



**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ MBA»**

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Η εκπαίδευση και ανάπτυξη των στελεχών της
Πολεμικής Αεροπορία (Π.Α.):**

Μελέτη περίπτωσης των Σχολών της Π.Α.

Μεταπτυχιακός Φοιτητής:
Ανδρέας Νικολουτσόπουλος
(Α.Μ. mba18072)

Επιβλέπων Καθηγητής:
Δρ. Ιωάννης Μπουρής

Αθήνα, 2022



ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Ανδρέας Νικολουτσόπουλος του Δημητρίου με αριθμό μητρώου mba18072, φοιτητής του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Δημόσια Διοίκηση – Δημόσιο Μάνατζμεντ» του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών & Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Ο Δηλών

Ανδρέας Νικολουτσόπουλος



ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΜΣ "Δημόσια Διοίκηση - Δημόσιο Μάνατζμεντ"

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής συμπεριλαμβανομένου και του Εισηγητή

Η μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία εξετάστηκε επιτυχώς από την κάτωθι Εξεταστική Επιτροπή:

Ο επιβλέπων της διπλωματικής :

A/A	Ονοματεπώνυμο	
1	Ιωάννης Δ. Μπουρής	Μέλος ΔΕΠ ΠΑΔΑ
2	Αλέξανδρος Σαχινίδης	Μέλος ΔΕΠ ΠΑΔΑ
3	Δημήτρης Καλλιβωκάς	Μέλος ΔΕΠ ΠΑΔΑ

Ευχαριστίες

Με το πέρας της παρούσας διπλωματικής εργασίας μου δίνεται η ευκαιρία να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που ενίσχυσαν τις προσπάθειες μου για την περάτωση αυτής της εργασίας.

Νιώθω την ανάγκη λοιπόν να ευχαριστήσω το διδακτικό προσωπικό του μεταπτυχιακού προγράμματος για την παροχή πολύτιμων γνώσεων σε άρτιο επίπεδο.

Στην συνέχεια θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου Δρ. Ιωάννη Μπουρή για το ενδιαφέρον και την καθοδήγησή του στην εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

Τον Πλοίαρχο κ. Δημήτριο Καμάρα, διοικητή της Υπηρεσίας μου για την ηθική συμπαράσταση και υπηρεσιακή του ανοχή κατά το χρόνο εκπλήρωσης των μεταπτυχιακών μου σπουδών και τους συνεργάτες μου στην Γραμματεία για την κατανόησή τους σε ανθρώπινες στιγμές.

Δεν θα μπορούσα να παραλείψω να ευχαριστήσω τον αδερφό μου Νικόλαο Νικολουτσόπουλο και την αρραβωνιαστικιά και συμφοιτήτρια μου Νικολέττα Τσιλίκα, που με στήριξαν και συμμετείχαν στην έρευνα.

Τέλος, νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω θερμά τους συμφοιτητές μου για την συνεχή ενθάρρυνση και στήριξή τους στα πλαίσια αναζήτησης γνώσης και εμπειριών.

Η παρούσα αφιερώνεται στην οικογένειά μου που μου δίνει πάντα δύναμη να αγωνίζομαι και να συνεχίζω να κυνηγώ τα όνειρα μου.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η χώρα μας, η Ελλάδα, βρίσκεται σε ένα από τα πιο καίρια γεωστρατηγικά σημεία του πλανήτη μας. Συγκεκριμένα είναι το σημείο που ενώνει τρεις ηπείρους: την Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική. Αυτό συνεπάγεται ότι κατά την πάροδο της ιστορίας, αιώνες τώρα, γινόταν το μήλο της έριδος για πολλές μεγάλες δυνάμεις, καθώς ο έλεγχός της θα απέφερε πολλά οικονομικά κυρίως οφέλη, αλλά και πολλά επίσης γεωστρατηγικά πλεονεκτήματα. Δεν είναι εξάλλου καθόλου τυχαίο το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία κατέχει τα παγκόσμια πρωτεία αιώνες τώρα.

Μια τέτοια χώρα λοιπόν δεν έχει την πολυτέλεια να μην προσπαθεί συνεχώς να εξασφαλίζει την εδαφική της ακεραιότητα, αλλά και την εθνική της κυριαρχία. Βεβαίως αυτό πρωτίστως επιτυγχάνεται μέσω της πολύ σκληρής δουλειάς που θα πρέπει να καταβάλλει το υπουργείο Εξωτερικών, εξασφαλίζοντας, με το εργαλείο της διπλωματίας, τις συμμαχίες εκείνες οι οποίες θα αποτελούν από μόνες τους αποτροπή των εξωτερικών απειλών. Επιπρόσθετα όμως το πιο δυνατό χαρτί σε μια διπλωματική διαπραγμάτευση, είναι μια ισχυρή αμυντική δύναμη. Οι πιο ισχυρές χώρες του κόσμου δεν είναι τυχαίο ότι διαθέτουν αντίστοιχα και πανίσχυρες στρατιωτικές δυνάμεις. Δεν είναι επίσης τυχαίο ότι η χώρα μας δαπανά ένα πολύ μεγάλο μέρος του προϋπολογισμού της σε αμυντικούς στρατιωτικούς εξοπλισμούς.

Το πιο εξελιγμένο από τα αμυντικά όπλα της χώρας και συνάμα το πλέον ακριβό είναι η Πολεμική Αεροπορία. Η τεχνολογία καλπάζει και φυσικά την ακολουθεί η πολεμική βιομηχανία. Αν λοιπόν μια χώρα επιθυμεί να έχει μια αξιόμαχη Πολεμική Αεροπορία θα πρέπει συνεχώς να επενδύει σε νέα εξοπλιστικά προγράμματα ή να αναβαθμίζει τα υπάρχοντα, ώστε να μην χάνει το πλεονέκτημα στο θέατρο των επιχειρήσεων. Οι πολεμικές μηχανές όμως και οι σύγχρονοι πολεμικοί εξοπλισμοί, δεν μπορούν να αποδώσουν τα μέγιστα, εάν το έμπυχο δυναμικό που τα διαχειρίζεται, δεν είναι σωστά και άρτια εκπαιδευμένο, ώστε να λειτουργεί το ίδιο ως πολλαπλασιαστής ισχύος. Το παρόν αποτελεί και το θέμα της παρούσας πτυχιακής εργασίας και συγκεκριμένα είναι ως εξής: «Η εκπαίδευση και ανάπτυξη των στελεχών της Πολεμικής Αεροπορίας».

Λέξεις κλειδιά: Εκπαίδευση, Πολεμική Αεροπορία, Σχολή Ικάρων, Σχολή Μονίμων Υπαξιωματικών, Στρατιωτικές Σχολές

ABSTRACT

Our country, Greece, is located in one of the most crucial geostrategic points of our planet. Specifically, it is the point that unites three continents: Europe, Asia and Africa. This means that in the course of history, for centuries now, it has become the apple of contention for many great powers, as its control would bring many major economic benefits, but also many geostrategic advantages. It is no coincidence that Greek shipping has been world leaders for centuries now.

Such a country therefore cannot afford not to constantly strive to ensure its territorial integrity, but also its national sovereignty. Of course, this is primarily achieved through the very hard work that the Foreign Ministry has to do, securing, with the tool of diplomacy, those alliances which in themselves will be a deterrent to external threats. In addition, however, the strongest piece of paper in a diplomatic negotiation is a strong defensive force. It is no coincidence that the most powerful countries in the world have correspondingly powerful military forces. It is also no coincidence that our country spends a very large part of its budget on defense military equipment.

The most advanced of the country's defense weapons and at the same time the most expensive is the Air Force. Technology is galloping and of course the war industry is following. So if a country wants to have a combative Air Force, it must constantly invest in new armaments programs or upgrade existing ones, so as not to lose the advantage in the theater of operations. War machines, however, and modern military equipment, cannot perform to the maximum, if the manpower that manages them, is not properly and well trained, to function the same as a power multiplier. The present document is the subject of this dissertation and specifically is as follows: "The training and development of Air Force personnel."

Key words: *Education, Air Force, Air Force Academy, Permanent Non-Commissioned Officers School, Military Academies*

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1.1. Ορισμοί	1
1.2. Αρκτικόλεξα	3
2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	1
2.1. Δομή.....	27
3. ΤΟ ΚΑΘΟΛΗΓΗΤΙΚΟ ΟΡΑΜΑ (VISION) ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΤΗΣ Π.Α.	52
4. Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ (MISSION) ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΤΗΣ Π.Α.....	54
5. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	55
5.1. Οργανόγραμμα Σχολής Ικάρων.....	55
5.1.1. Υλικοτεχνική Υποδομή Σχολής Ικάρων.....	55
5.2. Οργανόγραμμα Σ.Μ.Υ.Α.....	58
5.2.1. Υλικοτεχνική Υποδομή Σ.Μ.Υ.Α.....	58
6. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΠΟΥΔΩΝ.....	60
6.1. Αναλυτικό πρόγραμμα μαθημάτων.....	60
7. ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T.	61
7.1. Σχολή Ικάρων	61
7.1.1. Δυνατά Σημεία.....	61
7.1.2. Αδύνατα Σημεία.....	65
7.1.3. Ευκαιρίες	66
7.1.4. Απειλές.....	68
7.2. ΣΜΥΑ.....	70
7.2.1. Δυνατά Σημεία.....	70
7.2.2. Αδύνατα Σημεία.....	71
7.2.3. Ευκαιρίες	72
7.2.4. Απειλές.....	73
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	75
9. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ.....	81
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	86
Βιβλία.....	86
Λευκώματα	86
Ιστοσελίδες	87

