 kg. Κατηγορίες ΥΠΑΜ είναι: 3AXIS, *Weight shift*, *Paramotor* και *Ultraligh Helicopter*.

Στην Ελλάδα, οι συνθήκες που επικρατούσαν σχετικά με τα ελαφρά αεροσκάφη (*Ultralight Aviation*) τις δεκαετίες από το 1970 μέχρι το 1997 ήταν ακαθόριστες, καθώς πολλές πτήσεις υπερελαφρών γίνονταν χωρίς κάποια άδεια ή άλλο επίσημο έλεγχο.

Το απαγορευτικό κόστος για να αποκτήσει κανείς μια άδεια χειριστή και το υψηλό κόστος πτήσεων με ελαφρά έκανε τους αδειούχους χειριστές της ελαφράς αεροπορίας να θεωρούνται ελίτ, αφού επιδίδονται σε ένα χόμπι για λίγους και εκλεκτούς. Ταυτόχρονα οδήγησε πολλούς ασχολούμενους με τον αεραθλητισμό σε πειραματικές κυρίως ίδιο-κατασκευές και κάποια εργοστασιακά υπερελαφρά, τα οποία ήταν σε πρωτόγονο στάδιο και λειτουργούσαν χωρίς κανονιστικό πλαίσιο.

Από το 1970 μέχρι το 1997 τα μέλη της αεροπορικής κοινότητας πετούσαν από τα αεροδρόμια του Τατοΐου, Μαραθώνα και Ελληνικού αλλά και από αυτοσχέδια πεδία ή ιδιόκτητα ευθύγραμμα τμήματα χωρίς νομιμοποιητικά έγγραφα, ασφάλεια, πιστοποιημένους μηχανικούς και όλα τα παρελκόμενα της ελαφράς αεροπορίας. Το 1988 με την ψήφιση⁹⁴ του Ν.1815/1988, έγινε μια πρώτη προσπάθεια για την δημιουργία κανονιστικού πλαισίου.

Οι εγκεκριμένες σχολές Εκπαίδευσης ΥΠΑΜ στην Ελλάδα και σύμφωνα με την Επιτροπή Υπερελαφρών & Paramotor της ΕΛ.Α.Ο. είναι δέκα πέντε (15). **(Πίνακας 9).**

Μέχρι το 2020, το Δ.Σ. της Επιτροπής απαρτίζον οι κ.κ. Νικόλαος Μακράκης ως Πρόεδρος, Ιωάννης Μαδεμλής ως Γραμματέας, Ιωάννης Φίλος, Νικόλαος Πολυχρόνης και Στέφανος Λάγος ως μέλη.

Σύμφωνα με το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΛΑΟ, η Επιτροπή Ελικοπτέρων για τα έτη 2016 έως 2020 δεν έχει σχηματιστεί και θα οριστεί αρμόδιος Τεχνικός Σύμβουλος.

⁹⁴ Ν.1815/1988 (ΦΕΚ Α.250/11-11-1988). Κύρωση Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, για μεταφορά και ελευθερία κυκλοφορίας υπηρεσιών, προσώπων, αποσκευών και εμπορευμάτων, (ΕΟΚ 2407/1992)

6.8.1. Αεροδρόμια και αεροπορικά πεδία προσγείωσης-απογείωσης

Η ανάγκη στον αεραθλητισμό για την δυνατότητα χρήσης αεροδρομίων και αεροπορικών πεδίων προσγείωσης-απογείωσης είναι έντονη καθώς τα 2/3 των Ελληνικών αεροδρομίων είναι «στρατιωτικά» αεροδρόμια. Για τις πτήσεις Γ.Α. υπάρχουν επίσης Αεραθλητικά πεδία για ΥΠΑΜ (ZZZZ) σε ολόκληρη την Ελλάδα. (Πίνακας 11)

Σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την ασφάλεια πτήσεων, σημεία που χρησιμοποιούνται για απογείωση και προσγείωση ελικοπτέρων, πρέπει να είναι εγκεκριμένα ελικοδρόμια, που διαθέτουν πυροσβεστικά μέσα. Το 2005, με την απόφαση ΓΕΑ/Α/Α3 Φ551.5/ΑΔ-351061/Σ.263, επιτρέπεται στα Στρατιωτικά Αεροδρόμια η πρόσβαση από αεροσκάφη Γ.Α. μόνο Ελληνικού Νηολογίου⁹⁵ ενώ σε πολλά ελληνικά αεροδρόμια πρέπει να υπάρχει κλιμάκιο της Υ.Π.Α για να μεριμνά την μεικτή χρήση τους, από την Πολιτική και Πολεμική Αεροπορία.

6.9. Ακροβατικά

Τα ακροβατικά (*aerobatics*) αφορούν την διεξαγωγή εναέριων ελιγμών, οι οποίοι δεν χρησιμοποιούνται σε κανονική πτήση από τα αεροσκάφη (αεροπλάνα και ανεμόπτερα). Η εκτέλεση ακροβατικών πτήσεων είναι το εντυπωσιακότερο από τα αεραθλήματα και αφορούν εκπαίδευση, αναψυχή, ψυχαγωγία και αθλητισμό.

Τα ακροβατικά είναι επίσης, ένα από τα σημαντικότερα εκπαιδευτικά προγράμματα της Πολεμικής Αεροπορίας παγκοσμίως, καθώς πολλοί ακροβατικοί ελιγμοί αναπτύχθηκαν σε στρατιωτικές συγκρούσεις. Διδάσκονται ως μέσο ανάπτυξης δεξιοτήτων πτήσης και τακτική χρήση σε αερομαχίες, ιδιαίτερα για στρατιωτικούς πιλότους μαχητικών αεροσκαφών.

Η ιδιαίτερη έμφαση, στην δημιουργία των Ακροβατικών Σμηνών και η εξάσκηση ακροβατικών ελιγμών, μέσω των οποίων επιδεικνύονται οι δεξιότητες των πιλότων διχάζει αρκετούς από τους εμπλεκόμενους σε θέματα αεραθλητισμού. Δεν είναι λίγοι που θεωρούν ότι με αυτές οι εντυπωσιακές επιδείξεις επηρεάζονται τα εξοπλιστικά προγράμματα των ενόπλων δυνάμεων των χωρών, καθώς εξοικειώνεται η κοινή γνώμη με τα πολεμικά θαύματα της τεχνολογίας και τα νέα όπλα ώστε εν τέλει να συναινεί με τα τεράστια κονδύλια που σπαταλιούνται στους αμυντικούς προϋπολογισμούς.

⁹⁵ Σαμψών, Κ. (Δεκέμβριος 2012). Καταγραφή των αδειοδοτημένων πεδίων για ΥΠΑΜ από την ΕΛΑΟ - Επιτροπή Υπερελαφρών - Commission Hellenic Microlight Aircraft (CHMA). Εκπαιδευτικό Κέντρο Υ.Π.Α.Μ. Αερολέσχης Αγρινίου. Αγρίνιο.

6.9.1. Ομάδες Αεροπορικών Ακροβατικών

Στην Ελλάδα, οι Ομάδες Αεροπορικών Επιδείξεων ΔΑΙΔΑΛΟΣ» και «ΖΕΥΣ» της Πολεμικής Αεροπορίας συμμετέχουν σ' ένα πρόγραμμα εκτέλεσης αεροπορικών επιδείξεων που σκοπό έχει να διαδώσει την καλλιέργεια της αεροπορικής ιδέας και την τόνωση του ηθικού των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων και της ελληνικής κοινωνίας. Παράλληλα προβάλλουν τη μαχητική ικανότητα και το γενικότερο έργο της Πολεμικής Αεροπορίας, εντυπωσιάζοντας κάθε φορά με τις ικανότητές και το θάρρος που επιδεικνύουν στον χειρισμό των F- 16⁹⁶.

Για την επιτυχία και την ασφάλεια κάθε αεροπορικής επίδειξης απαιτείται η αρμονική συνεργασία πλήθος ανθρώπων, οι οποίοι είναι: ο Ιπτάμενος Επίδειξης, ο Αξιωματικός Παρατηρητής Ασφαλείας Πτήσεων - Εδάφους, ο Αξιωματικός - Αφηγητής, για την επεξήγηση και σχολιασμό των ελιγμών που εκτελούνται στο κοινό και οι Τεχνικοί υποστήριξης και προετοιμασίας του αεροσκάφους. Το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας - Γ.Ε.Α. αναφέρεται σχετικά στις ακροβατικές επιδείξεις της ομάδας ΔΑΙΔΑΛΟΣ:

[...] Η Ομάδα Αεροπορικών Επιδείξεων Μεμονωμένου Αεροσκάφους T-6A δημιουργήθηκε το 2005 στο πλαίσιο της πρώτης Διεθνούς Αεροπορικής Επίδειξης «Αρχάγγελος», συνεχίζοντας την ένδοξη ιστορία των ακροβατικών σημνών της ΠΑ: «Καρέ των Άσσω», «Acro Team», «Ελληνική Φλόγα», «Νέα Ελληνική Φλόγα» και μετά από απουσία από τους Ελληνικούς ουρανούς για διάστημα σχεδόν τεσσάρων δεκαετιών. Αποτέλεσε φιλόδοξο πρόγραμμα της Πολεμικής Αεροπορίας, που σκοπό έχει την διάδοση και την καλλιέργεια της αεροπορικής ιδέας στην Ελληνική κοινωνία και την ανύψωση του ηθικού των ανθρώπων των Ενόπλων Δυνάμεων ενώ παράλληλα, προβάλλει το έργο των στελεχών της Πολεμικής Αεροπορίας στο ευρύ κοινό.[...] (Εικόνα 16)

[...] Την Κυριακή 18 Σεπτεμβρίου του 2005 η Ομάδα Αεροπορικών Επιδείξεων Μεμονωμένου Αεροσκάφους T-6A πραγματοποίησε την πρώτη δημόσια αεροπορική επίδειξη στην 114 Πτέρυγα Μάχης, στο αεροδρόμιο Τανάγρας, στη Διεθνή Αεροπορική Επίδειξη «Αρχάγγελος», στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για τους Προστάτες της Πολεμικής Αεροπορίας Αρχαγγέλων Μιχαήλ και Γαβριήλ[...]

⁹⁶ Το αεροσκάφος T- 6A Texan II, χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των αεροπορικών επιδείξεων. Πρόκειται για εκπαιδευτικό αεροσκάφος και έχει τη δυνατότητα, ανάλογα με τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες και το ύψος βάσης των νεφών που υπάρχουν στην περιοχή επίδειξης, να εκτελεί δύο προγράμματα ακροβατικών ελιγμών: ένα Υψηλό (High Show), σε ελάχιστο ύψος βάσης νεφών 4500 πόδια πάνω από το έδαφος (AGL), με οριζόντια ορατότητα 5 χιλιόμετρα και ένα Χαμηλό (Low Show) σε ελάχιστο ύψος βάσης νεφών 2500 πόδια πάνω από το έδαφος (AGL) με οριζόντια ορατότητα 5 χιλιόμετρα.

6.9.2. Επικινδυνότητα αεραθλημάτων

Όταν ξεκίνησε η ενασχόληση με τις εναέριες δραστηριότητες, υπήρξε σαφώς πλήθος ατυχημάτων και απώλεια ζωών κυρίως νέων αλλά ριψοκίνδυνων ανθρώπων.

Οι περισσότεροι ήσαν διατεθειμένοι να βιώσουν, μέχρι θανάτου, την αγάπη τους για την πτήση. Χαρακτηριστικό είναι το καθιερωμένο, πλέον, εμβατήριο της Π.Α, με τίτλο ο «Ύμνος του αεροπόρου⁹⁷», αφιερωμένο στον πρωθυπουργό της Ελλάδος Ιωάννη Μεταξά. Ο αρχικός τίτλος ήταν «Παλικαριού Τραγούδι» και τους στίχους είχε γράψει ο στρατηγός Α. Φραντζής, ενώ την μουσική συνέθεσε ο Σπ. Καίσαρης:

*«Αεροπόρος θα γινώ, τη γη να μην αγγίζω,
να' μια ψηλά στον ουρανό, τα σύννεφα να σκίζω.
Ψυχή και σώμα δυνατός, σαν πιάνω το τιμόνι
να γίνομαι τότε αητός και τότε χελιδόνι.
Κι αν η μοίρα το καλεί, μια μέρα να πεθάνω,
θέλω του χάρου το φιλί μεσ' το αεροπλάνο.»*

Σήμερα οι πτητικές συσκευές είναι εξαιρετικά ασφαλείς. Σύμφωνα με στοιχεία της Γερμανικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας⁹⁸ για την επικινδυνότητα που μπορεί να υπάρχει στα αεραθλήματα, το αλεξίπτωτο πλαγιάς καταγράφεται ως το ασφαλέστερο αεράθλημα. Έχει το χαμηλότερο ποσοστό ατυχημάτων (0,035%) και μετράται από τον αριθμό των κατόχων αδειών σε σχέση με τα θανατηφόρα ατυχήματα που μπορεί να συμβούν.

Ακολουθούν η ελεύθερη πτώση με ποσοστό 0,05%, ο αιωροπτερισμός με ποσοστό 0,06%, τα υπερελαφρά με 0,07% και τα μηχανοκίνητα με ποσοστό επικινδυνότητας 0,10%.

Κάθε αεράθλημα ωστόσο εγκυμονεί κινδύνους που μπορεί να προέρχονται από λάθη του πιλότου και ακραίες συνθήκες πτήσης όπως καιρικές ή έντονες αναταράξεις. Η ασφάλεια αποτελεί συνδυασμό καλής εκπαίδευσης και σωστού εξοπλισμού. Γι' αυτό τον λόγο, άλλωστε, η ασφαλής εξάσκηση ενός αεραθλήματος προϋποθέτει προσωπική ευθύνη του αεραθλητή, ο οποίος με σύνεση θα αποφεύγει την απερίσκεπτη συμπεριφορά και την υπερεκτίμηση των δυνατοτήτων του αλλά και έχει συνειδητοποιήσει τους πιθανούς κινδύνους που ελλοχεύουν σε κάθε πτήση.

⁹⁷ Γενικό Επιτελείο Στρατού. Δ/ση Ενημερώσεως και Δημόσιων Σχέσεων (06 Μαΐου, 2009) Πάγια Διαταγή Υπ' αριθμ. 4-54/2009 Περί Στρατιωτικών Εμβαθέρων Στρατού Ξηράς Αθήνα, Τυπογραφείο Ελληνικού Στρατού. σ.12

⁹⁸ Γερμανική Αεραθλητική Ομοσπονδία. <http://www.cloudbase.gr>

7. Σκοποί και στόχοι της ΕΛ.Α.Ο.

Η ελληνική αεροπλοΐα εμπλέκονταν και εμπλέκεται, ανάμεσα στις δραστηριότητες ερασιτεχνών ιδιωτών αεροπόρων, σε πολεμικές πρακτικές και ενός ευρέως φάσματος εμπορευματοποιημένου αεροπορικού περιβάλλοντος. Για αυτό άλλωστε το λόγο, η ΕΛ.Α.Ο, είναι το ρυθμιστικό όργανο στην Ελλάδα των σχέσεων μεταξύ των μελών της και τους εμπλεκόμενους φορείς με τα αεροπορικά ζητήματα (Πολεμική Αεροπορία, Εμπορική Αεροπορία, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ΕΚΑΒ, Λιμενικό, κ.λπ.).

Η ανάγκη ρύθμισης είναι απαραίτητη καθώς υπάρχει συνεχής και σημαντικός βαθμός αλληλοσυσχέτισης των εναέριων δραστηριοτήτων με πολλές από τις εφαρμοζόμενες πολιτικές του ελληνικού κράτους σε ζητήματα που αφορούν την εθνική άμυνα, τις αερομεταφορές, τις αθλητικές και τουριστικές δραστηριότητες κ.ά και οι οποίες συνδυάζονται με τρέχουσες ανάγκες της καθημερινότητας σε συνδυασμό με την εθελοντική προσφορά των μελών των αερολεσχών στην κοινωνία, είτε αυτό αφορά αρωγή στη πολιτική προστασία, στην έρευνα και διάσωση, καθώς και σε περιβαλλοντικές παρεμβάσεις, αερομεταφορές, εκπαιδεύσεις, κ.α.

Από τον Ιούλιο του 2016 χαρακτηριστική δραστηριότητα της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛΑΟ) είναι η πρόληψη δασικών πυρκαγιών, διαθέτοντας τα πτητικά της μέσα, τα οποία πετούν οι εθελοντές αερολεσχών. Για αυτό τον λόγο έχει υπογραφεί με το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας μνημόνιο συνεργασίας «ΣΥΝ-ΔΡΩ», ώστε, στο πλαίσιο συντονισμού της εθελοντικής δράσης των αερολεσχών της ΕΛ.Α.Ο, να συμμετάσχει στο πρόγραμμα εναέριας⁹⁹ επιτήρησης και στις επιχειρήσεις δασοπροστασίας των Ενόπλων Δυνάμεων. Οι εναέριας πτήσεις επιτήρησης και περιπολίες που εκτελούνται από την ΕΛ.Α.Ο, διεξάγονται όταν ο δείκτης επικινδυνότητας είναι «3» και άνω, σύμφωνα με τον εκδιδόμενο χάρτη πρόβλεψης κινδύνου πυρκαγιάς από την Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας.

Οι τρόποι υλοποίησης των σκοπών της ΕΛ.Α.Ο προβλέπονται στο άρθρο 3 του καταστατικού της και εστιάζουν στην δημιουργία κινήτρων για την ανάπτυξη και διάδοση του αεραθλητικού πνεύματος καθώς και της προσέλευσης της νεολαίας στον Αεραθλητισμό. Έχει υποχρέωση τήρησης των μητρώων των νόμιμων Αεραθλητικών Σωματείων και παροχής πληροφόρησης για την ίδρυση νέων Αεραθλητικών Σωματείων ή Τμημάτων Αεραθλητικών

⁹⁹ Η Υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ Γ.Ε.Α. και ΕΛ.Α.Ο, έγινε μεταξύ του Αρχηγού του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας (ΓΕΑ), Αντιπτέραρχου (Ι) Χρήστου Βαΐτη και του Προέδρου της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛΑΟ), κ Χρήστου Μάλαμα. Ανακτήθηκε στις 11 Μαΐου 2019, από <https://www.haf.gr/2016/07/ypografi-mnimonio-synergasias-gea-elao/>

Κέντρων και Σχολών. Καθορίζει επίσης, την ομοιόμορφη αγορά και συντήρηση πτητικού υλικού που διατηρούν.

Η ΕΛ.Α.Ο, είναι υπεύθυνη για τον παρακολούθηση και συντονισμό των δραστηριοτήτων όλων των Σωματείων που καλλιεργούν τον αεραθλητισμό και μπορεί να αναγνωρίζει τις επιδόσεις των αεραθλητών σε κάθε αεράθλημα. Ταυτόχρονα, έχει δικαίωμα απονομής πιστοποιητικών και της συγκρότησης και της, με επόπτευση, προετοιμασίας των Εθνικών Ομάδων για συμμετοχή τους σε διεθνείς και παγκόσμιους αγώνες. Μπορεί επίσης να διοργανώσει πανελλήνια, διεθνή και παγκόσμια συνέδρια, αεροπορικές εκδηλώσεις και αγώνες¹⁰⁰.

Συντάσσει τους κανονισμούς οργάνωσης, λειτουργίας, διοίκησης των πτήσεων και προωθεί, όπου χρειάζεται, προτάσεις για ομοιόμορφες μεθόδους και αρχές ασφάλισης του ιπταμένου προσωπικού και των υλικών των σωματείων.

Επίσης, μπορεί να εκπονήσει, εισηγηθεί, παρακολουθήσει, ενημερώσει και ελέγξει τα Σωματεία για την τήρηση και εφαρμογή των νόμων και κανονισμών των αεραθλημάτων, σε συνεργασία με τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες (Υ.Π.Α, Γ.Γ.Α, Γ.Ε.Α κ.λπ).

Η ΕΛ.Α.Ο. οφείλει να ενημερώνει την Υ.Π.Α. για τα ληπτέα μέτρα πρόληψης και βελτίωσης ασφάλειας των πτήσεων, την δημιουργία νέων αεροδρομίων, αεραθλητικών κέντρων και χώρων εξάσκησης των αεραθλημάτων.

Προτείνει επίσης, την ίδρυση και λειτουργία μικρών αεροδρομίων και πεδίων προσγείωσης, τα οποία εφόσον συνδυαστούν με τις υποδομές φιλοξενίας και τις καλές καιρικές συνθήκες που διαθέτει η Ελλάδα, θα δημιουργήσουν ιδανικές προϋποθέσεις για κάθε είδους αεραθλητικές δραστηριότητες.

Τέλος η ΕΛ.Α.Ο. συνεργάζεται με Ελληνικά ή αλλοδαπά αεροπορικά Σωματεία και Οργανισμούς εκπροσωπώντας την Ελλάδα στη Διεθνή Αεροναυτική Ομοσπονδία-F.A.I. και σε συναφείς Οργανισμούς, διεκδικώντας την ανάδειξη του Ελληνικού Αεραθλητισμού και Αεροπορικού Τουρισμού αντίστοιχα.

¹⁰⁰ Για την διοργάνωση Παγκόσμιων ή Πανευρωπαϊκών αγώνων η ΕΛ.Α.Ο, χρειάζεται προέγκριση από την πολιτεία, την σύσταση οργανωτικών εκτελεστικών επιτροπών για τους αγώνες αυτούς από τον αρμόδιο Υπουργό, σύμφωνα με τον Ν. 2725/99.

7.1. Αεραθλητισμός και αεροπορικός τουρισμός

Για την Ελλάδα ο αθλητισμός και ο τουρισμός αποτελούν δύο μεγάλους κοινωνικούς θεσμούς με άμεση αλληλεπίδραση μεταξύ τους. Στις εναλλακτικές μορφές τουρισμού καταχωρείται ο αθλητικός τουρισμός αναψυχής και περιπέτειας, όπου μεταξύ των δραστηριοτήτων του συμπεριλαμβάνεται και ο Αεραθλητισμός. Η ΕΛ.Α.Ο και τα μέλη της, πέραν των αεραθλητικών δραστηριοτήτων, έχουν ως βασικό καταστατικό σκοπό την ανάπτυξη του αεροπορικού τουρισμού¹⁰¹

Η ΕΛ.Α.Ο. θεωρεί σημαντικό να μπορεί να προσελκύει η Ελλάδα αεροπορικούς επισκέπτες, μέσω του Αεραθλητισμού, όλες τις εποχές του χρόνου, καθώς σε αυτό το είδος αναψυχής μπορούν να επιδοθούν μόνο όσοι διαθέτουν πτητικά μέσα και ανήκουν σε αερολέσχες. Τα τελευταία χρόνια και κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες δεκάδες αεραθλητές και τουριστικοί εναέριοι περιηγητές από Ευρώπη και Κύπρο, έχουν επισκεφθεί την Ελλάδα, γεγονός που γίνεται αφορμή για να διοργανωθούν αεραθλητικές εκδηλώσεις σε όποια πόλη φτάνουν.

Γι' αυτό η ΕΛ.Α.Ο. είναι αρωγός του *Athens Flying Week-Airshow* και προωθεί την καθιέρωση της *Ικαριάδας* στα *FAI World Air Games*.

7.2. Ο Ελληνικός Αεραθλητισμός και το Athens Flying Week-Airshow

Ο σύγχρονος ελληνικός αεραθλητισμός βρίσκεται σε καθίζηση εξαιτίας της σοβαρής έλλειψης πόρων που έχει. Μπορεί ωστόσο να αναδειχθεί παγκοσμίως και να εξελιχθεί, εφόσον προωθηθεί επικοινωνιακά και οργανωτικά μέσα από διάφορες αεραθλητικές διοργανώσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τουριστικής αεραθλητικής διοργάνωσης¹⁰² είναι το «Athens Flying Week - Airshow¹⁰³». Η ΕΛ.Α.Ο, στο πλαίσιο προαγωγής της αεροπορικής ιδέας στο ευρύ κοινό

¹⁰¹ Ο αεροπορικός τουρισμός υπόκειται στον Νόμο 4582/2018 - ΦΕΚ 208/Α/11.12.2018 (Κεφ. Γ') Λοιπές μορφές θεματικού τουρισμού (άρθρο 11), είναι η «...περιήγηση των επισκεπτών-τουριστών με ιδιόκτητο ή μισθωμένο πτητικό μέσο όλων των τύπων, κατηγοριών και είδους, όπως αεροπλάνο, υπερελαφρά πτητική μηχανή (ΥΠΜ) ελεγχόμενη με αεροδυναμικά μέσα ή μετατόπισης κέντρου βάρους με ρόδες, πλωτήρες ή αμφίβιο, ελικόπτερο, αλεξίπτρο ή αλεξίπτωτο πλαγιάς με κινητήρα ή χωρίς, ανεμόπτερο, δελταπλάνο (ατομική ανεμοπορία), γυροπλάνο, αιωρόπτερο και αερόστατο, με χρήση ειδικού εξοπλισμού και συνοδεία έμπειρων και εκπαιδευμένων πιλότων, σύμφωνα με τα εξειδικευμένα πρότυπα ασφαλείας και το εθνικό και διεθνές κανονιστικό πλαίσιο και διαδικασίες των αρμόδιων φορέων.»

¹⁰² Στον τουρισμό Αθλητικών Διοργανώσεων περιλαμβάνονται τουρίστες που ταξιδεύουν για να παρακολουθήσουν ως θεατές, αθλητικούς αγώνες, συνδυάζοντας ταυτόχρονα τις διακοπές τους με αθλητικές διοργανώσεις. Επίσης αφορά, ομάδες αθλητών, μεμονωμένους αθλητές, αθλητικές αποστολές, τεχνικούς και δημοσιογράφους, που ταξιδεύουν για να συμμετέχουν σε αθλητικούς αγώνες και έχουν την δυνατότητα να παρατείνουν χρονικά τη διαμονή τους στον τόπο διεξαγωγής του αθλητικού αγώνα.

¹⁰³ *Athens Flying Week-Airshow-A.F.W*, πρόκειται για την κυριότερη αεραθλητική διοργάνωση αεροπορικών επιδείξεων διεθνώς. Συμπεριλαμβάνεται σε όλες τις επίσημες κλαδικές λίστες μαζί με αντίστοιχες ετήσιες

και την εισαγωγή του στο μαγικό κόσμο της αεροπορίας, στήριξε από την πρώτη στιγμή την διοργάνωση του στην Ελλάδα και πολύ σύντομα η Αθήνα έγινε μια από τις ευρωπαϊκές πόλεις¹⁰⁴ με τα εντυπωσιακότερα show αεροπορικών επιδείξεων.

Από το 2011, όπου το A.F.W, διενεργείται στην Ελλάδα, η ΕΛΑΟ παρουσιάζει τις σημαντικές αεραθλητικές δραστηριότητες των μελών της, όπως πτήσεις ανεμοπλάνων, T/K Αερομοντελισμού, πτώσεις αλεξιπτωτιστών ακριβείας και διάφορα αεροπορικά δρώμενα. **(Περιοδικά-Εκδόσεις 14).**

Δεκάδες είναι τα άρθρα¹⁰⁵ και τα video που αφορούν αεραθλητικές εκδηλώσεις σε όλη την Ελλάδα, οι οποίες προσκαλούν το κοινό να τις απολαύσει Στην διάρκεια της διοργάνωσης, πιλότοι με εξαιρετικές δεξιότητες και αεροσκάφη κάθε είδους μαγεύουν με τις πτήσεις τους το κοινό, ενώ διοργανώνεται στατική αεροπορική έκθεση, όπου οι επισκέπτες μπορούν να μπουν μέσα με την άδεια του πληρώματος και να φωτογραφηθούν δίπλα στα αεροσκάφη και τα ελικόπτερα μαζί με τους πιλότους των μαχητικών, αλλά και τους παγκοσμίου φήμης πιλότους- ακροβάτες.

Σύμφωνα με την *Europe Airsports*¹⁰⁶, η Ελλάδα είναι μια χώρα η οποία μπορεί να προσελκύσει τουριστικούς επισκέπτες, λάτρεις του αεροπορικού τουρισμού και των αεραθλημάτων, ολόκληρο τον χρόνο και από όλο τον κόσμο.

Στο πλαίσιο αυτό άλλωστε, με την στήριξη της ΕΛ.Α.Ο, το 2019 πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα το Διεθνές Συνέδριο του *European Airshow Council*¹⁰⁷, με επίκεντρο την

αεραθλητικές διοργανώσεις που αποτελούν εδώ και δεκαετίες μέρος της κουλτούρας των περισσότερων ευρωπαϊκών κρατών αλλά και της παγκόσμιας κοινότητας. (<http://www.athensflyingweek.gr/>)

¹⁰⁴ Το «2014, πραγματοποιήθηκε ένα εξαιρετικό υπερθέαμα στον Αττικό ουρανό» όπου πραγματοποιήθηκε το καθιερωμένο pre-show του Φλοίσβου στην παραλία Παλαιού Φαλήρου. Διεξήχθη επίσης, θεματικό Συνέδριο σχετικά με «Aviation Development Conference III». Από 26-28 Σεπτεμβρίου, στην ιστορική αεροπορική Βάση του Τατοΐου, φιλοξενήθηκαν μια πλειάδα διεθνών συμμετοχών όπως της Demo-team της Πολωνικής Αεροπορίας με MiG-29 Fulcrum με F-16, οι ομάδες της Ολλανδικής και Βελγικής Αεροπορίας, τα σμήνη των Blue Circe, Royal Jordanian Falcons, Orlik, Hawks of Romania και τα solo αεροπόρων όπως οι παγκόσμιοι πρωταθλητές Jurgis Kairys της VOSTOK, Aude Lemordant, Luca Bertossio κ.α. Την Ελλάδα εκπροσώπησαν οι Demo-teams της Π.Α. «ZEYΣ» με F-16 Blk 52+ και «ΔΑΙΔΑΛΟΣ» με T-6 Texan, η Αεροπορία Στρατού με Apache και Chinook με παράλληλες ρίψεις αλεξιπτωτιστών, το Πολεμικό Ναυτικό με Sea Hawk και Augusta Bell και το Λιμενικό Σώμα με F-406, TB20 και Dauphin. (<https://www.athensflyingweek.gr/>)

¹⁰⁵ «Η ομάδα "ΔΑΙΔΑΛΟΣ" σκίζει τους αιθέρες», «2013 Athens Flying Week- Tatoi AirShow», «Airborne Films: από τον ουρανό στην οθόνη», «Εκπληκτική Υδροληψία CL-215 στο Ρίο με Βουτιά και Πλαγιολίσθηση», «Ενθουσίασε το Air-Sea Show της Καβάλας», «1st Aerorally Faistos 2013», «Φαντασμαγορική παράσταση από τα Red Arrows στον ουρανό της Πάτρας», «Εντυπωσιακές πτήσεις στον Ισθμό της Κορίνθου», «Οι Hellenic Skydivers στο Πολύκαστρο», «Το χρονικό μιας πτήσης σε κύμα όρους του Ελικώνα»

¹⁰⁶ *Europe Airsports-E.A.S*: Ευρωπαϊκός, μη κερδοσκοπικός οργανισμός ο οποίος ιδρύθηκε το 1988, μέλος της FAI από το 1994. Ο E.A.S στόχο έχει την μακροπρόθεσμη προώθηση και προστασία της αθλητικής και ψυχαγωγικής αεροπορίας στην Ευρώπη. Εκπροσωπεί τα συμφέροντα περίπου 650.000 αεραθλητών και ερασιτεχνών αεροπόρων από 20 ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίοι αναζητούν καλές καιρικές συνθήκες και φιλικό περιβάλλον για τον αεραθλητισμό, αλλά και να δημιουργήσουν επιχειρήσεις συναφείς με το αεράθλημά τους. <http://www.europe-air-sports.org/>

αρτιότητα και την ασφάλεια των airshows. Παρόντες ήταν οι επικεφαλής των μεγαλύτερων αεροπορικών εθνικών ακροβατικών αεραθλητικών ομάδων, Βελγίου, Πολωνίας, Ιορδανίας, Δανίας, Σουηδίας, Ελβετίας, Γαλλίας, Νορβηγίας, Σαουδικής Αραβίας, Ουγγαρίας, Κροατίας, Ιταλίας, Τσεχίας, Ιορδανίας, Καναδά, Μεγάλης Βρετανίας. Την Ελλάδα εκπροσώπησαν οι Έλληνες πιλότοι της ομάδας ΖΕΥΣ της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας που αποτελούν διεθνώς κορυφαία επιλογή των airshows και αναμένονται σε όλο τον κόσμο με θαυμασμό για την εντυπωσιακή τους εμφάνιση στους αιθέρες.

7.3. Ικαριάδα και FAI-World Air Games (W.A.G)

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες συμπεριλαμβάνουν αθλήματα όπου ο αθλητής συμμετέχει κυρίως με την σωματική του ρώμη, ενώ κάποια άλλα όπως οι ιπποδρομίες, άλμα επί κοντώ σκοποβολή κ.λπ. για να συμπεριληφθούν έχουν αρκετούς περιοριστικούς κανόνες. Στα εναέρια αθλήματα οι συμμετέχοντες εξαρτώνται από μηχανολογική υποστήριξη ενώ για την διενέργεια τους απαιτείται να βρίσκονται στην κορυφή της τεχνολογικής εξέλιξης.

Η FAI, μετά τον αποκλεισμό των αεραθλημάτων από τους Ολυμπιακούς αγώνες, αποφάσισε να προβεί στην διοργάνωση Παγκόσμιων Αεραθλητικών αγώνων, στα πρότυπα των Ολυμπιακών αγώνων. Το 1995, σε συνεργασία με την Ελλάδα, ξεκίνησε, με πολύ θετικές προοπτικές, την διοργάνωση των αγώνων με την ονομασία ΙΚΑΡΙΑΔΑ¹⁰⁸, με την Ικαρία να καθιερωθεί ως το σύμβολο του παγκόσμιου αεραθλητισμού και η Ικάριος φλόγα να μεταφέρει το μήνυμα από τον μύθο του Ίκαρου και του Δαίδαλου διεθνώς.

Το 1997 η Ελλάδα υπαναχώρησε τελευταία στιγμή και η Ικαριάδα ακυρώθηκε, προκαλώντας αμηχανία στην αεραθλητική κοινότητα. Η Ικάριος Φλόγα δεν άναψε και οι Παγκόσμιοι Αεραθλητικοί Αγώνες¹⁰⁹ δεν έγιναν στην Ικαρία. Άμεσα η πραγματοποίηση της διοργάνωσης

¹⁰⁷ Το συνέδριο του European Airshow Council-EAC, για πρώτη φορά στην Ελλάδα. (2019). Στην Σύνοδο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Airshow που διεξήχθη από 28.02.2019 έως 02.03.2019, συζητήθηκαν από εκπροσώπους εθνικών ομάδων οι τρόποι προώθησης της αριστείας και της ασφάλειας στις αεροπορικές επιδείξεις παγκοσμίως. Περιλάμβανε επίσης, δύο σεμινάρια σχετικά με την ασφάλεια και τον σχεδιασμό έκτακτης ανάγκης: α) Εργαστήριο Ασφάλειας Πιλοτικών Οχημάτων Fast Jet Solo, με τη συμμετοχή Ελλήνων πιλότων από την ομάδα ΖΕΥΣ της Π.Α. και β) Workshop Σχεδιασμού Έκτακτης Ανάγκης και Επιχειρηματικής Συνέχειας. Ανακτήθηκε 13 Μαρτίου 2019, από <https://www.european-airshow.com/>

¹⁰⁸ Το 1999, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του Βωμού Αφής της Ικαρίου Φλόγας, εξαγγέλθηκε η συνεργασία της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας ΕΛ.Α.Ο, με το Υπουργείο Υποδομών-Μεταφορών και Δικτύων και την Υ.Π.Α. ώστε να υπάρξει χρηματοδότηση για την ίδρυση Διεθνούς Αεραθλητικής Ακαδημίας-Δ.Α.Α, συνδυαστικά με ένα Διεθνές Αεραθλητικό Κέντρο και ένα Μουσείο Ομοιωμάτων Πτητικών Μέσων.

¹⁰⁹ Οι Παγκόσμιοι Αεραθλητικοί Αγώνες-World Air Games-W.A.G είναι μια διεθνής εκδήλωση αεραθλημάτων που διοργανώνεται από την FAI κάθε τέσσερα χρόνια, εμπνευσμένη από τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Πρώτη φορά διοργανώθηκαν το 1997 στην Τουρκία. Ακολούθησαν το 2001 στην Ισπανία, το 2009 στην Ιταλία και το 2015 στα

μεταφέρθηκε στην Αττάλεια της Τουρκίας και οι αγώνες μετονομάστηκαν σε 1st World Air Games-W.A.G. Στην διοργάνωση, ωστόσο, συμμετείχαν οι αεροπόροι Χρήστος Γκολέμης και Γιώργος Μπενέκος (**Εικόνα 13**) οι οποίοι επέστρεψαν στην Ελλάδα χαρακτηριζόμενοι ως «το μαχητικότερο πλήρωμα της διοργάνωσης». (**Εικόνα 14** και **Εικόνα 15**)

Μετά από τέσσερα χρόνια, τον Ιούνιο του 2001, ακολούθησε η διοργάνωση των 2st World Air Games, όπου η ΕΛ.Α.Ο, ως εκπρόσωπος της Ελλάδας, έλαβε τιμητική χρυσή διάκριση από την F.A.I. για την διεθνή αναγνώριση του Μύθου του Ίκαρου (**Εικόνα 17**). Με την στήριξη του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού διοργανώθηκε η τελετή αφής της Ικαρίας Φλόγας, η οποία παραδόθηκε στην Σεβίλλη της Ισπανίας. Στην διοργάνωση συμμετείχαν οι Εθνικές ομάδες με αεραθλητές σε όλα τα αεραθλήματα. (**Εικόνα 18**) Έκτοτε, η προσπάθεια διοργάνωσης μιας διεθνούς Ικαριάδας ή W.A.G., έχει πολλές δυσκολίες, ακυρώσεις και οικονομικά προβλήματα.

Άλλωστε, η ΕΛ.Α.Ο, στο πλαίσιο διάδοσης του αεραθλητισμού και προβολής, διάχυσης και εξέλιξης της αεροπορικής ιδέας από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, προσπαθεί να επαναφέρει την διοργάνωση στην Ελλάδα, μέσα από πλήθος ενημερωτικών εκδηλώσεων, όπως έγινε στην «Εβδομάδα του Αεραθλητή, του Αεραθλητισμού & της Αεραθλητικής Ιδέας», σε συνεργασία με τον Εξωραϊστικό Σύλλογο ΙΚΑΡΟΣ και ΔΑΙΔΑΛΟΣ στην Αγία Γαλήνη Κρήτης.

Στους κύριους στόχους της ΕΛ.Α.Ο, είναι επίσης η ίδρυση Διεθνούς Αεραθλητικής Ακαδημίας και η μόνιμη διοργάνωση αγώνων αεραθλητισμού και η σταθερή διοργάνωση της τελετής έναρξης των Παγκόσμιων Αεραθλητικών Αγώνων στον Βωμό Αφής της Ικαρίου Φλόγας.

Συμπεράσματα

Η ιστορική διαδρομή της αεραθλητικής αεροπορίας στην Ελλάδα είχε πάντα άμεση σχέση με την Πολεμική, Πολιτική και Γενική Αεροπορία. Η αεραθλητική παιδεία ήταν ενσωματωμένη και εξαρτώμενη από την Πολεμική Αεροπορία.

Η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία - ΕΛ.Α.Ο είναι η Ανώτατη Αεραθλητική Αρχή της Ελλάδας, με εγγεγραμμένα μέλη περισσότερα από 90 αεραθλητικά σωματεία και τοπικές αερολέσχες. Σκοπό έχει την προώθηση του αεραθλητικού ιδεώδους, την ενθάρρυνση και προαγωγή της αεροπορικής ιδέας, εκπροσωπώντας για περισσότερο από ενενήντα (90) και πλέον έτη την Ελλάδα διεθνώς.

Στον ελληνικό αεραθλητισμό καλλιεργούνται συνολικά δέκα αεραθλήματα, τα οποία εποπτεύονται από την ΕΛ.Α.Ο και είναι σύμφωνα με τα πρότυπα της Διεθνούς Αεραθλητικής Ομοσπονδίας F.A.I. Συχνά υπολειπούνται καθώς ο αριθμός των ενασχολούμενων σε σύγκριση με άλλες χώρες είναι περιορισμένος. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι ο αεραθλητισμός στην Ελλάδα εξακολουθεί να αποτελεί ένα ακριβό χόμπι και προνόμιο οικονομικά εύπορων αθλητών. Γι' αυτό άλλωστε, αν και τα μέλη των αερολεσχών και αεραθλητικών σωματείων παρέχουν ένα σημαντικό εθελοντικό, κοινωνικό έργο, δεν είναι λίγες οι φορές όπου ασχολούνται ευκαιριακά με το άθλημα τους. Συχνά η ενασχόληση τους αυτή οδηγεί σε κάποια επαγγελματική αποκατάσταση, αλλά και στην χρήση των αεροσκαφών τους για σκοπούς ανεξάρτητους από τον αεραθλητισμό. Στην ενασχόληση με τα εναέρια αθλήματα τροχοπέδη αποτελούν η μηδενική κρατική επιχορήγηση, η γραφειοκρατία και η πολυνομοθεσία.

Υπό την διοργάνωση και αιγίδα της ΕΛ.Α.Ο, αεραθλητικοί αγώνες και αεροπορικές δράσεις διεξάγονται δυναμικά σε όλη την Ελλάδα σχεδόν καθημερινά και συνεχώς. Πολλαπλές είναι οι συνεργασίες με Ευρωπαίους και γενικά αεραθλητές, οι οποίοι στο πλαίσιο πολιτιστικών, τουριστικών και άλλων αεραθλητικών δραστηριοτήτων, περιηγούνται στην Ελλάδα.

Η ύπαρξη στην Ελλάδα ενός ικανού αριθμού αεροδρομίων και αεροπορικών πεδίων, σε συνδυασμό με τις καλές καιρικές συνθήκες, τις αμέτρητες περιοχές φυσικού κάλλους και την μορφολογία και πολυτυπία του εδάφους αποτελούν τις σωστές βάσεις για την προώθηση κάθε είδους αεραθλητικής δραστηριότητας, καθώς παρόλο το οικονομικό κόστος είναι σίγουρο ότι το κοινωνικό σύνολο, μόνο οφέλη θα αποκομίσει από την ευόδωση αυτής της προσπάθειας.

Επίλογος

Από αρχαιοτάτων χρόνων οι άνθρωποι οραματιζόταν στην κατάκτηση των ουρανών. Η κατασκευή μιας πτητικής μηχανής, που θα υπερνικούσε την βαρύτητα και θα εξασφάλιζε την δυνατότητα μιας ελεγχόμενης και ασφαλούς πτήσης, ήταν μια επίπονη και συνεχώς εξελισσόμενη προσπάθεια, που απαιτούσε την υπέρβαση των ανθρώπινων ορίων και βαρύ φόρο αίματος. Μπροστά στην επίτευξη αυτού του οράματος, ο φόβος δεν ήταν αρκετός, ο κίνδυνος δεν φαινόταν αρκετά τρομακτικός και ο θάνατος ήταν απλή στατιστική καταγραφή. Χρειάστηκαν ωστόσο, να περάσουν αρκετοί αιώνες ώστε, χάριν στην πρόοδο της επιστήμης, να επιτευχθούν θετικά αποτελέσματα και ο άνθρωπος να πετάξει.

Η εφεύρεση του αεροπλάνου οδήγησε στην μαζική αξιοποίηση του σε ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων. Η αναψυχή των ανθρώπων, η μεταφορά αγαθών, ο εκμηδενισμός των αποστάσεων και η αύξηση της στρατιωτικής ισχύος των χωρών είναι κάποια από αυτά.

Στις αρχές του 21^{ου} αιώνα ο αεραθλητισμός ενθουσιάζει τους ανθρώπους και απευθύνεται σε όλες τις ηλικίες, καθώς οι περισσότεροι κάθε ηλικίας στρέφονται με ιδιαίτερη θέρμη, στην διεξαγωγή ποικίλων εναέριων δραστηριοτήτων περιπέτειας, ψυχαγωγίας και αθλητικών επιτευξέων.

Συγχρόνως το διάστημα γίνεται εξαιρετικά ελκυστικό πεδίο της ανθρώπινης εξέλιξης και οι τεχνολογικές επιτεύξεις το φέρνουν περισσότερο κοντά στο ανθρώπινο μέτρο.

Νέα εντυπωσιακότερα αεραθλήματα δημιουργούνται και η κατάκτηση των αιθέρων στο μέλλον προβλέπεται συναρπαστική.

Βιβλιογραφικές αναφορές

90 Χρόνια ΕΛ.Α.Ο. (2018). Επετειακό Φυλλάδιο. Αθήνα. Έκδοση ΕΛ.Α.Ο.

Aerodata.gr, η ελληνική αεροπορική εγκυκλοπαίδεια στο Internet - Βιογραφίες
<http://www.aerodata.gr/biographies.php?id=5>

Albanidis, E., Ioannidis, P. (2014). "The role of sport in the totalitarian regime of Metaxas in Greece (1936-1941) compared to National Socialism in Germany" *Aloma*. Revista de Psicologia, Ciències de l'Educació i de l'Esport.