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

<i>Εικόνα 2.1: Αεροσκάφος Nieuport IV.G Alcuin</i>	<i>1</i>
<i>Εικόνα 2.2: Το πρώτο ελληνικό αεροσκάφος στρατιωτικού τύπου, Farman.....</i>	<i>2</i>
<i>Εικόνα 2.3: Αεροσκάφος τύπου Bleriot XI, πτώση του οποίου προκάλεσε τον πρώτο νεκρό Έλληνα αεροπόρο</i>	<i>3</i>
<i>Εικόνα 2.4: Έλληνες αεροπόροι πριν από αποστολή κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο.....</i>	<i>3</i>
<i>Εικόνα 2.5: Το πρώτο ελληνικό αεροσκάφος που ενεπλάκη σε αερομαχία με τουρκικό, το 1920, τύπου Spad.....</i>	<i>5</i>
<i>Εικόνα 2.6: Το αγγλικής κατασκευής μαχητικό αεροσκάφος Gloster Mars Nighthawk.....</i>	<i>5</i>
<i>Εικόνα 2.7: Το επίσης αγγλικής κατασκευής μαχητικό αεροσκάφος τύπου Hawker Horsley.....</i>	<i>6</i>
<i>Εικόνα 2.8: Το γαλλικής προέλευσης αεροσκάφος Fairey III F, που μπορούσε να μετατραπεί και σε υδροπλάνο.....</i>	<i>6</i>
<i>Εικόνα 2.9: Το γαλλικής κατασκευής αναγνωριστικό αεροσκάφος Breguet Bre 19.....</i>	<i>7</i>
<i>Εικόνα 2.10: Το ελληνικό υδροπλάνο Avro 504 στο φαληρικό όρμο.....</i>	<i>7</i>
<i>Εικόνα 2.11: Το υδροπλάνο Blackburn T-3A Velos</i>	<i>7</i>
<i>Εικόνα 2.12: Το βρετανικής κατασκευής ελαφρύ βομβαρδιστικό Bristol Blenheim.....</i>	<i>8</i>
<i>Εικόνα 2.13: Το πολωνικής προέλευσης αεροσκάφος PZL P-24.....</i>	<i>9</i>
<i>Εικόνα 2.14: Το γαλλικής κατασκευής αεροσκάφος Dornier Do-22 με ελληνικό εθνόσημο</i>	<i>9</i>
<i>Εικόνα 2.15: Το βρετανικής προέλευσης πολλαπλού ρόλου αεροσκάφος Avro Anson.....</i>	<i>9</i>
<i>Εικόνα 2.16: Το γαλλικό καταδιωκτικό αεροσκάφος Marchel Bloch.....</i>	<i>10</i>
<i>Εικόνα 2.17: Το γερμανικής προέλευσης αεροσκάφος Henschel Hs 126.....</i>	<i>11</i>
<i>Εικόνα 2.18: Έλληνες αεροπόροι πριν από αποστολή κατά το δευτερο παγκόσμιο πόλεμο.....</i>	<i>11</i>
<i>Εικόνα 2.19: Το θρυλικό μαχητικό αεροσκάφος Supermarine Spitfire, βρετανικής κατασκευής, με ελληνικό εθνόσημο στο αεροδρόμιο του Τατοΐου</i>	<i>12</i>
<i>Εικόνα 2.20: Το βρετανικής προέλευσης ελαφρύ βομβαρδιστικό Fairey Battle.....</i>	<i>12</i>
<i>Εικόνα 2.21: Το Martin Baltimore 187, ελαφρύ βομβαρδιστικό αεροσκάφος, αμερικανικής κατασκευής</i>	<i>13</i>
<i>Εικόνα 2.22: Τα ελληνικά αεροσκάφη τύπου C-47 Dakota, σε αποστολή στη Νότια Κορέα.....</i>	<i>14</i>
<i>Εικόνα 2.23: Ελληνικά πληρώματα και αεροσκάφος τύπου C-47 Dakota, που ανήκουν στο 13ο σμήνος</i>	<i>14</i>
<i>Εικόνα 2.24: Τα ελληνικά πληρώματα του 13^{ου} σμήνους πριν την αναχώρησή τους για την Νότιο Κορέα</i>	<i>15</i>
<i>Εικόνα 2.25: Το αμερικανικής προέλευσης εκπαιδευτικό, αλλά και πολλαπλού ρόλου αεροσκάφος T-33</i>	<i>15</i>
<i>Εικόνα 2.26: Το αμερικανικής προέλευσης αεριωθούμενο μαχητικό αεροσκάφος F-84.....</i>	<i>16</i>
<i>Εικόνα 2.27: Αμερικανικής προέλευσης μαχητικό αεριωθούμενο αεροσκάφος F-86.....</i>	<i>16</i>
<i>Εικόνα 2.28: Ελληνικό αεροσκάφος αναχαίτησης τύπου F-5 Freedomfighter.....</i>	<i>17</i>
<i>Εικόνα 2.29: Το θρυλικό αεριωθούμενο ελαφρύ βομβαρδιστικό αεροσκάφος F-104 Starfighter.....</i>	<i>17</i>

<i>Εικόνα 2.30: Αμερικανικής προέλευσης αεριωθούμενο μαχητικό αεροσκάφος τύπου F-102 Deltadagger</i>	18
<i>Εικόνα 2.31: Δικινητήριο αεριωθούμενο εκπαιδευτικό αεροσκάφος τύπου T-37 στην αεροπορική βάση της Καλαμάτας</i>	18
<i>Εικόνα 2.32: Δικινητήριο μαχητικό αεροσκάφος F-4 Phantom αμερικανικής κατασκευής</i>	18
<i>Εικόνα 2.33: Το ελαφρύ βομβαρδιστικό αεροσκάφος A-7 Corsair</i>	19
<i>Εικόνα 2.34: Το μεταγωγικό αεροσκάφος C-130 Hercules</i>	19
<i>Εικόνα 2.35: Καναδικής προέλευσης αεροπυροσβεστικό αεροσκάφος C1-215 Canadair</i>	20
<i>Εικόνα 2.36: Φωτοαναγνωριστικό δικινητήριο αεροσκάφος RF-4 της 348 Μοίρας</i>	20
<i>Εικόνα 2.37: Αεροσκάφος Mirage F-1 κατά τη φάση της προσγείωσης στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου</i>	20
<i>Εικόνα 2.38: Αεροσκάφος HU-16B Albatross, με το προσωνύμιο «Γκούφη», στην αεροπορική βάση της Ελευσίνας</i>	21
<i>Εικόνα 2.39: Σχηματισμός αεροσκαφών P-3B orion σε πτήση πάνω από το αιγαιο</i>	22
<i>Εικόνα 2.40: Το έμβλημα της 354 Μοίρας Τακτικών Μεταφορών</i>	23
<i>Εικόνα 2.41: Αεροσκάφος Noratlas, γαλλικής κατασκευής, με ελληνικό εθνόσημο</i>	24
<i>Εικόνα 2.42: Γαλλικής προέλευσης ελληνικό αεροσκάφος αναχαίτησης Mirage 2000 Dassault, με παραλλαγή aegean</i>	24
<i>Εικόνα 2.43: Το αμερικανικής προέλευσης μαχητικό αεροσκάφος F-16 Fighting Falcon</i>	25
<i>Εικόνα 2.44: Το πλέον σύγχρονο αεροσκάφος F-16 Block 52+ advance</i>	26
<i>Εικόνα 2.45: Ένα από τα πρώτα ελληνικά δικινητήρια μαχητικά αεροσκάφη τύπου Rafale της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας</i>	26
<i>Εικόνα 2.46: Το έμβλημα του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας</i>	27
<i>Εικόνα 2.47: Το έμβλημα του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας</i>	28
<i>Εικόνα 2.48: Το έμβλημα της Διοίκησης Αεροπορικής Εκπαίδευσης</i>	29
<i>Εικόνα 2.49: Αναμνηστική φωτογραφία των εκπαιδευόμενων χειριστών στο 4th Special Flying Training School (4 S.F.T.S.) της Habbaibiya, στο Ιρακ, εκατό μίλια από τη Βαγδάτη</i>	31
<i>Εικόνα 2.50: Φωτογραφία από ορκωμοσία πρωτοετών Ικάρων μπροστά από το διοικητήριο της Σχολής Ικάρων</i>	34
<i>Εικόνα 2.51: Το έμβλημα της Σχολής Ικάρων</i>	35
<i>Εικόνα 2.52: Η πρώτη και μεγαλύτερη «δασκάλα» των ικάρων, το αεροσκάφος T-41D</i>	36
<i>Εικόνα 2.53: Το νέο εκπαιδευτικό αεροσκάφος αρχικής εκπαίδευσης Technam 2002</i>	36
<i>Εικόνα 2.54: ο έμβλημα της 120 Πτέρυγας Εκπαίδευσης Αέρος στην Καλαμάτα</i>	37
<i>Εικόνα 2.55: Το αεροσκάφος T-6 Texan που χρησιμοποιείται για το στάδιο βασικής πτητικής εκπαίδευσης των Ικάρων</i>	38
<i>Εικόνα 2.56: Το δικινητήριο αεριωθούμενο αεροσκάφος T-2E buskeye, που χρησιμοποιείται για το προχωρημένο στάδιο πτητικής εκπαίδευσης</i>	38
<i>Εικόνα 2.57: Το θρυλικό ελικόπτερο AB-205 της Πολεμικής Αεροπορίας</i>	39
<i>Εικόνα 2.58: Το γαλλικής προέλευσης ελικόπτερο Super Puma</i>	39
<i>Εικόνα 2.59: Το έμβλημα της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών Αεροπορίας</i>	40
<i>Εικόνα 2.60: Ορκωμοσία σπουδαστών της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών</i>	41

<i>Εικόνα 2.61:</i> Το έμβλημα της Σχολής Τεχνικών Υπαξιωματικών Αεροπορίας.....	42
<i>Εικόνα 2.62:</i> Τεχνικός που επιθεωρεί μαχητικό αεροσκάφος F-16 πριν την απογείωση του	42
<i>Εικόνα 2.63:</i> Σπουδαστές της Σχολής Τεχνικών Αεροπορίας στα εργαστήρια της σχολής	43
<i>Εικόνα 2.64:</i> Το έμβλημα της Σχολής Υπαξιωματικών Διοικητικών.....	44
<i>Εικόνα 2.65:</i> Ραδιοναυτιλος στη θέση εργασίας του στο πιλοτήριο C-130, εν ώρα πτησης.....	45
<i>Εικόνα 2.66:</i> Το έμβλημα της Σχολής Ιπτάμενων Ραδιοναυτίλων	45
<i>Εικόνα 2.67:</i> Το έμβλημα της στρατιωτικής ιατρικής σχολής.....	46
<i>Εικόνα 2.68:</i> Το κτήριο της στρατιωτικής ιατρικής σχολής στο κέντρο της Αθήνας.....	48
<i>Εικόνα 2.69:</i> Το έμβλημα της Στρατιωτικής Σχολής Αξιωματικών Σωμάτων.....	49
<i>Εικόνα 2.70:</i> Τελετή Ορκωμοσίας απόφοιτων της στρατιωτικής σχολής αξιωματικών σωμάτων.....	50
<i>Εικόνα 2.71:</i> Το έμβλημα της Σχολής Αξιωματικών Νοσηλευτικής	51
<i>Εικόνα 2.72:</i> Τελετή ορκωμοσίας αποφοίτων σχολής αξιωματικών νοσηλευτικής	51
<i>Εικόνα 2.73:</i> Το υπερσύγχρονο υψηλών απαιτήσεων πιλοτήριο του αεροσκάφους Rafale.....	53
<i>Εικόνα 5.1:</i> Η βιβλιοθήκη και τα εργαστήρια της Σχολής Ικάρων	56
<i>Εικόνα 5.2:</i> Πανοραμική φωτογραφία των εγκαταστάσεων της Σχολής Ικάρων	57

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

<i>Πίνακας 5.1: Οργανόγραμμα Σχολής Ικάρων (Σ.Ι.)</i>	55
<i>Πίνακας 5.2: Οργανόγραμμα Σχολής Μόνιμων Υπαξιωματικών Αεροπορίας (Σ.Μ.Υ.Α.)</i>	58
<i>Πίνακας 5.3: Κατεύθυνση ή Ειδίκευση (Κ.Ε.), σύμφωνα με τον πίνακα κωδικοποίησης</i>	60
<i>Πίνακας 5.4: Τομείς μαθήματος σχολής</i>	60

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας αρχικά είναι να αναλύσει διεξοδικά και με λεπτομέρεια ποια είναι η δομή των παραγωγικών σχολών της Πολεμικής Αεροπορίας που της παραδίδουν ετοιμοπόλεμα στελέχη, το πρόγραμμα σπουδών τους, η διαδικασία αλλά και ο τρόπος εκπαίδευσης των σπουδαστών.

Αρχικά παρατίθεται ιστορική αναδρομή για τη σύσταση της Πολεμικής Αεροπορίας, από τα πρώτα χρόνια που ξεκίνησε η χώρα μας να χρησιμοποιεί το αεροπλάνο ως όπλο. Στη συνέχεια περιγράφεται η ανάγκη της δημιουργίας εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, εντός του χώρου της ίδιας της πολεμικής αεροπορίας, με σκοπό να παράγονται στελέχη, όλων των ειδικοτήτων, ικανά να αποδώσουν τα δέοντα για τις επιχειρησιακές της ανάγκες. Στη συνέχεια αναλύεται η δομή της ίδιας της Πολεμικής Αεροπορίας, ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας της, αλλά και η προοπτική εξέλιξης της, μέχρι και σήμερα που βρίσκεται εν αναμονή της παραλαβής των σύγχρονων μαχητικών αεροσκαφών της. Παρατίθεται ο τρόπος της δημιουργίας των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, η εξέλιξη και ανάπτυξη τους με το πέρασμα του χρόνου και ο τρόπος με τον οποίο αναδιαμορφώνονται για να μπορέσουν να παραμείνουν επαρκείς στην τροχιά των εξελίξεων και των απαιτήσεων. Στη συνέχεια θα παρουσιαστεί και θα αναλυθεί η δομή της κάθε σχολής, το πρόγραμμα σπουδών της καθεμίας, τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία της κάθε σχολής ξεχωριστά και θα προταθούν τρόποι για τη βελτίωσή τους. Τέλος, θα παρατεθούν συμπεράσματα, αλλά και προτάσεις για βελτίωση και περαιτέρω εξέλιξη τους.

1.1. Ορισμοί

- «Αιέν Αριστεύειν»

Ρητό το οποίο αναφέρεται στην Ιλιάδα του Ομήρου και σύμφωνα με το οποίο εναρμονίζεται η νοοτροπία και φιλοσοφία των Σχολών της Πολεμικής Αεροπορίας. Σε ελεύθερη μετάφραση σημαίνει «πάντοτε να αριστεύεις, πάντοτε με άμιλλα να ξεπερνάς τους άλλους, να τιμάς το γένος από το οποίο προέρχεσαι». Η αριστεία θα πρέπει να είναι ο στόχος των σπουδαστών, ώστε να επιτυγχάνουν τα προαπαιτούμενα για να μπορούν επάξια να σταθούν αντάξιοι του καθήκοντος που θα κληθούν να επωμιστούν.

- «Αίεν Υψικρατείν»

Το ρητό το οποίο αντιπροσωπεύει την Πολεμική Αεροπορία της χώρας μας και που χρησιμοποιείται ως επίσημο μοτο. Αναγράφεται στον επίσημο θυρεό του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, του ύψιστου διοικητικού σχηματισμού του όπλου. Μεταφράζεται ως εξής: «Να κυριαρχείς Πάντοτε στα ύψη, στους αιθέρες, στους ουρανούς». Η συγκεκριμένη φράση αποδίδεται στον Υποπτέραρχο Ιπτάμενο Σπύρο Παπασπύρο, ο οποίος ως Αντισμήναρχος, τότε διοικητής του Κέντρου Κατάταξης της Βάσης της Γάζας, στις 5 Οκτωβρίου 1941, καλωσόρισε στην Αίγυπτο το προσωπικό της 335 Μοίρας, της πρώτης ελληνικής Μοίρας μαχητικών αεροσκαφών στη Μέση Ανατολή. Μαζί με έναν αετό σε πτήση, ο οποίος απεικονίζεται μπροστά από το εθνόσημο της χώρας μας (σε κυκλική μορφή), αποτελούν το έμβλημα του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας και κατ' επέκταση το έμβλημα ολόκληρης της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας.

- «Άμμες δε γ' εσόμεθα πολλώ κάρρονες»

Η φράση η οποία απεικονίζεται στο έμβλημα της Σχολής Ικάρων, έχοντας μπροστά τον ίδιο τον Ίκαρο εν πτήση, κάτω από τον ήλιο. Το ρητό αυτό προέρχεται από την αρχαία πανίσχυρη πολεμικά Σπάρτη, και όπως το καταγράφει ο Πλούταρχος, το τραγουδούσαν οι νεότεροι άνδρες. Η μετάφραση του ρητού είναι «εμείς θα γίνουμε πολύ καλύτεροι από σας». Αυτό είναι και το όραμα και ο στόχος των νεαρών Ικάρων, να γίνουν καλύτεροι από τους προκατόχους του.

- «Γνους Πράττε»

Είναι το ρητό που βρίσκεται στο έμβλημα της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών Αεροπορίας και αναγράφεται επίσης στον ναό του αρχαίου Έλληνα θεού Απόλλωνα στους Δελφούς, μαζί με άλλα 146 ρητά. «Να πράττεις συνεχώς με επίγνωση» είναι η μετάφραση του ρητού αυτού και παρακινεί τους νέους σπουδαστές της σχολής να μελετούν και να καταρτίζονται ώστε να έχουν τη γνώση και εκπαίδευση να ανταπεξέρχονται με επιτυχία στα καθήκοντα τους.

- «Γένοιμαν Αιετός Υψιπέτας»

Αναγράφεται στο Έμβλημα της 120 Πτέρυγας Εκπαίδευσης Αέρος που εδράζεται στην Καλαμάτα και είναι η βάση στην οποία εκπαιδεύονται οι νεαροί Ίκαροι στο πτητικό κομμάτι. Επίσης απεικονίζεται ένας αετός που με στοργή δίνει τροφή στα μικρά του. Φυσικά τους παρακινεί «να γίνουν και τα ίδια αετοί που θα πετούν ψηλά στον ουρανό».

- «Διδακτόν η αρετή»

Η φράση αυτή βρίσκεται στο έμβλημα της Διοίκησης Αεροπορικής Εκπαίδευσης, του σχηματισμού διοίκησης που προΐσταται διοικητικά των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της Πολεμικής Αεροπορίας. Πρόκειται ουσιαστικά για παράφραση του ερωτήματος «ει διδακτόν η αρετή», που βρίσκουμε στη συλλογή του Πλούταρχου «Ηθικά». Ο Πλούταρχος λοιπόν διερωτάται αν εάν μπορεί η αρετή να διδάσκεται. Η απάντηση δίνεται από το συγκεκριμένο έμβλημα και ξεκάθαρα λέγεται ότι η αρετή διδάσκεται.

1.2. Αρκτικόλεξα

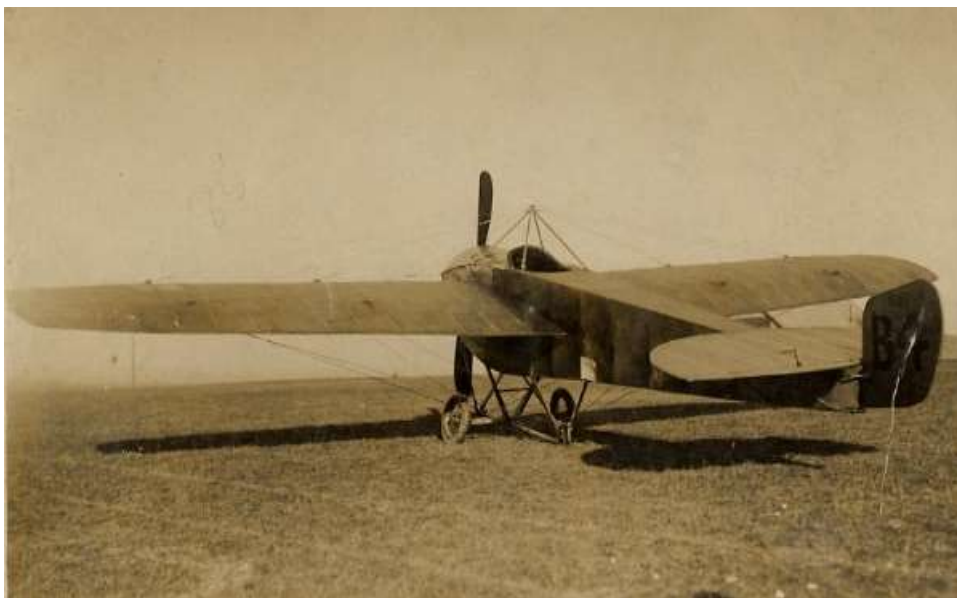
ΑΤΑ:	Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας
Α.Σ.Ε.Ι.	Ανώτατο Στρατιωτικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα
Γ.Ε.Α	Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
Δ.Α.Ε.	Διοίκηση Αεροπορικής Εκπαίδευσης
Δ.Α.Υ.	Διοίκηση Αεροπορικής Υποστήριξης
Μ.Τ.Μ.	Μοίρα Τακτικών Μεταφορών
Π.Μ.	Πτέρυγα Μάχης
Σ.Α.Ν.	Σχολή Αξιωματικών Νοσηλευτικής
Σ.Σ.Α.Σ.	Στρατιωτική Σχολή Αξιωματικών Σωμάτων
Σ.Ι.	Σχολή Ικάρων
Σ.Ι.Ρ.	Σχολή Ιπταμένων Ραδιοαυτίλων
Σ.Μ.	Σμηναρχία Μάχης
Σ.Μ.Α.Ε.Κ.	Σμηναρχία Ακαδημαϊκής Εκπαίδευσης
Σ.Μ.Υ.Α.	Σχολή Μονίμων Αξιωματικών Αεροπορίας
Σ.Υ.Δ.	Σχολή Υπαξιωματικών Διοικητικών

2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η πολεμική αεροπορία είναι το νεότερο από τα όπλα των ελληνικών ενόπλων δυνάμεων. Το αρχαιότερο είναι ο στρατός ξηράς, ακολουθεί το πολεμικό ναυτικό με τη μεγάλη παράδοση και τέλος, η πολεμική αεροπορία, η οποία είναι και το πιο σύγχρονο από τα τρία. Παρόλο όμως που είναι το νεότερο από όλα, έχει ιστορία πολλών ετών.