Athens Flying Week-Airshow - A.F.W. Ανακτήθηκε 29 Απριλίου, 2019, από
<http://www.athensflyingweek.gr/>

Eurocontrol Europe Air Sports – Sporting. Ανακτήθηκε 16 Μαΐου, 2019, από YTU3Y/
EUROCONTROL_EUROPE_AIR_SPORTS_Sporting_powerpoint_ppt_presentation

Europe Airsports-E.A.S. Ανακτήθηκε 29 Απριλίου, 2019, <http://www.europe-air-sports.org/>

IPMS Ελλάδος - International Plastic Modellers Society Hellas. Ανακτήθηκε 29 Απριλίου, 2019,
<http://www.ipms-hellas.gr/site/>

Louis Charles-Joseph Blériot (1872-1936). Ανακτήθηκε 12 Μαρτίου, 2019, από
http://www.firstflight.org/shrine/louis_bleriot.html

Pikros C. (2015) «The cavka (yabka) gliders in Greece-Construction drawings». Athens p.45.
Αεροπορική εγκυκλοπαίδεια <http://www.aerodata.gr/pdf/books/346/346.pdf>

Ser George Cayley (1773-1857). Ανακτήθηκε στις 29 Μαρτίου, 2019,
https://protogorasnews.blogspot.com/2018/03/blog-post_279.html?view=flipcard&m=1

Αβδελά, Ε. (2015). «Εισαγωγή: Συλλογική δράση και παραγωγή δημόσιας κοινωνικότητας στην Ελλάδα του εικοστού αιώνα.» των Ε. Αβδελά, Χ. Εξερχτόγλου, Χ. Λυριντζή (επ), *Μορφές δημόσιας κοινωνικότητας στην Ελλάδα του εικοστού αιώνα*, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, σελ. 12-13.

Αβράμογλου, Σ. (1992). «Οι σκαπανείς του ελληνικού αεραθλητισμού». ΠΤΗΣΗ και ΔΙΑΣΤΗΜΑ. Τεύχος 90. Απρίλιος 1992.

Αεραθλητικός Όμιλος Κιθαιρώνα Ανακτήθηκε 15 Απριλίου, 2019, από
http://www.aokitheron.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=84

Αερολέσχη Αγρινίου. Ανακτήθηκε 9 Μαρτίου, 2019, από www.aeagr.com

Αερολέσχη Έδεσσας. Ανακτήθηκε 29 Απριλίου, 2019, από <http://edessaglidingclub.gr/articles/i-leschi-mas/i-istoria-mas/>

Αεροπορική Ακαδημία Ελλάδος - Α.ΑΚ.Ε. Ανακτήθηκε 10 Μαΐου, 2019, από
<http://www.aake.info/>

Αθανασόπουλος, Ε. (2016). «Θεωρία Υπερελαφρών Αεροσκαφών.» Αθήνα. Εκδόσεις Αρναούτη

Ανάλυση του Επιχειρησιακού Περιβάλλοντος Γενικής Αεροπορίας και Αεραθλητισμού στην Ελλάδα με στόχο την ανάπτυξη του αεροπορικού τουρισμού. (2017). Άρθρο συνεδρίου από βιβλίο πρακτικών. Υπηρεσία Πολιτική Αεροπορία. Αθήνα. Απρίλιος 2017.

Αρβανίτης, Ε. (2013). *Κανέλλος Κανελλόπουλος, ο άνθρωπος που έκανε ποδήλατο στους ουρανούς.* Ανακτήθηκε στις 19 Μαρτίου, 2019, από http://drflight.blogspot.com/2012/04/blog-post_30.html

Αργυρίου, Γ. (2017). *Εμμανουήλ Αργυρόπουλος.* Ανακτήθηκε στις 11 Απριλίου, 2019, από https://anemourion.blogspot.com/2017/06/blog-post_735.html

Αυδής, Α. (1990, Ιανουάριος). *50 χρόνια ηρωική μορφή, Ανεμοπόρος Νίκη Περακάκη.* Περιοδικό: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ Τεύχος 1. Αθήνα. Εκδόσεις: Αλέξανδρος Αυδής. Εκδότης: Αλέξανδρος Αυδής.

Αυδής, Α. (1991, Δεκέμβριος). *Αφιέρωμα, Δημήτριος Καμπέρος (1883-1942).* Περιοδικό «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ» Τεύχος 2. Αθήνα. Εκδόσεις: Αλέξανδρος Αυδής.

Αυδής, Α. (1994, Νοέμβριος). *Αεροπλανάκι ΑΥΔΗ, 25 ΗΠ-1939.* Περιοδικό: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ. Τεύχος 3. Αθήνα. Εκδόσεις: Αλέξανδρος Αυδής.

Βογιατζής, Δ. (2018). *Συνοπτική Ιστορία του Αεροδρομίου Τατοΐου* (σ.σ.184-185) Ανακτήθηκε στις 19 Μαρτίου 2019, από https://www.academia.edu/27850011/Συνοπτική_ιστορία_Αεροδρομίου_Τατοΐου

Γενική Αεροπορία και Αεραθλητισμός. (2018). Άρθρο συνεδρίου από βιβλίο πρακτικών. Πρακτικά Β' μέρους «Αερομεταφορές - Παρόν και Μέλλον». 12^ο Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο. Αθήνα. Ιούνιος 2018.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας - Γ.Ε.Α. (2010). «Η Πορεία προς την Ενιαία Πολεμική Αεροπορία-1912-1946.» Εισαγωγή «*Η επανεκκίνηση της ιστορίας της Α.Σ*» Επετειακή έκδοση, Παραγωγή Ιπτάμενου Προσωπικού. Αθήνα. Εκτύπωση Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας - Γ.Ε.Α. Ανακτήθηκε 9 Απριλίου, 2019, από www.haf.gr/el/history/history/pa_history01.asp

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας - Γ.Ε.Α. Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (εκδ.) ό.π. τομ. Α' σσ 33-35

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας - Γ.Ε.Α. *Η πρώτη στρατιωτική πτήση πραγματοποιήθηκε από τον Υπολοχαγό Δημήτριο Καμπέρο στις 13 Μαΐου 1912. Στο Φάληρο, εκεί που σήμερα είναι το Μουσείο Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας.* Ανακτήθηκε στις 9 Απριλίου, 2019, από <https://www.haf.gr/history/haf-history/1911-1912/>

Γενικό Επιτελείο Στρατού - Γ.Ε.Σ. Δ/νση Ενημερώσεως και Δημόσιων Σχέσεων (6 Μαΐου, 2009)
Πάγια Διαταγή Υπ' αριθμ. 4-54/2009, Περί Στρατιωτικών Εμβλημάτων Στρατού Ξηράς. Αθήνα.
Τυπογραφείο Ελληνικού Στρατού. σ.12

Γερμανική Αεραθλητική Ομοσπονδία Ανακτήθηκε 2 Μαρτίου, 2019, από
<http://www.cloudbase.gr>

Γιαννόπουλος, Ν. (2014). *Η πρώτη Ελληνίδα αλεξιπτωτίστρια που πολέμησε τους Γερμανούς ως μυστική πράκτορας!* Ανακτήθηκε στις 12 Μαΐου 2019, από <https://www.mixanitouxronou.gr/i-proti-ellinida-alexiptotistria-pou-polemise-tous-germanous-os-mistik-praktoras/>

Γρίφσιας, Δ. (1993). «Οι πρώτοι αγώνες αερόστατων θερμού αέρα στην Ελλάδα». Περιοδικό ΠΤΗΣΗ και ΔΙΑΣΤΗΜΑ. Τεύχος 108. Δεκέμβριος 1993. Αθήνα.

Ελληνική Αεροπορική Ένωση - Ε.Α.Ε. Ανακτήθηκε στις 1 Μαρτίου, 2019, από
www.aviationsociety.gr

Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, Ιστοσελίδα Ανεμούριον .Ανακτήθηκε στις 11 Μαΐου, 2019, από
https://anemourion.blogspot.com/2017/06/blog-post_735.html

Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Airshow. (2019). *Το συνέδριο του EAC-EUROPEAN AIRSHOW COUNCIL, για πρώτη φορά στην Ελλάδα.* Ανακτήθηκε στις 8 Απριλίου, 2019, από <https://www.european-airshow.com/>

Εφημερίδα ΕΜΠΡΟΣ. 5 Απριλίου, 1913.

Εφημερίδα ΣΚΡΙΠ. 5 Απριλίου, 1913.

Εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ. 6 Δεκεμβρίου, 1999.

Ζαϊμάκης, Ι. (2010). «Εργοτέλης 1929-2009. Ψηφίδες της αθλητικής και κοινωνικής ιστορίας ενός φιλοπρόοδου σωματείου», σελ. 17. Αθήνα. Εκδότης: Αλεξάνδρεια.

Η Εμφάνιση του Αεροπλάνου στην Ελλάδα (1911-1912). Η Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας. Ανακτήθηκε στις 12 Μαΐου, 2019, από <https://www.haf.gr/history/haf-history /1911-1912/>

Η Πορεία προς την Ενιαία Πολεμική Αεροπορία. Παραγωγή Ιπτάμενου Προσωπικού 1912-1946. Εκτύπωση Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων. Αθήνα 2010.

Η πρώτη ανύψωση αερόστατου στην Ελλάδα τον Απρίλιο του 1890. Η πρώτη περιγραφή της Αθήνας από ψηλά. (2017). Ανακτήθηκε 23 Μαρτίου, 2019, από <http://ola-ta-kala.blogspot.com/2017/04/1890.html>

Η πρώτη απόπειρα ανύψωσης αερόστατου, στα Γιάννενα επί τουρκοκρατίας. (2017). Ανακτήθηκε 2 Μαρτίου, 2019, από <http://ola-ta-kala.blogspot.com/2017/04/1890.html>

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. (2019). 100 Χρόνια - Η Καθημερινή: Ένας αιώνας με ένα κλικ_1929: Πτήση Ζέπελιν πάνω από την Αθήνα. (27 Μαρτίου, 1927). Ανακτήθηκε 2 Μαΐου, 2019, από <http://www.kathimerini.gr/1013685/gallery/epikairothta/ellada/100-xronia-h-ka8hmerinh-enas-aiwnas-me-ena-klik---1929-ptsh-zepelin-panw-apo-thn-a8hna>

Καλογεράκος, Π. & Πικρός, Κ. (1980). «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΣΠΟΡ». Πειραιάς. Εκδόσεις: aeropress - Ταχυδρομική Θυρίδα 418.

Καποδίστρια, Α. (2003). "Πρόχειροι πατριώται" Ο σωματικός πολιτισμός της γυμναστικής και των αγώνων στην Ελλάδα του 19ου αιώνα. τ. 11-12 : δοκιμές

Καταστατικό ΕΛ.Α.Ο. Τελευταία Επικαιροποίηση: 23 Απριλίου 2005.

Κολιόπουλος, Κ. (1971). *Η γέννηση και εξέλιξη της αεροπορικής στρατηγικής στην Ελλάδα*. Διπλωματική εργασία - Πάντειο Πανεπιστήμιο. Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών, ΠΜΣ, κατεύθυνση Στρατηγικές Σπουδές Ασφάλειας, (2017)

Κουλούρη, Χ. (1997). «Η ώρα του σώματος: Αθλητισμός, άσκηση και ψυχαγωγία στο ελληνικό κράτος (1870-1922).» Στο «Οι Χρόνοι της Ιστορίας: Για μια ιστορία της παιδικής ηλικίας και της νεότητας.» Πρακτικά Διεθνούς Συμποσίου: Αθήνα, 17-19 Απριλίου 1997. Αθήνα: Ιστορικό Αρχείο Ελληνικής Νεολαίας- Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς.

Μίλεσης, Σ. (2018). *Ο πρώτος Έλληνας Στρατιωτικός Αεροπόρος ήταν ο Υπολοχαγός του Πυροβολικού Δημ. Καμπέρος, γεννημένος το 1883 στον Πειραιά. Αλήθεια, γιατί έμεινε γνωστός στην Ιστορία ως “Τρελοκαμπέρος”*. Ανακτήθηκε 28 Μαρτίου, 2019, από <http://pireorama.blogspot.gr>

Μιχαηλίδης, Τ. (2017). *Αρχύτας ο Ταραντίνος, ο πυθαγόρειος φιλόσοφος που άσκησε εξουσία*. Ανακτήθηκε 9 Μαΐου, 2019, από <http://physics4u.gr/blog/2017/06/27>

Μπουτζουβή, Α.& Θανοπούλου, Μ. (2002). «Η προφορική ιστορία στην Ελλάδα. Οι εμπειρίες μιας δύσκολης πορείας.» *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 107 (107), σ.σ.3-21.

Ο Έλληνας μεγαλέμπορος όπλων που κέρδισε τεράστια ποσά και του απονεμήθηκε ο τίτλος του Σερ. Οι δωροδοκίες του, η κατασκοπεία και η διαπλοκή με τους κορυφαίους πολιτικούς. (2018). Ανακτήθηκε 29 Μαρτίου, 2019, από <http://www.mixanitouxronou.com.cy/categories/kinonia/o-ellinas-megalemporos-oplon-poy-kerdis-terastia-posa-kai-toy-aponemithike-o-titlos-toy-ser-oi-dorodokies-toy-i-kataskopeia-kai-i-diaploki-me-toys-koryfaiouy-politikoys/#>

Οι αδελφοί Ράιτ επιτυγχάνουν την πρώτη πτήση παγκοσμίως με μηχανοκίνητο αεροπλάνο. 17 Δεκεμβρίου 1903. Ανακτήθηκε 19 Μαρτίου, 2019, από <https://apocalypsejohn.com/oi-adelfoi-ait-epitygxanoun-prwth-pthsh-pagkosmiws-mhxanokinhto-aeroplano/#>

Οικονόμου, Β. Ταξίαρχος εα. (2010). «Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία». Εισαγωγή *«Η επανεκκίνηση της ιστορίας της Α.Σ.»*. Επετειακή έκδοση Γ.Ε.Α. Σελ. 189, Αθήνα. Παραγωγή Ιπτάμενου Προσωπικού 1912-1946. Αθήνα. Έκδοση: Μουσείο Ιστορίας Π. Α. σ.189

Παπαϊωάννου, Σ. (2014). *Η πρώτη Ελληνίδα χειριστής μαχητικού αεροσκάφους*. 360 Μοίρες. Αθήνα: Alpha TV. https://www.youtube.com/watch?time_continue=54&v=14jO9OQeteM

- Πικρός, Κ. (2012). «*Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία*» Αθήνα. σ.σ. 25-35. Εκδότης: Πικρός Κ. Ιδιωτική έκδοση.
- Πικρός, Κ. (2012). *Η αναλυτική ιστορία των ανεμοπτέρων στην Ελλάδα*. Ανακτήθηκε στις 13 Απριλίου, 2019, από <https://www.freewebs.com/grsoaring/anemoporiastinellada.htm>
- Πικρός, Κ. (2015). Μετεωρολογική Αναψυχή. Περιοδικό «ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ» (2015, Μάρτιος). Τεύχος 103. Αθήνα. Εκδότης: Πικρός Κ.
- Πικρός, Κ.(1986). *Αεραθλητισμός*. Περιοδική Έκδοση. Αθήνα. Εκδότης: Πικρός Κ. Ιδιωτική έκδοση.
- Πικρός, Κ.(1991). *Εκπαιδύοντες Ανεμοπόρους*. Μονογραφία. Αθήνα. Εκδότης: Πικρός Κ. Ιδιωτική έκδοση.
- Πικρός, Κ.(2012). *Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία*. Αθήνα. Ανακτήθηκε στις 2 Μαΐου, 2019, από <http://www.aake.info/wp-content/uploads/2017/03/anemoporeia.pdf>
- Πικρός, Κ.(2012). *Ανεμόπτερα στην Ελλάδα*. Αθήνα. Ανακτήθηκε στις 7 Μαΐου, 2019, από <https://www.freewebs.com/grsoaring/pospetanetaanemoptera.htm>
- Σαμψών, Κ. (Δεκέμβριος 2012). Καταγραφή των αδειοδοτημένων πεδίων για ΥΠΙΑΜ από την ΕΛΑΟ - Επιτροπή Υπερελαφρών - Commission Hellenic Microlight Aircraft (CHMA), Εκπαιδευτικό Κέντρο Υ.Π.Α.Μ. Αερολέσχης Αγρινίου. Αγρίνιο.
- Σόνια - Σοφία Στεφανίδου (1907-1990). Ανακτήθηκε στις 12 Μαΐου, 2019, από <http://www.armynow.net/proti-ellinida-alexiptotistria-praktoras/#>
- Στεργιόπουλος, Ε. (2012). *Ελληνική Αεροπορία: Η απαρχή της - Οι τρεις σκαπανείς της Ελληνικής Αεροπορίας*. Ανακτήθηκε στις 17 Μαρτίου, 2019, από <https://www.in.gr/2019/01/12/plus/features/elliniki-aeroporosia-aparxi-tis/>
- Τεμπερίδης, Α. (1998) «Αεραθλητισμός στην Βόρεια Ελλάδα - Τα Φτερά του 40^{ου} Παράλληλου.» Περιοδικό ΠΤΗΣΗ και ΔΙΑΣΤΗΜΑ. Τεύχος 158 - Ιούνιος 1998. Αθήνα.
- Τί είν' οι ήρωές μας; Μην είν' ο Γλέζος; Μην είν' ο Μπελογιάννης; (2010). Ανακτήθηκε 22 Απριλίου, 2019, από <https://www.pare-dose.net/3602>
- Το αερόστατον της Χτες. (2017). Ανακτήθηκε 13 Απριλίου, 2019, από <https://ekastamonitis.com/2017/08/24/i-proti-anypsosi-aerostatoy-stin-ellada-ton-aprilio-toy-1890-i-proti-perigrafi-tis-athinas-apo-psila/>
- Τρεμόπουλος, Μ. (2001). «*Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης*.» Συλλεκτικό Λεύκωμα. Θεσσαλονίκη. Εκδόσεις: Παρατηρητής.
- Χαιρούσης, Χ. (2012). «*Αριστείδης Μωραϊτίνης, ο μεγαλύτερος άσος της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*», Περιοδικό Ανώτατης Διακλαδικής Σχολής Πολέμου Διακλαδική Επιθεώρηση, 24 (Ιούλιος - Οκτώβριος 2012), 27.

Νομοθεσία που ισχύει σχετικά με τα Αεραθλήματα

Κ.Υ.Α. 17225/655/03.04.2006, Β' 399 «Έγκριση Εθνικού Κανονισμού Κατανομής Ζωνών Συχνοτήτων (Ε.Κ.Κ.Ζ.Σ)» Κοινή Απόφαση των Υπουργείων Εθνικής Άμυνας και Μεταφορών & Επικοινωνιών.

Β.Δ.636/1972 «Περί Πτυχίων και Αδειών Πολιτικής Αεροπορίας».

Δ13/31915/1314/12.08.1998 Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών Παράρτημα 2 (ANNEX 2), της Σύμβασης του Σικάγου «Κανόνες Αέρος».

Ν.1815/1988 - ΦΕΚ 250/Α/11.11.1988 «Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου».

Ν.2065/1992 - ΦΕΚ Α' 113/30.06.1992 Άρθρο 40 «Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων» (Τ.Ε.Α.Α.).

Ν.2725/1999 - ΦΕΚ Α' 21/17.06.1999 «Ερασιτεχνικός και επαγγελματικός αθλητισμός και άλλες διατάξεις».

Ν.3995/1912, Εφημερίδα της κυβερνήσεως του Βασιλείου της Ελλάδος, Τεύχος ΦΕΚ 15.Α-17.01.1912

Ν.4115/1912, Αριθμ. Φύλλου 442, Αθήνα, 22 Οκτωβρίου 1912

Ν.Δ.1127/1972, «Περί Ιδιωτικής Αεροπορίας», 98 Εφημερίς της Κυβερνήσεως ΦΕΚ.Α/48- Τεύχος Δεύτερο.

Ν.Δ.714/1970 και Ν.1340/83 «Περί ιδρύσεως Διεύθυνσης Εναερίων Μεταφορών παρά τω Υπουργείω Συγκοινωνιών και οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

Π.Δ.56/1989 «Οργανισμός Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Π.Δ.84/2018 - ΦΕΚ156/Α/27.08.2018 «Οργάνωση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας» του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Π.Δ.85/2018 - ΦΕΚ 157/Α/27.08.2018 «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

ΥΠΑ/Ε1/Γ/32263/4478/14.09.1973 «Κανονισμός Τεχνικής Εκμετάλλευσης» των Ελληνικών Ιδιωτικών Αεροσκαφών.

ΦΕΚ.49/Α/23.04.1917, σύμφωνα με το Βασιλικό Διάταγμα «Περί σχηματισμού της εν ειρήνη Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού».

ΥΠΑ/Ε1/Γ/32263/4478/14.09.1973 «Κανονισμός Τεχνικής Εκμετάλλευσης» των Ελληνικών Ιδιωτικών Αεροσκαφών.

Δ2/Δ/352/17475/2010 - ΦΕΚ.9/Β/13.01.2010. Απόφαση Υ.Π.Α. «Κανονισμός Πτήσεων Αερομοντέλων».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Α: Κατάλογος Ορολογιών

Αεράθλημα: αεροπορικός όρος που αναφέρεται σε επίδειξη των ικανοτήτων πιλότων και αεροσκαφών. Τα αεραθλήματα (aerial sport), καλύπτουν μια σειρά από εναέριες δραστηριότητες οι οποίες διέπονται διεθνώς από το Ανώτατο όργανο διοίκησης Αεραθλητικών δραστηριοτήτων, την Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.).

Αεραθλητής: αεροπορικός όρος που αφορά έναν αθλητή εγγεγραμμένο μέλος αθλητικού σωματείου, που επιδίδεται σε αεραθλήματα.

Αεραθλητισμός: αεροπορικός όρος που αφορά εγγεγραμμένο μέλος αναγνωρισμένου αθλητικού σωματείου ή αερολέσχης, που έχει αποκτήσει την αθλητική ιδιότητα για την συμμετοχή του σε συγκεκριμένα αεραθλήματα.

Αεροδρόμιο: αεροπορικός όρος, που αφορά επίπεδη περιοχή σε ξηρά ή σε νερό με εγκαταστάσεις και εξοπλισμό που εξυπηρετούν καταστάσεις προσγείωσης, απογείωσης, φύλαξης και ανεφοδιασμού αεροσκαφών καθώς και διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών. Υπάρχουν αεροδρόμια στρατιωτικά, εμπορικά και διεθνή.

Αερολέσχη: αεροπορικός όρος για σωματείο, λέσχη ή ένωση από ανθρώπους που ενδιαφέρονται για τον αεραθλητισμό.

Αεροναύτης: αεροπορικός όρος για το μέλος πληρώματος ενός αερόστατου και τον επιβάτη.

Αερόπλοιο: αεροπορικός όρος για το αερόστατο ελεύθερης πτήσης το οποίο κινείται, αυτοκατευθύνεται και αυτοπροωθείται με μικρούς κινητήρες και πηδάλιο.

Αεροπορία: αεροπορικός όρος που προέρχεται από το ουσιαστικό *αεροπόρος*, που είναι αυτός που διασχίζει τον αέρα. Ο όρος *aviation* προέρχεται από τη λατινική λέξη (πουλί) *avis+ation* (επίθεμα που σημαίνει δράση ή εξέλιξη). Επινόηθηκε το 1863 από τον Γάλλο πρωτοπόρο Guillaume Joseph Gabriel de La Landelle (1812–1886) στο έργο του «*Aviation ou Navigation aérienne sans ballons*» (Αεροπορία ή αεροπλοΐα χωρίς αερόστατα). Η αεροπορία είναι ευρεία έννοια, και διακρίνεται σε: Πολιτική, Πολεμική, Αθλητική, Γενική (Civil, Air force, Sport, General).

Αεροσκάφος: αεροπορικός όρος για ένα σκάφος του αέρα, όχημα που μπορεί να πετάει ειδικότερα το «αεροπλάνο».

Αθλητικό αεροπλάνο: πρόκειται για αεροπλάνο, με το οποίο ο αεραθλητής, προπονείται με σκοπό τη βελτίωσή του και τη συμμετοχή του σε αεροπορικούς αγώνες.

Αυτόγυρο ή Γυροπλάνο: αεροπορικός όρος για σκάφος το οποίο, αντί να έχει σταθερά φτερά όπως το αεροπλάνο, βασίζεται για τη δημιουργία άνωσης και την ανύψωση του σε ένα κατακόρυφο στροφείο (έλικα μη ενεργειοδοτούμενο και περιστρέφεται χάρη στην αεροδυναμική, μόνο παθητικά (Gyro)).

Ελικόπτερο: αεροπορικός όρος για σκάφος που κινείται στον αέρα με μηχανοκίνητους έλικες και στο πλαίσιο του αεραθλητισμού διενεργεί πτήσεις με ελικόπτερα σε αγώνες ακριβείας.

Εναέριοι Αγώνες: άθλημα το οποίο αρχικά απαιτούσε, ένα σύνολο δεξιοτήτων που συνδύαζαν το κυνήγι, την πτήση και το σκι. Αργότερα, οι εναέριοι αγώνες (aerorallies), εξελίχθηκαν σε δύο κλάδους, το *Flying* με ένα πιλότο και το *Rally Flying* που απαιτεί δύο μέλη ως πλήρωμα, πιλότο και πλοηγό.

Ιπτάμενο Μη Επανδρωμένο Όχημα ή Drone (Unmanned Aeronautical Vehicle-U.A.V): Σύμφωνα με την Υ.Π.Α, το drone είναι, «ένα μη επανδρωμένο αεροναυτικό όχημα, είναι μία ιπτάμενη συσκευή που δεν μεταφέρει άνθρωπο, και το οποίο έχει αναπτυχθεί και χρησιμοποιείται για επιστημονικούς, ερευνητικούς ή στρατιωτικούς σκοπούς. Τα U.A.V δεν θεωρούνται αερομοντέλα, και τα αερομοντέλα δεν θεωρούνται U.A.V. Το μέγιστο ύψος που μπορεί να πετάξει ένα drone και αυτό είναι τα 121 μέτρα καθώς και το γεγονός ότι πρέπει να βρίσκεται κάποιος σε απόσταση 3 χλμ από κάποιο αεροδρόμιο.» Το U.A.V έχει ενταχθεί ως το νεότερο αεραθλητικό αγώνισμα της F.A.I η οποία και συντονίζει την διοργάνωση των αγώνων, FAI Drone Racing World Cup και FAI World Drone Racing Championship.

Μοντελοδρόμιο: Σύμφωνα με την Υ.Π.Α, μοντελοδρόμιο χαρακτηρίζεται «ο χώρος πτήσεων αερομοντέλων που η λειτουργία τους ελέγχεται από σωματειακό, ιδιωτικό, ή άλλο νομικό πρόσωπο. Ο χώρος αυτός μπορεί να είναι ιδιωτικός, δημοτικός ή κρατικός.»

Πιλότος: αεροπορικός όρος, ο οποίος χαρακτηρίζει τον κυβερνήτη αεροσκαφών και ελικοπτέρων της πολεμικής ή πολιτικής αεροπορίας. Ο αεροπόρος, αρχικά εθεωρείτο αποκλειστικά ένας ηρωικός μαχητής. Στην σύγχρονη εποχή είναι επιστήμονας, που ασκεί την επιστήμη της πολεμικής τέχνης συνδυαστικά με τις επιστήμες της ναυτιλίας, ιατρικής, μετεωρολογίας, κατασκευής κινητήρων, βλητικής, ηλεκτρονικού πολέμου, αεροδυναμικής, Η/Υ, ψυχολογίας κ.ά.

Πτήση: αεροπορικός όρος που χρησιμοποιείται στη φυσική και την βιολογία. Αφορά την ενέργεια του πετώ ή το πέταγμα στον αέρα. Αφορά επίσης, την πτήση του αεροπλάνου, ελικοπτέρου, το πέταγμα και την πτήση του Ίκαρου, την πτήση του αετού (πηινό) αλλά και το πέταγμα του χαρταετού.

Πτήση Εθισμού: Πρόκειται για πτήση κυρίως με αεροσκάφος, η οποία έχει σκοπό να καταλάβει ένας υποψήφιος χειριστής αν του ταιριάζει, το επάγγελμα του πιλότου.

Υδροπλάνο: αεροπορικός και ταυτόχρονα ναυτικός όρος που χρησιμοποιείται για ένα αεροπλάνο που αποθαλασσώνεται (απογειώνεται) και προσγειώνεται στο νερό.

Europe Air Sports (EAS): Μη κερδοσκοπικός οργανισμός¹¹⁰ που ιδρύθηκε το 1988, με στόχο την μακροπρόθεσμη προώθηση και προστασία της αθλητικής και ψυχαγωγικής αεροπορίας στην Ευρώπη. Εκπροσωπεί τα συμφέροντα των πιλότων και των ιδιοκτητών-χειριστών ελαφρών αεροσκαφών στις κανονιστικές εξελίξεις της πολιτικής αεροπορίας. εκπροσωπεί τον ευρωπαϊκό

¹¹⁰ YTU3Y/EUROCONTROL_EUROPE_AIR_SPORTS_Sporting_powerpoint_ppt_presentation

αεραθλητισμό και στηρίζει τις Εθνικές Αερολέσχες είκοσι δύο (22) ευρωπαϊκών χωρών, μαζί με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις αεραθλητισμού πανευρωπαϊκού επιπέδου (European Ballooning Federation (EBF), European Gliding Union (EGU), European Hang Gliding and Paragliding Union (EHPU), European Microlight Federation (EMF), European Parachute Union (EPU), European Powered Flying Union (EPFU), PPL/IR Europe, European Federation of Light Experimental and Vintage Aircraft (EFLEVA). Από το 1994, είναι μέλος της παγκόσμιας Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I): Η Διεθνής Αεραθλητική Ομοσπονδία (*World Air Sports Federation*), η οποία ιδρύθηκε το 1905. Έχει μέλη της, τους εθνικούς οργανισμούς κάθε χώρας που ασχολούνται με τον αεραθλητισμό. Σχεδόν όλα τα αεραθλήματα, εμπεριέχονται στους καταλόγους της FAI και διέπονται από τους κανόνες της. Οι αεροπορικές δραστηριότητες που εξαιρούνται από τα αεραθλήματα, είναι το *Wingsuit Flying* (πτήση με φτερά άλλως φτερούγισμα) και το *Rocket Racing League* (αγώνες με χρήση πυραύλων), καθώς χαρακτηρίζονται από υψηλή επικινδυνότητα εξαιτίας των ιδιαίτερων συνθηκών που διεξάγονται.

Συντομογραφίες και Ακρωνύμια

Ελληνικά Ακρωνύμια

Α.ΑΚ.Ε.	Αεροπορική Ακαδημία Ελλάδος
Α.Ε.Θ.	Αεροπορική Ένωση Θεσσαλονίκης
Α.Ε.Π	Αεροπορική Ένωση Πειραιώς
Α.Λ.Θ.	Αερολέσχη Θεσσαλονίκης
Α.Π.	Αερολέσχη Πειραιώς
Α.Π.Α.	Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας
Α.Π.Α.	Αρχή Πολιτικών Αεροσκαφών
Α.Υ.Σ.	Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού
ΑΛ.Ε.	Αερολέσχη της Ελλάδος
ΑΝΛ.Α	Ανεμολέσχη Αθηνών
Β.ΑΛ.Ε.	Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος
Γ.Α.	Γενική Αεροπορία
Γ.Γ.Α	Γενική Γραμματεία Αθλητισμού
Γ.Ε.Α.	Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
Δ.Α.Α.	Διεθνής Αεραθλητική Ακαδημία
Δ.Α.Ε.	Διοίκηση Αεροπορικής Εκπαίδευσης
Δ.Ο.Π.Α.	Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας
Ε.Α.Α.	Ένωσις Αερομοντελιστών Αθηνών
Ε.Α.Β.Α.	Επιτροπή Ανεμοπορίας της Βασιλικής Αερολέσχης
Ε.Α.Ε.	Ελληνική Αεροπορική Ένωση
Ε.Α.Φ	Εργοστάσιο Αεροσκαφών Φαλήρου
Ε.ΑΛ.Ε.	Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος
Ε.Β.Α.	Ελληνική Βασιλική Αεροπορία
Ε.Δ.Α.Α.Π.	Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων
Ε.Ο.Α.Α.	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας
Ε.Φ.Α	Ένωση Φίλων Αέρος
ΕΛ.Α.Ο.	Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία
ΕΝ.ΑΛ.Α.	Ένωση Αλεξιπτωτιστών Αθηνών
Κ.Α.Ε.	Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή
Κ.Ε.Α.	Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων
Κ.Ε.Δ.	Κέντρο Εκπαιδεύσεως Διώξεως

Κ.Π.Ε.	Κέντρο Πολεμικής Εκπαιδεύσεως
Ν.Α.Σ.	Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα
Π.Α.	Πολεμική Αεροπορία
Σ.Α.	Σχολή Αεροπορίας
Σ.Α.Τ.	Σχολή Ανεμοπορίας Τρίτολης
Σ.Ι.	Σχολή Ικάρων
Σ.Π.Α.	Σύνδεσμος Πειραματικών Αεροκατασκευών
Σ.Σ.Α.	Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας
Υ.Π.Α.	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Αγγλικά Ακρωνύμια

A.F.W.	Athens Flying Week-Airshow
E.A.S.A	European Aviation Safety Agency
E.L.A.O.	NAC of Greece/Hellenic Aeronautical and Airports Federation
F.A.A.	Federal Aviation Administration
F.A.I.	Fédération Aéronautique Internationale
FAI-W.A.G.	FAI-World Air Games
G.A.	General Aviation
LGSD/ICAO	Αεροδρόμιο ΣΕΔΕΣ
LGTT/ICAO	Αεροπορική Βάση Δεκέλειας (Αεροδρόμιο Τατοΐου)

Παράρτημα Β: Βιογραφίες

Υπήρξαν αρκετοί Έλληνες, οι οποίοι μέσα από την διοικητική στρατιωτική, πολιτική, κοινωνική ή αθλητική τους υπόσταση, καθόρισαν την ιστορία του αεραθλητισμού και της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛ.Α.Ο), από την ίδρυσή της μέχρι σήμερα. Οι προσωπικότητες αυτές, ήταν κάτι περισσότερο από αθλητές, διότι όσο αφορά στις εναέριες δραστηριότητες, διέθεταν εφευρετικότητα, πρωτοπορία και καινοτομία στην σκέψη, αλλά και ριψοκίνδυνες «μέχρι θανάτου» για να επιτύχουν το μοναδικό. Ήταν αυτοί που δημιούργησαν και εξέλιξαν την ιστορική ταυτότητα του Αεραθλητισμού και θεωρούνται αναπόσπαστο κομμάτι του. Για να γίνει κατανοητή η συμβολή τους κρίνεται απαραίτητο να αναφερθεί η πορεία και το έργο τους. (με αλφαβητική σειρά)

1. Αργυρόπουλος Εμμανουήλ, ο πρώτος Έλληνας αεροναύτης
2. Αρνιώτης Λεωνίδας, ο πρώτος ιδιώτης έλληνας αεροπόρος
3. Αυδής Αλέξανδρος, ο μηχανικός ανεμοπτεριστής
4. Καλογεράκος Παντελής, ο προφήτης του μοντελισμού
5. Καμπέρος Δημήτριος, ο παράτολμος «τρελο- Καμπέρος»
6. Κανελλόπουλος Κανέλλος, ο ποδηλάτης του ουρανού
7. Καραμανλάκης Αλέξανδρος, ο πρώτος νεκρός της ελληνικής αεροπορίας
8. Κατσόγιαννος Κώστας, ο κασκαντέρ- πιλότος των «αετών»
9. Κουρουβακάλης Πλάτων, ο πρωτεργάτης του αεραθλητισμού
10. Μωραϊτίνης Αριστείδης, ο πρωτεργάτης της ναυτικής αεροπορίας
11. Πικρός Κωνσταντίνος, ο ανεμοπόρος συγγραφέας

Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, ο πρώτος Έλληνας Αεροναύτης

Ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος¹¹¹ ήταν ο πρώτος Έλληνας ο οποίος χάριν στην ιδιωτική του πρωτοβουλία εξετέλεσε την πρώτη επιτυχημένη πτήση στον Αττικό ουρανό. Σπούδασε ηλεκτρολόγος μηχανικός στη Γερμανία και αεροπόρος στη Γαλλία, από όπου μετέφερε αποσυναρμολογημένο και το μονοπλάνο τύπου Nieuport IV.G. 50 ίππων το οποίο επισκεύασε με τους μηχανικούς της στρατιωτικής του μονάδας. Η πρώτη του πτήση έγινε την 8η Φεβρουαρίου 1912, παρουσία του Βασιλιά Γεωργίου Α' και του Πρωθυπουργού Ελευθερίου Βενιζέλου, από το

¹¹¹ Στεργιόπουλος, Ε. (2012). *Ελληνική Αεροπορία: Η απαρχή της-Οι τρεις σκαπανείς της Ελληνικής Αεροπορίας*. Ιστοσελίδα Plus-Πρόσωπα & Ιστορίες Ανακτήθηκε στις 17 Μαρτίου 2019, από [https://www.in.gr/2019/01/12/plus/features/elliniki-aeroporία-aparxi-tis/](https://www.in.gr/2019/01/12/plus/features/elliniki-aeroporია-aparxi-tis/)

στρατώνα του Ρουφ έως το Θησείο, μένοντας στον αέρα επί δεκαέξι ολόκληρα λεπτά. Την ίδια ημέρα, ακολούθησε και μια δεύτερη ιστορική πτήση πέντε λεπτών, η οποία με χειριστή τον Εμμ. Αργυρόπουλο και τον πρώτο συνεπιβάτη αεροπλάνου στην Ελλάδα, τον ίδιο τον πρωθυπουργό, Ελευθέριο Βενιζέλο. Μετά την προσγείωσή τους δόθηκε στο αεροσκάφος το όνομα «ΑΛΚΥΩΝ» και ο πρωθυπουργός εκφώνησε λογύδριο γεμάτο ευχές και προσδοκίες για το μέλλον της αεροπορίας. Επίσης όχι μόνο αποκάλυψε τον Αργυρόπουλο ως τον «πρώτο Έλληνα αεροναύτη», αλλά και ότι καθόρισε το μέλλον της αεροπορίας στην Ελλάδα, στα χνάρια του Ικάρου και προς δόξαν της πατρίδας. Χαρακτηριστικό είναι δημοσίευμα¹¹² της εφημερίδας «Ακρόπολις» στις 9 Φεβρουαρίου:

[...]...«Ένα μεγάλο πουλί επέταξε χθες το πρωί επάνω από την Αθήνα. Ενεφανίσθη εις το δυτικόν βάθος του ορίζοντος, υψώθη απέναντι στον κατακάθαρον ήλιον, διέγραψε αρκετούς καλλιγράμμους κύκλους επάνω εις τον γλαυκόν ουρανόν και χαμηλώνοντας πέρα από το Θησεϊόν...» «Το μεγάλο αυτό πουλί ήταν το πρώτο αεροπλάνο που διέσχισε την ελληνικήν ατμόσφαιραν διευθυνόμενον από Έλληνα αεροπόρον, προς δόξαν αυτού και της ελληνικής πατρίδος».[...]

Κατά τον Β΄ Βαλκανικό πόλεμο η συμμετοχή των αεροσκαφών ήταν μικρή λόγω τις φύσης των επιχειρήσεων, ο Εμμ. Αργυρόπουλος πέταξε αρκετές αναγνωριστικές αποστολές με ορμητήριο, το πεδίο προσγείωσης Λεμπέτ (σημερινή Ευκαρπία) στη Θεσσαλονίκη. Ο πρωτοπόρος αεροπόρος σκοτώθηκε την 4^η Απριλίου 1913, γεμίζοντας θλίψη και τα πρωτοσέλιδα της εποχής. Κατά τη διάρκεια αναγνωριστικής αποστολής, έκανε την τελευταία μοιραία πτήση με το αεροπλάνο-λάφυρο από τον τουρκικό στρατό, από τον πρώτο βαλκανικό πόλεμο, τύπου Bleriot XI, πετούσε μαζί με τον διανοούμενο, ποιητή και οπλαρχηγό Κωνσταντίνο Μάνο, όταν στη διάρκεια καταιγίδας το αεροπλάνο τους υπέστη μηχανική βλάβη και κατέπεσαν στην περιοχή του Λαγκαδά Θεσσαλονίκης από ύψος 600 μέτρων, καταγράφοντας το πρώτο δυστύχημα της ελληνικής πολεμικής αεροπορίας.

¹¹² Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, Ιστοσελίδα Ανεμούριον. Ανακτήθηκε στις 11 Μαΐου, 2019, από https://anemourion.blogspot.com/2017/06/blog-post_735.html)

Λεωνίδας Αρνιώτης, ο πρώτος ιδιώτης Έλληνας αεροπόρος.

Πρωτοπόρος της ελληνικής αεροπορικής ιστορίας, ήταν ο θεατρικός επιχειρηματίας Λεωνίδας Αρνιώτης¹¹³ αλλά και θιασάρχης θιάσου σκύλων, γυμναστής και θαυματοποιός, ο οποίος μετέβη με πρωτοβουλία του στη Γαλλία και απέκτησε γνώσεις χειριστή αεροπλάνων και μηχανικού. Επέστρεψε μεταφέροντας μαζί του, αποσυναρμολογημένο σε κιβώτιο, το με κινητήρα 30 ίππων, Bleriot αεροπλάνο του.

Πριν τον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, τα αεροπλάνα θεωρούνταν αξιοθέατο για το ευρύ κοινό και συνηθιζόταν η εκτέλεση αεροπορικών επιδείξεων έναντι εισιτηρίου. Το 1908 ο Λ. Αρνιώτης, δοκίμασε να πετάξει ενώπιον του κοινού, τυπώνοντας προγράμματα και εισπράττοντας εισιτήριο. Ωστόσο, το μόνο που κατάφερε να κάνει και μάλιστα παρουσία πολυπληθούς κοινού, ήταν δύο δημόσιες ανεπιτυχείς προσπάθειες απογείωσης, στην περιοχή Τατοΐου με αποτέλεσμα, την καταστροφή του αεροπλάνου του. Το Τατόι, σύμφωνα και με τον ιστορικό του Μουσείου της Π.Α., Δρ. Δημ. Βογιατζή, θεωρήθηκε κατάλληλος χώρος¹¹⁴ για τις πρώτες απόπειρες δημόσιας πτητικής επίδειξης και όπως περιγραφόταν στην εφημερίδα «Εμπρός» της 27^{ης} Σεπτεμβρίου 1910, ήταν:

[...]«...μία έκτασις ευμεγέθους χέρσου γης, αλλά ισοπεδωμένης φυσικώς, γεμάτης δε άκανθας αι οποίαι παρενοχλούν συνεχώς τας κυρίας που φέρουν γοβάκια και κάλτσες αζούρ. Εις το βάθος μια μικρή αχυρόπλεκτος ποιμενική καλύβη. Ένα κομμάτι προβάτων βόσκει ήσυχα.» Παρών στην επίδειξη ήταν και ο Βασιλιάς Γεώργιος Α΄, ο οποίος όταν δεν κατόρθωσε να πετάξει ο Λ. Αρνιώτης το αεροπλάνο του, είπε χαρακτηριστικά ότι κατάφερε «να του οργώσει το χωράφι του.»[...]

¹¹³ «Η Εμφάνιση του Αεροπλάνου στην Ελλάδα (1911-1912)» - Η Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας. Ανακτήθηκε στις 12 Μαΐου, 2019, από <https://www.haf.gr/history/haf-history/1911-1912/>

¹¹⁴ Βογιατζής, Δ. (2018). *Συνοπτική Ιστορία του Αεροδρομίου Τατοΐου* (σ.σ.184-185). Ανακτήθηκε στις 19 Μαρτίου, 2019, από https://www.academia.edu/27850011/Συνοπτική_ιστορία_Αεροδρομίου_Τατοΐου

Αλέξανδρος Αυδής, ο μηχανικός ανεμοπτεριστής.

Ο Αλέξανδρος Αυδής¹¹⁵, γεννήθηκε στην Αθήνα 04.12.1920. Πριν τον πόλεμο ήταν πρόσκοπος και μέλος της ανεμοπορικής ομάδας Παλαιού Φαλήρου. Την δεκαετία του '30 έφηβος ακόμα, έλαβε ανεμοπορική εκπαίδευση στους λόφους του Φαλήρου από τον πρώτο στρατιωτικό αεροπόρο Δημήτριο Καμπέρο. Πέταξε το 1939 στις προπολεμικές κατασκηνώσεις της Σκύρου και το 1940 στο Βελεστίνο. Καθώς εργαζόταν ως τεχνίτης του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων (Κ.Ε.Α) Παλαιού Φαλήρου, κατασκεύαζε ξύλινα ανεμόπτερα για λογαριασμό της Βασιλικής Αερολέσχης Ελλάδος. **(Εικόνα 3)** Κατά την διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου έφυγε από το γερμανοκρατούμενο Κ.Ε.Α και κατετάγη στην Αστυνομία, στο οποίο επανήλθε μετά την Κατοχή και παρέμεινε μέχρι που συνταξιοδοτήθηκε.

Μαζί με τον Παντελή Καλογεράκο, υπήρξε ιδρυτικό μέλος του και ο πρώτος πρόεδρος του *Συλλόγου Πειραματικών Αεροκατασκευών (Σ.Π.Α.)*.