Η αποστολή της από τότε που δημιουργήθηκε, μέχρι και σήμερα, είναι να φυλάει και να προστατεύει τον ελληνικό εναέριο χώρο από κάθε απειλή και δευτερευόντως να παρέχει υποστήριξη από αέρα στις επιχειρήσεις που εκτελεί ο ελληνικός στρατός και το πολεμικό ναυτικό. Επικουρικά, παρέχει σε όλο το μήκος και το πλάτος της χώρας έρευνα και διάσωση, εκτελεί αποστολές αεροπυρόσβεσης αλλά και παρέχει ανθρωπιστική βοήθεια όπου υπάρχει έκτακτη ανάγκη.

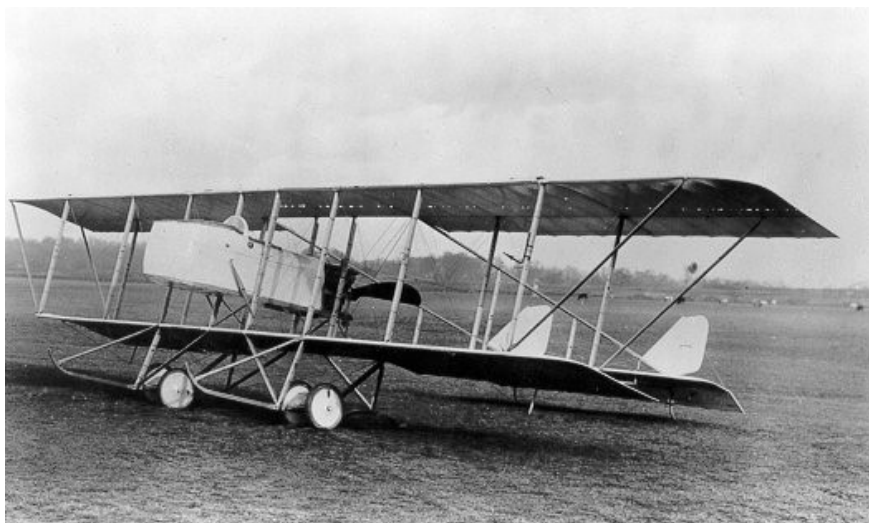
Το έτος, το οποίο ιδρύθηκε η πολεμική αεροπορία ήταν το 1911. Η τότε κυβέρνηση εμπιστεύθηκε στη Γαλλία τον τρόπο δημιουργίας της αλλά και την εκπαίδευση του αρχικού προσωπικού της. Έτσι λοιπόν, τα πρώτα αεροσκάφη παραγγέλθηκαν και ήταν τύπου Farman, ενώ έξι αξιωματικοί στάλθηκαν στο εξωτερικό για την εκπαίδευσή τους ως πιλότοι στα μέσα αυτά.



Εικόνα 2.1: Αεροσκάφος Nieuport IV.G Alcuin

Ο πρώτος Έλληνας που χρήστηκε ως αεροπόρος ήταν ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος στις 8 Φεβρουαρίου 1912. Το αεροπλάνο που πέταξε ήταν τύπου Nieuport IV.G Alcuin. Είναι αξιοσημείωτο, ότι την ίδια ημέρα πέταξε και δεύτερη

φορά έχοντας μαζί του στο αεροπλάνο τον πρωθυπουργό της χώρας εκείνη την περίοδο, Ελευθέριο Βενιζέλο.



Εικόνα 2.2: Το πρώτο ελληνικό αεροσκάφος στρατιωτικού τύπου, Farman

Το πρώτο αεροσκάφος στρατιωτικού τύπου της Ελλάδας, ήταν τύπου Farman και εκτέλεσε την παρθενική του πτήση στις 13 Μαΐου 1912, με πιλότο τον υπολοχαγό Δημήτριο Καμπέρο. Αξίζει να σημειωθεί, ότι κάποια αεροπλάνα του τύπου αυτού, είχαν μετατραπεί σε υδροπλάνα. Το πρώτο μάλιστα, είχε ονομαστεί «Δαίδαλος» και πέταξε για πρώτη φορά τον Ιούνιο του 1912 με τον ίδιο πιλότο. Αυτή ήταν και η απαρχή για τη δημιουργία ναυτικής αεροπορίας στη χώρα.

Το ίδιο έτος, συγκροτήθηκε η πρώτη μονάδα πολεμικών αεροπορικών επιχειρήσεων, η οποία ανήκε στον ελληνικό στρατό, ονομαζόταν «λόχος αεροπόρων» και είχε έδρα τη Λάρισα. Πολύ σύντομα, μάλιστα, και συγκεκριμένα στις 5 Οκτωβρίου 1912, η πρώτη στρατιωτική επιχείρηση από αέρος ήταν γεγονός. Οι βαλκανικοί πόλεμοι είχαν ξεκινήσει και η ελληνική πολεμική αεροπορία ήταν πρωτοπόρος αφού ανέδειξε τα αεροπλάνα της στο πλαίσιο αυτό.

Η πρώτη λοιπόν αποστολή, περιλάμβανε αναγνώριση για τη θέση και τη διάταξη του εχθρού στη Θεσσαλία. Στη συνέχεια εκτελέστηκαν πολλαπλές αποστολές βομβαρδισμού που σκοπό είχαν να ρίξουν βόμβες εκεί που ήταν οχυρωμένος ο εχθρός και συγκεκριμένα στο Μπιζάνι. Άλλες αποστολές που εκτελέστηκαν εκείνη την περίοδο, ήταν οι πτήσεις των αεροσκαφών πάνω από τα Ιωάννινα και η παροχή βοήθειας στους εκεί κατοίκους που τελούσαν υπό πολιορκία. Εφημερίδες και τρόφιμα έπεφταν από τον ουρανό προκειμένου να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των ανθρώπων αυτών.

Στις 24 Ιανουαρίου 1913, η ελληνική πολεμική αεροπορία ήταν πρωτοπόρος, εκτελώντας την πρώτη στην ιστορία αποστολή ναυτικής συνεργασίας που είχε εκτελεστεί ποτέ στον κόσμο. Το πλήρωμα του υδροπλάνου Farman MF-7, με κυβερνήτη τον Υπολοχαγό Μιχαήλ Μουτούση και συγκυβερνήτη τον σημαιοφόρο Αριστείδη Μωραϊτίνη, πέταξε πάνω από τα Δαρδανέλια και κατάφερε να εντοπίσει τον Τουρκικό στόλο. Στη συνέχεια, μπόρεσαν να αποτυπώσουν τις ακριβείς θέσεις των πλοίων και να τα βομβαρδίσουν με μεγάλη αποτελεσματικότητα. Το γεγονός αυτό, έγινε ευρέως γνωστό και έγινε πρωτοσέλιδο στην Ελλάδα αλλά και στον διεθνή τύπο.

Ωστόσο, πέρα από τις επιτυχίες τις, στις 4 Απριλίου 1913 η πολεμική αεροπορία βίωσε και το πρώτο της τραγικό γεγονός. Ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, ο πρώτος Έλληνας αεροπόρος, είχε την ατυχία να είναι και ο πρώτος νεκρός μετά την πτώση του αεροσκάφους του, τύπου Bleriot XI.



Εικόνα 2.3: Αεροσκάφος τύπου Bleriot XI, πτώση του οποίου προκάλεσε τον πρώτο νεκρό Έλληνα αεροπόρο



Εικόνα 2.4: Έλληνες αεροπόροι πριν από αποστολή κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο

Εκτός όμως από τους βαλκανικούς πολέμους, η ελληνική πολεμική αεροπορία κλήθηκε να πολεμήσει μετά την εμπλοκή της χώρας στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι πρώτες πολεμικές μοίρες της ελληνικής αεροπορίας που δημιουργήθηκαν, ήταν η 531 μοίρα δίωξης, η 532 μοίρα αναγνώρισης και βομβαρδισμού και η 533 μοίρα αναγνώρισης και βομβαρδισμού επίσης. Η περιπολία, η αναγνώριση και η φωτογράφιση αλλά και οι πτήσεις πίσω από τις γραμμές του εχθρού με σκοπό τη συλλογή πληροφοριών για λογαριασμό των συμμάχων, ήταν η καθημερινότητα των Ελλήνων αεροπόρων. Επιτυχή αποτελέσματα είχαν επίσης οι βομβαρδισμοί του εχθρού πίσω από τα χαρακώματα. Επιπλέον, επιδρομές κατά τη διάρκεια της νύχτας, έρευνες για υποβρύχια, προσβολή στόχων υψηλής προτεραιότητας αλλά και ζωτικής σημασίας για τον εχθρό, ήταν κάποιες από τις αποστολές του ναυτικού αεροπορικού σώματος. Η καθημερινή εμπλοκή των ελληνικών αεροπλάνων σε αερομαχίες ήταν πλέον ρουτίνα με μεγάλη επιτυχία.

Ανάμεσα στις μεγάλες επιτυχίες εκείνης της περιόδου, κατατάσσονται οι επιδρομές που εκτελέστηκαν νύχτα στην Κωνσταντινούπολη αλλά και στις γύρω περιοχές, όπως επίσης και οι καταρρίψεις των γερμανικών καταδρομικών αεροσκαφών Μπρέσλαου και Γκέμπεν. Επίσης, οι αποστολές βομβαρδισμού της Σμύρνης αλλά και η εμπλοκή στη μάχη του Σκρα. Πέραν όμως από τις επιτυχίες, η ελληνική πολεμική αεροπορία έχασε 17 πιλότους κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου.

Η ελληνική πολεμική αεροπορία δεν θα μπορούσε να μην έχει ενεργή συμμετοχή στις πολεμικές επιχειρήσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της εκστρατείας στη Μικρά Ασία. Οι πολεμικές μοίρες που συμμετείχαν ήταν πέντε. Τέσσερις από τη στρατιωτική αεροπορία και μια από τη ναυτική. Κύριες αποστολές ήταν η αναγνώριση, η φωτογράφιση, ο βομβαρδισμός αλλά και οι εναέριες μάχες.

Ο πρώτος Έλληνας αεροπόρος στην ιστορία που ενεπλάκη σε αερομαχία με τουρκικό αεροσκάφος, ήταν ο Ανθυποσμηναγός Πέτρος Πετροπουλέας στις 16 Αυγούστου 1920. Ο φέρελπις αυτός νέος, ο οποίος έμελλε να γίνει κάποια στιγμή και διοικητής στη σχολή της αεροπορίας στρατού και λίγο αργότερα αρχηγός στην αεροπορία στρατού, κυνήγησε με το μαχητικό του αεροσκάφος τύπου Spad ένα τουρκικό μαχητικό, του δημιούργησε βλάβες και ανάγκασε τον πιλότο να προσγειωθεί κακήν κακώς.

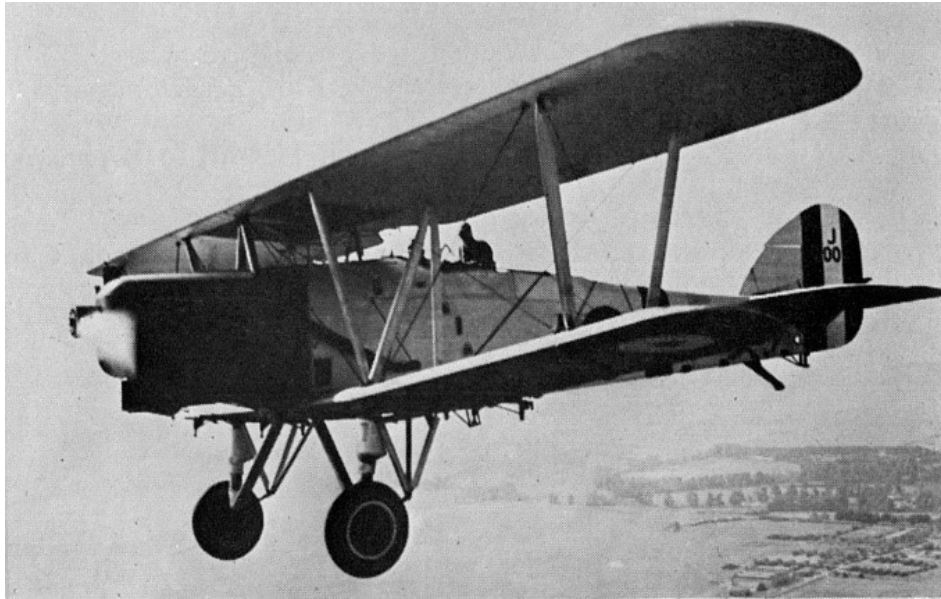


Εικόνα 2.5: Το πρώτο ελληνικό αεροσκάφος που ενεπλάκη σε αερομαχία με τουρκικό, το 1920, τύπου Spad

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία ήταν πάντα αποτελεσματική με συνεχής επιτυχίες και είναι χαρακτηριστικό, ότι το 1921 μπορούσε να καλύψει χωρίς πρόβλημα το μέτωπο που είχε μήκος περίπου 700 χλμ. Ανάμεσα στις πιο επιτυχής αποστολές που εκτέλεσε, οι οποίες μάλιστα είχαν καθοριστική σημασία για τη συνέχεια, ήταν ο βομβαρδισμός του Εσκή Σεχίρ αλλά και της Κιουτάχιας. Δεν άργησε να έρθει και η πρώτη κατάρριψη τουρκικού πολεμικού αεροσκάφους. Ένα αεροπλάνο τύπου Breguet, κατέπεσε βορειοανατολικά από το Αφιόν Καραχισάρ, από τα πυρά του Χριστόφορου Σταυρόπουλου στις 12 Ιουλίου 1922. Είναι σημαντικό όμως να αναφερθεί, ότι κατά τη διάρκεια της εκστρατείας στη Μικρά Ασία, η ελληνική πολεμική αεροπορία κατέγραψε 23 απώλειες Ελλήνων αεροπόρων.



Εικόνα 2.6: Το αγγλικής κατασκευής μαχητικό αεροσκάφος Gloster Mars Nighthawk



Εικόνα 2.7: Το επίσης αγγλικής κατασκευής μαχητικό αεροσκάφος τύπου Hawker Horsley

Ο μεσοπόλεμος, ήταν περίοδος ανασυγκρότησης της χώρας. Το διάστημα αυτό λοιπόν, είχε την ευκαιρία και η ελληνική πολεμική αεροπορία να ανασυγκροτηθεί αλλά και να εκσυγχρονιστεί. Το 1925, ήταν κομβικό έτος, καθώς νέοι τύποι αεροσκαφών αποκτήθηκαν και τοποθετήθηκαν στις πολεμικές μοίρες. Τα αγγλικής κατασκευής αεροπλάνα Gloster Mars Nighthawk και Hawker Horsley, τα γαλλικής Fairey III F και Morane-Saulnier και Breguet Bre 19 αλλά και τα Avro 621 και 626, τοποθετήθηκαν στις πολεμικές μοίρες. Εκείνη την περίοδο, επίσης, δημιουργήθηκε στο Φάληρο εργοστάσιο κατασκευής αεροσκαφών σε συνεργασία με την εταιρία Blackburn Aeroplane, το οποίο κατασκεύαζε διάφορους τύπους αεροπλάνων.



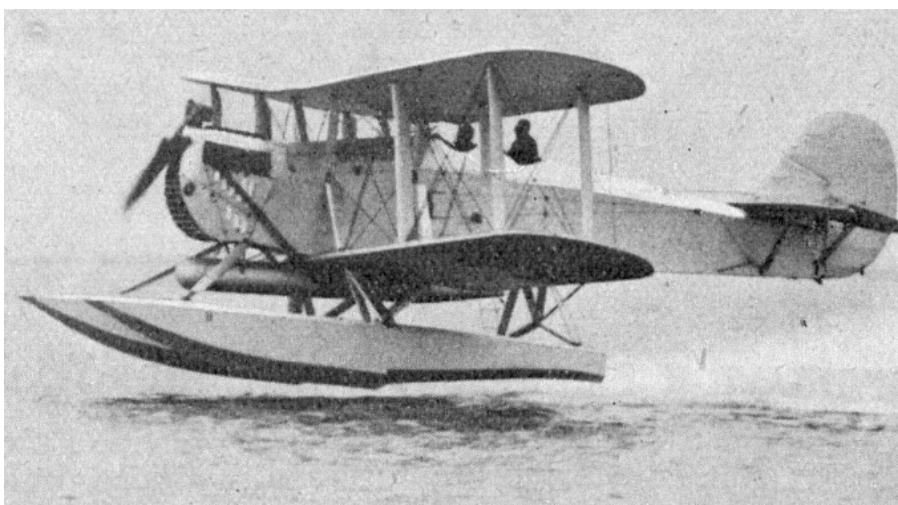
Εικόνα 2.8: Το γαλλικής προέλευσης αεροσκάφος Fairey III F, που μπορούσε να μετατραπεί και σε υδροπλάνο



Εικόνα 2.9: Το γαλλικής κατασκευής αναγνωριστικό αεροσκάφος Breguet Bre 19



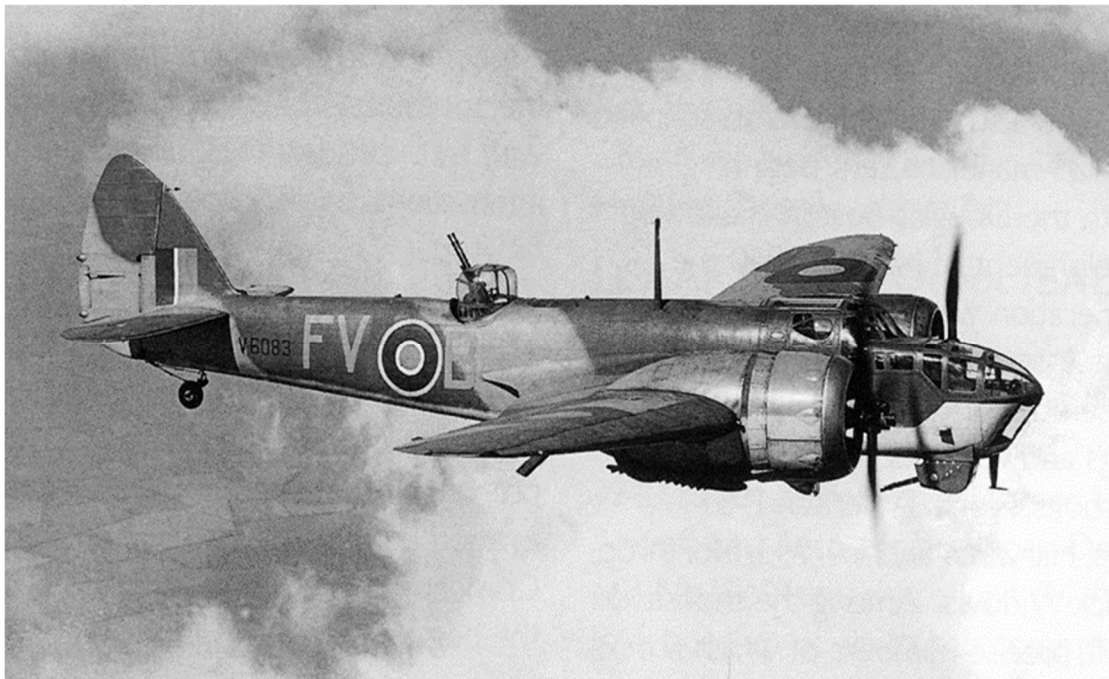
Εικόνα 2.10: Το ελληνικό υδροπλάνο Avro 504 στο φαληρικό όρμο.