Ομοίωμα του πρώτου ελληνικού πολεμικού αεροπλάνου Henry Farman, εκτίθεται στο Πολεμικό Μουσείο Αθηνών. **(Εικόνα 2)** Το συγκεκριμένο αεροπλάνο, κατασκευάστηκε το 1968 στο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων (Κ.Ε.Α) με σχέδια και τεχνική επίβλεψη του Αλέξανδρου Αυδή, επ' ευκαιρία της εορτής της «Πολεμικής Αρετής των Ελλήνων», καθώς με αυτό τον τύπο αεροπλάνου, ο Υπολοχαγός Δημήτριος Καμπέρος εκτέλεσε στις 5 Οκτωβρίου 1912, με την έναρξη των Βαλκανικών Πολέμων, την πρώτη πολεμική αεροπορική αποστολή κατόπτευσης των εχθρικών θέσεων.

Ο Αλεξ. Αυδής ασχολήθηκε πειραματικά με τον τομέα της μυϊκής πτήσεως, ενώ σε μεγάλη ηλικία, άρχισε να κατασκευάζει ένα ανεμόπτερο Zoegling, σαν και αυτά που πετούσε προπολεμικά, αλλά παρέμεινε ημιτελής, για λόγους υγείας¹¹⁶.

Βιβλία τα οποία έχει συγγράψει είναι: 1972: *Οι πρωτοπόροι*, 1978: *Ο αγώνας μου για την μυϊκή πτήση*, 1988: *Απάντηση στους αρνητές ενός έργου και μιας ζωής*, 2006: *Οι Μπουραντάδες*, καθώς και τα περιοδικά: 1990: *ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ Νο1 - Ανεμοπόρος Νίκη Περικάκη*, 1991: *ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ Νο2 - Δημήτριος Καμπέρος*, 1994: *ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ Νο 3-Αεροπλανάκι ΑΥΔΗ-25 HP-1939*.

¹¹⁵ Aerodata.gr, η ελληνική αεροπορική εγκυκλοπαίδεια στο Internet – Βιογραφίες. Ανακτήθηκε στις 29 Απριλίου, 2019, από <http://www.aerodata.gr/biographies.php?id=5>

¹¹⁶ Οι κατασκευές και τα αεροπορικά αρχεία του Αλεξ. Αυδή, μας ενημέρωσε ο κ. Γιώργος Γιαννόπουλος (ΕΛ.Α.Ο.) πέρα από αυτά που φωτογραφίες τους υπάρχουν στο διαδίκτυο, βρίσκονται όλα αποθηκευμένα και περιμένουν να εκτεθούν σε ένα Μουσείο Αεραθλητισμού το οποίο λείπει από την πατρίδα μας.

Δημήτριος Καμπέρος, ο παράτολμος Τρελο-Καμπέρος.

Ο Δημήτριος (Μίμης) Καμπέρος¹¹⁷ (1883-1942), υπήρξε ο πρώτος έλληνας στρατιωτικός αεροπόρος, θρύλος για τα κατορθώματά του τόσο σε πόλεμο όσο και σε περίοδο ειρήνης. Σε άρθρο του ο δημοσιογράφος και συγγραφέας Νίκος Σαραντάκος (sarantakos.wordpress.com) σχετικά με την πρώτη πτήση επίδειξης στην Ελλάδα που έγινε στις 13 Μαΐου 1912, διακρίθηκε για τους επικίνδυνους ελιγμούς του και τον απρόβλεπτο χαρακτήρα του και δεν δίστασε να κάνει επεισόδιο μπροστά στον πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο επειδή ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, δεν τον άφησε να κάνει τους ελιγμούς που ήθελε. Για αυτή την επίδειξη, ο Γιώργος Σουρής γράφει ονομαστικά στην εφημερίδα της εποχής «Ρωμηό» (με υπότιτλο «Εφημερίς που την γράφει ο Σουρής») για τον Καμπέρο:

[...] «Την αεροπορίαν δοξάζω και γεραίρω βαρδάτε και θα πάω ψηλά με τον Καμπέρο κι εξ ύψους θ' ανυμνήσω την συλλογήν εράνων υπέρ αεροπλάνων».

Όπως φημολογείται, ο Καμπέρος είχε πετάξει κουφέτα στο κοινό κατά τη διάρκεια του ελιγμού, και συνεχίζει: «κανένας από κάτω μη στέκει κεχηνώς κι εγώ για τον Καμπέρο κουφέτα δεν θα ρίζω.»

Στο επόμενο φύλλο:[...] «Την δόξαν ας αφήσωμεν θριάμβων εφημέρων εις ύψος ας τρυφήσωμεν μαζί με τον Καμπέρον».

Την ίδια ημέρα, στις 13 Μαΐου 1912, ο Πειραιώτης υπολοχαγός της Ελληνικής Αεροπορικής Υπηρεσίας πραγματοποίησε δοκιμαστική πτήση με το αεροσκάφος Henry Farman «ΑΙΔΑΙΟΣ», μαζί με τον Δημήτριο Χόνδρο¹¹⁸, καθηγητή στο Μετσόβιο Πολυτεχνείο το οποίο είχε μετασκευαστεί σε υδροπλάνο βάζοντας βάρκες στη θέση των τροχών του αεροπλάνου (Εικόνα 2). Η πτήση Φάληρο-Υδρα-Φάληρο, έγινε συνοδεία του αντιτορπιλικού «Νίκη» και στην επιστροφή κατέρριψε το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας υδροπλάνου. Ακολούθησαν πτήσεις στα μεγάλα στρατιωτικά γυμνάσια της περιόδου μέχρι τις 19 Μαΐου 1912, στην περιοχή του ζωολογικού κήπου του Παλαιού Φάληρου, αποδεικνύοντας επιτυχημένα τις δυνατότητες χρήσης του αεροπλάνου. Το αεροπλάνο εξελίχθηκε ως το ιδανικό μέσο αερονautικής συνεργασίας καθώς

¹¹⁷ Καμπέρου Αντιγόνη (2014) «Ο Τρελοκαμπέρος» αυτοέκδοση από την συγγραφέα και συγγενή του Δημ. Καμπέρου και "Δημήτριος Καμπέρος, ο Τρελοκαμπέρος: Η ζωή του πρώτου Έλληνα στρατιωτικού αεροπόρου" Επανεκδοση 2019 - Εκδόσεις ΜΕΝΑΝΔΡΟΣ

¹¹⁸ Aerodata.gr, η ελληνική αεροπορική εγκυκλοπαίδεια στο Internet-Βιογραφίες. Ανακτήθηκε στις 19 Μαρτίου, 2019, από <http://www.aerodata.gr/biographies.php?id=67>

την 21^η Οκτωβρίου 1912 πραγματοποιήθηκε η πρώτη¹¹⁹ πολεμική αποστολή στα αεροπορικά χρονικά της Ελλάδας, κατοπτεύσεως τουρκικών στρατευμάτων. Πρώτος, ο Δημ. Καμπέρος χρησιμοποίησε το αεροπλάνο του για στρατιωτικό σκοπό, πετώντας χειροβομβίδες σε Οθωμανικά στρατεύματα στην περιοχή της Ελασσόνας. Στην συνέχεια επέστρεψε σώος από σύμπτωση αφού το αεροπλάνο του ήταν διάτρητο από σφαίρες. Οι αποστολές επαναλήφθηκαν, προσφέροντας πολύτιμες πληροφορίες, ενώ βομβάρδιζαν τις Οθωμανικές δυνάμεις με αυτοσχέδιες βόμβες, που είχαν μικρή αποτελεσματικότητα κατά των εχθρών αλλά σημαντική ψυχολογική επίδραση στους Έλληνες.

Όταν κάποια στιγμή, αναγκάστηκε ο Καμπέρος να εγκαταλείψει λόγω βλάβης το αεροπλάνο του, πήδηξε χωρίς αλεξίπτωτο στα χωράφια, λίγο πριν αυτό συντριβεί. Από τότε, όπως αναφέρει ο Πρόεδρος Φιλολογικής Στέγης Πειραιώς Στέφανος Μίλεσης¹²⁰, το επώνυμο του διάσημου Πειραιώτη χειριστή έγινε συνώνυμο με το «Τρελο- Καμπέρο», παρατσούκλι που χρησιμοποιούμε μέχρι σήμερα για να χαρακτηρίσουμε κάποιον «ασυγκράτητο» «ατρόμητο» αλλά και τρελό.

Ο Δημ. Καμπέρος, εκτέλεσε την τελευταία πολεμική του αποστολή στις 30 Νοεμβρίου 1912, ενώ και μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων, συνέχισε να υπηρετεί στην Αεροπορία, όπου οργάνωσε και λειτούργησε την πρώτη για την ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας, *Σχολή Χειριστών* στην Θεσσαλονίκη.

Το 1917 παραιτείται από την αεροπορία, επιστρέφει στην πολιτική ζωή και επιδίδεται σε αθλητικές επιδόσεις όπως και ο αδελφός του Νότης¹²¹, ιδρύοντας το 1927 την «Αεροπορική Ένωση Πειραιώς» (Α.Ε.Π) μετέπειτα «Αερολέσχη Πειραιώς» (Α.Π.).

Το 1932 επανέρχεται στην νεοσύστατη Πολεμική Αεροπορία και ασχολείται με την εκπαίδευση των νέων αεροπόρων και εκδίδει 24σελιδη πραγματεία¹²² με τίτλο: «Ο Μελλοντικός Πόλεμος Από Αέρος». Επίσης, για το ακαδημαϊκό έτος 1932-33, αναλαμβάνει την Διοίκηση της νεοσύστατης *Σχολής Αεροπορίας* στο Τατόι και προτείνει την αλλαγή του ονόματος της, σε *Σχολή*

¹¹⁹ Η αποστολή αναφέρεται σαν η πρώτη πολεμική αποστολή στην παγκόσμια αεροπορική ιστορία, ωστόσο είχαν προηγηθεί δύο Ιταλοί στις 23 Οκτώβριο του 1911, σε μια αποστολή αναγνώρισης, εναντίον των Τούρκων στον πόλεμο της Τριπολίτιδας. (aerodata.gr)

¹²⁰ Μίλεσης, Σ. (2018). *Ο πρώτος Έλληνας Στρατιωτικός Αεροπόρος ήταν ο Υπολοχαγός του Πυροβολικού Δημ. Καμπέρος, γεννημένος το 1883 στον Πειραιά. Αλήθεια, γιατί έμεινε γνωστός στην Ιστορία ως "Τρελοκαμπέρος"*. Ανακτήθηκε 28 Μαρτίου 2019, από <http://pireorama.blogspot.gr>

¹²¹ Ο Νότης Καμπέρος, υπηρέτησε ως αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού και ήταν αυτός που έδωσε στην ποδοσφαιρική ομάδα του Πειραιά το όνομα «Ολυμπιακός» προκειμένου να συνδεθεί με τα Ολυμπιακά ιδεώδη. (βλ. Aerodata.gr)

¹²² Καμπέρου, Α. Δ. (1932). «Μελλοντικός Πόλεμος από Αέρος». (2012, Απρίλιος). «Αεροπορική Επιθεώρηση». Τεύχος Νο 94. Ιστορικό ένθετο, Αθήνα. Εκδόσεις: Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας.

Ικάρων, όνομα που χρησιμοποιήθηκε ανεπίσημα μέχρι την επίσημη μετονομασία της, το 1967. Το καλοκαίρι του 1934, αποστρατεύεται εκτελώντας μία πτήση επίδειξης πάνω από το Βρετανικό αεροπλανοφόρο Furious¹²³. Ωστόσο, δεν απομακρύνθηκε ποτέ από την ενασχόληση με τον αέρα θέτοντας τις βάσεις για το αεράθλημα της Ανεμοπορίας στην Ελλάδα, ως Πρόεδρος της «Επιτροπής Ανεμοπορίας της Βασιλικής Αερολέσχης».

Από το 1935 μέχρι και τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ασχολείται πλέον με την εκπαίδευση νεαρών ανεμοπόρων την δεκαετία του 1930 στην ομάδα Παλαιού Φαλήρου. (Εικόνα 4) Ως εκπαιδευτής Ανεμοπορίας, γνώρισε και τον νεαρό Αλέξανδρο Αυδή, μετέπειτα μηχανικό ανεμοπτεριστής, στους λόφους του Φαλήρου. Το γεγονός της γνωριμίας του με τον Δημήτριο Καμπέρο, ήταν η αφορμή να κάνει τις πρώτες του πτήσεις ανεμοπορικής κατολίσθησης στους λόφους του Φαλήρου, ο Αλεξ. Αυδής γεγονός που περιγράφεται στο 2^ο τεύχος του περιοδικού¹²⁴ «Αεροπορικές Αλήθειες».

Το 2014, η Αντιγόνη Καμπέρου, συγγενής του παράτολμου ανεμοπόρου, γράφει το ιστορικό αφήγημα «Τρελοκαμπέρος¹²⁵» και γίνεται σύγχρονο πρότυπο για τα παιδιά.

Στις 23 Απριλίου 1938 διαγράφεται από τα στελέχη των εφέδρων αξιωματικών λόγω ορίου ηλικίας. Το 1941, ο Δημ. Καμπέρος προσπαθεί για μια ακόμη φορά να βρεθεί κοντά στην Αεροπορία και να δώσει τις υπηρεσίες του δίπλα στους αεροπόρους που πολεμούσαν στην Αίγυπτο. Η Πολεμική Αεροπορία απαντά, ότι είναι πολύ μεγάλος για κάτι τέτοιο, βυθίζοντας τον στην μεγαλύτερη θλίψη της ζωής του. Θλίψη ίσως δημιουργεί και ο τρόπος που πέθανε Αυτός ο πρωτοπόρος ιπτάμενος, που έσπασε κάθε ρεκόρ της εποχής, με τα ριψοκίνδυνα ακροβατικά και στις τολμηρές πτήσεις που έκοβαν την ανάσα και ήταν ο πρώτος αεροπόρος που αναφέρεται στα ιστορικά χρονικά να ρίχνει χειροβομβίδες πάνω στον εχθρό αντί να πεθαίνει σε μία ηρωική πράξη υπερασπιζόμενος την πατρίδα όπως άξιζε, πέθανε άδοξα, από ασφυξία¹²⁶ εξαιτίας διαρροής φωταερίου.

¹²³ Τον Ιούλιο του 1934, λίγο πριν αποχωρήσει από την ενεργό δράση, έκανε μια αξέχαστη «αντεπίδειξη», με αεροπλάνο Ε9 Αβρό, 180 ίππων, ως απάντηση στην επίδειξη που είχαν πραγματοποιήσει, με περίτεχνες ακροβασίες, Άγγλοι αεροπόροι. Από έρευνα στα ρεπορτάζ της εποχής ο Νικόλαος Σαραντάκος συγγραφέας και λογοτέχνης αναφέρει ότι: «Μεταξύ των άλλων ο κ. Καμπέρος έκαμεν επανειλημμένως κατακορύφως το σχήμα οκτώ, ανόρθωσιν και ανάποδο λούπινγκ, λούπινγκ με βραδείαν περιστροφήν και σπινάρισμα καθώς και πτήσιν ανάστροφον.» Η εφημερίδα σημειώνει ότι τέτοιους ελιγμούς μόνο ο Γάλλος Ντετρουαγιέ είχε κατορθώσει, αλλά με πολύ ισχυρότερο αεροπλάνο (των 500 ίππων).

¹²⁴ Αυδής, Α. (1991, Δεκέμβριος). Αφιέρωμα Δημήτριος Καμπέρος (1883-1942). Περιοδικό «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ» Τεύχος 2. Αθήνα. Εκδόσεις: Αλέξανδρος Αυδής.

¹²⁵ Καμπέρου, Α.(2018).«Ο Τρελοκαμπέρος στους αιθέρες». Βιβλίο για παιδιά 9-11 ετών. Εικονογράφηση: Δήμος, Χ. Αθήνα. Εκδόσεις Ψυχογιός.

¹²⁶ Εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ». 6 Δεκεμβρίου 1999.

Παντελής Καλογεράκος, ο προφήτης του μοντελισμού.

Ο Παντελής Καλογεράκος γεννήθηκε στον Πειραιά. Σπούδασε ιατρική αλλά από πολύ μικρός είχε το αεροπορικό μικρόβιο και το 1947 εμπλέκεται με τις πτήσεις του Σώματος Ελλήνων Ανεμοπόρων, με εκπαιδευτή του τον Γιώργο Πέσκε. Εκεί γνωρίζει και τον Αλέξανδρο Αυδή, ανεμοπόρο και ενθουσιώδη κατασκευαστή αεροσκαφών.

Στις 14 Δεκεμβρίου 1951, ιδρύει τον πρώτο φορέα αερομοντελισμού στην Ελλάδα την «Ένωση Αερομοντελιστών Αθηνών»(Ε.Α.Α) ως επίσημο σωματείο. Το 1967, μαζί με τον Πλάτωνα Κουρουβακάλη, κατασκευάζουν το πρώτο πειραματικό αεροπλάνο (SX- AFX) που παίρνει νηολόγιο και πετάει στην Ελλάδα, ενώ συνεργάζεται και με τον Κώστα Πικρό.

Το 1972 ιδρύει την «Αερολέσχη Πειραιώς» μαζί με τον Τάσο Αλεξίου ιδιοκτήτη του πρώτου ιδιωτικού αεροδρομίου, στο Πόρτο Χέλι και τον Παναγιώτη Βαξεβανάκη, αεροπόρο της πολεμικής και πολιτικής αεροπορίας. Η Αερολέσχη Πειραιώς με πρόεδρο, τον εκδότη Παντελή Καλογεράκο, από το 1974 έως το 1980, εποχή που εκδίδει το περιοδικό «Αθλητική Αεροπορία» που είναι το μοναδικό αεραθλητικό περιοδικό στην Ελλάδα για πολλά χρόνια.

Αργότερα στις αρχές της δεκαετίας του '90 σαν πρόεδρος του Συνδέσμου Πειραματικών Αεροκατασκευών εκδίδει, μέχρι το 2003, το περιοδικό «Το Αεροπλάνο». Το 1980, ο Παντελής Καλογεράκος και ο Κώστας Πικρός εκδίδουν το βιβλίο «Αεροπορικά Σπορ». Στις αρχές του 1980, ο Παντελής Καλογεράκος, ιδρύει τον «Σύνδεσμο Πειραματικών Αεροκατασκευών» (Σ.Π.Α) και από τον Νοέμβριο του 1986, κυκλοφορεί το πρώτο τεύχος της έκδοσης με τίτλο «Αθλητική Αεροπορία και Αερομοντελισμός».

Μετά από δέκα τεύχη, την συνέχεια της έκδοσης αναλαμβάνει η Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος, με τον Π. Καλογεράκο να παραμένει διευθυντής του περιοδικού, μέχρι το 1990. Λίγα χρόνια αργότερα, εκδίδονται δύο ακόμα περιοδικές εκδόσεις, η «Πτήση» και το «Μοντέλο», που αποτέλεσαν και αποτελούν την συνέχεια της ιστορίας του μοντελισμού στην Ελλάδα.

Αλέξανδρος Καραμανλάκης, ο πρώτος νεκρός της ελληνικής αεροπορίας.

Εξαιρετικά τολμηρός, ήταν ο αεροπόρος Αλέξανδρος Καραμανλάκης (18- 1- 1908 έως 29- 8- 1912), ένας νεαρός δημοσιογράφος με καταγωγή από το Ρίο της Πάτρας και την Κωνσταντινούπολη. Την 7^η Ιανουαρίου 1911, εξέδωσε για πρώτη φορά, την εβδομαδιαία εφημερίδα «*Ανεξάρτητος Αθηνών*» με τίτλο «*Πολιτική, κοινωνιολογική και φιλολογική εβδομαδιαία επιθεώρησης*», η οποία κυκλοφόρησε 43 φύλλα και ανέστειλε την έκδοσή της στις 28 Οκτωβρίου 1911 της ίδιας χρονιάς. Εν συνεχεία, ο Αλεξ. Καραμανλάκης, έφυγε για να εκπαιδευτεί, στην αεροπορική σχολή του διάσημου αεροπόρου σχεδιαστή και κατασκευαστή αεροπλάνων Louis Blériot (1872- 1936) στο Παρίσι. Ο Καραμανλάκης είχε το πάθος της αεροπλοΐας και επεδίωκε ένα εντυπωσιακό κατόρθωμα όπως είχε πετύχει και ο φίλος του, Εμμ. Αργυρόπουλος. Επέστρεψε στην πατρίδα εφοδιασμένος με το ιδιόκτητο αεροπλάνο τύπου Blériot XI, 50 ίππων και γεμάτος όνειρα για την κατάκτηση των ουρανών.

Στις 29 Αυγούστου 1912, παραμονή της ονομαστικής του γιορτής, ο 24χρονος δημοσιογράφος- αεροπόρος, ξεκίνησε μια πτήση από Αθήνα προς το Ρίο της Πάτρας, εγχείρημα ιδιαίτερα τολμηρό για την εποχή. Η έλλειψη πείρας και οι ισχυροί άνεμοι τον οδήγησαν σε αναγκαστική προσθαλάσωση στον Κορινθιακό κόλπο περιοχή Λυγιάς Κορινθίας, κοντά στο Δερβένι. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να πνιγεί μέσα στο βυθιζόμενο αεροπλάνο και έγινε πρώτος Έλληνας χειριστής- πρώτο θύμα αεροπορικού ατυχήματος, στην Άγιο Γεώργιο Καρύτση στην Αθήνα, παρουσία του πρωθυπουργού Ελευθερίου Βενιζέλου, μελών του Υπουργικού Συμβουλίου και πλήθους κόσμου, που συνόδευε ιστορία της ελληνικής αεροπορίας. Η κηδεία του ήρωα έγινε την επομένη, στην τελευταία του κατοικία στο Α' Νεκροταφείο. Ο Τύπος¹²⁷ της εποχής μεταξύ άλλων, έγραψε:

[...] «*Η αρχαία Ελλάδα έδωσε τον Ίκαρον θυσίαν της αεροπορικής Ιδέας, η νεωτέρα δίνει τον Καραμανλάκην.*» [...]

¹²⁷ Εφημερίδα «Σκριπ» και Εφημερίδα «Εμπρός» ημερομηνία έκδοσης 05 Απριλίου 1913.

Κανέλλος Κανελλόπουλος, ο ποδηλάτης του ουρανού.

Κανέλλος Κανελλόπουλος, πρωταθλητής ποδηλασίας, καθηγητής φυσικής αγωγής μετακινείται πάντα με ποδήλατο και ασχολείται με την αγιογραφία. Η πτήση καθορισμού ρεκόρ έγινε την 23 Απριλίου του 1988, στο Human Powered Flight Team, με το μάζας 32 χιλιογράμμων, πεταλοκίνητο αεροπλάνο, «Daedalus 88» του MIT και της NASA, με πιλότο τον 31χρονο, Ολυμπιακό ποδηλάτη Κανέλλο Κανελλόπουλο¹²⁸, κατάφερε να ξεπεράσει το παγκόσμιο ρεκόρ πτήσης αποστάσεως και διάρκειας πτήσεως με αεροπλάνο κινούμενο με μυϊκή δύναμη. Όπως οι Δαίδαλος και Ίκαρος, πέταξε από την Κρήτη στην Σαντορίνη, καλύπτοντας, μόνο με ανθρώπινη δύναμη, την απόσταση των 112 χλμ σε 3 ώρες και 54 λεπτά, επίδοση που καταγράφηκε στο βιβλίο Guinness World Records.

Ο Κανελλόπουλος έπεσε στην ακτή λίγο πριν το τέλος της πτήσης, ενώ τα συντρίμια του DAEDALUS 88, βρίσκονται αποθηκευμένα στην εγκατάσταση αποκατάστασης του Smithsonian¹²⁹.

Με ευκαιρία τον εορτασμό των 100 χρόνων απελευθέρωσης της πόλης της Θεσσαλονίκης και των 24 χρόνων μετά την επίτευξη του ρεκόρ προβλήθηκε για πρώτη φορά δημόσια, το ντοκιμαντέρ¹³⁰ «Ποδηλατώντας στους ουρανούς».

¹²⁸ Αρβανίτης, Ε. (2013). *Κανέλλος Κανελλόπουλος - Ο Άνθρωπος που έκανε Ποδήλατο στους Ουρανούς*. Ανακτήθηκε στις 19 Μαρτίου, 2019, από http://drflight.blogspot.com/2012/04/blog-post_30.html

¹²⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/MIT_Daedalus

¹³⁰ "Ποδηλατώντας στους Ουρανούς" Ντοκιμαντέρ. Απόδοση διαλόγων: Κείμεν Κρυωνάς. Υποτιτλισμός ντοκιμαντέρ: Στάσα Ζέρβα. Κάμερα: Συμελίδης Κώστας. Διάθεση προβολής ντοκιμαντέρ: Live Media, <http://www.bikerrespect.gr>

Πλάτων Κουρουβακάλης, ο πρωτεργάτης του αερομοντελισμού.

Ο Πλάτων Κουρουβακάλης (1943- 2011), ήταν ένας από τους πρωτεργάτες στο χώρο της Ελληνικής Αεροπορίας και κατασκευής υπερελαφρών αεροσκαφών, ενώ ίδρυσε και σχολή Αετού και Αλεξίπτωτου Πλαγιάς με τον ίδιο ως εκπαιδευτή. Γύρω στο '68 μαζί με τον Π. Πικρό έκαναν προκαταρκτικά σχέδια δύο ξύλινων ανεμοπλάνων, ενός διθέσιου και ενός απλού μονοθέσιου θαλάσσιου ανεμόπτερου. Το 1973 κατασκεύασε, πέταξε το πρώτο το πρώτο εξ' ολοκλήρου Πειραματικό μονοθέσιο Αεροπλάνο στην Ελλάδα του Bebe Jodel I D.9 με στοιχεία Νηολογίου SX- AFX. Λίγα χρόνια αργότερα ενώ σχεδίασε και κατασκεύασε ένα πρωτοποριακό διεθνώς διθέσιο αμφίβιο ανεμόπτερο ή άλλως υδρανεμόπτερο PK- 2 Ανεμόψαρον (Gliding Fish), όπως το έλεγε και αδειοδοτούμενο για πτήσεις από την ΥΠΑ, μετά από πολλές δυσκολίες απέναντι στην γραφειοκρατική «Αντιαεροπορική Ελλάς». **(Περιοδικά-Εκδόσεις 1)**

Το «Ανεμόψαρον», πραγματοποίησε τις πρώτες πτήσεις του, ρυμουλκούμενο από ταχύπλοο σκάφος στη λίμνη των Ιωαννίνων.

Ο Πλάτων Κουρουβακάλης *«ασχολήθηκε εντατικά με τον αερομοντελισμό, πετούσε με αιωρόπτερο, παραπέντε, μηχανοκίνητο αετό, αεροπλάνο τριών αξόνων και ανεμόπτερο»*. **(Περιοδικά-Εκδόσεις 3)**. Δυστυχώς μετά από ατύχημα σε μια εκπαιδευτική πτήση, τραυματίστηκε στο κεφάλι και έμεινε κλινήρης για 13 χρόνια πριν φύγει για την τελευταία του πτήση.

Από την αεραθλητική κοινότητα θεωρείται ότι, εάν υπήρχε μουσείο αεραθλητικής αεροπορίας οι αεροκατασκευές του Πλάτωνα Κουρουβακάλη και τα επιτεύγματα για τις πτήσεις του σε όλη την Ελλάδα, θα αποτελούσαν την πλειοψηφία των εκθεμάτων.

Κώστας Κατσόγιαννος, ο πρώτος κασκαντέρ, πιλότος των αετών.

Ο Κώστας Κατσόγιαννος (1944-1986), ήταν ο πρώτος αυτοδίδακτος κατασκευαστής πτητικής συσκευής (ανεμοπλάνο) και συγχρόνως πιλότος «αετών» στην Ευρώπη και ίσως των πέντε πρώτων σε ολόκληρο τον κόσμο. Εφημερίδες της εποχής απ' την Καρδίτσα τον χαρακτήρισαν και «*ιπτάμενο αγρότη*» από την πτήση του, με τον αυτοσχέδιο και ιδιοκατασκευασμένο «αετό» στην Πύλη, με απογείωση από τον Κουκορέλο και προσγείωση στο παλιό γήπεδο του Πορταϊκού.

Στη διάρκεια των γυρισμάτων της ψυχροπολεμικής ταινίας του Τζέιμς Μποντ «*Για τα μάτια σου μόνο*», τον Οκτώβριο του 1980 στα Μετέωρα, ντουμπλάρισε τον ηθοποιό Roger G. Moore (Πράκτωρ 007), σε μια σκηνή πτήσης με αιωρόπτερο.

Ο Κώστας Κατσόγιαννος το 1986, Καθαρή Δευτέρα, σε ηλικία 41 χρονών, έχασε τη ζωή του σε πτήση-επίδειξη ρουτίνας στο Μαυρομμάτι του νομού Καρδίτσας.

Σε μια επιστολή-αφιέρωμα από τον φίλο και συνοδοιπόρο του, Δημήτρη Γιώτη (<https://mouzakinews.gr>), διαβάζουμε:

*[...] Ανεμοπόρε ψυχερέ Αιθεροδρόμε αετέ,
Δεν σβήνει απ' τη μνήμη μα,
Η όψη σου ποτέ. Αφθαρτη δόξα δώρισες
Στην πατρική σου γη.
Η πτώση σου ανεβασμός θυσίας διδαχή. [...]*

Κωνσταντίνος Πικρός, ο συγγραφέας ανεμοπόρος.

Ο Κωνσταντίνος Πικρός, γεννήθηκε το 1943. Σπούδασε μηχανολόγος- ηλεκτρολόγος και είναι ο κατεξοχήν συγγραφέας, ανεμοπόρος. Ασχολήθηκε με την ανεμοπορία από το 1962 και με την διοίκησή της από το 1970. Από το 1975 ασχολήθηκε με την εκπαίδευση ανεμοπόρων, όπου απεσύρθη το 2002 μετά από 2.500 εκπαιδευτικές πτήσεις. Το ενδιαφέρον του για μελέτη της ειδικής μετεωρολογίας των αεραθλημάτων, είχε σαν αποτέλεσμα, από το 1976, να διδάσκει συστηματικά μετεωρολογία, σε αεραθλητές και ιστιοπλόους. Υπήρξε συνεργάτης πολλών περιοδικών του αέρα και της θάλασσας. Το 1983 ανέλαβε αρχισυντάκτης της τότε εφημερίδας της Εθνικής Αερολέσχης, ενώ από το 1986 συνεχώς επιμελείτο την σειρά των Περιοδικών Δελτίων: "Αεραθλητισμός".

Στο συγγραφικό του έργο είναι τα βιβλία: *Η αεροναυπηγική πραγματικότητα των ελαφρών αεροσκαφών* (1971), *Εγκόλπιον ανεμοπόρου* (Α' έκδοση 1972, Ανατύπωση 1981), *Εγκόλπιον μετεωρολογίας* (Α' έκδοση 1972 με ανατυπώσεις 1984, 1988, 1991), *Εκπαίδευση ιστιοπλόων δι "Οπτιμιστ"* (1973), *Εγκόλπιο ναυτιλίας* (1979), *Αεροπορικά σπορ* (1980), *Ιστιοπλοΐα απομυθοποιημένη* (Έκδοση 1987-Επανεκδοση 1999), *Εκπαιδύοντας ανεμοπόρους* (1991), *Αερο-Ναυτική Μετεωρολογία* (Α' 1993, ανατύπωση 1999), *Ο Φλαντανελάς* (1997, μερική εκτύπωση), *Hellenic Soaring Archive* (1999, CD), *Εγκόλπιο εκπαιδευτή ανεμοπορίας* (2001), *Ο Φλαντανελάς* (2001, ολοκληρωμένη έκδοση), *Ο Ζευς και τα ανατολικά όρια της Δύσεως* (2008), *Ένα λιμάνι που έφυγε* (2009), *Ερασιτεχνικές αεροκατασκευές* (2011, e-book), *Ιπτάμενα ευθυμογραφήματα* (2011, e-book), *Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία* (2012, e-book), *Μπουνταλάς 1967* (2014, e-book), *Κυματοπλοΐα 1970* (2014), *Μετεωρολογική αναψυχή* (2014, e-book), *A' Ana Anders in Greece* (2015, e-book), *Gliders Made in Greece* (2016, e-book), *Αερο-ναυτική μετεωρολογία, Αερολέσχη Εδέσσης* (1993), *Εκπαιδύοντας ανεμοπόρους, Ανεμολέσχη Αθηνών* (1991).

Εργασίες του, υπάρχουν στο διαδίκτυο όπως: *Hellenic Soaring Archive - The sea-breeze in Greece* (marinaalimos.gr/smb) και συμμετοχές σε συλλογικά έργα όπως τα: *Αεροπορικά Σπορ*, Ιδιωτική Έκδοση (1980).

Αριστείδης Μωραϊτίνης, ο άσος της ναυτικής αεροπορίας.

Ο Αριστείδης Μωραϊτίνης (1891-1918). Πρωτεργάτης της ελληνικής Ναυτικής αεροπορίας, Πλωτάρχης και ο μοναδικός Έλληνας άσος. Στον Ασπρόπυργο κοντά στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, οργανώθηκε η Σχολή Αεροπορίας και εκπαιδεύτηκε από τη βρετανική αποστολή που μεριμνούσε για τον εκσυγχρονισμό του Ναυτικού.

Οι Βρετανοί αεροπόροι τον προσφώνούσαν ατρόμητο αεροπόρο καθώς είχε στο ενεργητικό του, εννέα καταρρίψει εχθρικών αεροσκαφών, από τις οποίες οι τέσσερεις (4) είναι επιβεβαιωμένες. Ο Αριστείδης Μωραϊτίνης, θεωρείται κορυφαίος *ιπτάμενος άσος*¹³¹ στην ελληνική αεροπορική ιστορία και ο μόνος που πέταγε με το ελληνικό εθνόσημο. Την άνοιξη του 1915 δημιουργήθηκε το τμήμα Ναυτικής Αεροπορίας εντός του Υπουργείου Ναυτικών. Ο Αριστείδης Μωραϊτίνης, ορίστηκε διοικητής και του τμήματος και ίδρυσε την πρώτη σχολή και το πρώτο σμήνος της ναυτικής αεροπορίας.

Ο αιφνίδιος χαμός του Αριστείδη Μωραϊτίνη την 22^α Δεκεμβρίου 1918, ο οποίος συνετρίβη σε ατύχημα με αεροσκάφος Breguet 14, εξαιτίας κακών καιρικών συνθηκών στην θαλάσσια περιοχή μεταξύ Πηλίου και Κασσάνδρας. Τα ίχνη¹³² του δεν βρέθηκαν ποτέ.

Θεωρήθηκε εθνική απώλεια και σημαντικό πλήγμα για τη Ναυτική Αεροπορία η οποία συνέχισε την ανάπτυξή της, καθώς ο πρωτεργάτης της είχε θέσει γερά θεμέλια.

¹³¹ *Ιπτάμενος άσος* ή *άσος*, είναι όρος που χρησιμοποιείται ως ημιεπίσημος τίτλος αναγνώρισης στους στρατιωτικούς πιλότους που έχουν καταρρίψει τουλάχιστον πέντε εχθρικά αεροσκάφη. Ο Αριστείδης Μωραϊτίνης κατέρριψε 9 αεροσκάφη στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Κορυφαίος Έλληνας άσος θεωρείται και ο Ιωάννης Αγοραστός Πλαγής (1919-1974) ο οποίος όμως πολέμησε στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στην Αγγλική Βασιλική Αεροπορία-RAF και εξετέλεσε 19 αναγνωρισμένες καταρρίψεις αεροσκαφών.

¹³² Χαρούσης, Χ.(2012). «Αριστείδης Μωραϊτίνης, Ο μεγαλύτερος άσος της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας», Διακλαδική Επιθεώρηση, 24 (Ιούλιος-Οκτώβριος 2012), 27.

Παράρτημα Γ: Εικόνες



Εικόνα 1 - (1912, Μάιος 13). Η πρώτη στρατιωτική πτήση έγινε από τον Δ. Καμπέρο στις 13 Μαΐου 1912, με το «ΔΑΪΔΑΛΟΣ» το οποίο μετατράπηκε με επιτυχία σε υδροπλάνο. Την περίοδο 1913-1915, τα πρώτα αεροσκάφη τύπου Henry Farman III, ανήκαν στον «Λόχο Αεροπορίας» υπήχθη στο Υπουργείο Στρατιωτικών με Διοικητή τον Λοχαγό Δημήτριο Καμπέρο και αποτέλεσαν το πτητικό υλικό της πρώτης σχολής της Στρατιωτικής Αεροπορίας, της Σχολής Καμπέρου, με έδρα αρχικά το αεροδρόμιο Λεμπέτ στη Θεσσαλονίκη. (Αρχείο Π.-Β.Π.)



Εικόνα 2 - Αεροσκάφος τύπου Henry Farman III. Πρόκειται για ένα από τα τέσσερα πρώτα Ελληνικά πολεμικά αεροπλάνα, «Δαίδαλος», «Αετός», «Γύψ», «Ιέραξ», που απέκτησε η αεροπορία του 1912. Ιστορικό έκθεμα στο Πολεμικό Μουσείο Αθηνών. (Πηγή Μουσείο Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας).



Εικόνα 3 - (1937 έως 1940). Ανεμολέσχη Παλαιού Φαλήρου. Το Κ.Ε.Α. ήταν στρατιωτικό εργοστάσιο και δεν επιτρεπόταν καμία φωτογραφία. Από την δεκαετία του '30, η συγκεκριμένη είναι η μόνη εικόνα του κτιρίου ανεμοπλάνων. Δείχνει τις εργασίες κατασκευής της πτέρυγας ανεμοπτερόν Zoegling που χτίζεται το 1937, στο μικρό εργαστήριο της Ανεμολέσχης Παλαιού Φαλήρου-Faliron Aeroclub. Αριστερά στη φωτογραφία, ο εκπαιδευτής της Ανεμολέσχης Δ. Καμπέρος (Πηγή: Αρχείο Αλεξ. Αυδή).



Εικόνα 4 - (1938). Προετοιμασία αεραθλητή για πτήση στην περιοχή του Υμηττού. Χαρακτηριστική είναι και η έλλειψη οργάνων, ενώ διακρίνονται τα υποτυπώδη χειριστήρια του ανεμοπτερόν δηλαδή η ράβδος για τα πηδάλια ύψους βάθους και κλίσεων και ο ζυγός των ποδωστηρίων για το πηδάλιο διευσθύνσεως. (Πηγή: Αρχείο Αλεξ. Αυδή)



Εικόνα 5 - (1939, Σεπτέμβριος). Μεταφορά ανεμοπτερόν Ziegling, της Ανεμολέσχης Παλαιού Φαλήρου, μετά από ζημίες που υπέστη από μία ανώμαλη προσγείωση. Αριστερά στη φωτογραφία ο Αλέξανδρος Αυδής. (Πηγή: Αρχείο Αλεξ. Αυδή).



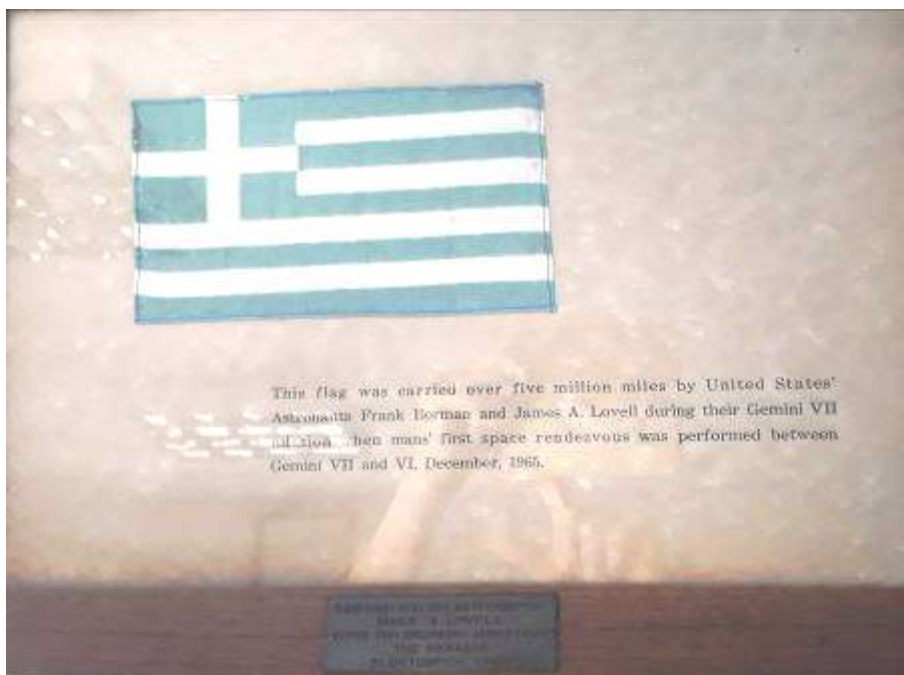
Εικόνα 6 - (1952, Νοέμβριος). Στη είσοδο βρίσκεται αναρτημένη μια από τις παλαιότερες αεροπορικές φωτογραφίες όπου χειρόγραφα αναγράφεται: «Υπεράνω Αλπεων. Προσφερθείσα εκ μέρους της ΤΑΕ». (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).



Εικόνα 8 - (1928). Κάτω από την φωτογραφία που βρίσκεται στην ΕΛ.Α.Ο. υπάρχει χειρόγραφη λεζάντα όπου αναφέρει: «Από τον Αεροπορικών Γύρον της Μεσογείου κατά το έτος 1928, με χειριστήν τον υπολοχαγόν **ΕΥΑΓΓΕΛΟΝ ΠΑΠΑΔΑΚΟΝ** και παρατηρητήν τον συντ/ρχην **ΧΡΗΣΤΟΝ ΑΔΑΜΙΔΗΝ** δια του αεροσκάφους «Ελλάς» τύπου **BREGUET XIX**, της Πολεμικής Αεροπορίας.» (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).



Εικόνα 7 - Χαρακτηριστική φωτογραφία μεγάλων διαστάσεων (50x70cm) που βρίσκεται αναρτημένη στα γραφεία της ΕΛ.Α.Ο. προς τιμή του μεγάλου αεροπόρου και πατέρα της ανεμοπορίας Δημ. Καμπέρου. Η συγκεκριμένη δείχνει το πρώτο Ελληνικό Στρατιωτικό αεροπλάνο «**ΔΑΙΔΑΛΟΣ**» και τυπώθηκε για πρώτη φορά σε Επιστολικό δελτάριο από τα ελληνικά ταχυδρομεία σε σειρά για τους πρώτους Έλληνες αεροπόρους. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).



Εικόνα 9 - (1966). Στο γραφείο του Προέδρου της ΕΛΑΟ, βρίσκεται η μικρή υφασμάτινη ελληνική σημαία, που παραδόθηκε από τους αστροναύτες Η.Π.Α, Frank Borman και James A. Lovell, σε ένδειξη τιμής των αεραθλητών. Με την παράδοση της στην διοίκηση της ΕΛ.Α.Ο. απέδειξαν ότι οι εναέριες δραστηριότητες δεν περιορίζονται στην κατακτηση του ουρανού, αλλά και στην κατάκτηση του διαστήματος, καθώς αναγράφεται στοκάδρο: «*This flag was carried over five million miles by United States' Astronauts Frank Borman and James A. Lovel, during their GEMINI VII when mans' first space rendezvous was performed between Gemini VII and VI, December 1965.*» που σημαίνει: «Αυτή η σημαία μεταφέρθηκε σε περισσότερο από πέντε εκατομμύρια μίλια από τους αστροναύτες των Ηνωμένων Πολιτειών, Frank Borman και James.A.Lovell, στη διάρκεια του πρώτου διαστημικού ραντεβού με το GEMINI VII, το οποίο πραγματοποιήθηκε μεταξύ των GEMINI VII και VI, τον Δεκέμβριο 1965». (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).



Εικόνα 10 - Χαρακτηριστικά εμβλήματα, και σήματα αναρτημένα στα γραφεία της ΕΛ.Α.Ο.
(Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).