Εικόνα 2.11: Το υδροπλάνο Blackburn T-3A Velos

Συγκεκριμένα, τα Avro 504 και τα Atlas, ενώ είχε και τη δυνατότητα κατασκευής υδροπλάνων, όπως τα T-3A Velos. Το 1930, ήταν το έτος που ουσιαστικά ιδρύθηκε η ελληνική πολεμική αεροπορία. Αυτό πραγματοποιήθηκε μέσω της ίδρυσης του Υπουργείου Αεροπορίας, πράγμα που τοποθέτησε στη δομή των ελληνικών ενόπλων δυνάμεων, την πολεμική αεροπορία ως το τρίτο αυτοτελή και ξεχωριστό κλάδο στις ένοπλες δυνάμεις.

Ο Ελευθέριος Βενιζέλος, κράτησε για τον εαυτό του τη θέση του πρώτου Υπουργού Αεροπορίας. Το 1931, δημιουργήθηκε και η πρώτη σχολή αεροπορίας. Βάση της ήταν το Τατόι και είναι ο πρόγονος της μετέπειτα επονομαζόμενης σχολής Ικάρων. Ο επαγγελματισμός των Ελλήνων αεροπόρων ήταν από τότε διακριτός, καθώς είχαν την αντίληψη να καταλάβουν πόσο σημαντική ήταν για την ασφάλεια των πτήσεων η μελέτη των καιρικών φαινομένων. Το ίδιο έτος λοιπόν, δημιουργήθηκε και η μετεωρολογική υπηρεσία. Λίγα χρόνια αργότερα, και συγκεκριμένα το 1934, νέα αεροσκάφη αποκτήθηκαν για τις επιχειρησιακές ανάγκες. Τα PZL P-24, τα Dornier Do 22, τα Avro Anson, το Potez 630, τα Henschel Hs 126, τα Fairey Battle και τα Bristol Blenheim ήταν οι τύποι των αεροσκαφών που παρελήφθησαν, ενώ παράλληλα τον ίδιο χρόνο ιδρύθηκε και το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας.



Εικόνα 2.12: Το βρετανικής κατασκευής ελαφρύ βομβαρδιστικό Bristol Blenheim



Εικόνα 2.13: Το πολωνικής προέλευσης αεροσκάφος PZL P-24



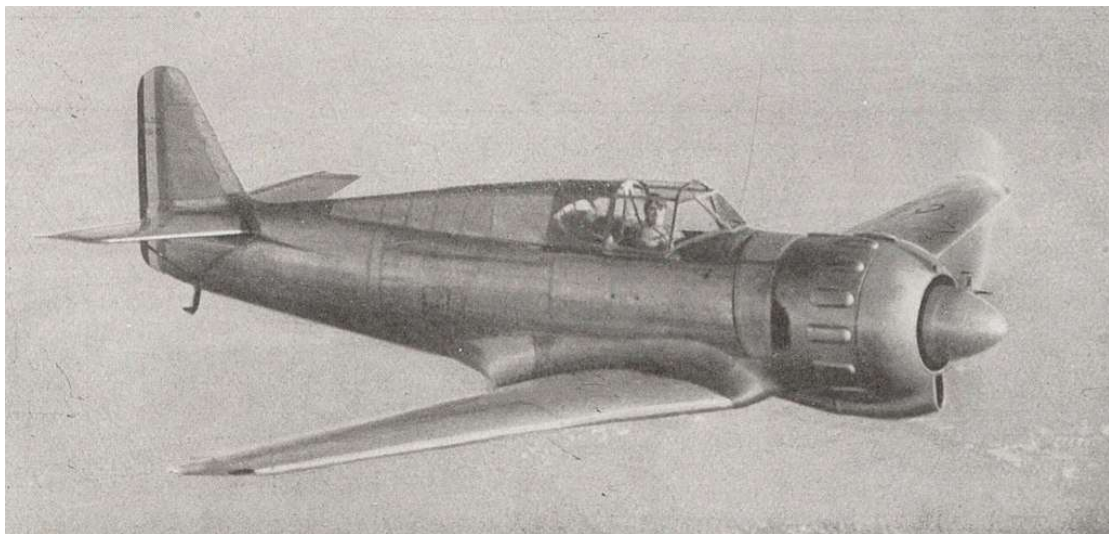
Εικόνα 2.14: Το γαλλικής κατασκευής αεροσκάφος Dornier Do-22 με ελληνικό εθνόσημο



Εικόνα 2.15: Το βρετανικής προέλευσης πολλαπλού ρόλου αεροσκάφος Avro Anson

Το έτος 1939, πραγματοποιήθηκε η παραγγελία 24 μαχητικών αεροσκαφών τύπου Marcel Bloch MB.151, προκειμένου να ενισχύσουν επιχειρησιακά τις πολεμικές μοίρες. Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος, αποτέλεσε εμπόδιο για να ολοκληρωθεί η παραγγελία των αεροσκαφών αυτών από τη Γαλλία, καθιστώντας την ικανή να αποδώσει μόνο 9 από αυτά. Τα νέα αυτά 9 αεροπλάνα, τοποθετήθηκαν στην 24η μοίρα δίοξης.

Όταν κηρύχτηκε ο πόλεμος από την Ιταλία στη χώρα μας, η ελληνική πολεμική αεροπορία διέθετε στην πρώτη γραμμή 77 ετοιμοπόλεμα αεροσκάφη. Απέναντί τους, υπήρχαν πάνω από 463 της Ιταλικής πολεμικής αεροπορίας, καθιστώντας έτσι σαφή την αριθμητική υπεροχή των Ιταλών. Παρόλα αυτά, ο στόλος των ελληνικών αεροσκαφών, κατάφερε από τις πρώτες κιόλας ημέρες του πολέμου να ανατρέψει τα ιταλικά σχέδια και να περιορίσει τη δράση των ιταλικών αεροσκαφών. Συγκέντρωσε με μεγάλη επιτυχία πληροφορίες για τον τρόπο κίνησης των εχθρικών δυνάμεων, ενώ βομβάρδισε και κατέστρεψε τις γραμμές ανεφοδιασμού των εχθρικών δυνάμεων. Τέλος, μπόρεσε να υποστηρίξει αλλά και να προστατέψει τις ελληνικές επίγειες δυνάμεις του στρατού με απόλυτη επιτυχία.



Εικόνα 2.16: Το γαλλικό καταδιωκτικό αεροσκάφος Marchel Bloch

Ένα από τα πιο ιστορικά γεγονότα στην ιστορία της ελληνικής πολεμικής αεροπορίας, ήταν η αποστολή του Υποσμηναγού Μαρίνου Μητραλέξη, ο οποίος στις 2 Νοεμβρίου 1940, κατά τη διάρκεια αερομαχίας και έχοντας ξεμείνει από πυρομαχικά, αναγκάστηκε να καταρρίψει ένα ιταλικό τρικινητήριο βομβαρδιστικό αεροπλάνο, καταστρέφοντας το ουραίο πηδάλιό του, χτυπώντας το με την έλικα του δικού PZL πολεμικού αεροπλάνου. Η αερομαχία αυτή εκτελέστηκε στην περιοχή του Λαγκαδά.



Εικόνα 2.17: Το γερμανικής προέλευσης αεροσκάφος Henschel Hs 126

Την ίδια μέρα, ένα πολεμικό Breguet Bre 19 πολεμικό αεροσκάφος, πέταξε χαμηλά στα ελληνοαλβανικά σύνορα. Εκεί λοιπόν, μπόρεσε να εντοπίσει την «Τζούλια», την ιστορική ταξιαρχία Αλπινιστών των Ιταλών.

Η εν λόγω μονάδα, είχε διεισδύσει στην οροσειρά της Πίνδου και σκόπευε στην κατάληψη του Μετσόβου. Η έγκυρη και έγκαιρη αυτή πληροφόρηση έδωσε μεγάλο πλεονέκτημα στις ελληνικές δυνάμεις του στρατού.



Εικόνα 2.18: Έλληνες αεροπόροι πριν από αποστολή κατά το δευτερο παγκόσμιο πόλεμο

Τον Μάρτιο του 1941, η ελληνική πολεμική αεροπορία ενεπλάκη στην μεγάλη επίθεση που δέχτηκε η χώρα από την εισβολή της Γερμανίας. Οι συγκρούσεις με την Luftwaffe ήταν καθημερινές και οι Έλληνες αεροπόροι τους αντιμετώπιζαν με μεγάλη επιτυχία. Κατά την Ιταλογερμανική εισβολή στη χώρα, η πολεμική αεροπορία κατέρριψε 64 συνολικά εχθρικά αεροπλάνα, ενώ αναφορές καταδεικνύουν 24 ακόμα

καταρρίψεις αεροπλάνων του εχθρού. Οι απώλειες από ελληνικής πλευράς, ήταν 52 πιλότοι που έχασαν τη ζωή τους.

Το διάστημα που η Ελλάδα τελούσε υπό γερμανική κατοχή, η ελληνική πολεμική αεροπορία δεν σταμάτησε τη δράση της. Η τοποθεσία ανασυγκρότησής της, ήταν στη μέση ανατολή και πραγματοποιήθηκε από τα πληρώματα 5 αεροπλάνων Avro Anson, που είχαν διαφύγει όταν το μέτωπο στην ενδοχώρα κατέρρευσε. Εκεί δημιουργήθηκαν δυο πολεμικές μοίρες δίωξης με αεροπλάνα Supermarine Spitfire, Hawker Hurricane και Martin Baltimore.

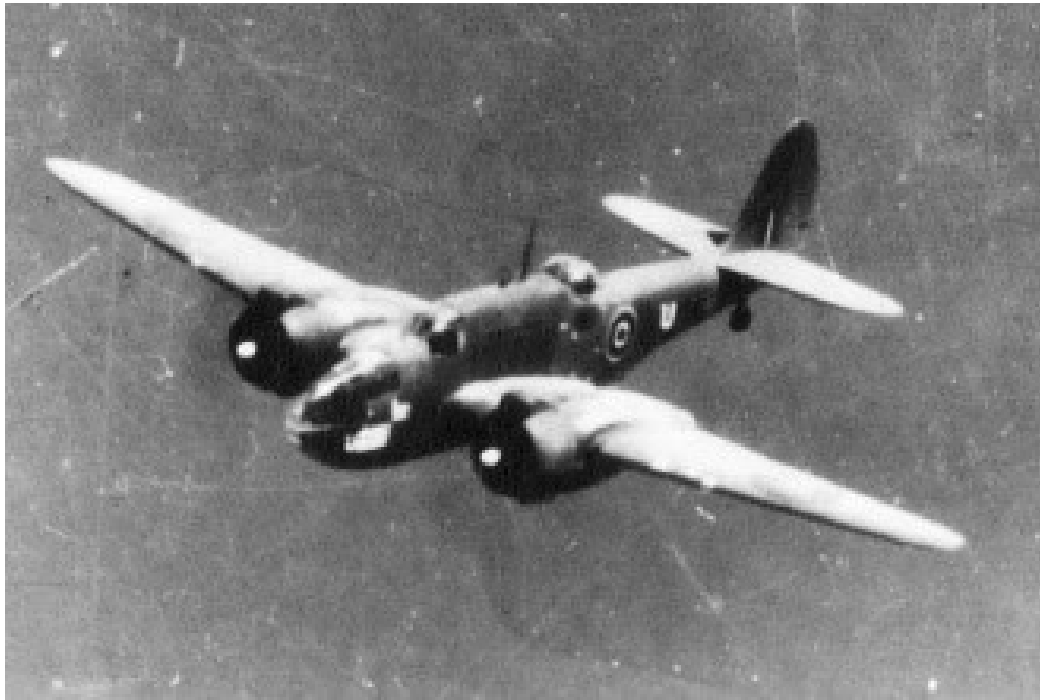


Εικόνα 2.19: Το θρυλικό μαχητικό αεροσκάφος Supermarine Spitfire, βρετανικής κατασκευής, με ελληνικό εθνόσημο στο αεροδρόμιο του Ταταίου



Εικόνα 2.20: Το βρετανικής προέλευσης ελαφρύ βομβαρδιστικό Fairey Battle

Ταυτόχρονα, δημιουργήθηκαν κέντρα επισκευής και εκπαίδευσης τεχνικών στη Γάζα, όπως επίσης και κέντρα εκπαίδευσης πιλότων στην νότια Ροδεσία. Πολύτιμη βοήθεια για όλα αυτά προσέφερε στη χώρα μας η Royal Air Force. Οι αποστολές των ελληνικών πολεμικών μοιρών ήταν ποικίλες και μεγάλης γκάμας, μερικές από αυτές ήταν η συνοδεία νηοπομπών, περιπολίες, αναγνωρίσεις, βομβαρδισμός εχθρικών στόχων, ανθυποβρυχιακή έρευνα, όπως επίσης και αναχαιτίσεις.



Εικόνα 2.21: Το Martin Baltimore 187, ελαφρύ βομβαρδιστικό αεροσκάφος, αμερικανικής κατασκευής

Η συμβολή των ελληνικών πολεμικών μοιρών ήταν καθοριστική στις αποστολές που εκτέλεσαν οι σύμμαχοι εναντίον των γερμανικών δυνάμεων στην Κρήτη, το καλοκαίρι του 1943. Οι νεκροί της ελληνικής αεροπορία κατά τις επιχειρήσεις αυτές, ανήλθαν στους 86.

Το 1944 και μετά την απελευθέρωση της χώρας μας από τους Γερμανούς, είχαμε το ξεκίνημα του Εμφυλίου Πολέμου, ο οποίος διήρκησε μέχρι το 1949. Ταυτόχρονα όμως, είχαμε και την επιστροφή της πολεμικής αεροπορίας πίσω στη χώρα. Η ένταξη της χώρας μας στο NATO, το 1950, ήταν και η περίοδος ανασύνταξης και αναδιοργάνωσης της ελληνικής πολεμικής αεροπορίας σύμφωνα με άλλα πρότυπα, τα Νατοϊκά.

Όταν τον Νοέμβριο του 1950, πραγματοποιήθηκε αποστολή από τα Ηνωμένα Έθνη στη Νότια Κορέα, η οποία δεχόταν επίθεση από τη Βόρεια, η χώρα μας δεν μπορούσε να μη συμμετέχει. Το 13ο σμήνος μεταφορικών αεροσκαφών που διέθετε 67

άτομα προσωπικό, αξιωματικούς και οπλίτες αλλά και 8 αεροπλάνα τύπου C-47 Dakota, ήταν εκείνο που στάλθηκε για βοήθεια. Μέσα στα επόμενα 5 χρόνια περίπου και συγκεκριμένα μέχρι τον Μάιο του 1955, 2916 αποστολές είχαν εκτελεστεί από το 13ο ελληνικό σμήνος. Συνολικά μεταφέρθηκαν 70.568 επιβάτες, 9.249 τραυματίες σε 13.777 ώρες πτήσης. Οι αποστολές περιλάμβαναν μεταφορά προσωπικού, μεταφορά τραυματιών, μεταφορά αιχμαλώτων, τροφίμων και εφοδίων, μεταφορά πυρομαχικών αλλά και συλλογή πληροφοριών κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες. Οι απώλειες του 13ου ελληνικού σμήνους, κατά τη διάρκεια του πολέμου της Κορέας, ήταν 4 αεροπλάνα και 12 άτομα, ενώ τα πληρώματα διακρίθηκαν για την αποφασιστικότητα και την τόλμη τους.



Εικόνα 2.22: Τα ελληνικά αεροσκάφη τύπου C-47 Dakota, σε αποστολή στη Νότια Κορέα



Εικόνα 2.23: Ελληνικά πληρώματα και αεροσκάφος τύπου C-47 Dakota, που ανήκουν στο 13ο σμήνος

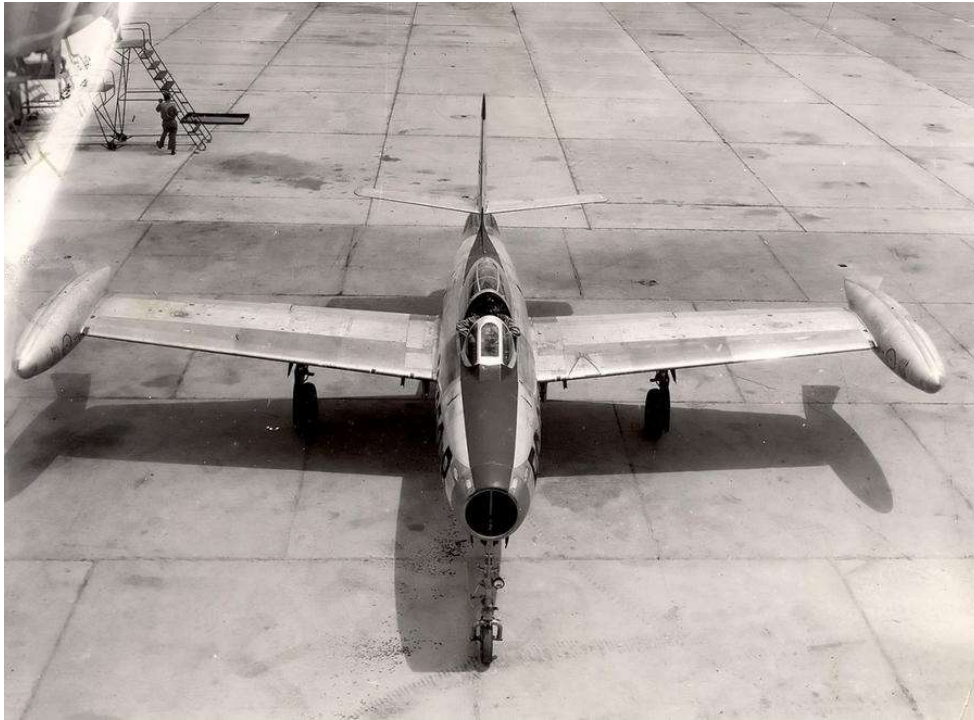


Εικόνα 2.24: Τα ελληνικά πληρώματα του 13^{ου} σμήνους πριν την αναχώρησή τους για την Νότιο Κορέα

Το 1950 ήταν ένα κομβικό έτος, καθώς η ελληνική πολεμική αεροπορία άρχισε να αλλάζει μορφή και να αναβαθμίζεται. Τα ελικοφόρα αεροπλάνα της, ξεκίνησαν σιγά σιγά να αντικαθίστανται από τα σύγχρονα αεριωθούμενα. Το 1955 και συγκεκριμένα τον Σεπτέμβριο, τα πρώτα T-33 εκπαιδευτικά αεροσκάφη παρελήφθησαν, ενώ το 1952 τα πρώτα αεριωθούμενα μαχητικά τύπου F-84G Thunderjet, ήταν γεγονός. Η αναβάθμιση συνεχίστηκε και τα επόμενα χρόνια, όταν



Εικόνα 2.25: Το αμερικανικής προέλευσης εκπαιδευτικό, αλλά και πολλαπλού ρόλου αεροσκάφος T-33



Εικόνα 2.26: Το αμερικανικής προέλευσης αεριωθούμενο μαχητικό αεροσκάφος F-84



Εικόνα 2.27: Αμερικανικής προέλευσης μαχητικό αεριωθούμενο αεροσκάφος F-86

το 1954 ήρθαν τα F-86E Sabre και το 1957 τα αναβαθμισμένα F-84F Thunderstreak. Καινοτομία αποτελούσαν τα RF-84F, τα οποία τοποθετήθηκαν στη 348 μοίρα τακτικής αναγνώρισης, την φωτοαναγνωριστική έκδοση του F-84F.



Εικόνα 2.28: Ελληνικό αεροσκάφος αναχαιτήσης τύπου F-5 Freedomfighter



Εικόνα 2.29: Το θρυλικό αεριωθούμενο ελαφρύ βομβαρδιστικό αεροσκάφος F-104 Starfighter

Το 1964, τα F-104 Startfighter, ενίσχυσαν την πολεμική αεροπορία, ενώ το 1969 ακολούθησαν τα F-102 Deltadagger. Στη συνέχεια, σειρά είχαν τα αεριωθούμενα μαχητικά F-5 Freedomfighter, τα εκπαιδευτικά δικινητήρια αεριωθούμενα T-37 και τα μεταγωγικά ελικοφόρα Nord Noratlas. Το 1975, η ελληνική πολεμική αεροπορία ενισχύθηκε κατά πολύ σε όλους τους τομείς. Παρέλαβε τα δικινητήρια αεριωθούμενα μαχητικά F-4E Phantom, τα μονοκινητήρια αεριωθούμενα A-7H Corsair και τα γαλλικά αεριωθούμενα μαχητικά Mirage F1CG. Τα τετρακινητήρια ελικοφόρα C-130 μεταγωγικά αεροσκάφη αλλά και τα πυροσβεστικά Canadair CL-215 συμπλήρωναν τον στόλο, με τελευταία προσθήκη τη φωτοαναγνωριστική έκδοση του F-4, RF-4E που παρελήφθη το 1979.