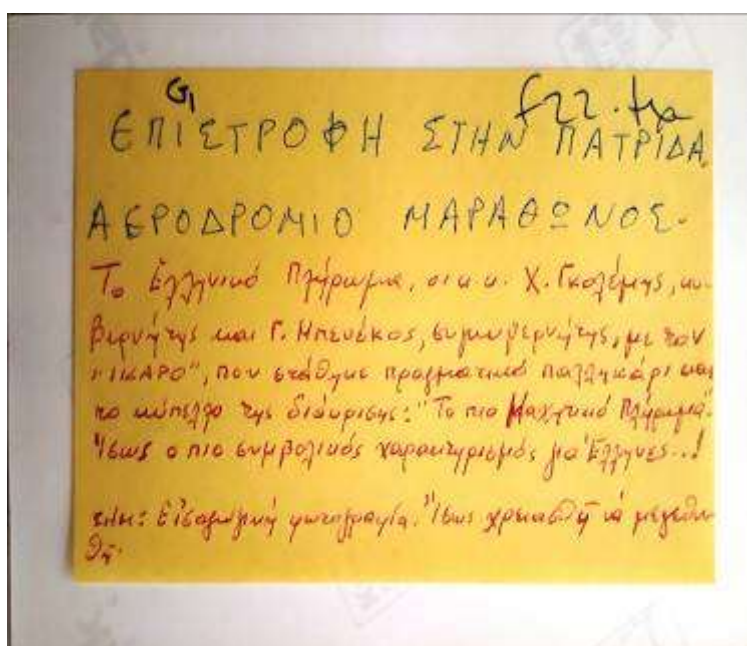
Εικόνα 11 - (1983, Ιούνιος). Απονομή διακρίσεων από τους πρώτους πανελλήνιους αγώνες Ακριβείας Προσγειώσεων Αλεξιπτωτισμού. Συμμετείχαν οι νέοι αλεξιπτωτιστές της Πρώτης εκπαιδευτικής σειράς της Ένωσης Αλεξιπτωτιστών Αθηνών στην κατηγορία αρχαρίων, ενώ οι βετεράνοι αλεξιπτωτιστές των Ειδικών Δυνάμεων Αγονίστηκαν σε ξεχωριστή κατηγορία. Διακρίνονται αριστερά ο Ευάγγελος Σαβράμης και Βασίλης Κατηνιώτης, πρόεδρος και Γενικός Γραμματέας της ΕΝ.ΑΛ.Α αντίστοιχα, κατόπιν ο Αλέξανδρος Σκλιάς, στο κέντρο ο πρόεδρος της Εθνικής Αερολέσχης Ελλάδος Π. Μιχελόγκοντας παραλαμβάνει αναμνηστικό από τον γιατρό των αγώνων και ταμιά της ΕΝΑΛΑ Πάνο Ευσταθίου, αναμνηστικό μετάλλιο των πρώτων αγώνων αλεξιπτωτισμού στην Ελλάδα. Στο βάθος με τα χέρια σταυρωμένα διακρίνεται ο εκπαιδευτής Φάνης Πραπαβέσης, ένας από τους έμπειρους εκπαιδευτές της ΕΝΑΛΑ .(Πηγή: Αρχείο Κατηνιώτης Βασίλης, Κυβερνήτης Ολυμπιακής Αεροπλοΐας).



Εικόνα 12 - (1981). Μέλη της Ένωσης Αλεξιπτωτιστών Αθηνών ελέγχουν τον εξοπλισμό τους στο αεροδρόμιο Ελευσίνας, προκειμένου να επιβιβαστούν στο αεροσκάφος της Πολεμικής Αεροπορίας. Με εκπαιδευτή και αρχηγό ρίψης τον Μάκη Καφαντάρη ετοιμάζονται να εκτελέσουν το δεύτερο άλμα Ελεύθερης Πτώσης από ύψος 6000 ποδών στη ζώνη ρίψεως Πάχης Μεγάρων. Διακρίνονται οι Αλέξανδρος Σκλιάς, Βασίλης Κατηνιώτης, Νίκος Τούντας, Μιχάλης Πολιτάκης, Νίκος Παπαδόπουλος. (Πηγή Φωτογραφίας: Στάθης Μαλούχος).



Εικόνα 13 - (1997). Μπροστά στο αεροπλάνο «ΙΚΑΡΟΣ», από αριστερά ο απόστρατος ταξίαρχος- κυβερνήτης Χρήστος Γκολέμης και ο συγκυβερνήτης του, Γιώργος Μπενέκος. (Πηγή Αρχείου Χρ. Γκολέμη, Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).



Εικόνα 14 - (1997). Πίσω από την φωτογραφία υπάρχουν γραμμένα αυτά που δεν πρέπει να ξεχνάμε: «Το πιο μαχητικό πλήρωμα, ίσως ο πιο συμβολικός χαρακτηρισμός για Έλληνες». (Πηγή Αρχείου Χρ. Γκολέμη Φωτογραφία Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).



Εικόνα 15 - (1997). Ο Χρήστος Γκολέμης και Γιώργος Μπενέκο, φέρουν το κύπελλο του 1st World Air Games'97, από την Τουρκία, αποδεικνύοντας ότι ο Αεραθλητισμός για την Ελλάδα μπορεί να γίνει το νέο «πεδίο δόξης λαμπρό». (Πηγή Αρχείου: Χρ. Γκολέμη, Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ



Εικόνα 16 - (7 έως 11 Νοεμβρίου, 2018). Αφίσα για την εκδήλωση των ακροβατικών σμηνών της Π.Α. στην γιορτή της Πολεμικής Αεροπορίας, αφιερωμένη στον Αρχάγγελο Μιχαήλ.

Περιοδικά - Εκδόσεις



ΤΕΥΧΟΣ 81 ΜΑΡΤΙΟΣ 2010

Αντιαεροπορική Ελλάς

Περί τα μέσα της δεκαετίας του '70 εμφανίστηκε το αμιγρότερο στην Ελλάδα, σαν περίεργη πτητική συσκευή. Γύρω στο τέλος της δεκαετίας, διαμορφώθηκε και σαν αερόπλοιο. Τα πρώτα αμιγρότερα ήταν τα standard Rogallo, τα "σανταρόκια" ελληνιστί. Τρεις μεγάλοι σωλήνες, που ανάμεσά τους τεντωνόταν ένα πανί. Ήταν μια πολλή απλή κατασκευή και, τα σχέδιά της βρίσκονταν ακόμα και σε περιοδικά (παραθέτουμε την λεπτομέρεια ραφής του πανιού, από το περιοδικό "Αθλητική αεροπορία").

Ο Πλάτων Κουρουβακάλης θεώρησε τότε σκόπιμο να αναπτύξει στην Ελλάδα κατασκευή rogallo ακόμα και για εξαγωγή. Έφερε αεροπορικούς αλουμινοσωλήνες από το εξωτερικό. Κατασκεύασε ένα rogallo και κόλλησε επάνω του τα γράμματα "ΚΟΥΡΟΥΒΑΚΑΛΗΣ" ώστε να διαφημίζεται στους χώρους πτήσεως. Στην συνέχεια διαπίστωσε ότι το ελληνικό κράτος αποθάρρυνε την εγχώρια κατασκευή. Για την εισαγωγή της πρώτης ύλης (σωλήνες και πανί) έπρεπε να πληρώνει δασμούς τάξεως 20% και περισσότερο. Αντίθετως η εισαγωγή έτοιμων rogallo είχε εισαγωγικούς δασμούς μόνο 5% (σαν αεροπορικό υλικό). Η κατασκευή ήταν απαγορευτική όχι για εξαγωγές, αλλά ούτε καν για εγχώρια κατανάλωση. Ο

Πλάτων σταμάτησε κάθε κατασκευή αμιγρότερων και άρχισε να εισάγει έτοιμους αετούς.

Ο Πλάτων διαπίστωσε ότι κάθε αεροπορική κατασκευή έπρεπε να γίνεται με αντίπαλο το κράτος. Όταν κάποιος χρειάστηκε να εισάγει αεροπορικό κόντρα-πλακέ, το κράτος (τελωνείο) δεν δεχόταν ότι αυτό ήταν αεροπορικό υλικό. Χρειάστηκε λοιπόν να πάει στην Γερμανία, να κάνει τα κόντρα-πλακέ δύο στρώβες και να τους κολλήσει περιφερειακά πλαίσιο. Μετά έβαψε το πάνω φύλλο πράσινο με άσπρο περίγραμμα, σαν τραπέζι πινγκ-πονγκ. Τα έβαλε πάνω στην σχάρα του αυτοκινήτου και τα έφερε στην Ελλάδα, μέσω Γιουγκοσλαβίας, σαν το τραπέζι που για πινγκ-πονγκ. Έτσι, δεν πλήρωσε τελωνείο. Με τέτοιες συνθήκες, δεν είναι περίεργο πως δεν αναπτύχθηκαν στην χώρα μας οι αεροκατασκευές σαν βιοτεχνικός κλάδος.

Περιοδικά-Εκδόσεις 12 - (Μάρτιος, 2010). Περιοδικό Αεραθλητικό Δελτίο ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ.
Τεύχος 41. «Αντιαεροπορική Ελλάς». Αθήνα. Εκδότης Κ. Πικρός



103 - Μάρτιος 2015
Μετεωρολογική αναψυχή



Το τεύχος 103 ξεκίνησε να γράφεται το 2014 σαν μια ακόμη μονογραφία του "Αεραθλητισμού", με σκοπό την ενισχυτική παρουσίαση όλων των αθλημάτων της βόλευσας και των νέων που εξασκούνται με την χρήση μετεωρολογικών οργάνων. Η όλη σπουδαία συγκέντρωση ήταν ταπεινή. Υπήρχαν και πολλές εγχώριες απεικονίσεις.

Όλο αυτό το υλικό σε .pdf έδινε ένα μεγάλο αρχείο που δεν μπορούσε πια να αποσταλεί στους φίλους μας με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (ελληνιστί, e mail), όπως τα συνήθη τεύχη του "Αεραθλητισμού". Έτσι διαμορφώθηκε το ψηφιακό βιβλίο (ελληνιστί, e book) με τίτλο "Μετεωρολογική αναψυχή". Το ελκυστικό του ήταν ναυτικό, τα δε οπισθόφυλλα αεροπορικά.

Το βιβλίο αυτό ανεμειχθηκε αρχικά στο ναυτικό site: www.marinaelimos.gr/bibl και ακολουθώντας στο αεροπορικό site: www.aerodata.gr

Μετά την δημοσίευση του βιβλίου, έγιναν για το τεύχος 103 που διαβάζετε, κάποια γενικά τεχνικά σχόλια που ακλουθούν και δεν έχουν θέση σε ένα "καθώς πρέπει" βιβλίο.

Περί των μονογραφιών

Η πρόθεσι των μέσων ενημέρωσης είναι, ωστόσο, η ίδια. Το 1986 ξεκίνησε να εκδίδουμε τον "Αεραθλητισμό" σαν έντυπο, με ταχυδρομική υποστήριξη στους αναγνώστες μας. Το 2006 έγινε το τεύχος 63 το γυρίσαμε σε ψηφιακή μορφή, με υποστήριξη στους επόμενους αναγνώστες μας, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Από το 2010 σταμάτησε κάθε έντυπη διακίνηση του "Αεραθλητισμού".

Περιοδικά-Εκδόσεις 1 - (Μάρτιος, 2015). Περιοδικό Αεραθλητικό Δελτίο ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ.
Τεύχος 103. «Μετεωρολογική Αναψυχή». Αθήνα. Εκδότης Πικρός Κ.



Περιοδικά-Εκδόσεις 2 - (Ιούλιος, 1976). Δοκιμάζοντας πτητικές συσκευές με τον θρύλο Πλάτωνα Κουρουβακάλη. «ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΛΟΓΗ - Εγκυκλοπαιδική Τεχνική Επιθεώρηση». Αριθμ. Τεύχους 115 Στο περιοδικό, ο δημοσιογράφος και αεραθλητής Νίκος Καραγεώργης αναφέρεται στη δοκιμαστική και ταυτόχρονα επεξηγηματική πτήση, με την "πρώτη ελληνική συσκευή στοιχειώδους πτήσεως". Στο εξώφυλλο ο ίδιος, ο Πλάτωνας Κουρουβακάλης δοκιμάζει τον ιδιοκατασκευασμένο αετό του. (Πηγή αρχείου: Γιώργος Βλάχος, plane spotter)

ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΑΙΟΝΟΥΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ

ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ★ Αποστολή 276 Αθήνα · Τηλ.: 36.37.242 ★ ΙΟΥΛΙΟΣ - ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1981 ΑΡ. ΠΥΛΑΟΥ 1-2

Η ΕΚΔΟΣΗ ΜΑΣ

Μετά πενήντα 53 χρόνων από της ίδρύσεως της Έθνικης Αεροδρόμια Ελλάδος (Ε.Α.Ε.), η νεώτερη αυτή αεροβηθική Αρ.Ε. της χώρας, επικεφαλής φέρει το πρώτο φύλλο της Έφημερίδας «Αεροβηθικά Νέα».

Τό γεγονός αυτό θεωρείται από τους υπαλλήλους επίσημο και είναι το βέβαιο ότι θα γίνει δεκτό με την όλη δόξα του φιλικού του αποδοχισμού, όστι θα ανιχνεύσει απολύτως όριζοντας με τη διάκριση και αξιολόγηση του αποδοχισμού πνεύματος σε όλες τις γωνίες της Ελλάδας.

«Από εδώ και μπρος το «ΣΕΡΑ-
ΜΗΤΙΚΑ ΝΕΑ» θα είναι ο συνδυ-
σμός κρίσης, μεταξύ της Ε.Α.Ε.
και των μέσων και όλων εκείνων
πρώτων και ενδεχομένως
από την πρόοδο και διεύρυνση του
Α.Π.Ο.Ν.Ε.Α.». »

Ού χωρικότητα άπό την παροχή των νέων αλ όποιον έχουν άνη άνάγκη άπό άγνους άπαρχειάσεις και κυριαρχικά άμφους ά μύθους καταόργων μισόδων αλ έπαιόδων στον άερεβλήτι μδ.

Εάν απαιτείται επί πλέον ένα όργανο μέσα του οποίου θα προσδίδονται κάθε μήνα τα θέματα που απασχολούν τα δημοβλητικά συστήματα της χώρας και ένα μέσο ενημέρωσης των δημοβλητών με τη μορφή του διεθνούς Αεροβλητικού.

Το αποδοτικότερο βίωμα είναι ότι, με τα «ΑΕΡΑΘΑΝΤΙΚΑ ΝΕΑ» ή «Α.Ε.», θα χορηγήσει την πολιτική του και θα ακολουθήσει ένα σωστό και αποδοτικό τρόπο δια την αντιμετώπιση και πληροφόρηση όλων των ατόμων που απασχολούνται, ως εργαζομένων του σκοπού την διαμόρφωση σε διεθνή συνεργαστικά επίπεδα.

பின்னர் கீழ்க்கண்டவற்றைப் பற்றித் தகவல் கொடுக்கப்பட்டது:

Ένας τρόπος υπάρχει. Σκοπίζουμε και μόνο δουλεύει, τόσο ε-
πών την ΕΑΔΕ, όσο και από τα Α-
σφαλιστικά συστήματα.

Η ΕΛΛΕ, θά έχη φυσικό τό θά-
σει και την ελπίδα για την έκδο-
ση επηρεασμό, αλλά η όλη ελ-
πίδα να ηγηθή από το ασφαλισ-
τικό σώμα ως και από όλα τα

(Shelton and Sol. 2)

Εισαγωγή στην 'Ανεμοπορία

Η αεροπορία σαν τέλη είναι παραπλανητική και προκαλεί εσφαλμένες όψεις: «όταν δεν έχει νόημα το να κατείνε». Η λέξη σήπη προέρχεται από τον γερμανικό όρο SEIGELFUG ή τον γαλλικό VOL A VOILE που μεταφράζεται «πτήση με φανό». Όπως βέβαια έχουμε έχετε ο άνθρωπος ούτε τα πονάει ούτε απόλαυση για την πτήση του ανθρώπου. Καλύτερα βέβαια δε τον εννοεί ο αερο-αεροπορία» από διάφορους τον αγγλικό GLIDING.

Τό ανεκτίμητο είναι ένα άερο-
σκάφος διαστάσεων του αέρα χωρίς
κλιματήριο. Έτσι το αεροσκάφος ε-
κχέει 1111 κατασκευασμένη κλίμακα
είναι μικρό μέγεθος από χαρτί. Ένα
καλό ζευγάρι είναι χρήσιμο όσον
προς να δείχνουμε ότι όλος ο 2 μέ-
τρων μπορούμε να ομαλοποιή 10 μέ-
τρων μπορεί. Είχε δηλαδή αυτό το
λόγος: «λόγω κατασκευαστικής»
 $10:2 = 5$

Τό εναγόμενο πετάει κατά τόν
15ο χρόνο (δύθηκε σχ. 1) αλλά εί-
ναι θεροδυναμικός πελώρι καλός
και έχει λόγο καταπόνησης
50 έως 30. Δηλαδή γύρω κάθε μέτρο
έχεις 30 χόνια, προσαφώς πελώρι

πλάτος 20 μέτρα, οριζοντίως. "Αν η χ. Εκκίνηση από θύρα εκάτε μέτρων μπορεί να πετάει δύο χιλιόμετρα μακριά.

Ο πατήρ της ανεμερσίας γεν-
νός Όττο Λιλιένταλ έκανε τις
πτήσεις του φεύγοντας από την
πύλη ενός λόφου και προσγει-
νόμενος στους πρόποδες του λό-
φου με ανεμώπτερο που κολλά-
ριζαζαν με τέσσερα χάρτινα ά-
εροπλάνα (Βλέπε σελ. 2).

Τίποτα ή μεθόδος εκπαίδευσης αναμετατρέπει από τη πλευρά των δυνάμεων χαρακτήρισμού ανάγνωσης. Συνεπώς τα αναμετατρεψιμολογούν από δοκίμιο τους ή τους από περιεχόμενο όπως φαίνεται από το σχ. 3. Στο ίδιο σχήμα φαίνεται και μια άλλη μέθοδος εκπαίδευσης: ένα δοκίμιο με λιγότερη κοινότητα τυλίγει σφαιρικά μήκος, παρ' όλο που μέτρα και τρέβει τα αναμετατρεψιμολογούν όπως ο χαρακτηρισμός της Καθάρης Διαιρέσεως όταν δεν έχει δοκίμιο.

Όταν με κάποιον από τους τρένουσ' ελάττω το ανεκδιήγητο κομμάτι το αρχικό του ήλιου, άνοιγε στρώσει το σώμα και πέφτει ανά-

Ερώτηση. Το δημοκόπτερο έχει το ίδιο ηθικό με το δημοκράτο και ο χριστιανός που το κυβερνά σφριδύς κατά τόν ίδιο τρόπο προς το σπέρμα του βιάζεται να πετύχει ή να προσεπαιωθεί.

Μετά την αναγκαστική το άνοιγμα των οδών και το χάρτινο διαπολυάνκιο είναι κατά την φυσική κατάσταση ασφαλείας δηλαδή έχουν συνεχώς ύψος και δεν μπορούν

νά αναλάβουν είτε φυσικοί άνεργοι είτε όχι. "Αν όμως αφήσουμε ένα αεροπλάνο σε παρτίδα φωταγωγού όπου ο ιδιόχεις νά κεντρίει προς τὸ ἐπὶ νῆα τότε τὸ αεροπλάνο θὰ κερδίσει ὅπως.

Κατά τὸν ἴδιο ἀκριβὲς τρόπον ὅν τὸ ἐνεργητικὸν περὶ τὴν αἰσθητικὴν μὲν μὴ ἀφ' ὧν νὰ ἀντρίχεται· ὅα ἀρχὴ καὶ αὐτὴ νὰ καρπύζῃ ὕψους (ὡς θεοδωκίαι ἡ μὲν ἀντρίχεται· μετὰ ὑπερβατικῶν παχύνεται ὅσο ὅτι τὸ ἐνεργητικὸν καταβαίνει· μὴ αὐτῆς).

Μία ράζα άέρτος που ένέρχεται
ονομάζεται «άνοδικό ρεύμα» και
ένα τέτοιο ρεύμα είναι π.χ. το θεο-

(Συνέταξε αυτή τον 2)



* Συγγραφέας και ηρώωνιστής και αγωνιστής της Δεξιάς ως της Σηστής 'δεξιάς

Περιοδικά-Εκδόσεις 3 - (Ιούλιος, 1981). ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΑ ΝΕΑ Τεύχος 1 - Ιούλιος 1981, Αθήνα. Εκδόσεις: Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος. Στα περιεχόμενα αναφέρονται: Εισαγωγή στην Ανεμοπορία, Κρατική επιχορήγηση 1981, Οικονομική κατάσταση ΕΑΛΕ, Εισαγωγή στον Αλεξιπτωτισμό, Η Αερολέσχη Ηρακλείου Πανελλήνιοι Αγώνες Αερομοντελισμού, Πανελληνίοι Αγώνες Αεροράλλυ, Σύνοψη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ε.Α.Λ.Ε, Αεροπρόσκοποι, Αεραθλητική Βαλκανιάς 1981, Πανευρωπαϊκοί αγώνες Ανεμοπορίας, Βενζίνη αυτοκινήτων στα αεροπλάνα, Παγκόσμιοι αγώνες ανεμοπορίας, Παγκόσμιοι αγώνες Αλεξιπτωτισμού, Αερολέσχη Χανίων, Οι Στόχοι μας. (Πηγή Αρχείου aerodata.gr).



ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΕΚΔΟΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 27ο ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ: 3617242

ΕΤΟΣ 3ο ΦΥΛΛΟ 2 ΙΟΥΝΙΟΣ 1983

ΤΙΜΗ ΔΡΧ. 20

TACHYDROMIKO TEΛΟΣ ΚΑΤΕΒΛΗΘΗ



ΙΣΤΟΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ

Λέγεται ότι η Ανεμοπορία θα ενοποιηθεί στη Σχολή Ικάρων. Η είδηση αυτή είναι ίσως η καλύτερη από την δεκαετία του 30 όταν άνηκαν οι πρώτες ανεμοπορίες πτήσεις στην Ελλάδα.

Από τότε έγιναν πολλές προσπάθειες πάντα όμως στα πλαίσια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας από ανθρώπους που είχαν το μεράκι της πτήσεως με ανεμόπτερο. Η μεγαλύτερη προσφορά της Πολεμικής Αεροπορίας προς την ανεμοπορία ήταν βέβαια τα Ανεμοπορικά Κέντρα Τριτάτους που λειτουργούσαν για λίγα χρόνια στη δεκαετία του 50 με πλήρη διοίκηση και λογιστική κάλυψη από το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας.

Επαρκώς όμως και τότε για πτήσεις ιδιωτών και όχι στελεχών της Πολεμικής Αεροπορίας, Τώρα, εφ' όσον υλοποιείται η σχετική είδηση, η ανεμοπορία θα πάρει την θέση που της αξίζει.

Σε πρώτη θώρηση αυτό έλπει να είχε γίνει από καιρό και να περιλαμβάνεται η ανεμοπορία στο "Αβήμα της Σχολής Ικάρων" όπως είναι η κατάσταση στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

Όλα τα προηγμένα κράτη έχουν δώσει μια εξέχουσα θέση στην ανεμοπορία πολλά δε από αυτά την θεωρούν συν το βασικό μέσο αρχικής πτητικής εκπαίδευσης. Σήμερα ίσως πρώτη στον κόσμο αυτό είναι η Αγγλία όπου υπάρχουν ανεμοπορίες της πολεμικής της αεροπορίας και συλλέγουν στελεχών της σχεδόν ισάριθμα με τα πολιτικά ανεμόπτερα.

Μη λησμονώντας βέβαια την προσφορά που ανεμοπτόρου τόσο στην πρακτική αεροπορία όσο και σε επαγγελματίες καιό τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, βλέπουμε σήμερα το ανεμόπτερο σαν καθαρό ό-όλημα. Βλέπουμε τους χειριστές της Πολεμικής Αερο-

πορίας να απολαμβάνουν την αδρότητη πτήσης με μικρή ταχύτητα των ανεμοπτερών, να αναζητούν και να εκπαιδεύονται τα στοιχεία ρεύματος της ατμόσφαιρας, να απολαμβάνουν το μεταεωρολογιακό έρεσπικό καλύτερο στρώμα της ατμόσφαιρας που τόσο φιλικό είναι για τους ανεμόπτερους. Βλέπουμε τα ανεμόπτερα μετά από μια δεκαετία να εξελίσσονται σε όλο τον Ελληνικό χώρο όπου είναι εφικτή η πτήση και η Πολεμική Αεροπορία μας, αφού αυτή τα περιβάλλει με την φροντίδα της.

Όσοι δεν μπορούν να δουν τόσο μακριά μπροστά τους γυρίζουν πίσω να δουν τα τελευταία είκοσι χρόνια πάσης ιδρύσεως ετήσιες από τα στελέχη που αεροβλητισμού και πτήση λίγη πρά-δος, πρόσεχε να γίνει. Από το 1960 μέχρι το 76 υπήρχαν ανεμοπορίες μόνο σε μια πόλη της Ελλάδας, μέχρι το 80 σε 2 πόλεις, σήμερα μόνο σε 5 πόλεις, δεν είναι λοιπόν υπερβολή να προβλέψουμε ότι το 83 θα είναι η αρχή μιας νέας εποχής. Αυτό δεν αφορά βέβαια όλους αφορούν μόνο το πώς θα πετάξουν αύριο, αλλά αυτούς που πάσχουν για την μακροχρόνια ανάπτυξη της ελληνικής ανεμοπορίας και του αεροβλητισμού γενικότερα.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΕΜΟΠΟΡΙΑ

Το φύλλο αυτό της εφημερίδας μας αφιερώνεται στην Ελληνική ανεμοπορία που είναι ένα πανελλήνιο δέσμενο αεροβλητικό στη χώρα μας.

Το ανεμοπορικό σωματείο συνεργάζονται οργανικά μεταξύ τους με μακροπρόθεσμο προγραμματισμό που εκφράζεται από τις επιλογές της Επιτροπής Ανεμοπορίας προς το ΔΣ της ΕΛ.Α.Ε.

Δύο είναι τα κύρια σημεία όπου εκδηλώνεται η συλλογική προσπάθεια. Πρώτη είναι η ετήσια Συνέλευση Ανεμοπορίας που λειτουργεί για πρώτη φορά το 1980 και λειτουργεί κάθε χρόνο από τότε στην Αερολέσχη Εδέσσας. Η σχολή αυτή είναι αναμφισβήτητη και παρήγαγε χειριστές ανεμοπτερώσεων, αποτελεσματικά για να συμμετάσχουν σε πολλές ετήσιες προετοιμασίες περιστασιακών ανεμοπτερώσεων στο Ακρίνα, Κομοτηνή, Πάτρα και Ιωάννινα ή σε ετήσια λειτουργία της θα συμπληρώσει την σειρά με μια ή δύο επιπλέον αερολέσχες.

Δεύτερο σημαντικό σημείο συνεργασίας είναι η εκπαίδευση του υλικού ανεμοπτερώσεων που γίνεται και αυτό μέσω της Επιτροπής Ανεμοπορίας. Το υλικό διοικησίας της ΕΛ.Α.Ε. μεταβιβάζεται από σωματεία σε σωματεία ανάλογα με τις ανάγκες.

Οι Αθηνάιοι αεροπόροι που έχουν κατονομασθεί στην Πάρνηθα μέσω απογυμνάσιων, εκπαιδεύονται και αυτοί τα ανεμόπτερα στην Πάρνηθα για πρώτη φορά κεντρικά τμήσης μέσα σε ανοικτό από ανοιχτό πεδίο και αεροπτερές. Όσοι

αναπτυχθείς ανάγκες. Αλλά και το υλικό που ανήκει στο σωματείο μεταβιβάζεται και αυτό αντικαθιστάμενο από υλικό της ΕΛ.Α.Ε. Οι ανεμοπτεροί δεν κάνουν διακρίση από το υλικό τους αλλά το θεωρούν όλο ιδιοκτησία της ελληνικής ανεμοπορίας προσπάθειας.

Η συνεργασία δεν απομακρύνεται στην Επιτροπή Ανεμοπορίας ή σε οιαδήποτε συλλογικό όργανο αλλά επεκτείνεται βαθιά στις προσωπικές σχέσεις μεταξύ των ανεμοπτερών, που δεν διατάσσονται να γίνουν και να προσφέρουν βοήθεια οποιαδήποτε χρειάζεται στην κοινή προσπάθεια.

Στην προσπάθεια αυτή αφορούνται το φύλλο αυτό της εφημερίδας μας και σκοπός μας είναι να αφιερώσουμε μελλοντικό φύλλο μας αποκλειστικά σε κάθε ένα από τα αεροβλητικά.

ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΙΣΤΗΡΙΟΥ

Το επόμενο φύλλο της εφημερίδας μας θα αφιερωθεί στον αλεξιπτωτισμό που προσκομίζει τους πανελλήνιους στήριξη με μεγάλη εμπειρία και ελπίδα εδω-σογραφική κάλυψη.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στην φωτογραφική έκθεση που ανοίγει τον 2 ποσει-δες με φωτογραφίες του πα-ρομένου περιβάλλοντος Γ. Μάρ-μακα Έτσι οι επισκέπτες έχουν 16 και έχουν συνολικά μέγας κάλυψης τείνει 16 μέτρα.

Στην έκθεση είναι ανα-τράφονται όλα τα στοιχεία που αφορούν υλικό για να έχουν από πριν από όλη τους η αν-δραρχία και στήριξη της δε-κατοστής να κάλυψης της δι-τάχνης αέρας.

ο.ε.	Φωτογράφος	Θέμα	Μέρος
0	Δόξα	Δεκαετία 1982	ΕΓΚ. 1,30
1	Μανουέλης	Κοινωνική μορφολογία	Μ.Α. 1,10
18	"	"	Μ.Α. 1,10
2	Μανουέλης	Πτήση γενικής	Μ.Α. 1,10
28	"	"	Μ.Α. 1,10
3	Σωβουλίδης	Ανεμοπορία στο Τσίρι	Μ.Α. 1,10
38	"	"	Μ.Α. 1,10
4	Παράς	Ανεμοπορία στην Εδέσσα	ΕΓΚ. 0,85
5	Δόξα	Αεροβλητισμός και αεροβλητισμός	Μ.Α. 1,10
6	Μανουέλης	Ανεμόπτερο στην Πάρνηθα	ΕΓΚ. 1,10
62	"	"	ΕΓΚ. 1,10
7	Δόξα	Αλεξιπτωτισμός στο Μίσσας	ΕΓΚ. 0,85
8	Σωβουλίδης	Δόξα	Μ.Α. 0,85
9	Σωβουλίδης	Αεροβλητισμός στη Ραφήνα	ΕΓΚ. 0,80
10	Παράς	Πάτρα ανεμοπτερώς	ΕΓΚ. 0,70

Μετά από την Αθήνα, Έδε-σα, Βίρσο, η φωτογραφική έκ-θεση έρχεται στην Χίο και την διάρκεια των εκδηλώσεων, όπως περιγράφεται οι αλλη-στές.

Από την σειρά των αεροβ-λητικών θα βάλουμε μια σειρά από εν-τυπωσιακές φωτογραφίες που βλέπουμε κατά κοινή γνώμη να έχουμε πλοήγηση της πτήσης, για να κάλυψης και αυτή το ελπίδα. Τέλος οι Αθηνάιοι αεροβ-λητές θα πρέπει και αυτοί να αφορούνται για την φωτογραφική έκθεση της.



ΣΤΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΗΣ ΠΑΡΝΗΘΑΣ

Η Πάρνηθα με τόποις πτήσεις δημιούργησε ένα θαυμάσιο ανοικτό χώρο που συνδέεται με άλλους χώρους ανεμοπτερώσεων πτήσεων. Η συ-χρηστική προετοιμασία όχι μόνο από την πτήση αλλά και από την θέα των ποταμιών καθώς αναζητούν τις κορυφές με τους ανέμους κολλήματα από παρό-δο να χειριστούν το αεροβ-λητικό ανεμόπτερο που χωρίς μηχανική κρούση πε-ρυσσάται ύψος από αυτούς. Η αεροπτήση προετοιμα-σμένη από τις μηχανές από τον κόσμο των αεροβ-λητών στο ανοιχτό πεδίο με το ανοιχτό χώρο.

Το ανοιχτό πεδίο δεν εί-

ναι μόνο δομημένο. Πολλές φορές λόγω αεροβλητισμού βγαίνουν την πλαγιά πολλά θερμά ρεύματα και δημι-ουργούνται από τον λήκητα αέρα όρους. Σε όλη όμως και σε ορισμένα πεδία ανοι-χτά οπότε πετάει μέσα του, ανεμόπτερο, ποσει, αεροπτερές.

Οι Αθηνάιοι αεροπόροι που έχουν κατονομασθεί στην Πάρνηθα μέσω απογυμνάσιων, εκπαιδεύονται και αυτοί τα ανεμόπτερα στην Πάρνηθα για πρώτη φορά κεντρικά τμήσης μέσα σε ανοικτό από ανοιχτό πεδίο και αεροπτερές. Όσοι

βρέθηκαν μαζί στον αέρα έ-χουν μια πιο ευχρηστική από τις κοινές πτήσεις και αεροβλητισμό κατευθυνόμε-να που οπτική προετοιμασία που περιγράφουν οι χειριστές μεταξύ τους. Όχι παλάς την στήριξη προετοιμα-σμένη που κρεβλίται ο ισχυρός «Κανονισμός της Ελ-ληνικής Ανεμοπορίας» αλλά την αρχική προετοιμασία που παρήγαγε κάθε χειριστής που γνωρίζει τις δυσκολίες και τους περιορισμούς που έ-χουν στους αέρας της, μια πτητική συνεκτική διασυν-δή από την δική του.

Πολλοί που διαβάζουν ότι σε ανεμόπτερο πέσαν σε πτώση ένα ανεμόπτερο.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ- ΤΙΣΘΗΚΑΝ

- Αγώνες Αλεξιπτωτισμού τον Ιούλιο
- Αγώνες Αεροβλητισμού τον Σεπτέμβριο
- Αγώνες Ανεμοπτερώς τον Σεπτέμβριο

Η Σχολή Στελεχών Ανε-μοπτερώς μεταβίβει από τον Ιούλιο στην περίοδο 10 έως 25 Σεπτεμβρίου. Οι διοργανώσεις των αεροβ-λητικών παρακαλούνται σε-τός των περιγραφών και απο-τελεσμάτων να μας στείλουν και φωτογραφικό υλικό για καλύτερη προβολή του έρ-γου τους.

Περιοδικά-Εκδόσεις 4 - (Ιούνιος, 1983). ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΑ ΝΕΑ, Τεύχος 11 ή Νο 2 φύλλο του 3^{ου} έτους (1983). Αθήνα. Εκδόσεις: Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος. Μεταξύ των περιεχομένων υπάρχουν: Ιστορικός σταθμός, Η Ελληνική Ανεμοπορία, Φωτογραφική έκθεση, Στο δυναμικό της Πάρνηθας, Νέα πτυχία, Ανεμοπορικές επιδόσεις, Ανεμοπόροι και Μετεωρολόγοι, Εκδήλωση στη Χαλκίδα, Το ανεμόπτερο π12, Κλιματολογικά, Το πτυχίο ραδιοτηλεφωνίας, Οι μετά Χριστόν προφήτες Εκδηλώσεις στη Χίο, Αχιλλεία '83, Μοντέρνα Ανεμοπτερώ. (Πηγή Αρχείου aerodata.gr)



Περιοδικά-Εκδόσεις 5 - (Ιούλιος/Αύγουστος 1998). Τεύχος 4 - Περιοδικό «ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ - Αεροπορική Επιθεώρηση και Αεροπορικά σπορ». Αθήνα. (Πηγή Αρχείου Χρ. Γκολέμη. Φωτογραφία Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

Διασκευή: Παντελή Χειμαριού, εποχού ε.θ. μηχ.α/φ.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΙΣΜΟΣ



■ Χ. ΓΚΟΛΕΜΗΣ, ταξ/χου(Ι) ε.α.

Θα γράψω λίγες γραμμές για τους πρώτους παγκόσμιους αεροπορικούς αγώνες, χωρίς ίχνος υπερβολής. Πιθανόν να στεναχωρήσω κάποιους, αλλά η πίκρα που αισθάνθηκα εγώ, ήταν πολύ μεγαλύτερη, όταν συμμετείχα σαν απλός αγωνιζόμενος στο 1st WORLD AIR GAMES '97.

Εγώ, που ευτυχισα να φοιτήσω στην Σχολή Ικάρων, που γεννήθηκα στην χώρα του Ικάρου, αντί να είμαι διοργανωτής των πρώτων παγκόσμιων αεροπορικών αγώνων, φόρεσα στην φόρμα πτήσεων το σήμα που έγραφε TURKEY 97!

"Νοιώθω για σε Πατρίδα μου στα στήθια χαλασμά" γράφει ο ποιητής. Ετσι αισθάνθηκα. Ένα πελώριο "γιατί", ορθώθηκε μπροστά μου, χωρίς να έχω δυνατότητα απάντησης σ' αυτό. Όσοι δεν έχουν την ταμπέλα, "υπεράνω όλων το ατομικό συμφέρον", πιθανόν να με καταλάβουν.

Οι Πρώτοι Παγκόσμιοι Αεροπορικοί Αγώνες, επρόκειτο να πραγματοποιηθούν στην Ελλάδα.

Η Βαλκανιάδα Αιωροπεριτισμού που διεξήχθη στην χώρα μας τον Απρίλιο του 1989 με μεγάλη επιτυχία, οπετέλεσε τον προπομπό για την διεξαγωγή της ΙΚΑΡΙΑΔΑΣ 95, δηλαδή των Παγκόσμιων Αεροθλητικών Αγώνων, που είχαμε κερδίσει με απόφαση της Διεθνούς Αεροθλητικής Ομοσπονδίας F.A.I. Της ΙΚΑΡΙΑΔΑΣ που θυμίζει ότι και σ' αυτόν τον χώρο, οι Έλληνες πάλι ήταν πρωτοποροί. Τον Ιούνιο του 1990 εκπρόσωποι 33 χωρών με 150 παρόντες του Διεθνούς Αθλητισμού και της Διεθνούς Αεροθλητικής Ομοσπονδίας παραβρέθηκαν στην πανηγυρική τελετή αφής της φλόγας της ΙΚΑΡΙΑΔΑΣ. Αποφασίστηκε από την F.A.I. να καθιερωθεί η ΙΚΑΡΙΑ, ως μονίμος τόπος αφής της φλόγας των ΙΚΑΡΙΑΔΩΝ, που θα τελούνται κάθε 4 χρόνια ανά τον κόσμο.

Τον Οκτώβριο της ίδιας χρονιάς στην

Βουδαπέστη, απεργήθη η Γαλλική πρόταση για τέλεση της πρώτης ΙΚΑΡΙΑΔΑΣ στην Γαλλία το 1991 και αποφασίζεται η πρώτη να γίνει στην Ελλάδα το 1995. Ήταν μια δικαίωση και αναγνώριση της Ελληνικότητας αυτού του θεσμού.

Αρχίζει η προετοιμασία. Το όραμα να γίνει πραγματικότητα! Αφίσσες, προβολή, δημοσιεύματα, συσκέψεις, ταξίδια ξενων αεροθλητών, ένας οργανισμός δράσης.

Το 1991 συντάχθηκε νομοσχέδιο και προωθήθηκε στα αρμόδια Υπουργεία για επεξεργασία και κατάθεση στη Βουλή για ψήφιση με σκοπό την σύσταση οργανισμού για την οργάνωση της ΙΚΑΡΙΑΔΑΣ 95. Αρχές του 1995 ανακοινώνεται, ότι η ΙΚΑΡΙΑΔΑ 95 δεν θα πραγματοποιηθεί, αφού η Ελλάδα απέρριψε την οικονομική βοήθεια!

Για ένα τέτοιο γεγονός με τεράστια σημασία, ιστορική, εθνική, κοινωνική, πολιτιστική, το 15 διακατομύρια που απαιτείτο κρίθηκε από τον κύριο Φούρα υπερβολικό!

Μ' αυτό το σκεπτικό, δεν έπρεπε να αναλάβουμε τους Ολυμπιακούς Αγώνες, γιατί θα χρειαζόμαστε 400 δις. Είχε δε το θράσος ο κύριος Φούρας, όταν ρωτήθηκε από τον πρόεδρο του ΑΕΡΑΚΗ (Αεροθλητικό Κέντρο Ηπείρου), σε συσκέψη που έγινε στην Νομαρχία Ιωννίνων τον Ιούνιο του 1996, να πια "χάσαμε την ΙΚΑΡΙΑΔΑ, αλλά γλυτώσαμε 2 δις με τα οποία κάναμε κλειστά γυμναστήρια και γήπεδα".

Για άλλη μια φορά χάσαμε σαν χώρα και σαν Έθνος. Χάσαμε διπλά, αφού εκτός του ότι δεν είχαμε τα όφελι από την τεραστίου μεγέθους Παγκόσμια διοργάνωση, χάσαμε

και γιατί η διοργάνωση ανετέθη στην πάντοτε καραδοκώσα ΤΟΥΡΚΙΑ.

Έχει άραγε δικαίωμα ο κάθε Φούρας να στερεί την προβολή της χώρας μας; Στην ΙΚΑΡΙΑ στηθηκε ένα ανάμνημα του ΙΚΑΡΟΥ 18 μέτρων ύψους και στα Πανεπιστήμια όλου του κόσμου διδάσκεται η Ελληνική Μυθολογία, κύριε Φούρα. Αυτή είναι η μυθολογία που αναφέρεται στον Δαίδαλο και τον Ικάρο. Αυτών τον πολιτισμό πρέπει να διατηρήσουμε. Πως όμως, όταν έχουν φθάσει στο σημείο οι Τούρκοι να πωλούν αφίσσες στην Κωνσταντινούπολη με τον ΙΚΑΡΟ να απογειώνεται από ένα πύργο του Γαλάτα, ισχυριζόμενοι ότι από εκεί έφυγε, ενώ εμείς περι άλλα τυρβαζόμαστε;

Μήπως δεν έχουμε γύρω μας εχθρούς, αλλά είναι η αδιαφορία και ο ωχαδερφισμός που μας δένει;

Με διαλυμένη οικονομία η Τουρκία δι-οργάνωσε τους Πρώτους Παγκόσμιους Αεροπορικούς Αγώνες και θα ημουν αδικός, εάν έγραφα ότι δεν ήταν αίσιοι.

Δεν μπορεί να φαντασθεί κανείς, πως αισθανόμαστε, όταν στις διάφορες χώρες και διαφορετικά αεροδρόμια που προσγειώθηκαν, εβλεπα να κυματίζει η Ελληνική Σημαία.

Ας λένε κάποιοι, "τι ήταν η Σημαία, ένα κομμάτι πανί ήταν, το κόψαν τα παιδιά δεν πειράζει". Και, το χειρότερο, να αθλώνονται από την Ελληνική Δικαιοσύνη, που κατά τ' άλλα είναι "τυφλή".

Σε πείσμα όλων αυτών, πιστεύω ότι προσθέσαμε έναν κόκκο αμμου, στους τόνους προβολής που χρειάζεται η χώρα μας.

- 30 -

Περιοδικά-Εκδόσεις 6 - (1997). Ο απόστρατος ταξίαρχος ε.α, κυβερνήτης Χρήστος Γκολέμης, νικητής του 1st World Air Games '97, γράφει στο περιοδικό ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ, για την θλίψη που προκάλεσε στην αεροπορική κοινότητα και στον ίδιο, η απόλεια των Παγκόσμιων Αεροπορικών Αγώνων (1997), την επιτυχημένη Βαλκανιάδα Αιωροπεριτισμού (1989), την Ικαριάδα (1995). Επίσης, ευελπιστεί να υλοποιηθεί το όραμα της Ικαριάδας και η παγκόσμια διοργάνωση των Αεροθλητικών Αγώνων που θα διεξάγονται κάθε τέσσερα χρόνια, να ξεκινούν από την Ικαρία, με το άναμμα της φλόγας της ΙΚΑΡΙΑΔΑΣ. (Πηγή Αρχείο Χρ. Γκολέμη. Φωτογραφία Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ 2 «τρελών» συμπατριωτών μας, που έφεραν τον τίτλο του πιο μαχητικού πληρώματος από την Τουρκία, στην οποία το κράτος είχε χαρίσει τη διοργάνωση της «Ικαριάδας»

Υπέροχοι Έλληνες με ιπτάμενες σακαράικες

Μηπως θυμώστε την «κριαριά», το παγκόσμιο αεροπορικό ρόλι, που ήταν να οργανωθεί από την Ελλάδα το 1995 κι ανεβήκαμε για οικονομικούς λόγους; Ε, λοιπόν, όπως συμβαίνει συχνά σε τέτοιες περιπτώσεις, οι σφηνες έγιναν τελικά φέτος από την Τουρκία, αλλά σχήρ στην ελληνική πρέλα το τσάβλο του πλέον μαχητικού πληρώματος απονιμήθηκε σε δύο συμπατριώτες μας...

[illegible]

Οι εκπαιδευτές όμως νέων ερασιτέχνων παίζουν στην «Αιολίστα» Αθηνών, ο Χ. Γκολένης δεν μπορεί να μείνει έξω από τον αγώνα, ειδικά όταν έμεινε στις στην Κανονιστική σχολή εκπαίδευσης αθλητών που έδειχναν το μυστικό ήπαρ να εισέρχεται από την παρτένια ενός πόρτου κοντά στο Βασιλειό... Έτσι, δεν το σκέφτηκε καθόλου όταν ο πρώην μαθητής του, Γ. Μπαρτζώκας, τον πρότεινε συμμετοχή στο μαρκαδόρο με το μοναχικό ημίγυμνο του εποχής Τζιόνιανος (ΤΒ-20).

[illegible]

Κακοκαρία στον Ατλαντικό

Το μικρό αγγουλάκι, που σγουρή
σέρτα χυθείς δάκρυα στέλνει «Γιαρσο-
έφαγα» για ναρβήματα να σταματή-
σει την ανεπιθύμητη επικοινωνία με το λα-
γύνη (ήρεσε να αποκοιμίσει την ύπνη
να απενοχρήσει τον παρταγόνι υπέρ-
κοιτο να σπαστεί ούτως ή άλλως).

Η κρατική έκδοσή στις 6 Σεπτεμβρίου μαζί με τον «Εκπαιρ», 100 σελιδιαίτων από την Αθήνα για να



Ο απόστρατος ταξίαρχος της Αεροπορίας Χρήστος Γκαλέζας με το συγκυβερνήτη Γίμργιο Μινένκο στο Αμμάν της Ιορδανίας.
Μία πρώτη στο παγκόσμιο αεροπορικό ρόλο, χωρίς κρατική δόθηκε (Φωτογρ.: ΙΝΡ, ΝΑΥΡΟΙΔΙ)

πρώτα στην ακεραιότητα του υγρού, στην
ισορροπία.

[illegible][illegible]

μπα. Οι Τούρκοι είχαν έρθει με ένα
ξέτο και ένα διανυκτέριο ελεγκτικό
Σώμα: Αστυνομία, Άγγλοι, Γερμα-
νοί, Βραζιλιάνοι, Γάλλοι, Κορσάκες, οί-
λοι και ένα πλήρωμα από το Γουατεμά-
λα συσχετίστηκαν με το ατύχημα.

[illegible]

«ΕΥΣΤΑ» ΑΠΟ
ΤΗΝ ΟΡΘΟΕΞΙΣΤΗ

Στο δρόμο από τη Ρώμη για το Τελ Αβίβ, στην πιο ανεξέλεγκτη στην Κασαμπόνα ο ανεξέλεγκτος γίνεται με 10 μίλια έξω! Στο Ισραήλ και της Ιερουσαλήμ οι μαχαλάς, οι συνοικίες, ξεκινούν, αλλά υπάρχουν και πόλεις στην Τουρκία, όπως

να σπινέψει ακαριασίως σχεδόν το αεροδρόμιο της Τραπεζούντας. Το ποσοστό τέτ επιβίωσης ημίσειας δόσης παραστρώσεως, είναι το αεροακτομένο-πρώτου 32 λίτρος στον αέρα και χάνει την ακριβή θέση. Στο τελευταίο στάδιο του σπινέψι, η μεγαλύτερη αναρρίχηση για το ελληνικό αεροπλάνο, που έπρεπε να περάσει πάνω από μία οροσειρά ύψους 12.150 ποδών (πάνω από 4.000 μέτρα), ενώ το TB-20 μπορεί να πετά έως το 12.500.

Ο «Χαρκος» πετά -ή μάλλον προ-
σποείται ότι πετά, καθώς ο ανεβαστός
ανεμος φέρνει τα 132 μίλια (240 χιλι-
όμετρα την ώρα): Από κάτω οι κορφοί
των βουνών, γύρω βροχή και χαλάς, οι
ανεπαρκείς κεντημένες τα ξεκούλη-
σόν τα σπέρνι και απεικί ένα καθοδικό
ρεύμα για να ληξει άδοξα τα τρυφερά.
Είκοσι λεπτά διαρκεί αυτή η κατα-
στροφή, την οποία ο Χ. Γιοζιάνε περι-
γράφει ως τη χειρότερη που αντιμε-
τώχισε οι 32 χρόνια σπείρας.

[illegible]

APRIL KATZENBERGER

Περιοδικά-Εκδόσεις 7 - (1997). Εφημερίδα «ΕΛΛΑΔΑ». Αθήνα. Ρεπορτάζ του Χατζηγεωργίου Άρη, με τίτλο «Υπέροχοι Έλληνες με υπέροχες σακαράκες» Αναφορά για την επιτυχία των Ελλήνων στα 1st World Games και την πλήρη δυσανεμία της αεροπορικής και αεραθλητικής κοινότητας, σχετικά με την Ικαριάδα που δόθηκε στην Τουρκία. σ. 58 (Πηγή Αρχείου Χρ. Γκολέμη. Φωτογραφία Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ATHENS FLYING WEEK 2014



ΘΡΙΑΣΙΟ

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ & ΑΤΤΙΚΗΣ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 2553 Παρασκευή 12 Σεπτεμβρίου 2014 Έτος 20ο email: info@thriassio.gr tel: 210 5571855 www.thriassio.gr

Athens Flying Week Conference 2014



09.30 ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΗ / ΕΓΓΡΑΦΕΣ

10.00 ΕΝΑΡΚΤΗΡΙΕΣ ΟΜΙΛΙΕΣ

Δημήτριος Αβραμόπουλος, Υπουργός Εθνικής Άμυνας *

Μιχάλης Χρυσόχοϊδης, Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων *

Παναγιώτης Παδηματάς, Πρόεδρος Οργανωτικής Επιτροπής Athens Flying Week

11.00 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ
Κεντρική Ομιλία: Όλγα Κεφαλογιάννη, Υπουργός Τουρισμού *

Πάνος Λειβαδάς, Γενικός Γραμματέας ΕΟΤ *

Ανδρέας Ανδρέαδης, Πρόεδρος ΣΕΤΕ *

Ευτύχιος Βασιλάκης, Αντιπρόεδρος Aegean Airlines *

11.45 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ & ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

Παύλος Ιωαννίδης, Επίτιμος Αντιπρόεδρος Ιδρύματος Ωνάση *

12.15 Ο ΓΥΡΟΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΜΕ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ

Ζήσης Πεχλεβανούδης, Διευθυντής Πτητικής Εκμετάλλευσης Aegean Airlines

12.15-12.30 Διάλειμμα

12.30 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΥΝΑΦΗ ΣΕ ΑΥΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ: ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Παναγιώτης Σίσκος, Διευθυντής Αεροπορικής Εκπαίδευσης Aegean Airlines

13.00 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΜΥΝΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΙΑΣΤΗΜΙΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ: ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ

Κεντρική Ομιλία: Φωτεινή Γεννηματα, Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Άμυνας *

Δημήτριος Παπακώστας, Διευθυνών Σύμβουλος, ΕΑΒ

Τάσος Ραζούλης, Πρόεδρος, ΣΕΚΠΥ

Παναγιώτης Γεωργιάδης, Διευθυντής Si-Cluster, Corallia

13.30 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΟΠΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Γιώργος Τρουλλινός, Πρόεδρος, Ένωση Ελληνικών Εταιρειών Αεροδιαστημικής & Άμυνας (ΕΕΛΕΑΑ) *

Ντένης Πλέσσας, Αντιπρόεδρος Επιχειρηματικών Πρωτοβουλιών, Ευρώπη, Μέση Ανατολή & Αφρική, Lockheed Martin Aeronautics

14.00 ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ: ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΣΤΗΝ ΨΗΦΙΑΚΗ ΕΠΟΧΗ

Τζωρτζής Διακίδης- Οργανωτικός Γραμματέας, Δ.Σ. ΟΣΥΠΑ *

14.30 ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΑ ΣΜΗΝΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στυλιανός Αλεξόπουλος, Αντιπτήρχος Ε.Α. Πολεμικής Αεροπορίας

14.30-15.00 Διάλειμμα

15.00 ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ: ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ

Χρήστος Μάλαμας, Πρόεδρος, ΕΛΑΟ

15.30 ΙΣΤΟΡΙΚΟ-ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ ΕΠΙΘΕΤΙΚΩΝ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ

Χειμάρης Ιωάννης, Ανχης (ΑΣ) Χειριστής ΕΕ/Π ΑΗ-64 Apache

Βορνίτης Νικόλαος, Ανθλγός (ΑΣ) Χειριστής ΕΕ/Π ΑΗ-64 Apache

16.00 ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΑΡΧΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Αθανάσιος Τενκούδης, Μέλος Δ.Σ. (Κασμήτωρ) Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδος, Τέως Γενικός Διευθυντής Υπουργείου Εθνικής Άμυνας

16.15 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

16.30 Τέλος Συνεδρίου

Περιοδικά-Εκδόσεις 8 - (12 Σεπτεμβρίου, 2014). Πρόγραμμα διοργάνωσης Athens Flight Week 2014. «Εφημερίδα ΘΡΙΑΣΙΟ» Αθήνα. (Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).



Περιοδικά-Εκδόσεις 3 -
(Ιούνιος, 2001). Ενημερωτικό
Φυλλάδιο από το 2^ο Παγκόσμιο
Πρωτάθλημα Αεραθλητισμού,
όπου η έναρξη του έγινε με την
τελετή αφής Ικάριας Φλόγας.
(Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο.)

Δεξιά αναγράφεται αναλυτικά το
πρόγραμμα τελετής αφής
Ικάριας Φλόγας πριν ξεκινήσει
για την Σεβίλλη της Ισπανίας
όπου θα διεξαγόταν το
2^ο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα
Αεραθλητισμού.
(Πηγή: Αρχείο ΕΛ.Α.Ο.
Φωτογραφία Ευγενία Αρβανίτη
Πρεβεζάνου).

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΕΛΕΤΗΣ ΑΦΗΣ ΙΚΑΡΙΑΣ ΦΛΟΓΑΣ 2ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ	
Πέμπτη 21 Ιουνίου 2001	
	Εγκατάσταση Μελών Οργανωτικής Επιτροπής στην Ικάρια
Παρασκευή 22 Ιουνίου 2001	
09.30	Αναχώρηση αεροσκαφών από Αεροδρόμιο "Ελ. Βενιζέλος"
	Αναχώρηση ελικοπτέρων από Αεροδρόμιο Ελληνικού (Ανατολικός Αερολιμένας)
11.00	Αφιξη αεροσκαφών στο αεροδρόμιο της Ικάριας
11.00 - 11.30	Αφιξη ελικοπτέρων στο αεροδρόμιο
	Μεταφορά από το Αεροδρόμιο Ικάριας στο χώρο του Βωμού
11.30	Μεταφορά λοιπών προσκεκλημένων, από τον Άγιο Κηρύκε στον χώρο του Βωμού
11.50	Πέρασμα προσκεκλημένων
12.00	Αφιξη επιστημών
12.00 - 12.10	Παραστήλη γάρου από τον Βωμό
12.10 - 12.15	Επίσημη Ελληνική Σημαία - Ανάκρουση Εθνικού Ύμνου Ελλάδας
	Επίσημη Ισπανική Σημαία - Ανάκρουση Εθνικού Ύμνου Ισπανίας
12.15 - 12.17	Προσκήνιση Προέδρου Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας
12.17 - 12.20	Προσκήνιση Νομάρχη Σάμου
12.20 - 12.25	Προσκήνιση Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών
12.25 - 12.30	Προσκήνιση Εκπροσώπου Διεθνούς Αεραθλητικής Ομοσπονδίας
12.30	Τελετή Αφής Διάδας από Ικάρους και Αεραθλητή
	Αναγγελία Αφής με οαλίσιμα
	Μεταφορά φλόγας στο ελικοπτερο μεταφοράς
	Αναχώρηση ελικοπτέρου για Τατόι
13.00 - 15.00	Γεύμα παραβιθέμενο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών
15.00	Αναχώρηση αεροσκαφών για το αεροδρόμιο
15.30	Αναχώρηση ελικοπτέρων
Σάββατο 23 Ιουνίου 2001	
14.00	Μεταφορά Ικάριας Φλόγας από Τατόι στο Αεροδρόμιο "Ελ. Βενιζέλος"
15.00	Αναχώρηση αεροσκαφών για τη Σεβίλλη της Ισπανίας
22.00	Μεταφορά και αφαίρεση Βωμού Ολυμπικού Σταδίου Σεβίλλης



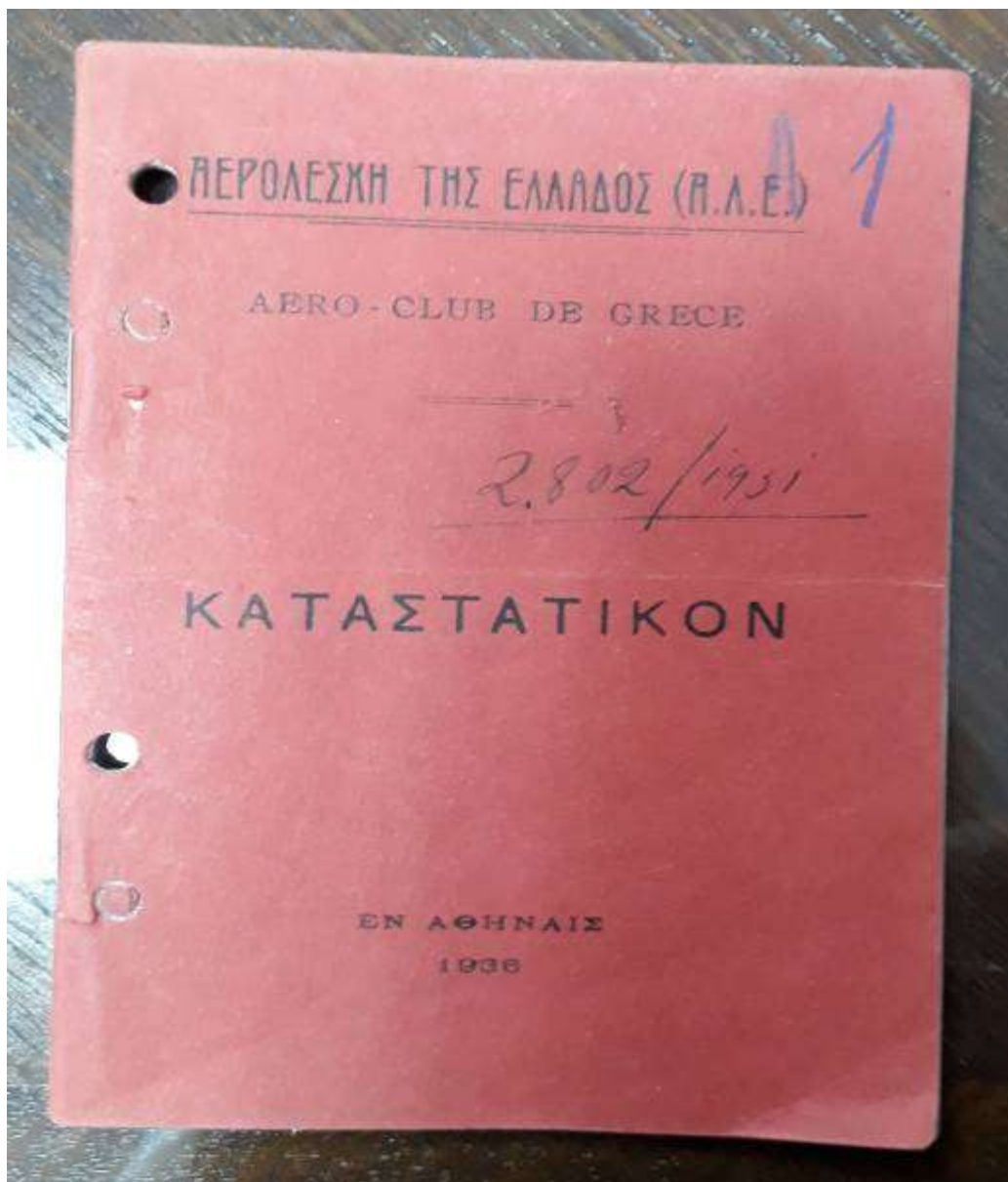
Εικόνα 17 - (Ιούνιος, 2001). Η ΕΛ.Α.Ο λαμβάνει τιμητική χρυσή διάκριση ως εκπρόσωπος της Ελλάδας για την διεθνή αναγνώριση του Μύθου του Ίκαρου. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



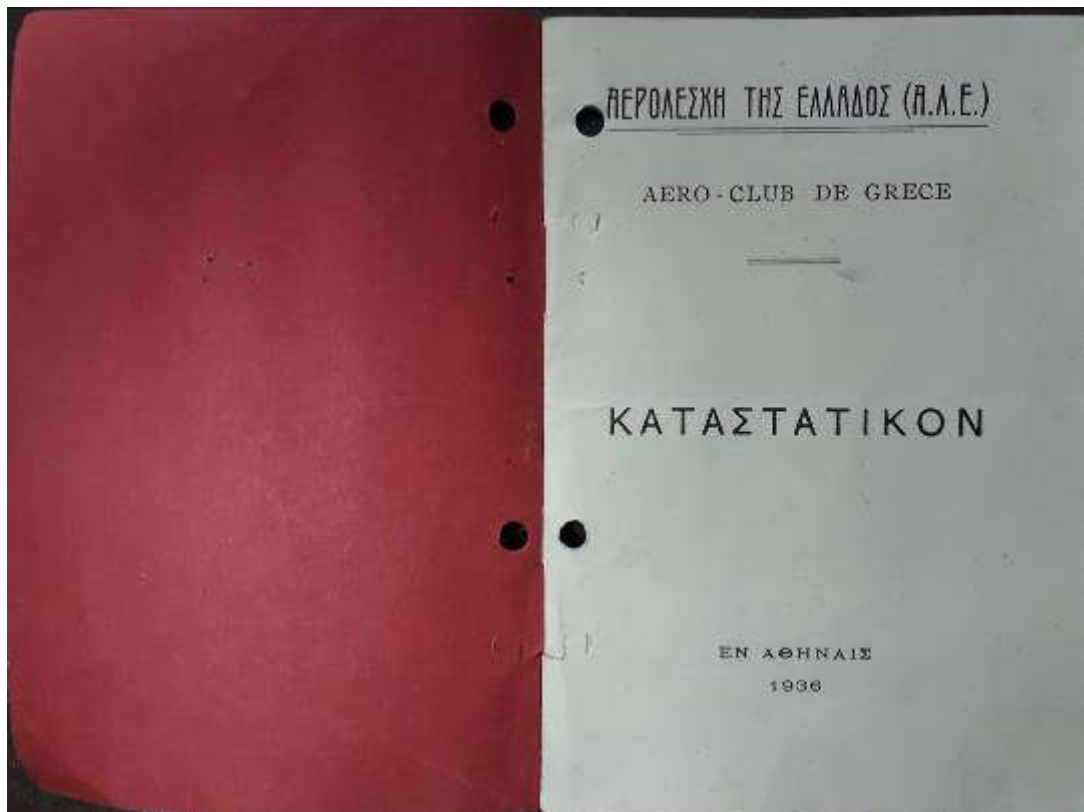
Εικόνα 18 - (Ιούνιος, 2001). Ενημερωτικό Φυλλάδιο από το 2^ο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Αεραθλητισμού. Αναγράφονται οι συμμετοχές των Ελλήνων Αεραθλητών. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

Έγγραφα

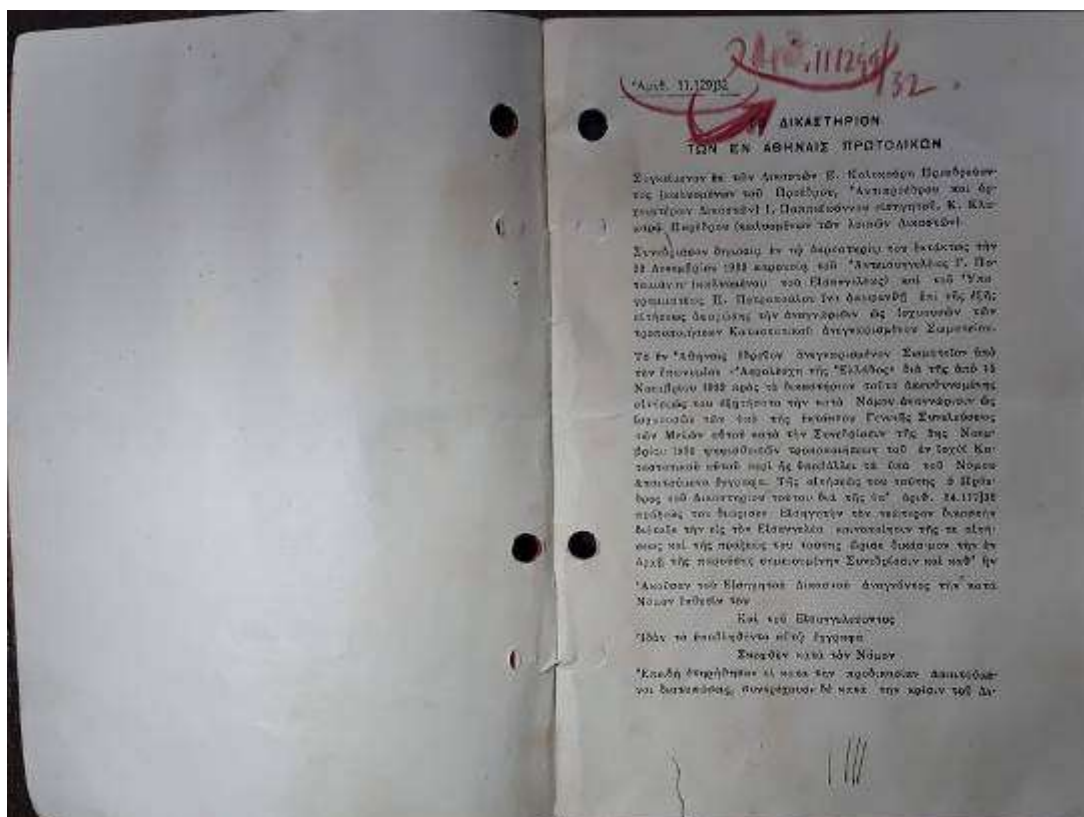
ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΤΗΣ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Α



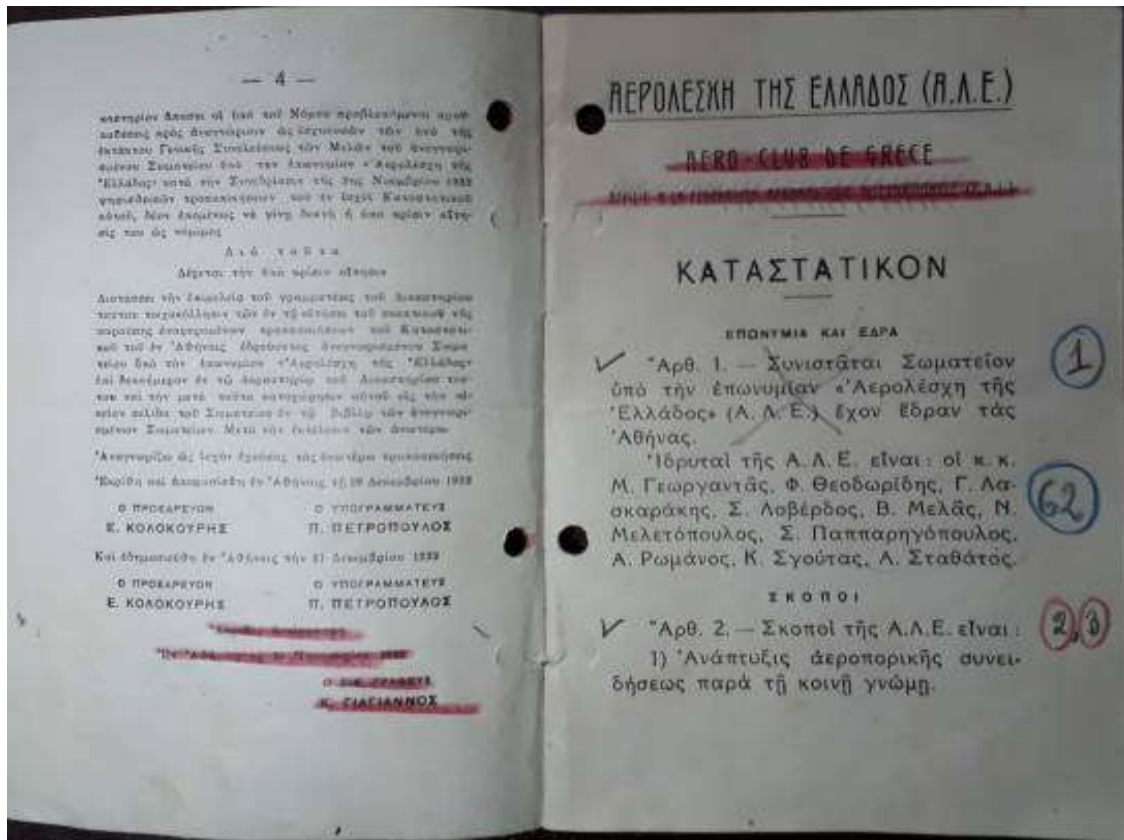
Έγγραφο 1 - (1936). Καταστατικό της ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Α.Α.Ε.) και στα γαλλικά Aeroclub de Grece Πρόκειται για το πρωτότυπο καταστατικό το οποίο κυκλοφόρησε, σφραγισμένο από το αρμόδιο Πρωτοδικείο Αθηνών. Αποτελείται από 26 σελίδες και έχει διαστάσεις μικρής μπροσούρας 12x15cm. Στο συγκεκριμένο υπάρχουν σημειώσεις για προτεινόμενες αλλαγές για την αναθεώρηση του. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



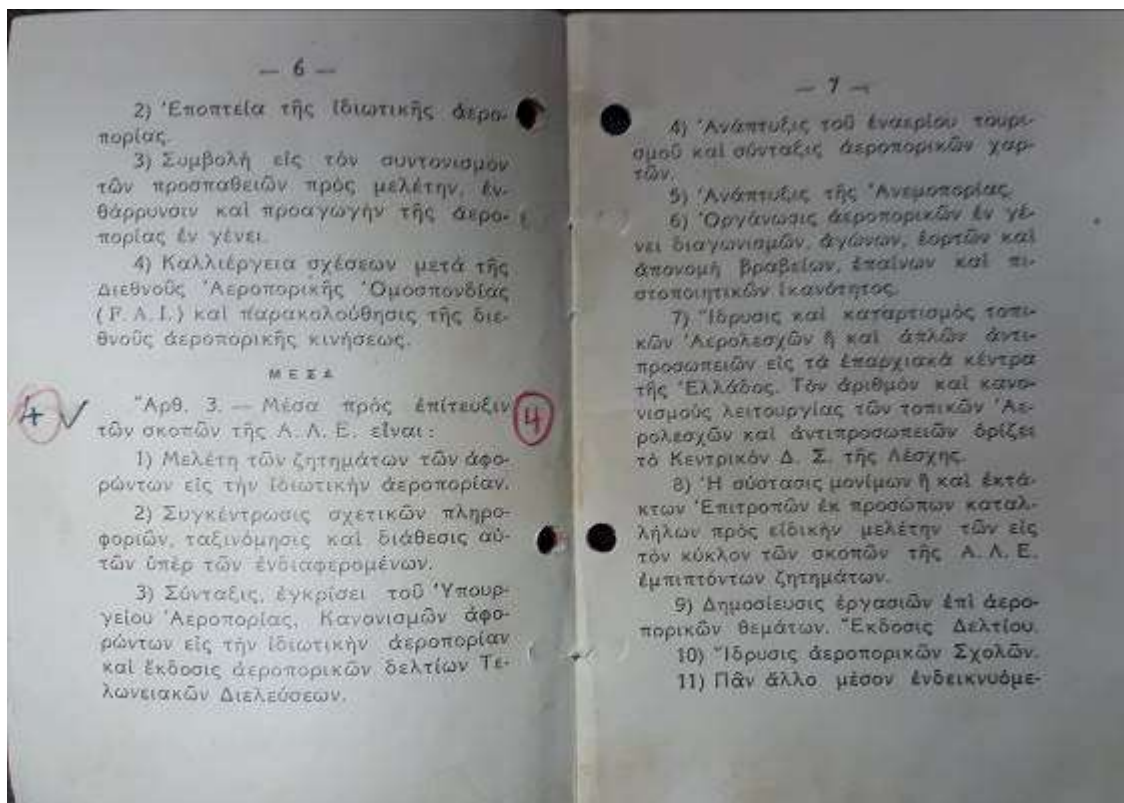
Έγγραφο 2 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Α.Ε. σ.σ. 1
(Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



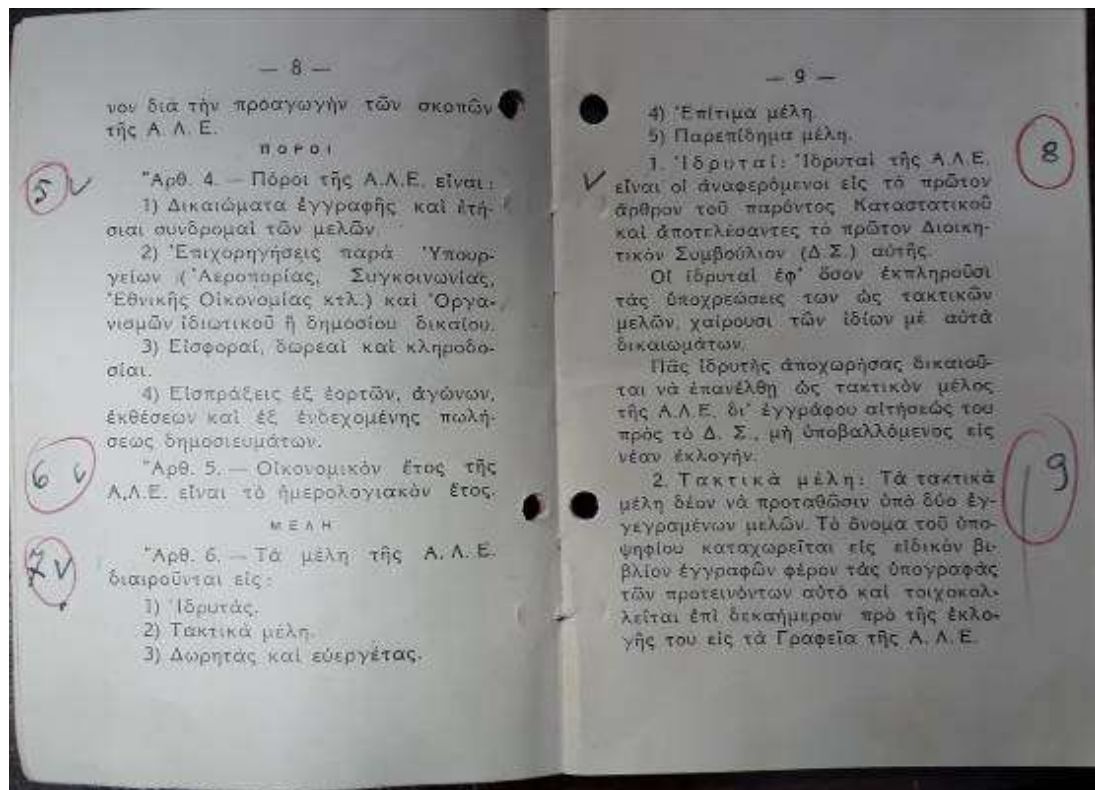
Έγγραφο 3 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Α.Ε. σ.σ. 2,3
(Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



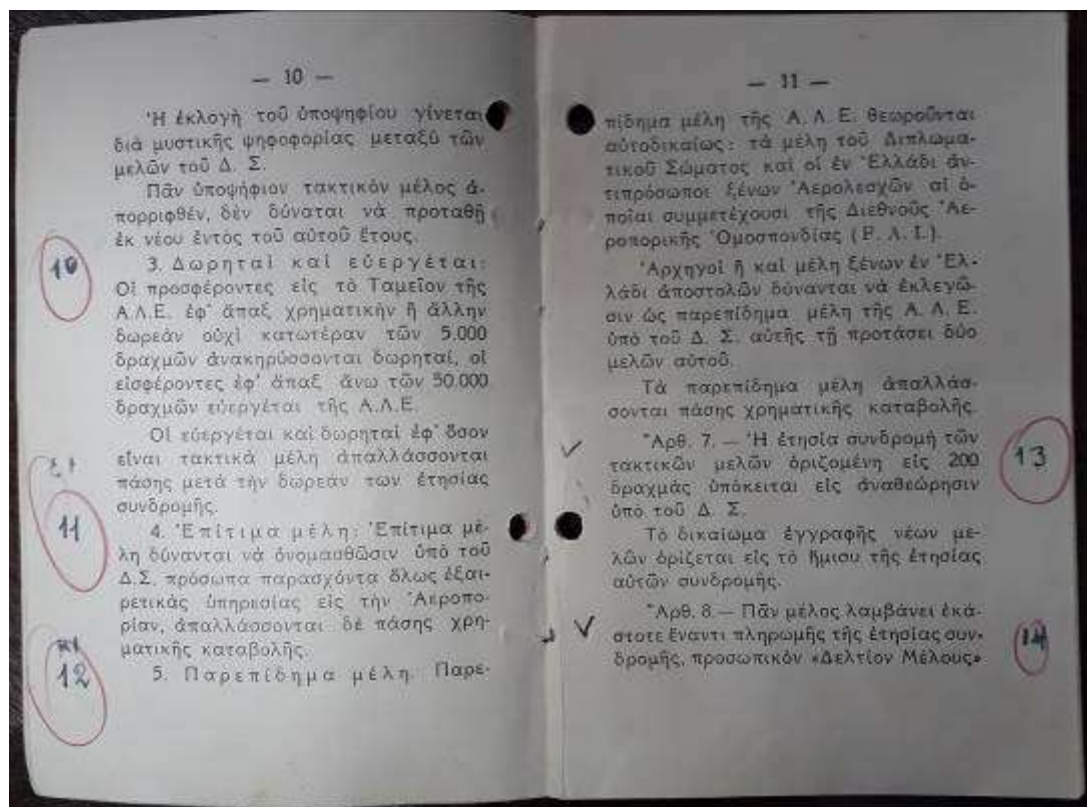
Έγγραφο 4 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Α.Ε. σ.σ. 4, 5
(Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



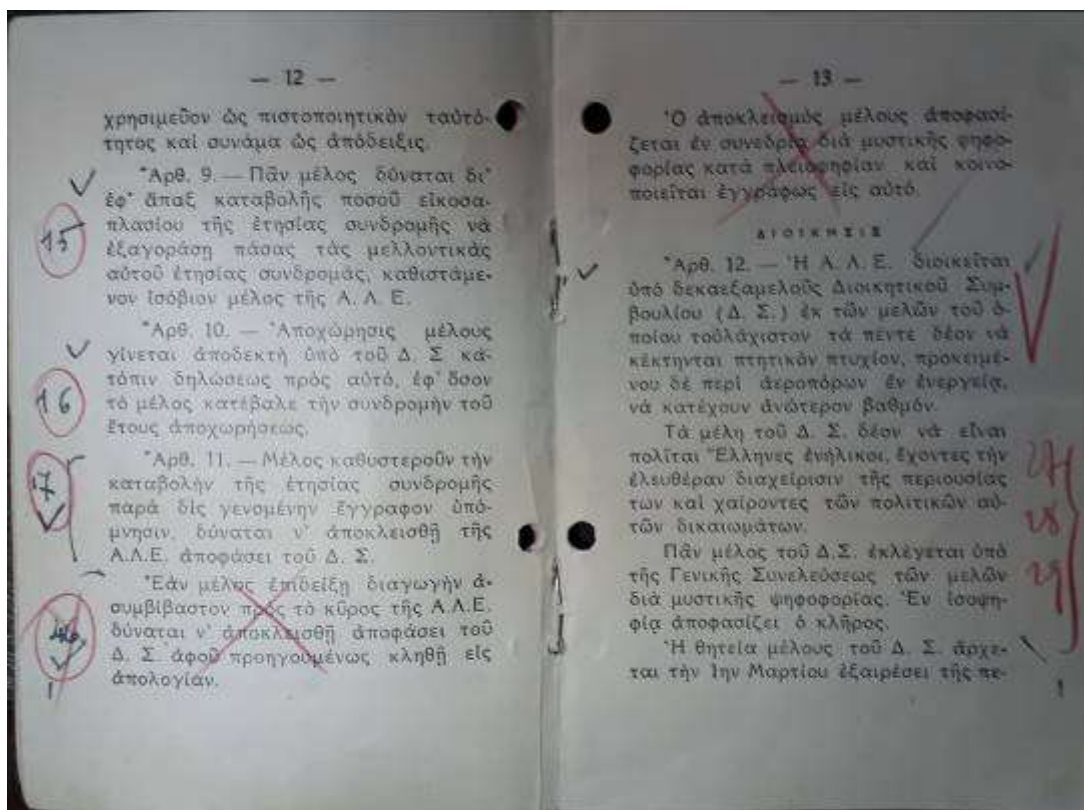
Έγγραφο 5 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Α.Ε. σ.σ. 6, 7
(Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



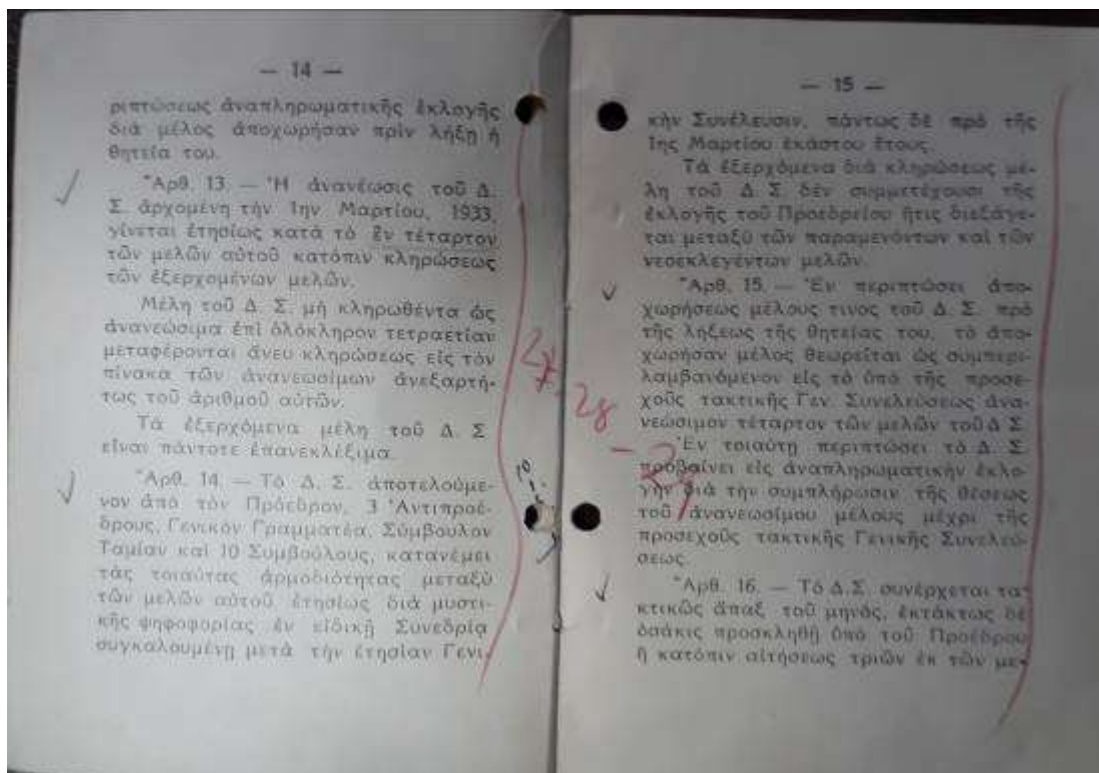
Ἔγγραφο 6 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 8,9
(Πηγή ἀρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



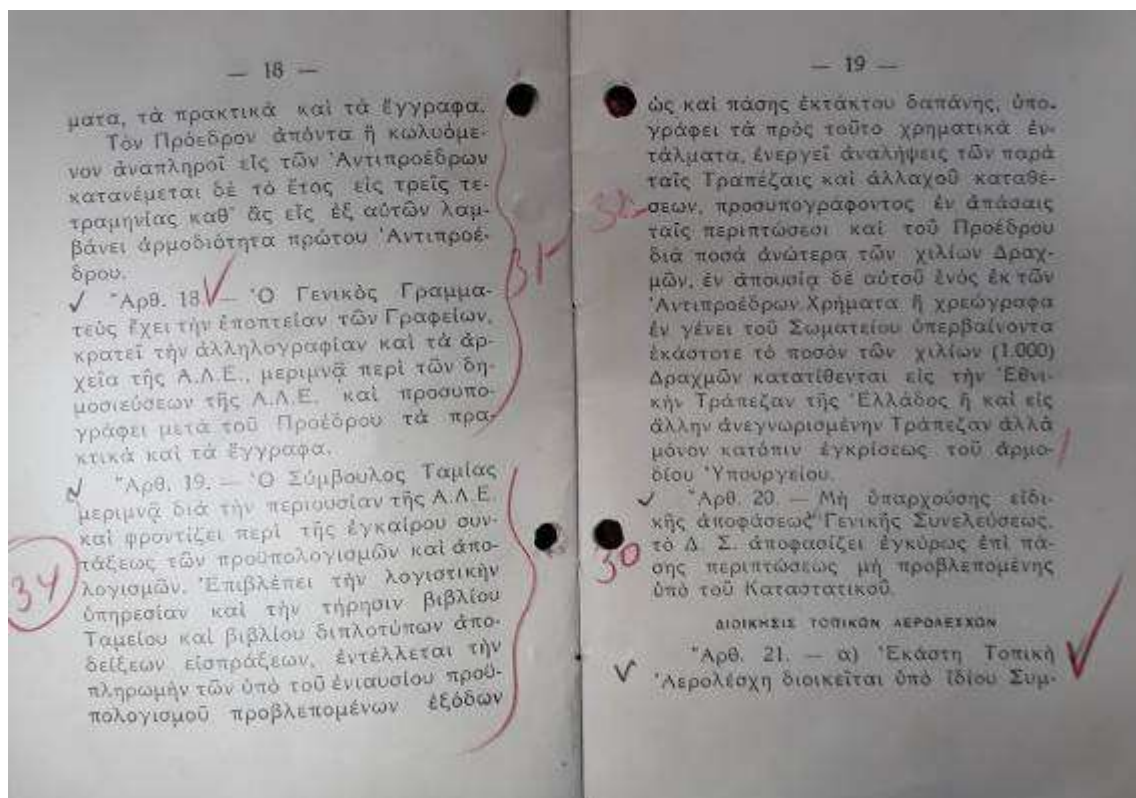
Ἔγγραφο 7 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Λ.Ε. σ.σ. 10, 11
(Πηγή ἀρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



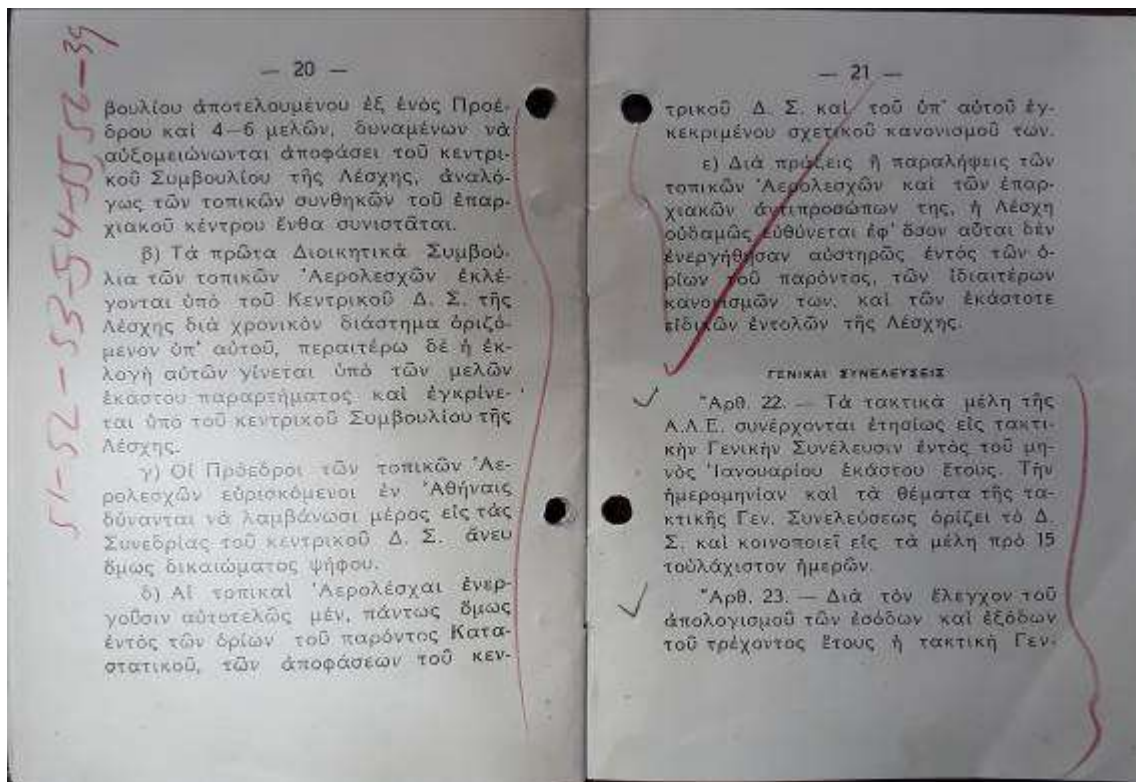
Ἔγγραφο 8 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Α.Ε. σ.σ. 12, 13
(Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



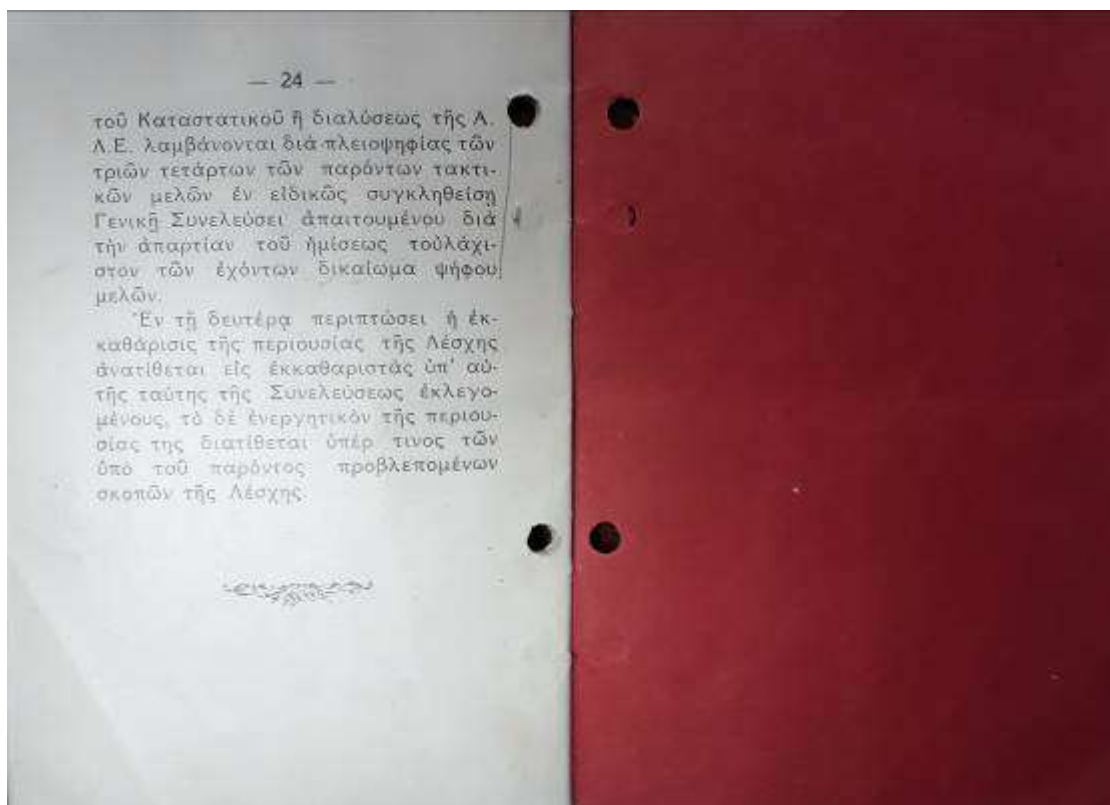
Ἔγγραφο 9 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Α.Ε. σ.σ. 14, 15
(Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



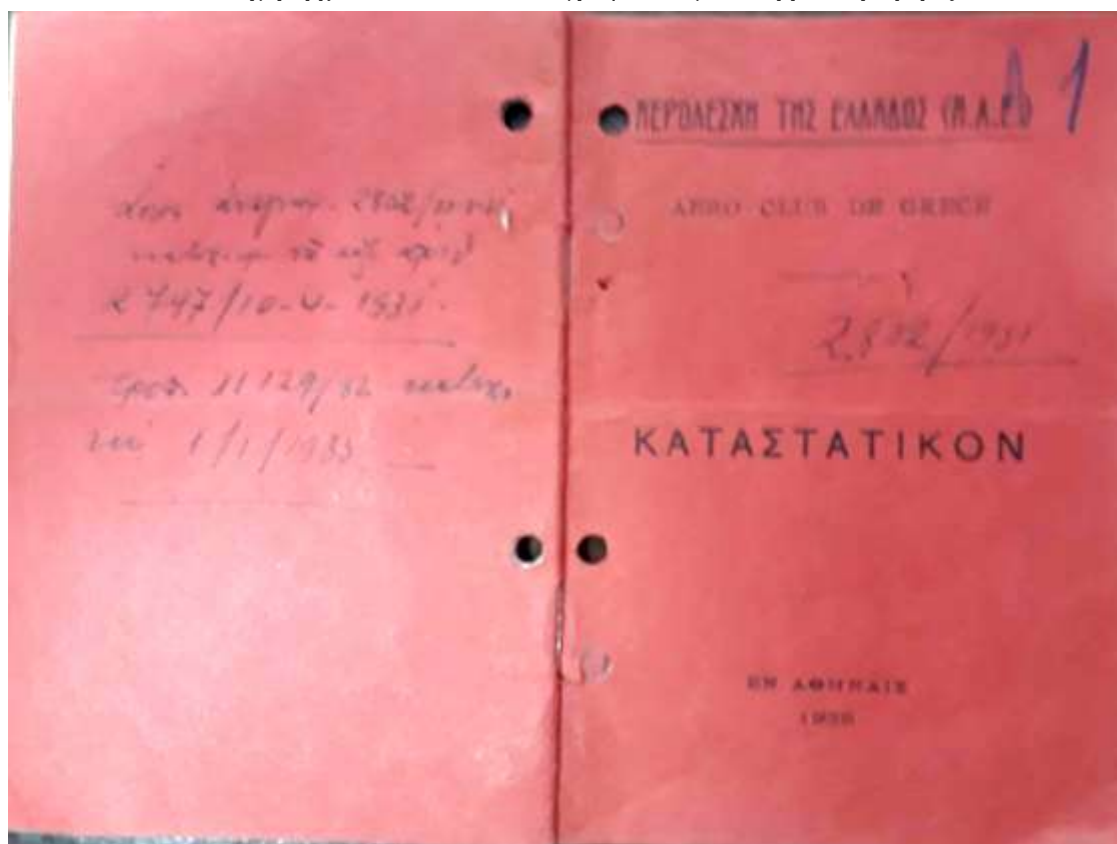
Ἔγγραφο 10 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Α.Ε. σ.σ. 18, 19
(Πηγή ἀρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



Ἔγγραφο 11 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Α.Ε. σ.σ. 20, 21
(Πηγή ἀρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



Ἔγγραφο 12 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Α.Ε. σ.σ. 24
(Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

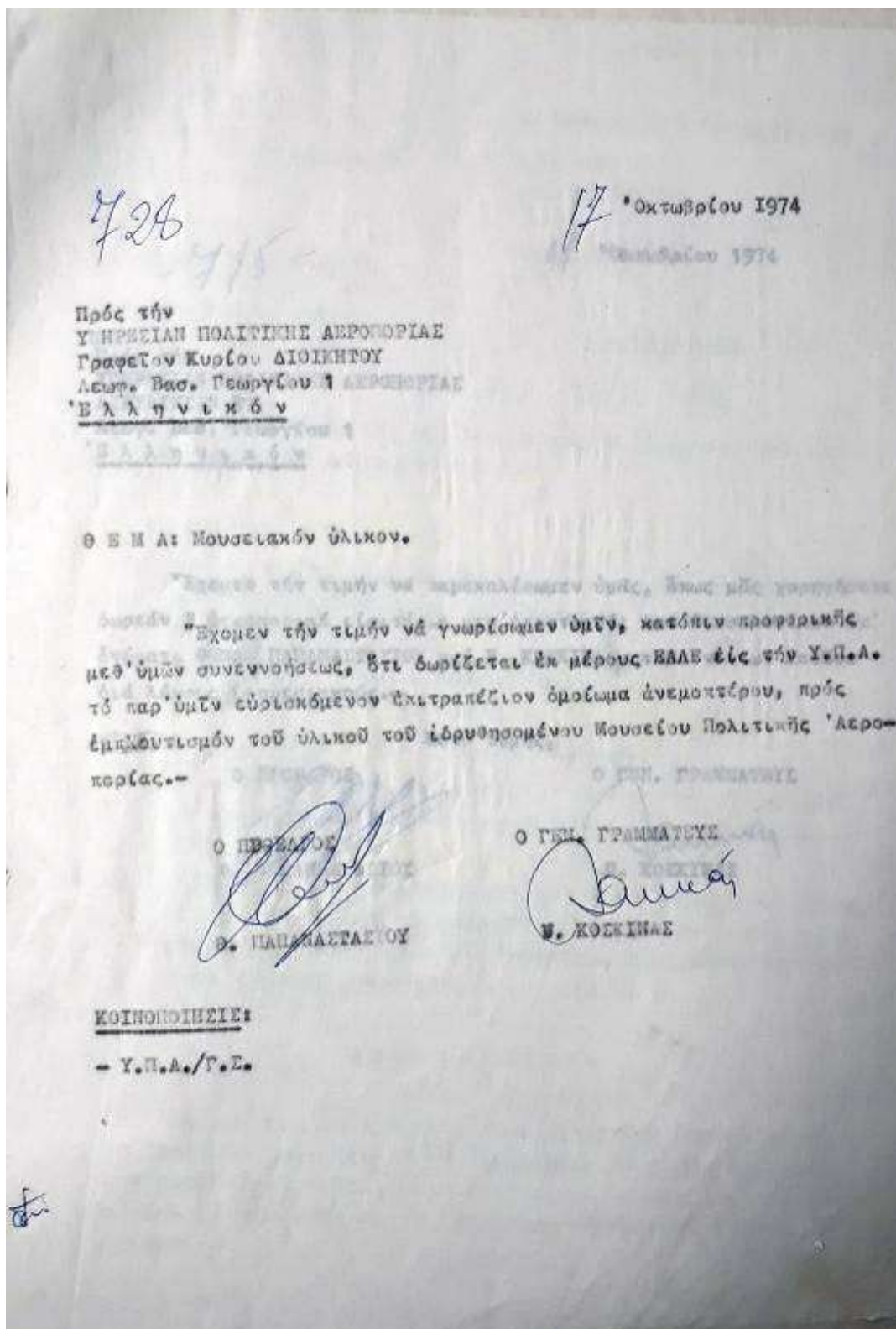


Ἔγγραφο 13 - (1936). ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ Α.Α.Ε. σ.σ. ΕΞΩΦΥΛΛΟ
(Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



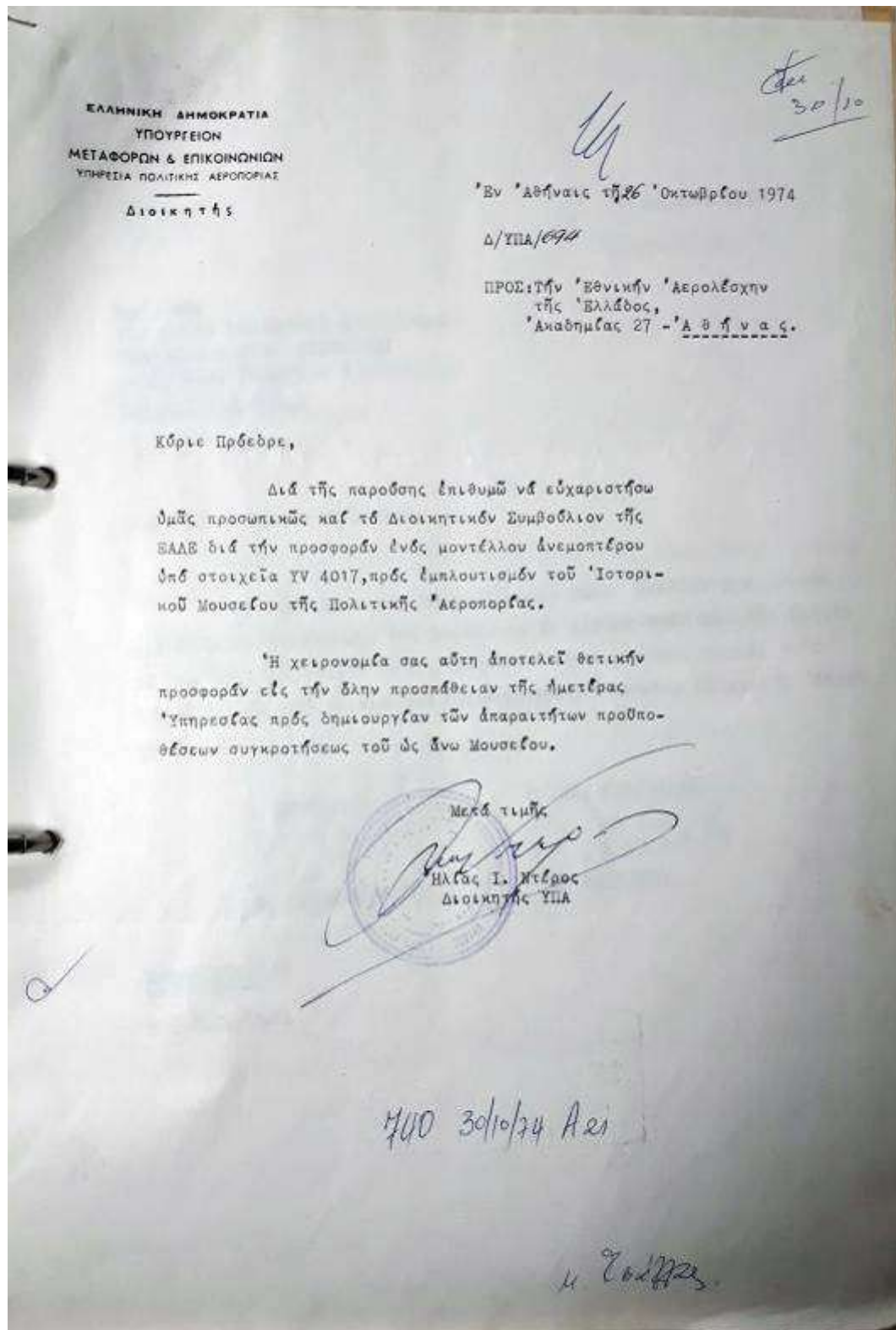
Έγγραφο 14 - (1979). Λεύκωμα της Ε.ΑΛ.Ε, αφιερωμένο στα 51 χρόνια από την ίδρυση της Εθνικής Αερολέσχης Ελλάδος. Σπάνια πηγή πληροφοριών που έχουν σχέση με τον Αεραθλητισμό από το 1929 έως το 1979. Συγγραφέας: ΕΑΛΕ Εκδόσεις: Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος 17 x 24 εκ. 80 σελίδες.

ΜΟΥΣΕΙΑΚΟΝ ΥΛΙΚΟΝ

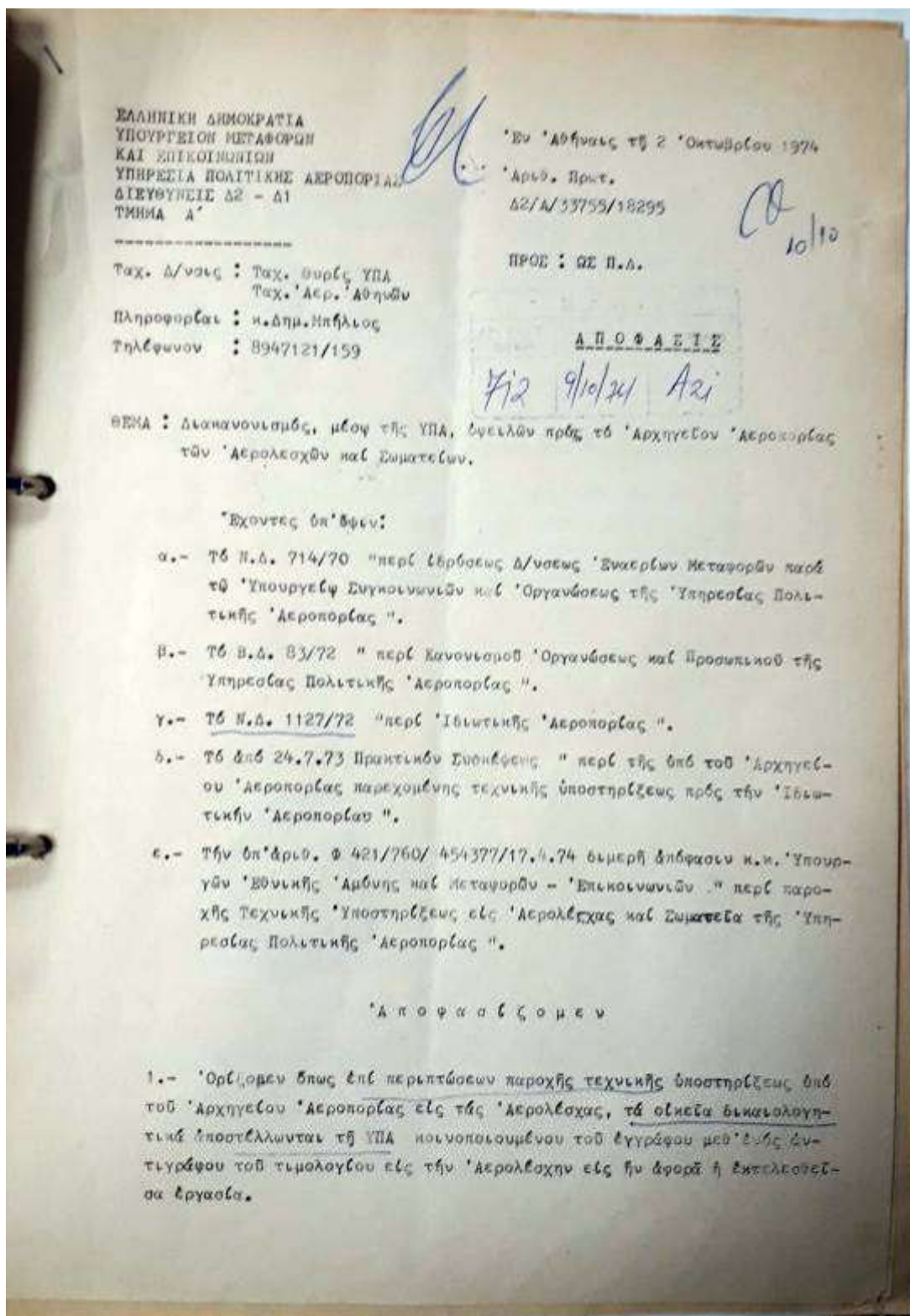


Έγγραφο 15 - (17 Οκτωβρίου 1974). Έγγραφο της ΕΛ.ΑΕ. επί Προεδρίας Β. Παπαναστασίου και Γεν. Γραμματέα Ν. Κοσκινά, για δωρεά στην Υ.Π.Α. ενός επιτραπέζιου ομοιώματος ανεμοπτέρου, ως μουσειακό υλικό, για το ιδρυθέν Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας. (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο, Φωτογραφία Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

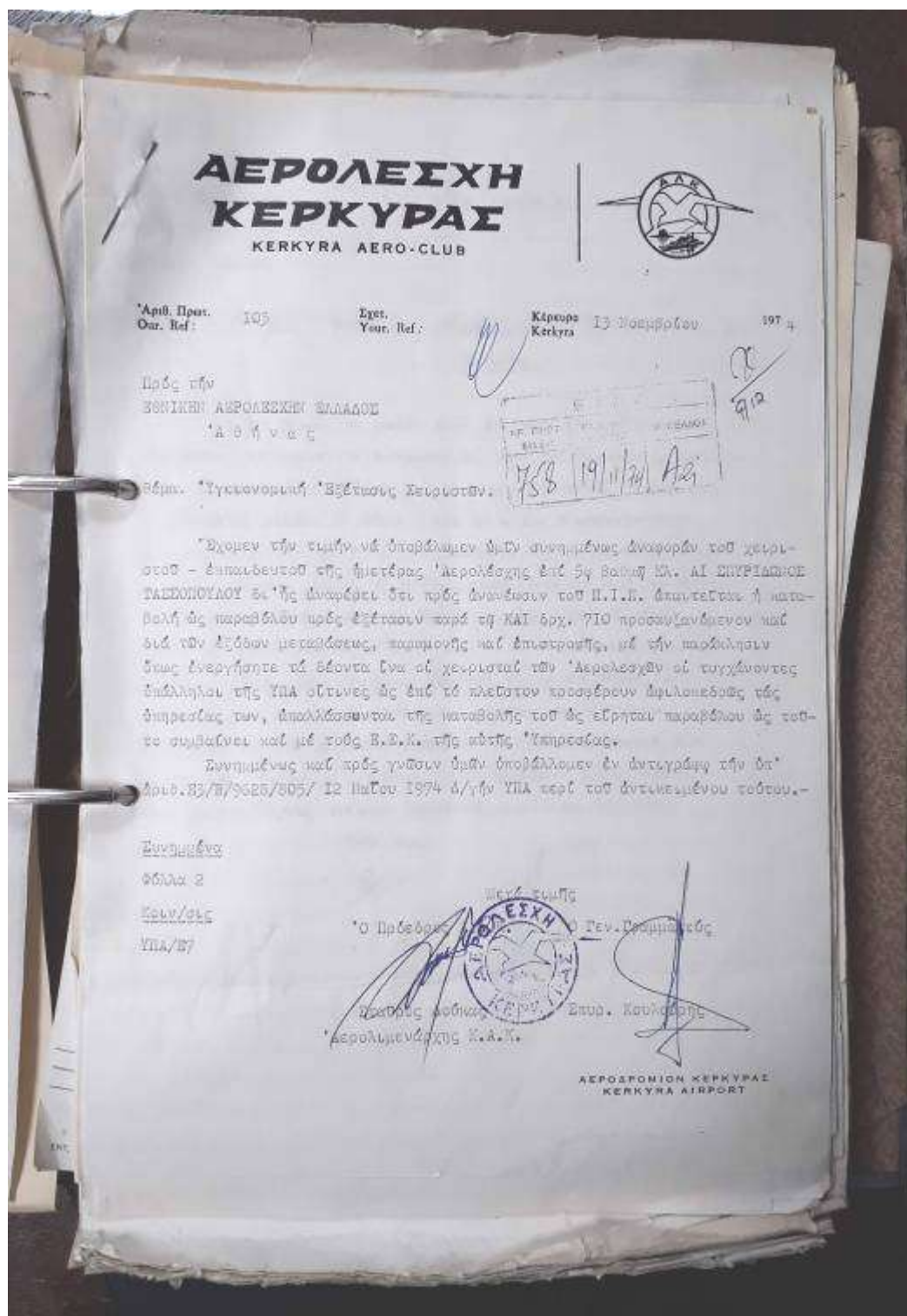
ΜΟΥΣΕΙΑΚΟΝ ΥΛΙΚΟΝ



Έγγραφο 16 - (17 Οκτωβρίου 1974). Έγγραφο της Υ.Π.Α. προς Ε.Α.Α.Ε. Ευχαριστήριο επιστολή εκ μέρους του Ηλία Ι. Ντέρου, Διοικητή Υ.Π.Α. προς το Δ.Σ. της ΕΛΛΕ για την δωρεά ενός επιτραπέζιου ομοιώματος ανεμοπτέρου, ως μουσειακό υλικό για το ιδρυθέν ΜΟΥΣΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



Ἐγγραφο 17 - (2 Ὀκτωβρίου 1974). Ἐγγραφο τῆς Υ.Π.Α. (σελίδες 2). Διακανονισμός Υ.Π.Α. με το Αρχηγείο Αεροπορίας για τις οφειλές Αερολεσχών και Σωματείων, βάσει του Ν.Δ. 1127/72 «περί Ἰδιωτικῆς Αεροπορίας». (1^η σελίδα). (Πηγή ἀρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

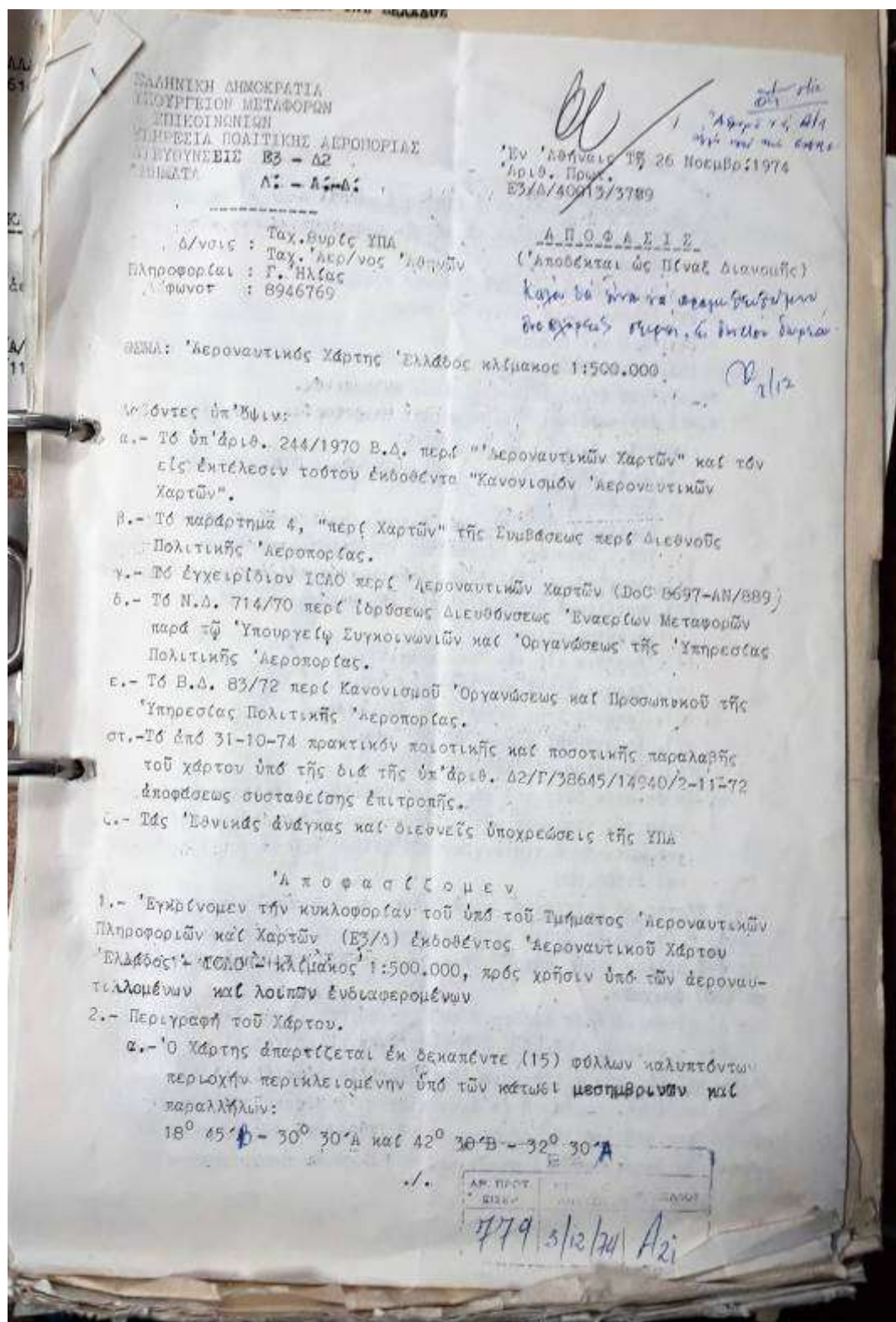


Έγγραφο 19 - (23 Νοεμβρίου 1974). Αίτημα της Αερολέσχης Κέρκυρας προς Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος, σχετική με την διαδικασία υγειονομικής εξέτασης χειριστών των Αερολεσχών. Επισυνάπτεται αίτηση και του Σπυρίδωνα Τασσόπουλου, χειριστή α/φων της Αερολέσχης Κέρκυρας και υπαλλήλου της Υ.Π.Α. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

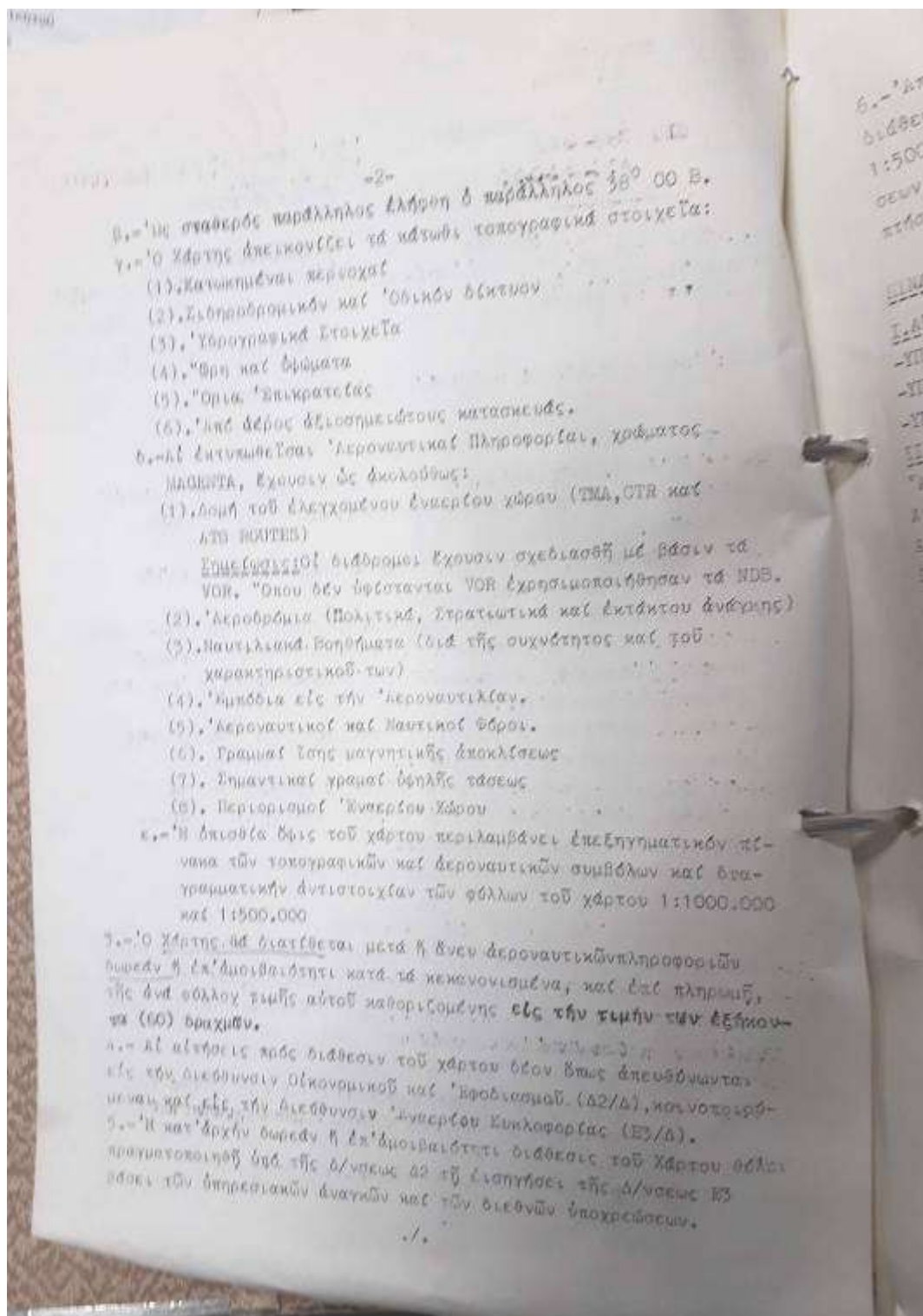
[illegible]

123

ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

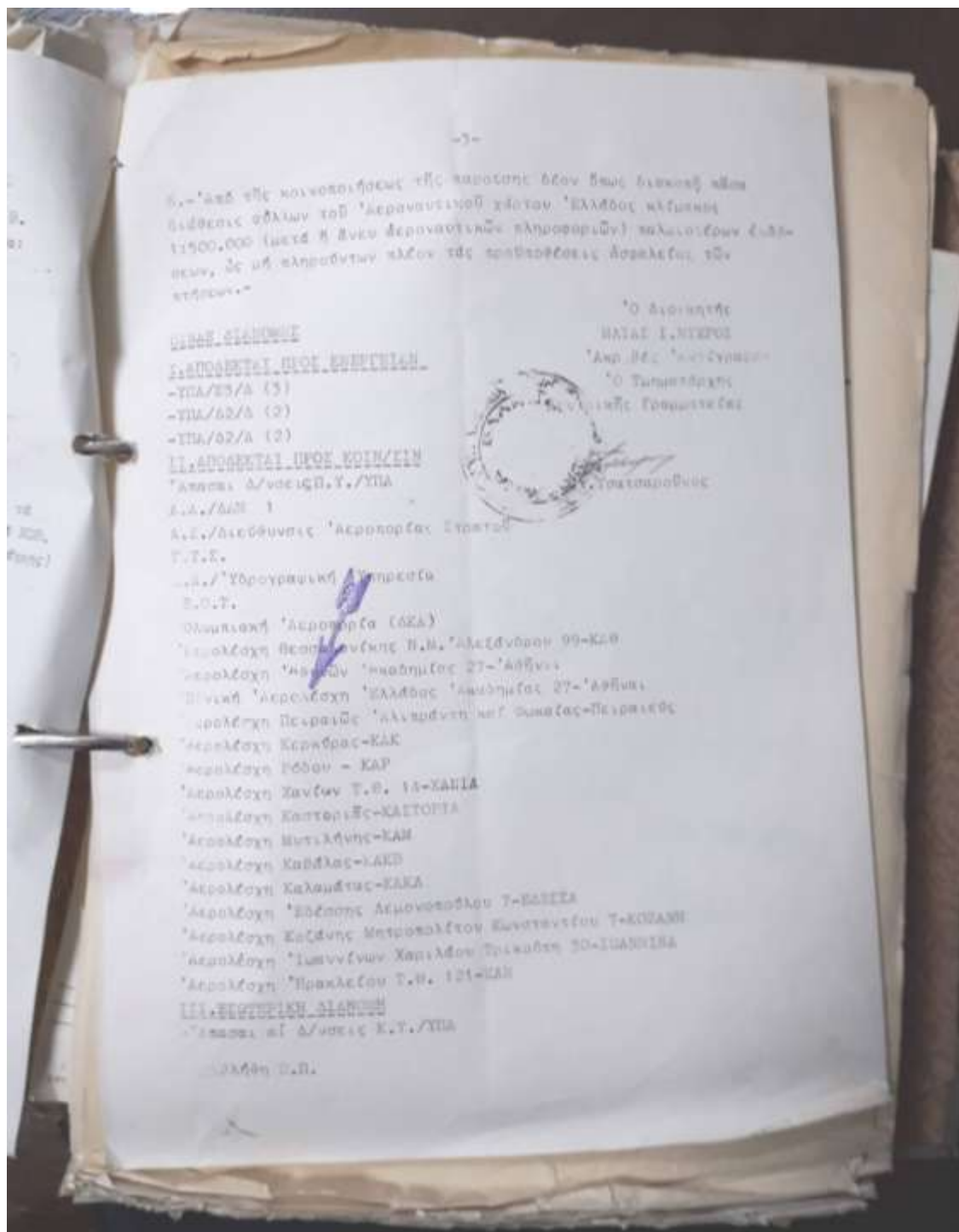


ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ



Έγγραφο 22 - (26 Νοεμβρίου 1974). Έγγραφο της Υ.Π.Α. (σελίδες 3) Πίνακας διανομής της ενημερωτικής απόφασης για τον νεοκδοθέντα Αεροναυτικό Χάρτη της Ελλάδος, από το Τμήμα Αεροναυτικών Πληροφοριών και Χαρτών προς την Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος, τις αεροπορικές εταιρείες, τις Αερολέσχες Ελλάδος και λοιπούς ενδιαφερόμενους. (3^η σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ



Έγγραφο 23 - (26 Νοεμβρίου 1974). Έγγραφο της Υ.Π.Α. (Σελίδες 3). Διευκρινιστικές σχεδιαστικές πληροφορίες από το Τμήμα Αεροναυτικών Πληροφοριών και Χαρτών, σχετικά με νεοκδοθέντα Αεροναυτικό Χάρτη της Ελλάδος καθώς και ενημέρωση για το κόστος αγοράς φύλου που ανήρχετο στις 60 δραχμές (2^η σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ΜΟΤΟ - ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Γ.Α.Τ. ΤΜΗΜΑ ...
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ Τηλ: 577

Αριθμός 41
Ημερομηνία 10 Φεβρ. 1988

ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

ΠΡΟΣ: Δ3 - Δ1 - Δ2

ΘΕΜΑ: Αίτηση Στοιχείων - Εννημέρωση για πρόληψη Ατυχήματος

ΣΧΕΤ:

1.- Προκειμένου να διερευνηθεί Αεροπορικό Ατύχημα, που
επιδυνάμει την 31-12-87 στον ΚΑΜΡ κατά την Π/Τ του
με στοιχεία SX-133 Μοτο-Ανεμόπτερου της Ανεμολέσχης
Αθηνών του προήγαγε από Αερ. Έδση Δεκέλειας, σας
παρακαλούμε (Δ3 και Δ1) να μας επιβεβαιώσετε κατά
κείμενο, υπό Αδεια Ανεμολέσχης του ΚΑΜΡ από
Ανεμόπτερα και Μοτο-Ανεμόπτερα της υπόψη Αερολίσχης
για εκπαιδευτικούς σκοπούς, δεδομένου ότι κατά
την διεξαγωγή της έρευνας για το ατύχημα διαπιστώθη-
κε ότι η Ανεμολέσχη Αθηνών, κατά την παραχώρηση
των Ανεμοπτερών και Μοτο-Ανεμοπτερών σε μαθητές που
είναι υπό Αδεια μαθητευομένου χειριστού για επιβε-
βαιώνει την χρησιμοποίηση του ΚΑΜΡ για ΠΓ και ΑΓ.
2.- Σας τρέπεται υπόψη ότι και ο ΕΕΚ της Δεκέλειας όχι
μόνο επιτρέπει αλλά και παροτρύνει τους μαθητές να
απομακρύνονται προς περιοχή ΚΑΜΡ για εκτέλεση πτήσεων
ακόμη και όταν ο ΚΑΜΡ είναι σε ώρες εντός λειτουργί-
ας. Επισυνάπτεται: 1. Αφίση και Κ.Τ. 2. Αφίση και Κ.Τ. 3. Αφίση και Κ.Τ.

Ερωτ. Διανομή:

ΕΝΤ - Δ2-153

Έγγραφο 24 - (20 Φεβρουαρίου 1988). Υπηρεσιακό Σημείωμα της Υ.Π.Α. σχετικά με την διερεύνηση μοτο-αεροπορικού ατυχήματος της Ανεμολέσχης Αθηνών στην Αεροπορική Βάση Δεκέλειας. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΜΕ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΜΗΜΑ
ΠΑΡΗΓΟΡΓΕΙΣ Τηλ.
Ημερομηνία:

ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

ΠΡΟΣ: Σελίδα 2

ΘΕΜΑ:

ΣΧΕΤ:

στην περιοχή αυτή παρατηρείται, προερχόμενα δε
με κίνηση συγκρούσε με αεροπλάνα ιδιωτικά και άλλων αεροε-
σχών που πετούν στην περιοχή κανονικά.

3.- Η Δ3 παρακαλείται για την εξέταση κατά πόσον
εφόσον ακόμη δεν υπάρχει ειδικός Κανονισμός για τα
ΜΟΤΟ-ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ, πρέπει να γίνεται παρατήρηση στους
σε μαθητές Ανεμοπορίας (αεροθροικινοκίνητων) που
είναι κάτοχοι μόνον άδειας Μηχανών Ανεμοπτερίων και
όχι ΑΕΡΟΠΟΡΟΥ. Ως γνωστό τα ΜΟΤΟ-ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ έχει
κινητήρα και σύστημα ανασυρμένο Π/Τ.

4.- Εφόσον ακόμη υπάρχει τας δι' ότι όταν γίνονται κινήσεις
του Μ/Α σε ύψος εντός λειτουργίας δικής σφίξης
το ΕΛΠ και η ενόπλητος Αέρας ΥΠΕ, τα προερχόμενα
αυτά Ανεμόπτερα επιβαίνουν άτομα χωρίς έλεγχο
και πετούν στην περιοχή, αποβιβάζονται κατόπιν
πρώην το Ανεμόπτερο συντηρούνται για ασφαλεία.

Επισυνάπτονται:
Ερωτ. Διανομή: ΓΑΤ

Διευθυντής ΓΑΤ
Α. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΝΤ - 62-153

Εικόνα 19 – (20 Φεβρουαρίου 1988). Η 2^η σελίδα από Υπηρεσιακό Σημείωμα της Υ.Π.Α. σχετικά με άδεια πτήσεων για αποφυγή συγκρούσεων με ανεμόπτερα στην Δεκέλεια. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ ΜΕ ή ΧΩΡΙΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

-5 NOV 1982- 09667

CENTRUL NATIONAL AERONAUTIC
FOREIGN TRADE COMPANY

Department 25
Our ref.
Your ref.

Date Bucharest, November 1982

To,
National Aero Club of Greece
27, Academie Street
ATHENS
Greece

Attention: Mr. Vasileos Kontogeorgos - President

Dear Sir,

Re: Romanian gliders and motor gliders

We have the pleasure in submitting to your attention some information concerning the range of gliders and motor gliders of Romanian design and manufacture, offered for export by our company.

Sold and flown all over the world, their design and production standard result from a long experience of Romanian aircraft industry. The main criteria we based the design upon are reliability and performance, pilot safety, easy handling and maintenance.

Their all metal construction leads to several specific advantages such as:

- all weather conditions operations;
- no hangar or special storage capability required, as they can be kept in open air;
- longer safe life (e.g. our training glider IS2882 has a 8000 hours safe life);
- convenience and ruggedness in training operations;
- higher flight safety;
- low maintenance costs a.s.o.

Primarily intended as training aircraft, the Romanian gliders and motor gliders also set several world records outlining their flight qualities:

- the 825 km goal and return record, April 1979, USA-Pennsylvania, with IS2882 glider;
- the 1000 flight hours yearly average operation, in Australia, by the IS2882 glider;
- 22000 km air route from Brasov-Romania to Tocumal-Australia, performed by three IS2882 motor gliders, in 1980;

Our actual list for export includes:

- IS2882 single seat glider for training and performance flight;
- IS2883 and IS 30 two seats gliders intended as training and performance flight;
- IS 31, two seats glider for high performance;
- IS2882 motor glider, two seats, side by side, fitted by Linbach engine;

In order to make you aware of our gliders and motor gliders we enclose herewith some brochures.

We think that these products may be of interest to you and we kindly invite you to ask for further details. Should you find a product of particular interest, please fill up the attached questionnaire and it back to us.


Thanking you in advance for your interest in our products, we are looking forward to receiving your comments and we would greatly appreciate your presence in Romania for evaluation of these products.

Yours faithfully,
Centrul National Aeronautic
Department 25

13 DACIA BVD R - 78183 BUCHAREST ROMANIA P.O. BOX 25 11660 TELEFON 120878
214444 LGAC GR

Έγγραφο 25 - (5 Νοεμβρίου 1982). Ενημερωτική Επιστολή (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο.
Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου) Πρόκειται για ενημερωτική επιστολή της
εταιρείας Centrul National Aeronautic, Foreign Trade. Company (ICE CNA) η οποία εδρεύει
στο Βουκουρέστι της Ρουμανίας, προς τον Βασίλειο Κοντογιώργη, Πρόεδρο της ΕΑΛΕ
σχετικά με την προώθηση ανεμοπτερών με ή χωρίς κινητήρα. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο.
Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ ΜΕ Ή ΧΩΡΙΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ



CENTRUL NATIONAL AERONAUTIC
FOREIGN TRADE COMPANY

13, Dacia Blvd., 76185 Bucharest, Romania
P.O.B. 22-149, TLX. 19666, PHONE 126-878

PLEASE RETURN THIS FORM TO CENTRUL
NATIONAL AERONAUTIC

Your Name, please _____
Address _____
Country _____

1. Have you ever had some information regarding Romanian gliders & motor gliders before? (circle as appropriate)
* YES
* NO

2. What kind of information you would be interested to receive?

3. Which are your requirements? (circle as appropriate)
* TRAINING
* PERFORMANCE FLYING
* OTHERS (cross-country flights, leisure flights, commercial operations a.s.o.) _____

4. Do you plan to purchase any of the following? (circle as appropriate)
* SINGLE SEAT GLIDER(S)
* TWO-SEAT GLIDER(S)
* MOTOR-GLIDER(S)

5. Which would be your delivery requirements? (circle as appropriate)
* PROMPTLY
* 1-3 MONTHS
* 3-6 MONTHS
* 6-12 MONTHS

6. Would you like to fly any of these products in our factory? (circle as appropriate)
* YES
* NO

7. Comments and/or any other questions: _____

THANK YOU

Έγγραφο 26 - (5 Νοεμβρίου 1982). Στατιστικό Δελτίο και έρευνα ενδιαφέροντος, σχετική με ανεμόπτερα με ή χωρίς κινητήρα, στην Ελλάδα, από την ρουμανική εταιρεία Centrul National Aeronautic (ICE CNA), το οποίο συμπεριλαμβανόταν σε ενημερωτική επιστολή της προς την Ε.Α.Α.Ε. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ ΜΕ Ή ΧΩΡΙΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ



CENTRUL NATIONAL AERONAUTIC, Foreign Trade Company (ICE CNA), representing one of the most dynamic Romanian industries, the aeronautical construction, offers a wide range of products to its foreign partners. These products are well known all over the world for their reliability, high performances and quality:

- all metal gliders and motogliders from IS series
- multipurpose light aircraft IAR 823
- light aircraft BN-2 Islander (Pilatus Britten Norman licence);
- light helicopter IAR 316 B (Alouette) (Aerospatiale licence);
- medium helicopter IAR 330 (Puma) (Aerospatiale licence);
- short/medium range airliner ROMBAC 1-11 (British Aerospace licence);
- agricultural aircraft IAR 827.

ICE CNA also offers specific expertise and services such as:

- renting of agricultural aircraft with or without pilot
- technical assistance for setting up pilots training centres, as well as specific training;
- aeronautical design, testing and research activities provided by INCREST Institute.

For more information please contact:

CENTRUL NATIONAL AERONAUTIC
Foreign Trade Company
13, Dacia Bv.
70165 Bucharest
ROMANIA
Phone: 12.08.78
Telex: 10680 cnaer

ICE CNA

Έγγραφο 27 - (5 Νοεμβρίου 1982). Ενημερωτικό Φυλλάδιο σχετικά με ανεμόπτερα με ή χωρίς κινητήρα, στο πλαίσιο προώθησης μέσω της ΕΑΔΕ, στην Ελληνική αγορά από την εμπορική εταιρεία Centrul National Aeronautic (ICE CNA) της Ρουμανίας. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο.
Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΝ

17/4/1969

ΠΡΟΣ :- Β Α Λ Ε

ΑΡΧΗΓΕΙΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
Δ/ΝΣΙΣ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΣΧΕΣΕΩΝ
ΑΡ.Φ.:Α.Α/8037/18/ΤΔΣ.40208
ΤΓΑ 1010 τη 17 Φ/βρίου 1969

ΚΟΙΝ :- Κλάδους 'Αρχ.'Αερ/ρίας
ΔΤΔΣ - Β3 - Β4 - 31 ΔΔΣ.

ΘΕΜΑ :- 'Ορισμός εκπροσώπου.

- Έχοντες υπ' όφιν τας διατάξεις του Νόμου 6191/1934 (παρ. 3)

Ο ρ ι ζ ο υ μ ε ν

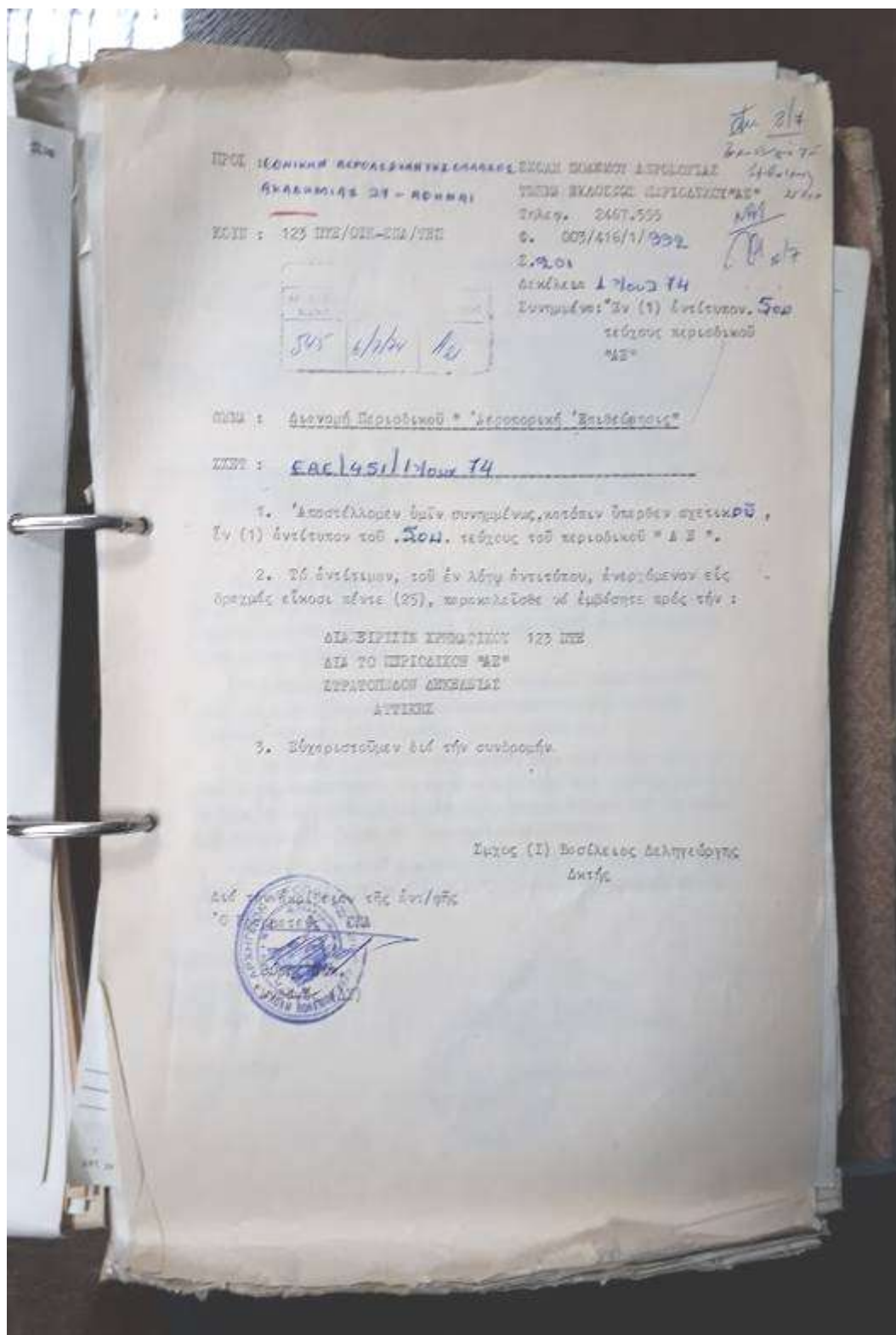
ως εκπρόσωπον του 'Αρχηγείου 'Αεροπορίας παρά τη Β.Α.Α.Ε. τόν Ταξίαρχον 'Αεροπορίας ΔΕΝΔΡΙΝΟΝ ΧΑΡ. .-

Δ. ΚΩΣΤΑΚΟΣ
'Αντιπτεράρχος- 'Αρχηγός

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΚΡΙΒΕΣΙΑΝ
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ ΔΤΔΣ/ΑΑ
ΚΑΡ. ΚΕΚΑΡΙΑΣ Μ. ΣΗΤΟΣ


Β Α Λ Ε		
ΑΡ. ΠΡΩΤ. ΕΙΣΕΡ.	ΗΜΕΡΟΜ. ΑΝΦΕΘΕ	ΦΑΚΕΛΛΟΣ
109	17/2/69	

Έγγραφο 28 - (17 Φεβρουαρίου 1969). Τοποθέτηση Ταξίαρχου Δενδρινού Χαρ. ως εκπρόσωπου του Αρχηγείου Αεροπορίας στην Β.Α.Α.Ε. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)



Έγγραφο 29 - (1 Ιουλίου 1974). Ενημέρωση για Διανομή περιοδικού «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ» με αντίτιμο 25 δραχμές. (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ΠΑΡΟΧΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ - 1971


 ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΘΗΝΩΝ
 AERO CLUB D'ATHÈNES
 *Αριθ. Πρωτ. 279
 17/10/71
 -6. Okt. 1971
 ΑΘΗΝΑΙ. ATHÈNES.
 ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 27. RUE DE L' ACADEMIE 27 - TEL 616.205

Προς την
 ΒΑΣΙΛΙΚΗΝ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
 *Ε ν τ α ς θ α

Θ Ε Μ Α : Παροχή στοιχείων επί εκτελουμένου πτητικού έργου.


Είς απάντησιν της υπ. αριθ 350/23/8/71 επιστολής σας
 έχομεν την τιμήν να υποβάλλωμεν ὑμῖν κατάστασιν τῶν αἰτηθέντων
 στοιχείων.

Μετά πρόσθε τιμῆς
 Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Σ. ΑΛΕΥΡΑΣ
 Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ Δρ. Γ. ΣΚΑΛΟΣ.
 * 1951

ΑΡ. ΠΡΩΤ. ΕΙΣΕΡ.	ΗΜΕΡΟΝ. ΖΗΤΗΣΕΩΣ	ΦΑΚΕΛΟΣ
374	8/10/71	A21

Έγγραφο 30 - (6 Οκτωβρίου 1971). Ενημερωτική Επιστολή Α.Α. προς Β.Α.Α.Ε. Παροχή στοιχείων προς την Βασιλικήν Αερολέσχην Ελλάδος (ΒΑ.Α.Ε.). Ο Πρόεδρος Σ. Αλευράς και ο Γεν. Γραμματέας Δρ. Γ. Σκάλος, ενημέρωναν σχετικά με την παροχή πτητικού έργου της Αερολέσχης Αθηνών, περιόδου 1970-1971. (Επισυναπτόμενες σελίδες:3). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ΠΑΡΟΧΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ - 1971


ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΘΗΝΩΝ
AERO CLUB D'ATHÈNES

17/4/1973

- 6. Okt. 1971

ΑΘΗΝΑΙ, ATHÈNES
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 27, RUE DE L' ACADEMIE 27 - TEL. 916.203

ΠΑΡΟΧΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΕΠΙ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΟΥ ΠΤΗΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

*Αριθμός εκτελεσθεισών ωρών πτήσεως κατά τα έτη 1970 καὶ 1971

Α/ α/ *Από 1-1-1970 μέχρι 31-12-1970 1.191:05 *Ωραι
β/ *Από 1-1-1971 μέχρι 1-8-1971 897:55 *Ωραι

Β/ Τύπος καὶ ἀριθμός χρησιμοποιηθέντων αεροσκαφών.

α/ Πέντε /5/ αεροσκάφη PIPER L 18
β/ Δύο / 2/ αεροσκάφη STEARMAN PT 13-17

Γ/ *Ωριαία κατανάλωσις βενζίνης.

α/ *Αεροσκάφη PIPER 5 γαλ.βενζίνης 80/87 δτανλιν.
β/ *Αεροσκάφη STEARMAN 16 γαλ.βενζίνης 80/87 δτανλιν.


Δ/ *Αριθμός ιπταθέντων μαθητῶν μετὰ στοιχείων.

*Ονοματεπώνυμον	*Επάγγελμα	*Ηλικία	*Ολικὴν ἐπὶ - βαρύνειν ἐξόδων
1. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΡΓΥΡΙΟΣ	ΕΜΠΟΡΟΣ	26	4.050
2. ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ ΧΡΙΣΤΟΣ	ΖΩΓΓΡΑΦΟΣ	28	14.425
3. ΒΕΪΝΟΓΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΦΟΙΤΗΤΗΣ	25	17.400
4. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΙΠΤ.ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΣ	31	15.300
5. ΓΟΥΝΕΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΝΑΥΤΙΚΟΣ	25	11.000
6. ΔΑΚΟΡΩΝΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	30	17.500
7. ΔΑΔΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΕΠΟΥΔΑΣΤΗΣ	19	5.900
8. ΕΚΟΝΟΜΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΠΟΥΔΑΣΤΗΣ	18	11.700
9. ΖΥΓΟΜΑΛΑΣ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	ΜΑΘΗΤΗΣ	18	12.300
10. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΙΣΤΟΣ	ΙΠΤ.ΜΗΧ/ΚΟΣ	29	10.700
11. ΚΑΤΣΙΜΑΦΗΣ ΒΑΣΙΛΙΟΣ	ΑΣΙΓΜΑΤΙΚΟΣ	33	16.450
12. ΚΑΨΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΠΟΥΔΑΣΤΗΣ	25	2.800
13. ΚΑΒΡΟΥΔΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΕΥΛΟΓΟΥΜΕΝΟΣ	30	6.500
14. ΚΑΒΡΟΥΔΑΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	ΦΥΣΙΚ/ΠΕΥΤΡΙΑ	25	3.125
15. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΑΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΦΟΙΤΗΤΗΣ	22	15.035

./.

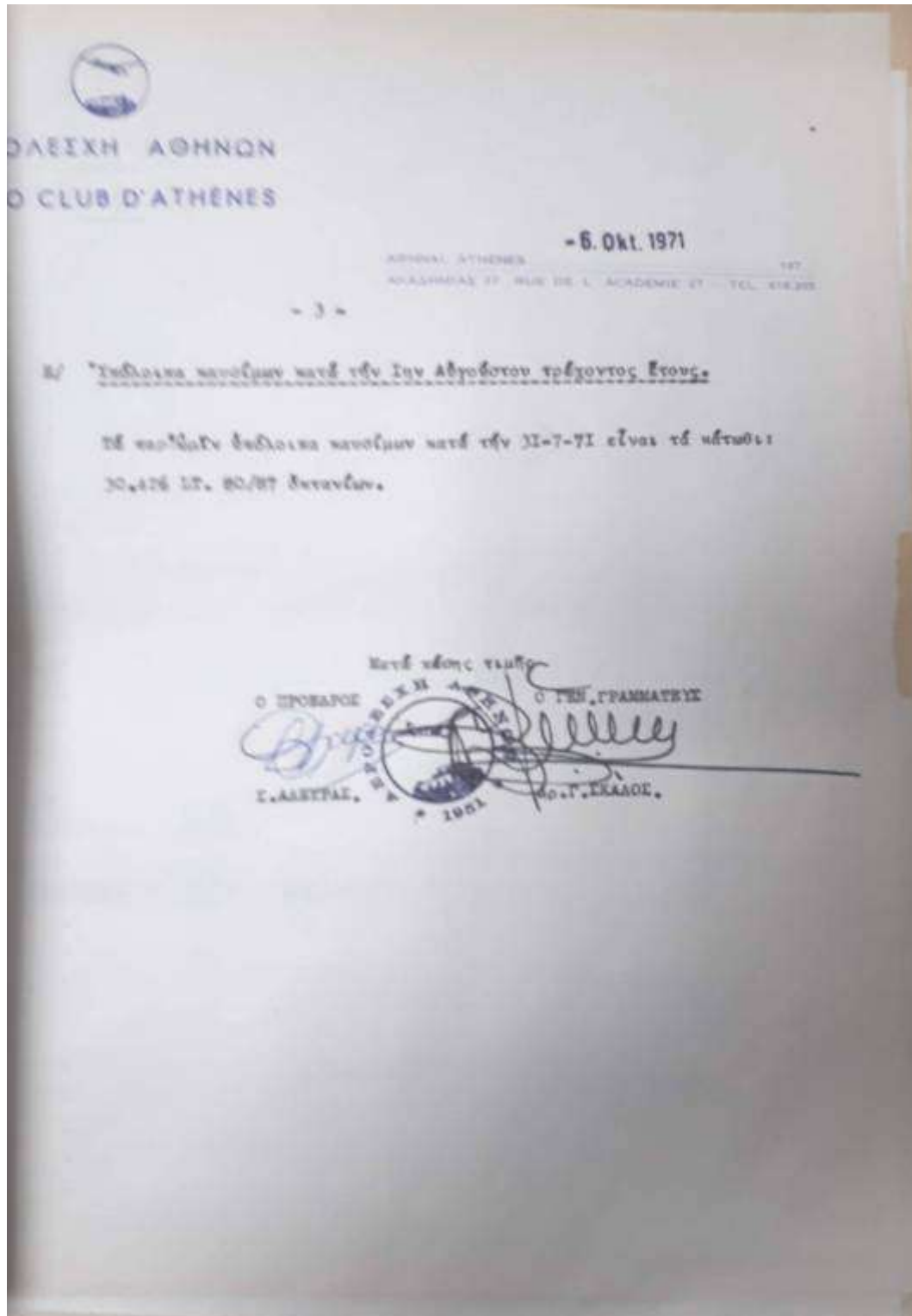
Έγγραφο 31- (6 Οκτωβρίου 1971). Ενημερωτική Επιστολή Α.Α. προς Β.Α.Α.Ε.
Παροχή στοιχείων της Αερολέσχης Αθηνών, σχετικά με την παροχή πτητικού έργου από
7 αεροπλάνα, τα οποία διενέργησαν 1.191 το 1970 και 897 το 1971 ώρες πτήσεις, καθώς και
στατιστικά στοιχεία για την ωριαία κατανάλωση καυσίμου. Επίσης επισυνάπτεται κατάσταση με
στοιχεία των «ιπταθέντων μαθητῶν» (ονοματεπώνυμο, ηλικία, οικονομική επιβάρυνση). (Πηγή
αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΠΑΡΟΧΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ - 1971

<div>  <p>ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΘΗΝΩΝ AERO CLUB D'ATHÈNES</p> </div>			
- 6. Οκτ. 1971			
<small>ATHINAI, ATHÈNES ANAGRAFIS 27, RUE DE L'ACADEMIE 27 - TEL. 516.205</small>			
*Ονοματεπώνυμο	*Επάγγελμα	*Ηλικία	*Ολικήν έκτ. - βαρύνσεις έξόδων
16. ΚΟΜΛΑΡΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ	22	12.925
17. ΚΟΚΟΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΕΤ.ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΣΤΗΣ	25	4.300
18. ΚΟΥΡΟΥΒΑΚΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ	ΕΡΓ/ΜΗΧ/ΤΟΣ	28	13.950
19. ΚΟΚ ΠΑ	ΔΙΑΒΗΜΙΣΤΗΣ	36	11.400
20. ΑΣΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ	27	13.775
21. ΔΑΣΚΑΡΗΣ ΣΟΦΙΑ	ΔΙΕΚΗΓΟΡΟΣ	38	8.250
22. ΛΑΤΣΗΣ ΜΙΚΑΛΑ	ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ	26	5.850
23. ΜΑΝΤΟΥΡΑΚΗΣ ΜΑΡΙΑ	ΟΙΚΙΑΚΑ	46	15.030
24. ΜΠΑΛΑΣΣΕΝΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ	20	18.600
25. ΜΑΡΚΟΥΤΣΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	ΦΟΙΤΗΤΗΣ	23	5.000
26. ΜΗΛΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΜΑΚ/ΤΟΣ	24	16.500
27. ΜΠΟΥΤΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΙΜΕΝΙΚΟΣ	24	4.400
28. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ	21	16.350
29. ΠΙΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΛ/ΤΟΣ ΜΗΧ/ΤΟΣ	28	16.800
30. ΠΙΠΕΡΑΚΗΣ ΑΙΜΕΤΡΙΟΣ	ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΟΔΟΧΟΣ	44	12.000
31. ΡΑΝΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ	24	6.625
32. ΡΕΚΟΥΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΙΠ.ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	30	2.825
33. ΡΗΓΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΦΟΙΤΗΤΗΣ	24	5.000
34. ΣΑΜΟΥΕΛΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΦΟΙΤΗΤΗΣ	22	6.000
35. ΣΟΥΡΑΒΛΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ	20	7.000
36. ΣΩΛΑΟΣ ΦΩΤΙΟΣ	ΥΠ.ΟΤΣ	34	3.400
37. ΤΣΑΜΗΣ ΣΥΛΓΓΕΛΟΣ	ΥΠ/ΚΟΣ Ε.Α.	24	17.200
38. ΦΑΣΙΑΝΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΜΟΥΣΙΚΟΣ	37	8.000
39. ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΔΟΥΚΑΣ	ΕΣΤΡΑΤΕΓΩΤΙΚΟΣ	23	6.800
40. ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΟΙΚΟΔΟΜΟΣ	26	9.000
41. ΜΑΡΕΤΑΝΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ	22	5.000
42. ΣΚΑΦΙΔΑΣ ΑΡΙΣΤΕΡΙΔΗΣ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΑΣ	37	4.400
43. ΘΡΑΪΚΟΣ ΒΑΣΙΛΑΡΙΟΣ	ΙΑΤΡΟΣ	26	3.000

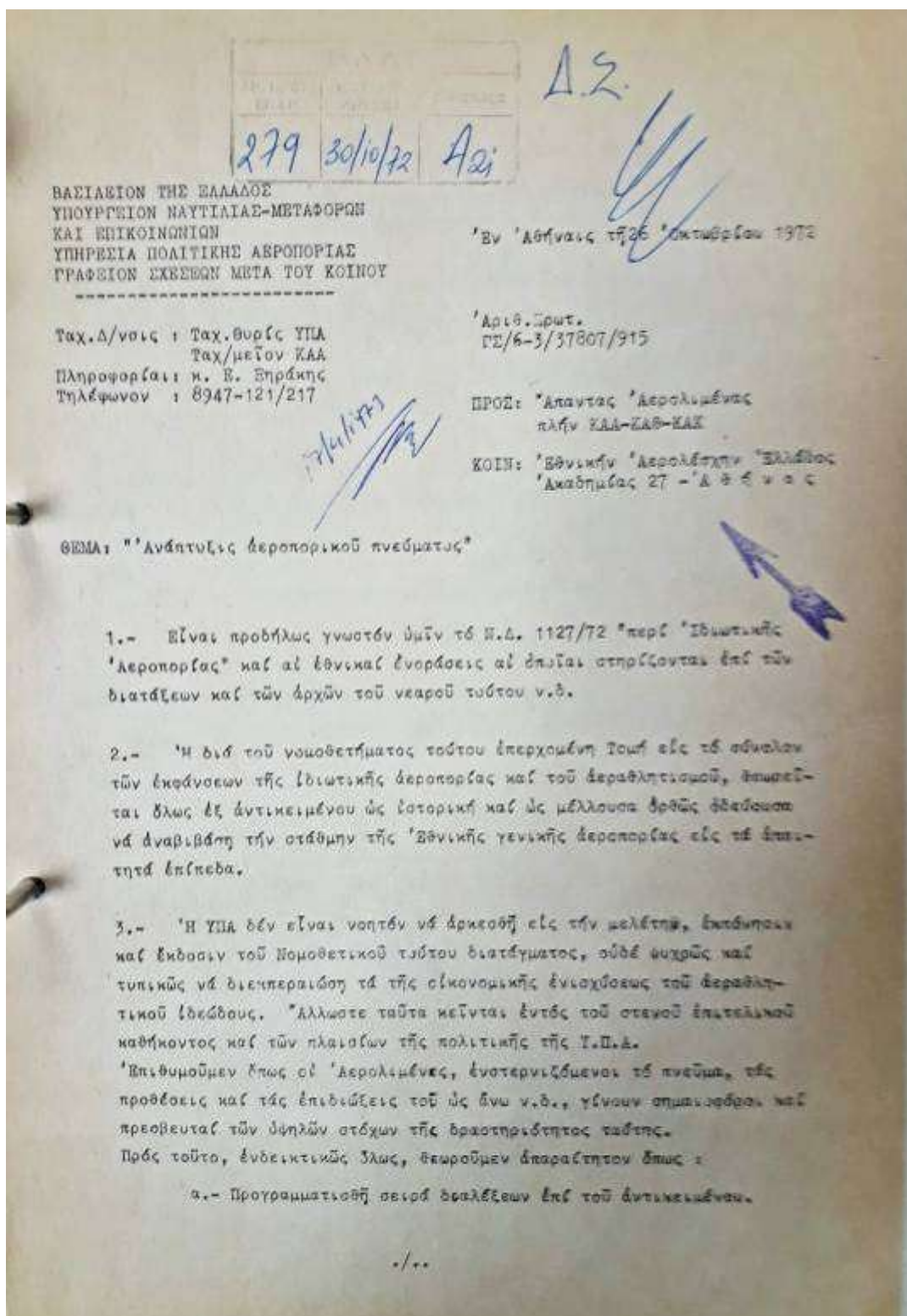
Έγγραφο 32 - (6 Οκτωβρίου 1971). Ενημερωτική Επιστολή Α.Α. προς Β.Α.Α.Ε.
Κατάσταση «ιπαθεντων μαθητων» (1970-1971) στην οποία συμπεριλαμβάνονται τα στοιχεία του
ονόματος, της ηλικίας, του επαγγέλματος και της συνολικής επιβάρυνσης της Αερολέσχης Αθηνών
σε έξοδα που αφορούν την παροχή πτητικού. (2^η σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία:
Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΠΑΡΟΧΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ - 1971



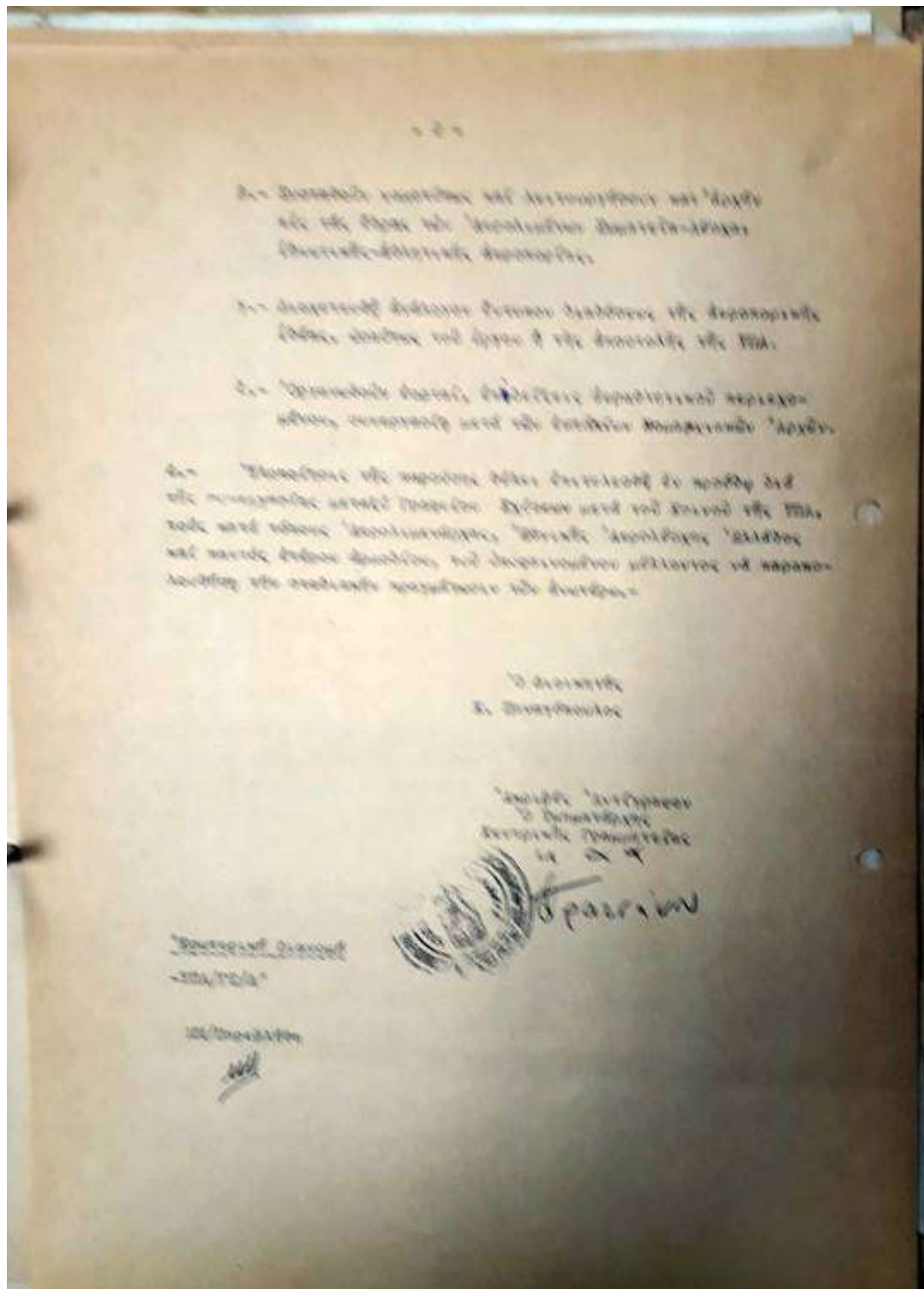
**Έγγραφο 33 - (6 Οκτωβρίου 1971). Ενημερωτική Επιστολή Α.Α. προς Β.Α.Α.Ε.
Κατάσταση υπόλοιπων καυσίμων της Αερολέσχης Αθηνών κατά την 31.07.1971. (3^η σελίδα).
(Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).**

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΠΝΕΥΜΑΤΟΣ



Έγγραφο 34 - (26 Οκτωβρίου 1972). Επιστολή Υ.Π.Α προς για την «Ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος» και «Οικονομικής Ενισχύσεως του Αεραθλητικού Ιδεώδους». (σελίδα 1^η).
(Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΠΝΕΥΜΑΤΟΣ



Έγγραφο 35 - (26 Οκτωβρίου 1972). Επιστολή Υ.Π.Α «περί Ιδιωτικής Αεροπορίας» και «Ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος». (Σελίδα 2^η). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝ ΓREEK ISLANDS

157

Ghiolman Greek Holidays

TRAVEL AGENTS, YACHT BROKERS, TOURIST AND COMMERCIAL ENTERPRISES
HEAD OFFICE: CONSTITUTION SQUARE, 1, PHILELLINON ST., ATHENS 118 - GREECE
The Ghiolmans Travel Experts Since 1885

UNDER THE SAME MANAGEMENT:
HEMISPHERE AIR TRANSPORTATION LTD.
M. G. C. INTERNATIONAL LTD.
HOLIDAY LINES
DARGA HOLIDAY CENTER

TEL: MAIN LINES 3233.696 - 3233.330 - 3230.088
YACHTING: 3229.201 - 3228.530
CABLES: GHIOLMAN S
TELEX GULF: 216004 OR GUIL 216034
BRANCHES ALL OVER GREECE

YOUR REF. OUR REF. ΜΓ/ΡΕ4576 DATE: 15/11/72

Πρός την
ΒΑΛΕ
Ακαδημίας 29
Ενταύθα

Δ. Ζ.
[Signature]

*Αφορμή: GREEK ISLAND 1973






Κύριοι,
Μετά την επιτυχία του Ιου Διεθνούς *Αεροπλάν GREEK ISLANDS 1972, κατόπιν έγκρίσεως Ε.Ο.Τ και Δημάρχου Αθηνών κ. Δημ. Ρίτσου προβαίνουμε εις την οργάνωσιν του 2ου Διεθνούς *Αεροπλάν, μετα-
ξύ των ημερομηνιών 3-6 Μαΐου 1973.
Διά της παρούσης παρακαλούμε όπως ορίσετε μέλη της ΒΑΛΕ-διά
νά συμπεριληφθούν εις την οργανωτική επιτροπή, ή όποια θά συστα-
θή εν συνεργασία Η.Π.Α και Ε.Λ.Μ.Α.
*Εν άναμονή άπαντήσεώς σας.

Διατελώ μετά κλειστής τιμής

[Signature: M. Ghiolman]

Μιχάλης Γκιόλμαν
GHIOLMAN GREEK HOLIDAYS

ΕΛΙΝ. Η.Π.Α

Έγγραφο 36 - (16 Νοεμβρίου 1972). Αίτημα της Ghiolman Greek Holidays εταιρείας τουριστικών υπηρεσιών, για ορισμό μελών της ΒΑ.Λ.Ε, στην οργανωτική επιτροπή οργάνωσης του 2^{ου} Διεθνούς Αεροπλάν «GREEK ISLANDS 1973». (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ (ΕΛ.Α.Ο)

ΑΘΗΝΑΙ ΤΕΛΕΞ 50953 96 14 1245 1973 V 14 14:07

ΕΤΑΤ

ΠΡΟΣ ΕΘΝΙΚΗΝ ΑΕΡ/ΧΗ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 27 ΑΘΗΝΑΙ)

ΑΠΟ ΥΠΑ/ΓΣ ΑΡΙΘ ΕΚΔ 3930/141215/6/73

ΠΡΟΣ ΑΕΡΟΛΕΣΧΑΣ ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΜΕΣΩ ΚΑΚ)- ΚΕΡΚΥ-
ΡΑΣ (ΜΕΣΩ ΚΑΚ)-ΡΟΔΟΥ (ΜΕΣΩ ΚΑΡ)-ΧΑΝΙΩΝ (ΜΕΣΩ ΚΑΧΝ)-ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ
(ΜΕΣΩ ΚΑΚΤ)-ΚΑΒΑΛΑΣ (ΜΕΣΩ ΚΑΚΒ)-ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ (ΜΕΣΩ ΚΑΚΛ)-ΜΥΤΙΛΗ-
ΝΗΣ (ΜΕΣΩ ΚΑΜ)-ΑΝΕΜΟΛΕΣΧΗΝ ΑΘΗΝΩΝ-ΕΘΝΙΚΗΝ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΝ ΕΛΛΑΔΟΣ-
ΕΜΠΕΙΣ ΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΤΩΝ.

Κ/ΣΙΣ ΓΣ/Α.
ΕΡΕΙΘΟΝ
ΥΠΟΜΙΜΝΗΣΚΟΝΤΕΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. ΔΕΜ/Α/87/2-2-73 (ΠΑΡΑΓΡ. 1Α) ΑΠΟΦΑ-
ΣΙΝ ΥΠΝΜΕ ΚΑΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΥΤΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΥΠ' ΑΡΙΘ. ΓΣ/Α/10233/
363/8-3-73 ΗΜΕΤΕΡΑΝ ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕΝ ΟΠΩΣ ΑΠΟΣΤΕΙΛΗΤΕ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟ
ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΤΑΣΣΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ (30-6-73) ΤΑ ΚΑΤΩΚΙ:
Α) ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΝ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΝ ΕΤΟΥΣ 1974.
Β) ΕΚΧΕΣΙΝ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΕΚΑΣΤΟΥ ΚΟΝΔΥΛΙΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ.
Γ) ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΝ ΑΠΟΦΑΣΙΝ Δ.Σ.
Δ) ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΕΩΣ ΕΤΟΥΣ 1974 STOP
ΣΥΝΑΦΕΩΣ ΓΝΩΡΙΖΕΤΑΙ ΟΤΙ ΕΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ ΚΑΚΥΣΤΕΡΗΣΕΩΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ
ΑΝΩΤΕΡΩ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΥΠΟ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗΣ Η ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΗΜΕΤΕ-
ΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΘΑ ΧΩΡΙΣΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΜΠΡΟΕΔΡΙΑΝ ΥΠΟΒΟΛΗΝ ΤΩ ΥΠΝΜΕ
ΜΟΝΟΝ ΕΠΙΧΕΣΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ STOP ΑΝΩΤΕΡΩ ΑΠΟΦΑ-
ΣΕΙΣ ΔΕΜ/Α/87/2-2-73 ΚΑΙ ΓΣ/Α/10233/363/8-3-73 ΜΗ ΠΕΡΙΕΛΕΓΟΥΝ ΑΙ
ΕΙΣΕΤΙ ΕΙΣ ΝΕΟΔΡΥΣΕΙΣ ΑΕΡΟΛΕΣΧΑΣ ΧΑΝΙΩΝ-ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ-ΚΑΒΑΛΑΣ-
ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ - ΚΑΙ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ ΑΠΕΣΤΑΛΗΣΑΝ ΗΜΗ ΠΡΟΣ ΤΑΥΤΑΣ STOP
ΕΥ Ο ΥΠΟΒΟΛΙΣΤΗΣ ΕΡ. ΟΡΤΕΝΤΖΑΤΟΣ.

ν' απορριφθούν πλήρως κατ' όρισμέναι άτελεσται.

Ο Διοικητής
Κ. Παναγόπουλος

Επικεφαλής Διανομής
- ΥΠΑ/ΓΣ-Α'

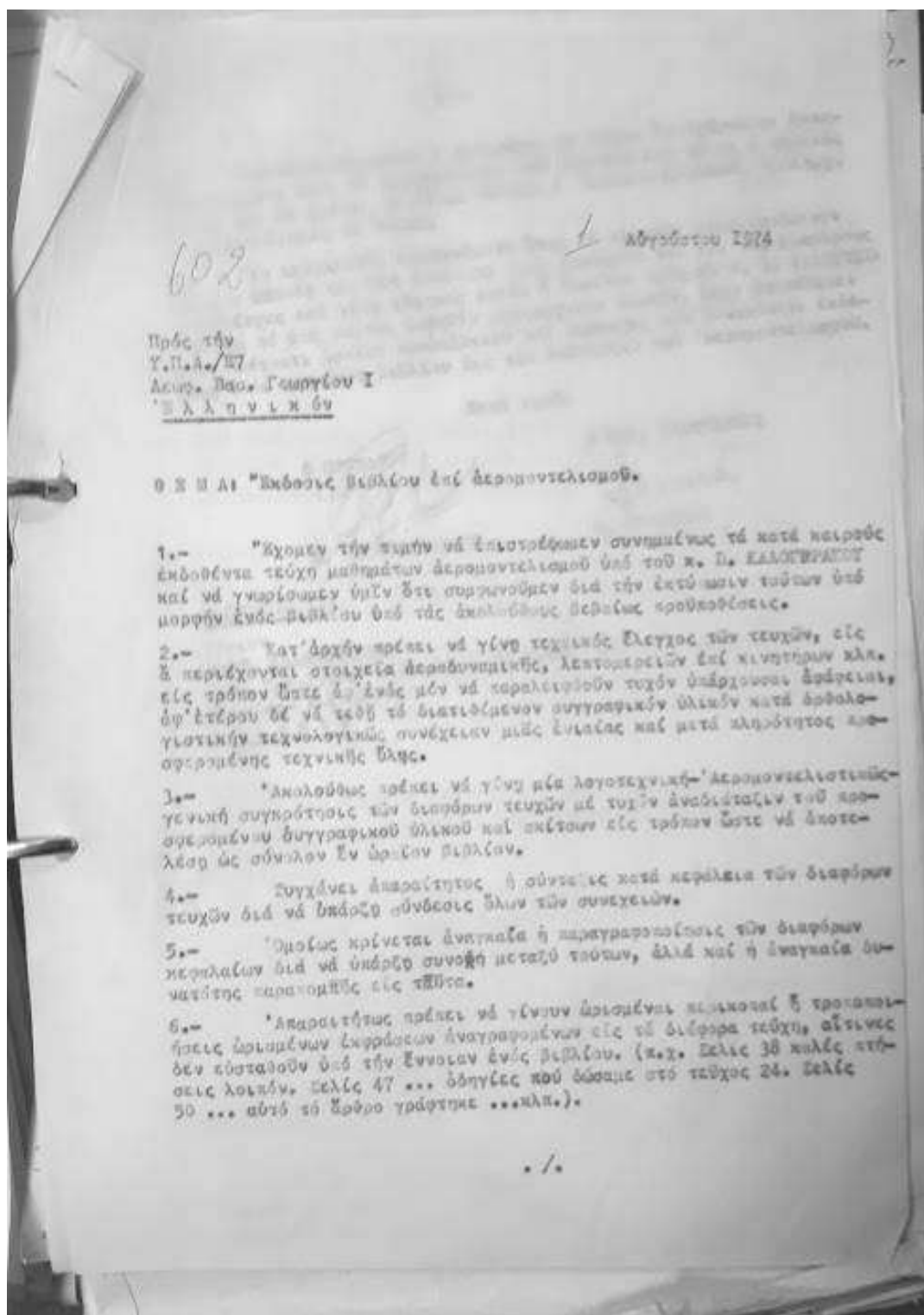
155/Παρεβλότη
P7

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΡΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

Αντιγραφήν
Προϊστάμενος

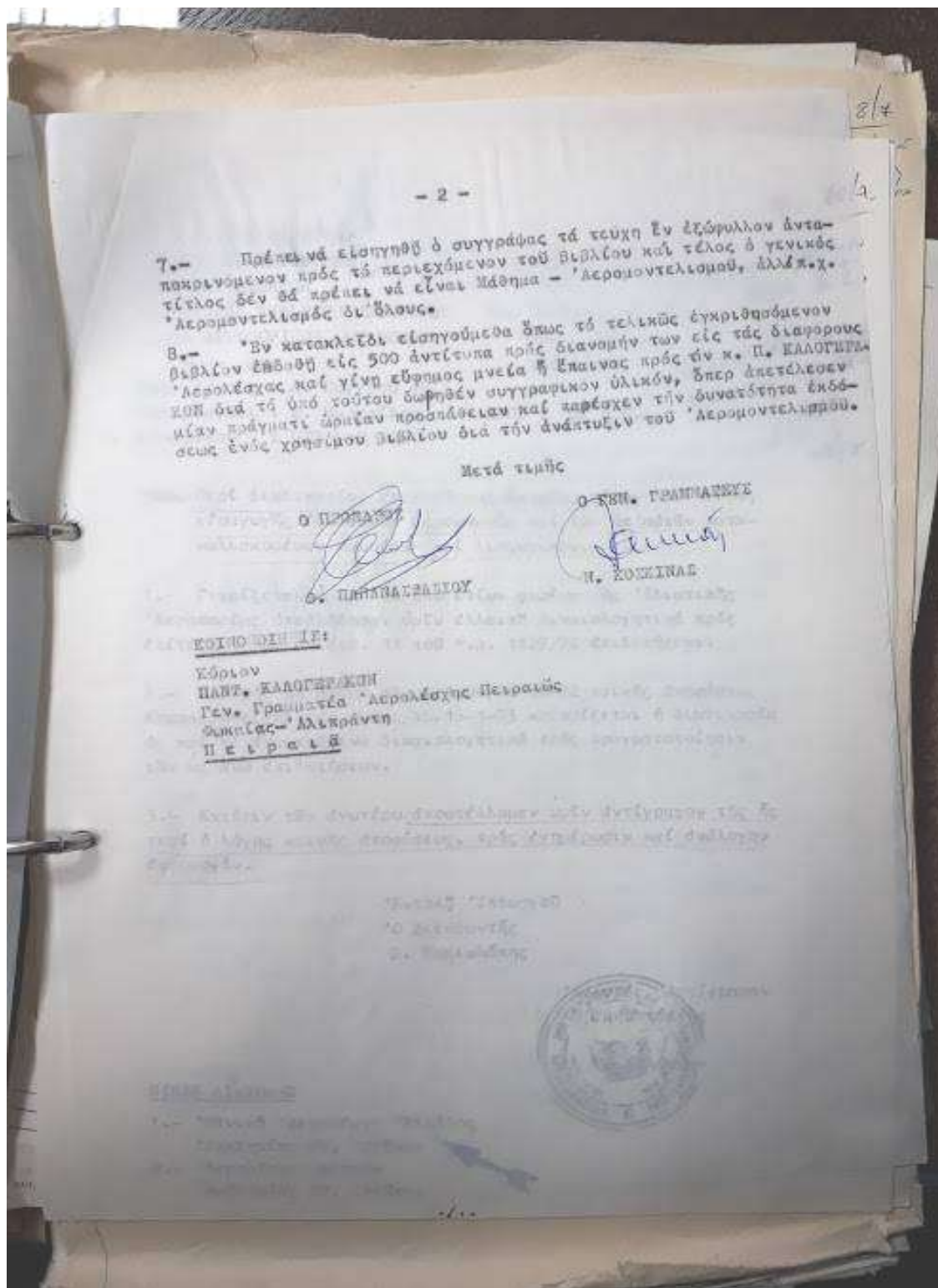
Έγγραφο 37- (13 Ιουνίου 1974). Ενημέρωση Υ.Π.Α για επείγουσα και εμπρόθεσμη ενημέρωση στοιχείων από την Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος για να προβεί στην χρηματοδότηση των αερολεσχών της . (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΕΚΔΟΣΙΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΕΠΙ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ



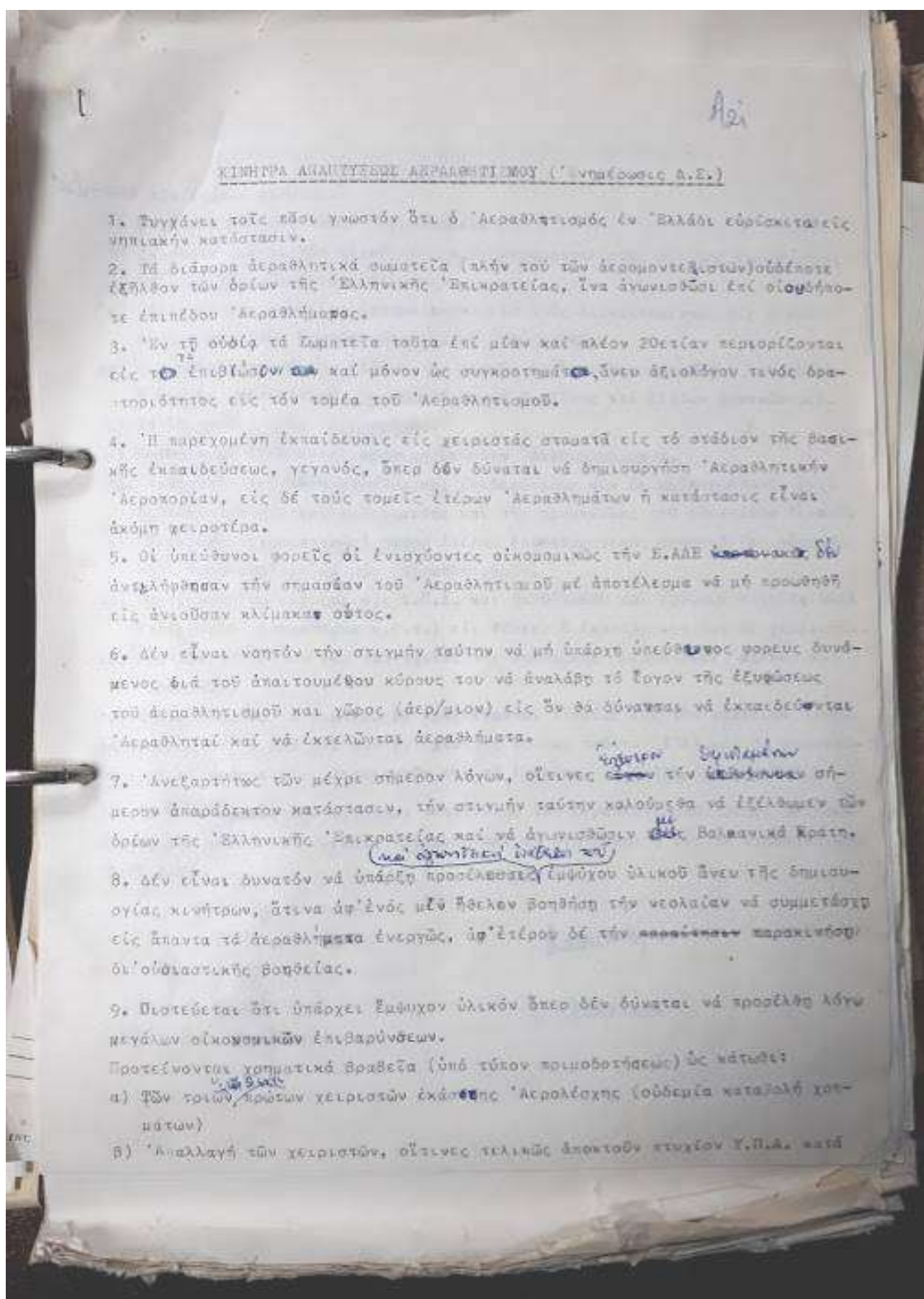
Έγγραφο 38 - (1 Αυγούστου 1974). Ενημέρωση Υ.Π.Α από Πρόεδρο Παπαναστασίου για έγκριση του αιτήματος για την έκδοση βιβλίου του Παντελή Καλογεράκο, για τον Αερομοντελισμό, Γεν. Γραμματέα της Αερολέσχης Πειραιώς. (1^η Σελίδα). (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΕΚΔΟΣΙΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΕΠΙ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ



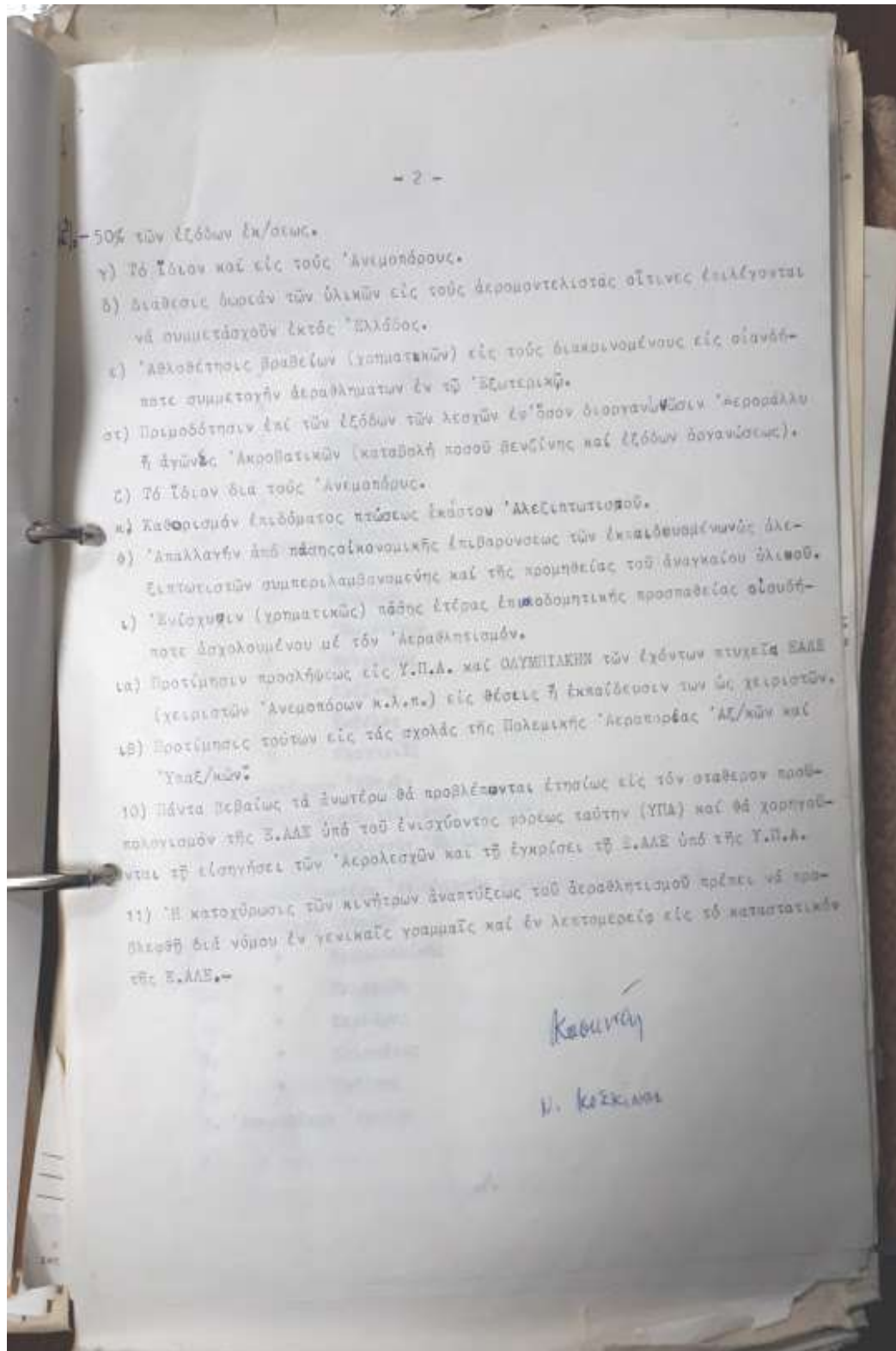
Έγγραφο 39 - (1 Αυγούστου 1974). Έγγραφο με Θέμα για «Έκδοσις Βιβλίου επί αερομοντελισμού» επί Προεδρίας Θ. Παπαναστασίου όπου εδόθη η αντίστοιχη έγκριση στον Παντελή Καλογεράκο, Γεν. Γραμματέα της Αερολέσχης Πειραιώς για την έκδοση βιβλίου σε 500 αντίτυπα, για τον αερομοντελισμό. (2^η Σελίδα) (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ΚΙΝΗΤΡΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ



Ἐγγραφο 40 - Εισήγηση του Ν. Κοσκινά, Γεν. Γραμματέα της ΕΑ.ΑΕ, για ενημέρωση Δ.Σ. για ΚΙΝΗΤΡΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ (1^η Σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο.
Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΚΙΝΗΤΡΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ



Έγγραφο 41 - Εισήγηση για τα ΚΙΝΗΤΡΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ, του Ν. Κοσκινά
Γεν. Γραμματέα της ΕΑ.ΑΕ, σε ενημέρωση του Δ.Σ. (2^η Σελίδα). (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία
Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΛΕΞΗΚΤΕΛΕΑΡΧΕΙΑ ΠΟΛΕΜΟΥ ΑΥΤΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΔΥ - ΑΘΗΝΑΙ

ΚΩΔ. : 123 ΠΥΣ/ΟΠΗ-ΣΠΑ/ΠΣΗ

ΤΗΛΕΦ. 2457.555
Φ. 003/416/1/992
Σ.Α.ΟΙ
Αντίκριμα 1 Ιουλίου 74
Συντηρημένο: 2ν (1) Διεύθυνση. Σπα
τεχνικός περιοδικού
"ΑΕ"

ΟΠΗ : Διανομή Περιοδικού "Αεροπορική Επιθεώρησης"

ΣΠΗ : ΕΑΕ/451/1 Ιουλίου 74


1. Αποστέλλομεν διὰ συντηρημένο, κατόπιν υπέρθεον σχετικού, 2ν (1) Διεύθυνση του Σπα. τεχνικός του περιοδικού "ΑΕ".
2. Τὸ διεύθυνση, τοῦ ἐν λόγω διεύθυνση, διανοδόμενον εἰς εὐρυμέτρους εἰκοσι πέντε (25), περιλαμβάνει καὶ ἐμβόλιον πρὸς τὴν :

ΔΙΑΔΙΟΡΘΩΣΗ ΚΡΕΜΑΤΙΣΤΩΝ 123 ΠΥΣ
ΔΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ "ΑΕ"
ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ
ΑΥΤΗΝΗΣ

3. Διανοδόμενον διὰ τὴν συνδρομήν

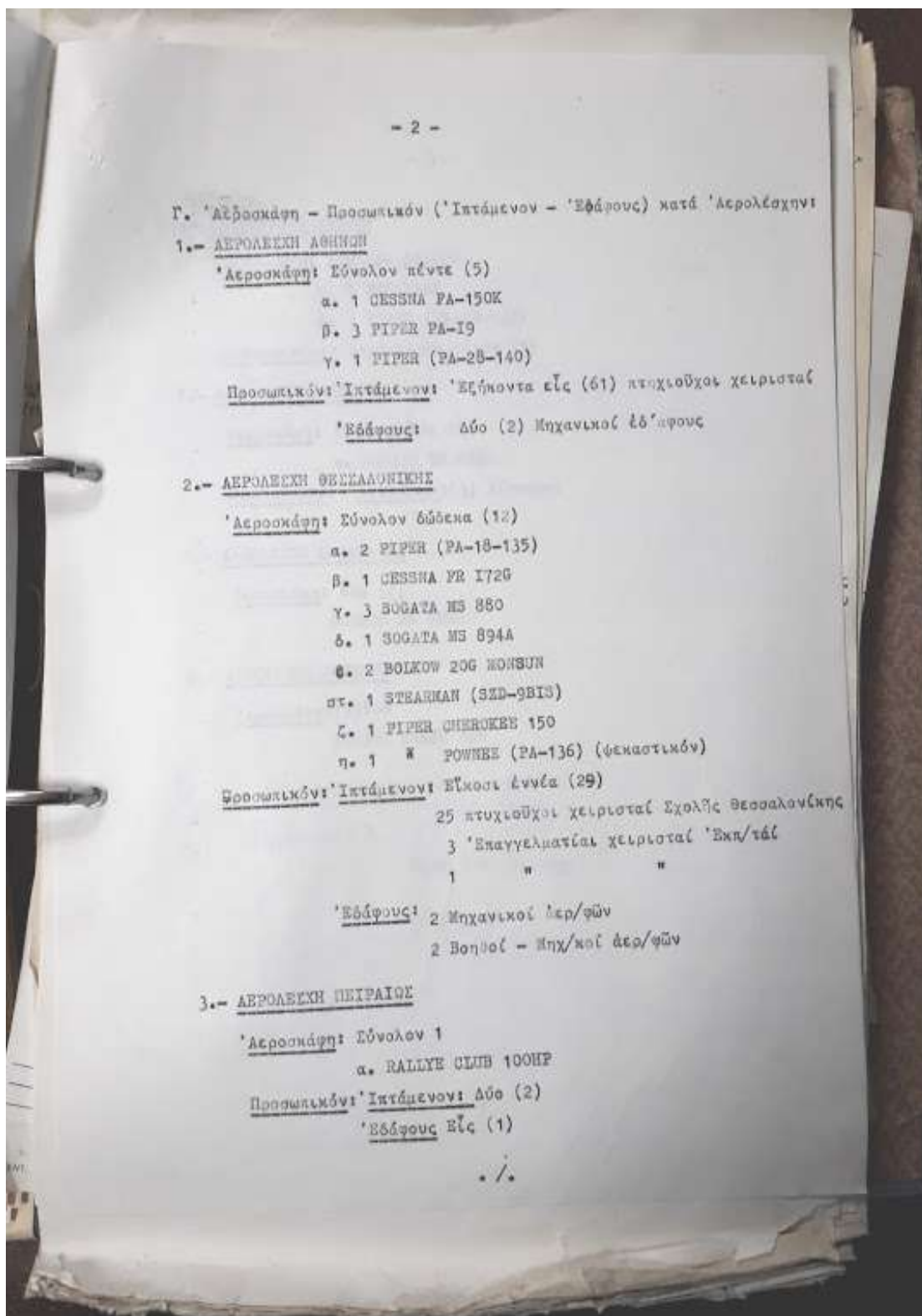
Εμχός (Τ) Βασίλειος Αεραθλητῆς
Διεύθυνση

Διὰ συντηρημένο τοῦ διευθύντη
"Ο ΠΡΕΒΕΖΑΝΟΥ"



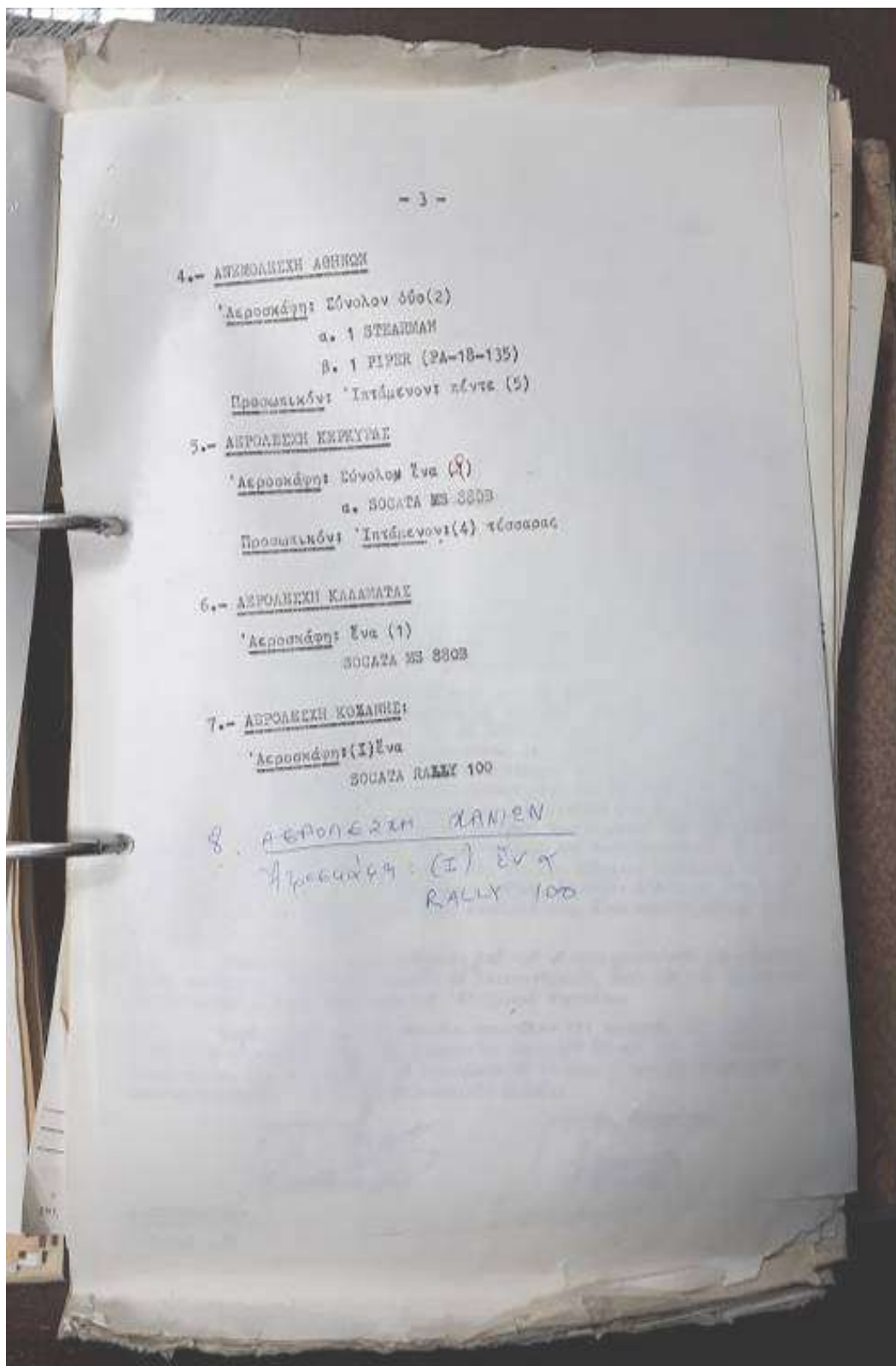
Έγγραφο 42 - (6 Ιουλίου 1974). Έγγραφο της Σχολής Πολέμου της Π.Α. στις ΑΕΡΟΛΕΞΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ για τη διανομή περιοδικού ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ (1^η σελίδα). (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΑΕΡΟΛΕΣΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ



Έγγραφο 43 - (6 Ιουλίου 1974). ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ με τις ΑΕΡΟΛΕΣΧΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ για τη διανομή του περιοδικού ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ. (2^η σελίδα). (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

ΑΕΡΟΛΕΣΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ



Έγγραφο 44 - (6 Ιουλίου 1974). ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ με τις ΑΕΡΟΛΕΣΧΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ για τη διανομή περιοδικού ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ. (3^η σελίδα). (Πηγή αρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου).

[illegible]

149

ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΜΟΣ ΜΕΣΩ Υ.Π.Α.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ Δ2 - Δ1
ΤΜΗΜΑ Α'

Εν Αθήναις τῇ 2 Ὀκτωβρίου 1974
Ἀριθ. Πρωτ.
Δ2/Α/33755/18295

ΠΡΟΣ : ΩΣ Π.Δ.

Ταχ. Δ/σεις : Ταχ. Θυρίδες ΥΠΑ
Ταχ. Αερ. Αθηνῶν
Πληροφορίες : κ. Δημ. Μηλιός
Τηλέφωνον : 8947121/159

ΑΠΟΦΑΣΙΣ
712 9/10/74 Α21

ΘΕΜΑ : Διακανονισμός, μέσω τῆς ΥΠΑ, οφειλῶν πρὸς τὸ Ἀρχηγεῖον Ἀεροπορίας
τῶν Ἀερολεσχῶν καὶ Σωματείων.

ἔχοντες ὑπ' ὄψιν:

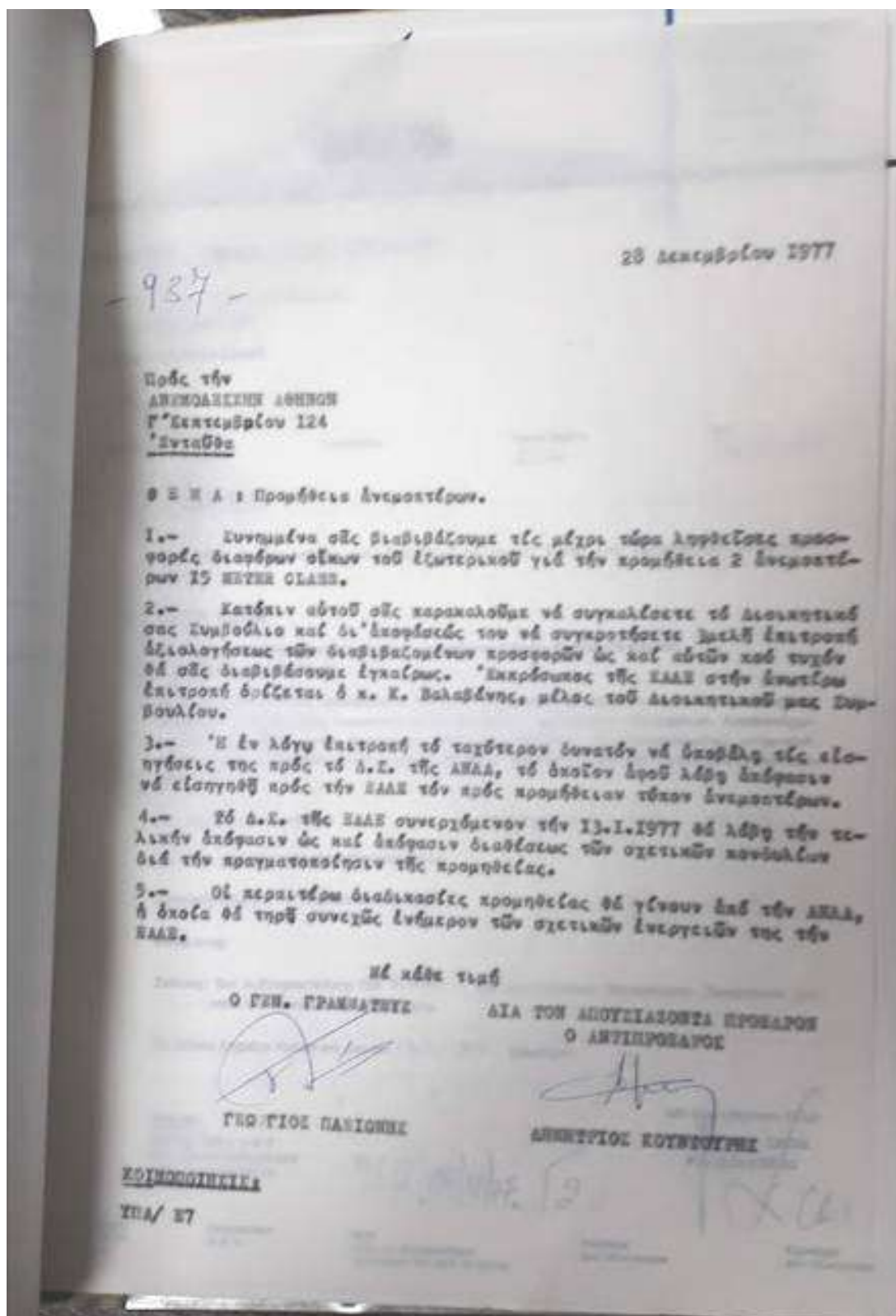
- α.- Τὸ Ν.Δ. 714/70 "περὶ ἰδρύσεως Δ/νσεως Ἐναερίων Μεταφορῶν παρὰ τῇ Ἐπιτροπῇ Συγκοινωνιῶν καὶ Ὀργανώσεως τῆς Ὑπηρεσίας Πολιτικῆς Ἀεροπορίας".
- β.- Τὸ Ν.Δ. 83/72 "περὶ Κανονισμοῦ Ὀργανώσεως καὶ Προσωπικοῦ τῆς Ὑπηρεσίας Πολιτικῆς Ἀεροπορίας".
- γ.- Τὸ Ν.Δ. 1127/72 "περὶ Ἰδιωτικῆς Ἀεροπορίας".
- δ.- Τὸ ἀπὸ 24.7.73 Πρακτικὸν Συνέλευσης "περὶ τῆς ὑπὸ τοῦ Ἀρχηγείου Ἀεροπορίας παρεχομένης τεχνικῆς ὑποστηρίξεως πρὸς τὴν Ἰδιωτικὴν Ἀεροπορίαν".
- ε.- Τὴν ὑπ' ἀριθ. Φ 421/760/ 454377/17.6.74 διμερῆ ἀπόφασιν κ.κ. Ὑπουργῶν Ἑθνικῆς Ἀμύνης καὶ Μεταφορῶν - Ἐπικοινωνιῶν "περὶ παροχῆς τεχνικῆς ὑποστηρίξεως εἰς Ἀερολέσχας καὶ Σωματεῖα τῆς Ὑπηρεσίας Πολιτικῆς Ἀεροπορίας".

Ἀποφασίζομεν

1.- Ὅριζομεν ὅπως ἐπὶ περιπτώσεων παροχῆς τεχνικῆς ὑποστηρίξεως ὑπὸ τοῦ Ἀρχηγείου Ἀεροπορίας εἰς τὰς Ἀερολέσχας, τὰ οἰκεία δικαιολογητικὰ ἀποστέλλονται τῇ ΥΠΑ κοινοποιουμένου τοῦ ἐγγράφου μετ' ὧν ἀντιγράφου τοῦ τιμολογίου εἰς τὴν Ἀερολεσχὴν εἰς ἣν ἀφορᾷ ἡ ἐπιτελεσθεῖσα ἐργασία.

Ἐγγραφο 46 - (2 Ὀκτωβρίου 1974). «Διακανονισμός μέσω της Υ.Π.Α. οφειλῶν πρὸς το Ἀρχηγεῖο Ἀεροπορίας τῶν Ἀερολεσχῶν καὶ Σωματείων». (1^η σελίδα). (Πηγή ἀρχείου: ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΩΝ



Έγγραφο 48 - (28 Δεκεμβρίου 1977). Αίτημα από την ΕΛ.Α.Ε στην ΑΝΑ.Α για γνωμοδότηση προσφορών, ώστε να διαθέσει ανάλογα κονδύλια για «Προμήθεια ανεμοπτέρων». (Πηγή αρχείου ΕΛ.Α.Ο. Φωτογραφία: Ευγενία Αρβανίτη Πρεβεζάνου)

Παράρτημα Δ: Πίνακες

Πίνακας 1- (1930). Ονομαστική κατάσταση της «Ένωσης Φίλων Αέρος».

10

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

Μελών Ένωσης φίλων Αέρος

1. Πάννης Μαχαρίδης	Δ/ντής Έσπ. Γεν. Δ/σεως	Γενική Διοίκησης
2. Γεώργ. Παρόης	Καθηγητής Πανεπιστημίου	Βενεθ. "Μαχιστάς"
3. Κωνσταντίνος Μόρφης	Ασφαλιστής	Χρυσ. Σμύρνης 5
4. Γεώργ. Σωτηριάδης	Ναυτικός Πρόκτωρ	Βότση 7
5. Αστ. Καστριανάκης	Εμποροβιομήχανος	Βενιζέλου 50
6. Κων. Αγγελίδης	Εμπορος επίπλων	Τσιμισκή 22
7. Αλέξ. Μισαρή	Δικηγόρος	Εμπορική Τράπεζα
8. Βασίλ. Σιαμαντάς	Επιχειρηματίας	Τσιμισκή 76
9. Αριστ. Γκόβριος	Ελεγκτής Τελωνείου	Τσιμισκή 81
10. Στρατής Θεοδορίδης	Εκτελεστικής	Ιουστινιανού 14
11. Γεώργ. Αρσένης	Μηχανικός	Τσιμισκή 105
12. Αλέξ. Νικολαΐδης	Ταμίας Εθνικής Τραπέζης	Υψηλάντου 8
13. Γεώργ. Κοκόλης	Μηχανικός Ελευθέρας Ζώνης	Σαλαμίνος 2
14. Γεώργ. Καλόμοιρος	Εμπορος	Τσιμισκή 60
15. Χρ. Αγαλόπουλος	Δευθυντής Τ.Α.Κ.	Γραφεία Τ.Α.Κ.
16. Αλέξ. Ραφαηλίδης	Ασφαλιστής	Μέγας Βεγγ. 2
17. Καρ. Αναστασιάδης	Εκτελεστικής	Φιλίππου 182
18. Παν. Σταυρόπουλος	Ταμίας Δ.Ο.Ε.	Τελωνίων
19. Αντ. Χαλιούδης	Ελεγκτής Εφορείας	Γ. Οίκον. Εφορεία
20. Σπ. Αραβανής	Δημοδιδάσκαλος	Γραφ. Επιθεωρητ. Βασ. Πέτρου 124
21. Πάρισης Πάρισης	Αξιωματικός Ιππικού	Ερμού 44
22. Αχιλ. Τζηρίδης	Φαρμακοποιός	26ης Οκτωβρίου 21
23. Βεν. Οικονόμου	Μηχανικός Σιδηροδρόμων	Αγίου Δημητρίου
24. Ιάκωβος Σταυρίδης	Λογιστής Ελευθέρας Ζώνης	Γυμνασίου Θηλέων
25. Κωνστ. Τσάκας	Καθηγητής Μαθηματικών	

Θεσσαλονίκη τη 31 Ιουλίου 1930

Ο Γενικός Γραμματέας
της Προσωρινής Εκτελεστικής Ένωσης φίλων Αέρος

Στ. Οικονόμου

*Προς τον Υπουργό Γαλιονιού
25/2/30 επί του έργου σίν
15/2/30 12/3/1930 υπαγ. γα.
υπό το πρωτόκολλο 10/3/30
Θηρίων 57 ημίν 1984
Η Γραμματεία*

ΠΡΟΤΟΚΟΛΛΟΝ
Δ. Α. Τμήματος Α' 1930

ΠΡΟΤΟΚΟΛΛΟΝ
Δ. Α. Τμήματος Α' 1930

Πίνακας 2 - Ιστορική εξέλιξη της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας

(1928 -2018) ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΛ.Α.Ο	
1928	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ (Κ.Α.Ε.)
1931	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΑΛ.Ε)
1934	ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Β.ΑΛ.Ε.)
1972	ΕΘΝΙΚΗ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ε.ΑΛ.Ε.)
1972	ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ε.ΑΛ.Ε.- Α.Ο.Ε.)
1994	ΕΘΝΙΚΗ ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΕΛΛΑΔΟΣ
2000	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ (ΕΛ.Α.Ο.),

Πίνακας 3 - (2016-2020). Διοικητικό Συμβούλιο ΕΛ.Α.Ο.

ΜΕΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 2016 -2020 ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ	
Πρόεδρος	ΜΑΚΡΑΚΗΣ ΝΙΚΟΣ
Αντιπρόεδρος Διεθνών Οργανισμών	ΜΑΛΑΜΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
Αντιπρόεδρος για θέματα Αγώνων	ΚΑΜΠΟΥΡΟΒΑ ΜΑΡΙΑ
Γενικός Γραμματέας	ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
Ταμίας	ΜΠΡΟΥΜΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
Έφορος Υλικού	ΡΟΥΣΙΝΟΣ ΔΙΟΝΥΣΗΣ
Μέλη	ΓΟΥΓΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ
	ΔΡΟΣΟΣ ΘΩΜΑΣ
	ΜΠΕΝΕΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
	ΛΕΟΝΤΑΡΙΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
	ΡΑΠΑΝΟΥ ΓΙΩΤΑ

Πίνακας 4 - (1928-1999). Διατελέσαντες πρόεδροι της ΕΛ.Α.Ο.

ΔΙΑΤΕΛΕΣΑΝΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ	από	έως
ΡΩΜΑΝΟΣ ΑΘΩΣ	07.11.28	08.03.34
ΣΤΑΘΑΤΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	08.03.34	21.08.36
ΧΟΝΔΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	21.08.36	02.12.53
ΜΑΓΓΙΩΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	02.12.53	06.02.54
ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	06.02.54	08.02.56
ΧΟΝΔΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	08.02.56	09.07.56
ΦΙΛΙΠΠΑΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	09.07.56	18.02.58
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΣ	18.02.58	28.04.59
ΓΕΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	28.04.59	30.09.70
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΘΩΜΑΣ	30.09.70	09.02.76
ΛΙΝΟΣ ΖΗΣΗΣ	09.02.76	12.02.79
ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	12.02.79	09.01.81
ΒΑΛΑΒΑΝΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	09.01.81	11.02.82
ΔΡΑΚΟΥΛΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	11.02.82	26.05.82
ΜΙΧΕΛΟΓΚΩΝΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	26.05.82	26.01.84
ΤΣΙΡΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	26.01.84	18.03.85
ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	18.03.85	19.03.88
ΑΝΘΙΜΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	19.03.88	15.06.95
ΑΡΑΒΑΝΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ	15.06.95	19.10.96
ΣΑΒΡΑΜΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	19.10.96	26.07.99

Πίνακας 5 - Αεραθλητικά Σωματεία - Αερολέσχες της ΕΛ.Α.Ο.

ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛ.Α.Ο.	
ΑΤΤΙΚΗΣ	Αερολέσχη Γερανείων
	Αερολέσχη Δυτικής Αθήνας
	Αερολέσχη ΠΕΤΑΚΑΣ
	Αερολέσχη «Ιπτάμενη Εμπειρία» (Flight Experience)
	Αθηναϊκή Λέσχη Αλεξιπτωτιστών
	Αττικό Αεραθλητικό Κέντρο
	Ένωση Αερομοντελιστών Αθηνών
	Ένωση Φίλων Αεροπορίας.
	Αεραθλητικό Σωματείο Βορείων Προαστίων ΑΕΡΑΣ
	Αερολέσχη Αττικής
	Αερολέσχη Δεκέλειας
	Αερολέσχη Μεσογείων
	Αερολέσχη ΦΑΕΘΩΝ
	Αερολέσχη Υπερελαφρών Ελικοπτέρων
	Ανεμολέσχη Αθηνών
	Athens Flying Club
	Ελληνική Λέσχη Αλεξιπτωτισμού
	Ένωση Αιωροπόρων Αθηνών
	Αερολέσχη Αθηνών
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Skydive Greece- Έλληνες Αεροδύτες
	Αεραθλητικό Κέντρο Εκπαίδευσης Ελλάδος
	Αερολέσχη Θεσσαλονίκης
	Αερολέσχη Μίκρας
	Αερολέσχη Υπερελαφρών Αεροσκαφών Θεσσαλονίκης
	Ελληνική Αεροπορική Ακαδημία

	Ένωση Αερομοντελιστών Θεσσαλονίκης
	Σύλλογος Αεραθλητών Μακεδονίας
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Αεραθλητική Ένωση Γιαννιτσών
	Αεραθλητικό Πολιτιστικό Κέντρο Χαλκιδικής ΠΗΓΑΣΟΣ
	Αεραθλητικός Σύλλογος Πέλλα
	Αερολέσχη Έδεσσας
	Αερολέσχη Ημαθίας
	Αερολέσχη Κατερίνης (Πιερίας)
	Αερολέσχη Σερρών
	Αερολέσχη ΑΙΟΛΟΣ Δράμας
	Ένωση Αερομοντελιστών Μουδανιών
	Σύλλογος Αερομοντελιστών Κοζάνη
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Αεραθλητική Ένωση Μαγνησίας
	Αεραθλητικός Σύλλογος Ολύμπου Ελασσόνας
	Αερολέσχη Θεσσαλίας
	Αερολέσχη Δυτικής Θεσσαλίας
	Αερολέσχη Λάρισας
	Αερολέσχη Νομού Καρδίτσας
	Όμιλος Αερομοντελιστών Μελισσοχωρίου
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Αεραθλητικός Όμιλος Κιθαιρώνα
	Αεραθλητικός Σύλλογος Θήβας Βοιωτίας
	Αερολέσχη Αργινίου
	Αερολέσχη Αθηνών Δαίδαλος
	Αερολέσχη Μεσολογίου
	Αερολέσχη Φθιώτιδας
	Αερολέσχη Φωκίδας & Στερεάς Ελλάδας (Α.ΦΩ.ΣΤ.ΕΛ).
ΗΠΕΙΡΟΥ	Αεραθλητικό Σωματείο ΗΠΕΙΡΟΣ

	Αεραθλητικό Σωματείο Ιωαννίνων
	Αεραθλητικός Σύλλογος Παραμυθιάς
	Αερολέσχη Άρτας
	Αερολέσχη Δυτικής Ελλάδος
	Αερολέσχη Ιωαννίνων
	Αερολέσχη Πρέβεζα
ΚΡΗΤΗΣ	Αεραθλητική Λέσχη ΙΚΑΡΟΣ
	Αερολέσχη Ηρακλείου
	Αερολέσχη Ηρακλείου Κρήτης ΠΗΓΑΣΟΣ
	Αερολέσχη Μαλίων
	Αερολέσχη Σούδας
	Αερολέσχη Ηρακλείου ΤΑΛΩΣ
	Αερολέσχη Χανίων
	Ένωση Αερομοντελιστών Ηρακλείου Κρήτης
	Κρητική Αερολέσχη
	Σύλλογος Αερομοντελιστών Χανίων
	Σύλλογος Αερομοντελιστών Αγίου Νικολάου
	Σύλλογος Αλεξιπτωτιστών Πλαγιάς Χανίων.
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	Αερολέσχη Αράξου
	Αερολέσχη Αρκαδίας
	Αερολέσχη Καλαβρύτων «ΣΤΥΓΑ»
	Αερολέσχη Καλαμάτας
	Αερολέσχη Πατρών
	Αερολέσχη Πύργου
	Λέσχη Αλεξιπτώτου Πλαγιάς Πατρών
	Μοντελιστική Ένωση Μεσσηνίας.
ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ	Αεραθλητική Λέσχη Νάξου
	Αερολέσχη Πάρου- Αντιπάρου

	Αερολέσχη Σύρου
	Αερολέσχη Χίου
	Αερολέσχη Ρόδου
ΝΗΣΙΑ ΙΟΝΙΟΥ	Αερολέσχη Ζακύνθου
	Αερολέσχη Κερκύρας
	Ναυταθλητικός Όμιλος Κεφαλονιάς και Ιθάκης.

Πίνακας 6 - Αεραθλήματα της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας.

ΑΕΡΑΘΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ F.A.I.	
Αερομοντελισμός	Αερομοντέλα - Πυραυλομοντέλα
Αεροστατισμός	Αερόστατα Θερμού Αέρα - Αερόπλοια - Αερόστατα Αερίων
Αιωροπτερισμός	
Αλεξιπτωτισμός	
Αλεξιπτωτισμός Πλαγιάς	
Ακροβατικά	Αεροπλάνα - Ανεμόπτερα
Ανεμοπορία	Ανεμόπτερα - Μοτοανεμόπτερα
Γενική Αεροπορία	
Ελικόπτερα	Ελικόπτερα - Αυτόγυρα
Υπερελαφρά	Αεροπλάνα 3αξόνων - Τρίκυκλα Μηχανοκίνητα Αιωρόπτερα - Μηχανοκίνητα, Αλεξίπτωτα Πλαγιάς - Γυροπλάνα, Αιωρόπτερα Μηχανοκίνητα

Πίνακας 7 - Εγκεκριμένες σχολές εκμάθησης Αλεξιπτώτου Πλαγιάς (Α/Π)

ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΕΚΜΑΘΗΣΗΣ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟΥ ΠΛΑΓΙΑΣ Α/Π	
ΗΠΕΙΡΟΣ	Αεραθλητικό Σωματείο ΗΠΕΙΡΟΣ Αεραθλητικό Σωματείο Ιωαννίνων- ΑΣΙ Αεραθλητικός Σύλλογος Παραμυθιάς Αερολέσχη Άρτας Αερολέσχη Ιωαννίνων
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	Σύλλογος Αεραθλητών Μακεδονίας (Σ.Α.Μ.)
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	Αεραθλητικός Όμιλος Κιθαιρώνα (Α.Ο.Κ) Αεραθλητικός Σύλλογος Θήβας Βοιωτίας Αερολέσχη Αγρινίου Αερολέσχη Μεσολογγίου Αερολέσχη Φωκίδας & Στερεάς Ελλάδας- Α.ΦΩΣΤΕΛ.
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	Αερολέσχη Δυτικής Θεσσαλίας (Α.ΔΥ.ΘΕ) Αεραθλητικός Σύλλογος Ολύμπου Ελασσόνας- ΑΣΟΕΛ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Αεραθλητικός Σύλλογος Πέλλα-FLYPELLA Αερολέσχη ΑΙΟΛΟΣ Δράμας Αερολέσχη Ημαθίας Αερολέσχη Κατερίνης (Πιερίας)
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	Λέσχη Αλεξιπτώτου Πλαγιάς Πατρών-ΛΕΑΛΠΠΑ Αερολέσχη Καλαμάτας
ΚΡΗΤΗ	Αεραθλητική Λέσχη ΙΚΑΡΟΣ Σύλλογος Αλεξιπρωτιστών Πλαγιάς Χανίων ΕΡΜΗΣ
ΝΗΣΙΑ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ	Αερολέσχη Κέρκυρας Ναυταθλητικός Όμιλος Κεφαλονιάς και Ιθάκης.

Πίνακας 8 - Εγγεγραμμένα σωματεία Αεραθλητικού Αιωροπτερισμού

ΕΓΓΕΓΡΑΜΕΝΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΑΙΩΡΟΠΤΑΙΡΙΣΜΟΥ	
Αεραθλητικός Όμιλος Λουτρακίου	Αερολέσχη Ημαθίας
Αερολέσχη Θεσσαλονίκης	Αερολέσχη Παλαμά
Αερολέσχη Καλαβρύτων ΣΤΥΓΑ	Αεραθλητικό Κέντρο Ηπείρου
Αερολέσχη Σερρών	Αερολέσχη Μεγάρων
Ένωση Αιωροπόρων Αθηνών (ΕΝΑΡΑ)	Αεραθλητική Λέσχη Αθηνών και Ολύμπου
Σύλλογος Αεραθλητών Λάρισας	

Πίνακας 9 - Εγκεκριμένες σχολές Εκπαίδευσης ΥΠΑΜ από την Υ.Π.Α.

ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΥΠ.Α.Μ ΑΠΟ ΤΗΝ Υ.Π.Α.	
Ε.Κ. ΥΠΑΜ Αερολέσχης Ν. Καρδίτσας	AVIODREAM
Matkaris Aerosports Pilots Academy	Αερολέσχη Λάρισας
SPORT FLIGHT ACADEMY	P.R.E.L. Wing & Rotor
Αερολέσχη Αθηνών ΔΑΙΔΑΛΟΣ	Αερολέσχη Φλώρινας
Αερολέσχη Μεσολογγίου	PHANTEC
Αερολέσχη ΤΑΛΩΣ Ηρακλείου	Αερολέσχη Χανίων
Ε.Κ. ΥΠΑΜ “ΜΑΘΕ ΝΑ ΠΕΤΑΣ”	Maverick A. Petitsas
Εκπαιδευτικό Κέντρο ΥΠΑΜ Αερολέσχης Αργινίου	

Πίνακας 10 - Σωματεία Αεραθλητικού Αερομοντελισμού της ΕΛ.Α.Ο.

ΣΩΜΑΤΕΙΑ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΛ.Α.Ο.	
ΚΕΝΤΡΙΚΗ, ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	Αεραθλητική Ένωση Γιαννιτσών Αερολέσχη Πιερίας Ένωση Αερομοντελιστών Μουδανιών Αερολέσχη Σερρών Ένωση Αερομοντελιστών Θεσσαλονίκης
ΑΤΤΙΚΗ	Αερολέσχη Μεσογείων Αεραθλητικό Σωματείο Βορείων Προαστίων ΑΕΡΑΣ Ένωση Αερομοντελιστών Αθηνών
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	Αερολέσχη Αγρινίου Ένωση Αερομοντελιστών Ηλείας
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Σύλλογος Αερομοντελιστών Κοζάνης
ΗΠΕΙΡΟ	Αερολέσχη Άρτας Αερολέσχη Ιωαννίνων
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	Αεραθλητική Ένωση Μαγνησίας Αερολέσχη Λάρισας Αερολέσχη Νομού Καρδίτσας Όμιλος Αερομοντελιστών Μελισσοχωρίου
ΚΡΗΤΗ	Αερολέσχη ΤΑΛΩΣ Ηρακλείου Αερολέσχη Μαλίων Σύλλογος Αερομοντελιστών Χανίων Σύλλογος Αερομοντελιστών Αγίου Νικολάου Ένωση Αερομοντελιστών Ηρακλείου Κρήτης
ΝΗΣΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Αερολέσχη Χίου
ΝΗΣΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Αεραθλητική Λέσχη Νάξου
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	Μοντελιστική Ένωση Μεσσηνίας
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	Αερολέσχη Φθιώτιδας

Πίνακας 11 - Αεραθλητικά πεδία ΥΠΑΜ Ελλάδος.

ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΑ ΠΕΔΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ¹³³ ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΓΙΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Αεροδρόμιο Ξάνθης 2. Αεροδρόμιο Κομοτηνής 3. Πεδίο Νέας Καρβάλης 4. Πεδίο Ηρακλείτσας Καβάλας 5. Πεδίο Αγ. Αθανασίου Δράμας 6. Πεδίο Ασημένιου Διδυμοτείχου 7. Φυλάκιο Ορεστιάδα 8. Καλίφυτος Δράμας 9. Σιταγροί Δράμας 10. Μικρόπολη Δράμας 11. Αεραθλητικό Κέντρο Σερρών 12. Αυτοκινητοδρόμιο Σερρών 13. Χορτερό Σερρών 14. Πεδίο Βυρώνειας Σερρών 15. Κολχικό Θεσσαλονίκης 16. Κιλκίς Στρατιωτικό Αεροδρόμιο 17. Σταυροκόπιο Πεδίο 18. Πολύκαστρο Κιλκίς 19. Παναγίτσα Έδεσσας 20. Ολυμπιάδα Κοζάνης 21. Φλώρινα Στρατιωτικό 22. Πρέσπες 23. Παλαμάς Καρδίτσα 24. Λιτόχωρο 25. Κατερίνη 26. PREL 27. Βεργίνα Αεροδρόμιο 28. Μακροχώρι Ημαθίας 29. Πεδίο Ζερβοχώρι Ημαθίας 30. Πεδίο Βέροιας 31. Πεδίο Αριδαίας 32. Πεδίο Αιγινίου 	<ol style="list-style-type: none"> 33. Άγιος Μάμας Αεροδρόμιο 34. Τερψιθέα Λάρισας 35. Λαμία 36. Μόλος Φθιώτιδας 37. Αεροδρόμιο Θήβας 38. Ίκαρος Αεραθλητικό κέντρο 39. Κωπαΐδα Βοιωτίας 40. Κάστρο Βοιωτίας 41. Λέχαιο Κορινθίας 42. Καλάβρυτα 43. Αεροδρόμιο Μεσολογγίου 44. Αεροδρόμιο Αγρινίου 45. Λευκάδα 46. Πεδίο Ζαλόγγου 47. Μελιγαλάς 48. Αεροδρόμιο Καλαμάτας Τριόδου 49. Αεροδρόμιο Πόρτο Χέλι 50. Αεροδρόμιο Στρατιωτικό Άργους 51. Τεμένη Αχαΐα 52. Μαγιάρη Πάτρας 53. Ακόλη 54. Αεροδρόμιο Όλυμποι Χίος 55. Αεροδρόμιο Πολυχνίτος Λέσβου 56. Καλλονή Λέσβου 57. Αεροδρόμιο Επιταλίου 58. Μαλλάδες Κρήτης 59. Αεροδρόμιο Μαρίτσα Ρόδος 60. Διαδρομή για Αεροδρόμιο Κομοτηνής 61. Έξοδος για Αεροδρόμιο Κομοτηνής από Εγνατία 62. Μοντελοδρόμιο ΕΑΜ (Ζωγράφου)

¹³³ KOMOTINI AIRCLUB - Επεξεργασία από Γιώργο Τοκαλατσίδα
https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1KdYmw3_1-u_Vz4VkkK0OnprLnkww&ll=39.04807121307075%2C27.311965953125082&z=6

Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα:

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν.1599/1986, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής μου εργασίας, δεν προσβάλλει κάθε μορφής δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προσωπικότητας και προσωπικών δεδομένων τρίτων, δεν περιέχει έργα/εισφορές τρίτων για τα οποία απαιτείται άδεια των δημιουργών/δικαιούχων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον και πληρούν τους κανόνες της επιστημονικής παράθεσης.