Εικόνα 2.30: Αμερικανικής προέλευσης αεριωθούμενο μαχητικό αεροσκάφος τύπου F-102 Deltadagger



Εικόνα 2.31: Δικινητήριο αεριωθούμενο εκπαιδευτικό αεροσκάφος τύπου T-37 στην αεροπορική βάση της Καλαμάτας



Εικόνα 2.32: Δικινητήριο μαχητικό αεροσκάφος F-4 Phantom αμερικανικής κατασκευής



Εικόνα 2.33: Το ελαφρύ βομβαρδιστικό αεροσκάφος A-7 Corsair

Η ελληνική πολεμική αεροπορία απέκτησε το δικό της γενικό νοσοκομείο στις 27 Αυγούστου 1966, μετά από απόφαση του βασιλιά Κωνσταντίνου. Πλέον υπήρχε η δυνατότητα εξέτασης και νοσηλείας αλλά και φροντίδας του προσωπικού της ελληνικής βασιλικής, όπως λεγόταν τότε, αεροπορίας στο δικό της νοσοκομείο.



Εικόνα 2.34: Το μεταγωγικό αεροσκάφος C-130 Hercules



Εικόνα 2.35: Καναδικής προέλευσης αεροπυροσβεστικό αεροσκάφος CI-215 Canadair



Εικόνα 2.36: Φωτοαναγνωριστικό δικινητήριο αεροσκάφος RF-4 της 348 Μοίρας



Εικόνα 2.37: Αεροσκάφος Mirage F-1 κατά τη φάση της προσγείωσης στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου

Ξεκινώντας όμως την ιστορική αυτή αναδρομή, αναφέρθηκε ότι η πρώτη αεροναυτική αποστολή, σε παγκόσμιο επίπεδο, εκτελέστηκε από την πολεμική αεροπορία της χώρας μας. Συνεπώς θα πρέπει να γίνει και ξεχωριστή μνεία στην 353 Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας, η οποία ιδρύθηκε τον Αύγουστο του 1969 στην Ελευσίνα. Η φυσική της έδρα ήταν εντός της αεροπορικής βάσης της 112 Πτέρυγας Μάχης. Τα πρώτα αεροσκάφη, με τα οποία επιχειρούσε ήταν τα HU-16B Albatross, τα οποία είχαν το προσωνύμιο «Γκούφη», που λόγω του ιδιόμορφου σχήματος που είχε η άτρακτός τους στο μπροστινό της μέρος, παραπέμπει στο γνωστό χαρακτήρα κινουμένων σχεδίων.



Εικόνα 2.38: Αεροσκάφος HU-16B Albatross, με το προσωνύμιο «Γκούφη», στην αεροπορική βάση της Ελευσίνας

Τα συγκεκριμένα είχαν δυο κινητήρες που λειτουργούσαν με πιστόνια και είχαν τη δυνατότητα να προσγειώνονται και να επιχειρούν παντού κατά τη διάρκεια της ημέρας αλλά και της νύχτας, καθώς ως αμφίβια, μπορούσαν ακόμα και να προσθαλασσωθούν και δε θα πρέπει να ξεχνάμε ότι η χώρα μας αποτελείται στο μεγαλύτερο μέρος της από θάλασσα, συνεπώς εύκολα κανείς αντιλαμβάνεται το τακτικό πλεονέκτημα που έδιναν επιχειρησιακά στο πολεμικό μας ναυτικό. Τα αεροσκάφη αυτά αποκτήθηκαν από τη Νορβηγία, και είχαν μεικτά πληρώματα, Αξιωματικούς και Υπαξιωματικούς, πληρώματα προερχόμενα και από την Πολεμική Αεροπορία, αλλά και από το Πολεμικό Ναυτικό. Συγκεκριμένα οι πιλότοι των αεροσκαφών αυτών, οι ραδιοναύτιλοι και οι μηχανικοί πτήσεων ήταν αξιωματικοί και υπαξιωματικοί της πολεμικής αεροπορίας, και συγκεκριμένα απόφοιτοι της Σχολής Ικάρων, της Σχολής Ιπταμένων Ραδιοναυτίλων και της Σχολής Μονίμων

Υπαξιωματικών, ενώ τα πληρώματα που προέρχονταν από το Πολεμικό Ναυτικό ήταν Αξιωματικοί και Υπαξιωματικοί που προέρχονταν από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και από τη Σχολή Μονίμων Υπαξιωματικών.

Η 353 Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας είχε την ιδιαιτερότητα ότι ανήκε διοικητικά στην Πολεμική Αεροπορία, ενώ ταυτόχρονα ανήκε επιχειρησιακά στο Πολεμικό Ναυτικό. Πετούσε λοιπόν αποστολές που της ανέθετε το επιχειρησιακό αρχηγείο του Πολεμικού Ναυτικού, το Αρχηγείο Στόλου, ενώ ο Διοικητής της Μοίρας ήταν Αξιωματικός προερχόμενος από την Πολεμική Αεροπορία. Για πολλά χρόνια αποτελούσε τη μοναδική διακλαδική μοίρα των ενόπλων δυνάμεων, αποτελώντας περίτρανη απόδειξη ότι το ρητό «η ισχύς εν τη ενώσει» ισχύει και μπορεί να κάνει οτιδήποτε πιο αποτελεσματικό.

Μερικά χρόνια αργότερα και συγκεκριμένα το 1992 αποφασίστηκε η αναβάθμιση της συγκεκριμένης Μοίρας, καθώς το επιχειρησιακό της έργο ήταν πολύ αποτελεσματικό και οι απαιτήσεις συνεχώς αυξάνονταν. Ξεκίνησε η προετοιμασία τη λοιπόν και η αναβάθμιση των υποδομών της, σε επίπεδο κτιρίων, υπόστεγων κλπ, ώστε η μοίρα να είναι έτοιμη να υποδεχτεί τα αεροσκάφη P-3B Orion.



Εικόνα 2.39: Σχηματισμός αεροσκαφών P-3B orion σε πτήση πάνω από το αιγαίο

Το 1996 ξεκίνησαν τα πρώτα αεροσκάφη να προσγειώνονται στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Ελευσίνας, και μέχρι τα τέλη του 1997 είχε παραληφθεί και το τελευταίο από τα έξι αεροσκάφη που αγοράστηκαν από το απόθεμα της δεξαμενής των αεροσκαφών αυτών από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Τα αεροσκάφη αυτά ήταν σύγχρονα, μπορούσαν να πετούν με πολύ μεγάλες ταχύτητες, πράγμα που σημαίνει ότι μπορούσαν να καλύπτουν μεγάλες περιοχές στο Αιγαίο Πέλαγος, σε μικρά χρονικά

διαστήματα. Ήταν επίσης εξοπλισμένα με συσκευές και οπλισμό ώστε να μπορούν να τοποθετούν νάρκες, αλλά και να εντοπίζουν υποβρύχια και να τα καταστρέφουν. Τα αεροσκάφη αυτά επιχείρησαν για το Πολεμικό μας Ναυτικό μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2009, όπου και καθηλώθηκαν ενώ η 353 Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας ανέστειλε τη λειτουργία της το 2018.

Στη συνέχεια η Μοίρα πέρασε στον απόλυτο έλεγχο του Πολεμικού Ναυτικού, διοικητικά και επιχειρησιακά, αλλάζοντας την ονομασία της σε Μοίρα Αεροσκαφών Ναυτικού. Τα ίδια αεροσκάφη, τα P-3 Orion, ξεκίνησαν και πάλι να πετούν το 2019, επιχειρώντας και πάλι με σκοπό την προστασία του θαλάσσιου χώρου της χώρας μας. Τέσσερα αναβαθμισμένα και εκσυγχρονισμένα αεροσκάφη του ίδιου τύπου αναμένεται να παραδοθούν στην Μοίρα Αεροσκαφών Ναυτικού τους επόμενους μήνες, γεγονός που θα δώσει στη χώρα μας το απόλυτο πλεονέκτημα στο θαλάσσιο χώρο, καθώς εδώ να πρέπει να τονιστεί ότι η μεγαλύτερη απειλή για τον αόρατο εχθρό που λέγεται υποβρύχιο είναι η απειλή από αέρος.



Εικόνα 2.40: Το έμβλημα της 354 Μοίρας Τακτικών Μεταφορών

Τον Ιούλιο του 1974, η ελληνική πολεμική αεροπορία με εκπρόσωπο την 354 μοίρα τακτικών μεταφορών, είχε ενεργή συμμετοχή στη μεταφορά από αέρος καταδρομέων στην Κύπρο από την Κρήτη. Η αποστολή «ΝΙΚΗ», όπως λεγόταν, πραγματοποιήθηκε κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες και τα αεροπλάνα Noratlas που την πραγματοποίησαν ήταν παλαιά. Αποτέλεσμα της επιχείρησης ήταν 12 αεροπλάνα να προσγειωθούν στον αερολιμένα της Λευκωσίας από τα συνολικά 12 που είχαν απογειωθεί. Αξίζει να σημειωθεί, ότι ένα από αυτά κατέπεσε δεχόμενο φίλια πυρά. Οι απώλειες από το ατύχημα αυτό ήταν 27 αλεξιπτωτιστές και τα 4 μέλη του πληρώματος, όπου και έχασαν τη ζωή τους.



Εικόνα 2.41: Αεροσκάφος Noratlas, γαλλικής κατασκευής, με ελληνικό εθνόσημο

Ο εκσυγχρονισμός όμως της πολεμικής αεροπορίας δεν σταμάτησε εκεί, καθώς η τεχνολογία καλπάζει και η αεροπορία αποτελεί το μέσο που κατεξοχήν πρέπει να την ακολουθεί αν θέλει να παραμένει μαχητική και σε υψηλό επίπεδο. Έτσι λοιπόν, τα πρώτα αεριωθούμενα μαχητικά αεροσκάφη τρίτης γενιάς, ήρθαν στη χώρα μας το 1988 και ήταν τύπου Mirage 2000. Τον επόμενο χρόνο και τα πρώτα F-16 Block 30, επίσης τρίτης γενιάς αεριωθούμενα μαχητικά, προσγειώθηκαν στην Ελλάδα. Τον Μάρτιο του 1991, ήρθε η ώρα να αποσυρθούν τα φωτοαναγνωριστικά RF-84F, τα οποία και τον επόμενο χρόνο αντικαταστήθηκαν με την παραλαβή κάποιων επιπλέον αεροσκαφών RF-4E.



Εικόνα 2.42: Γαλλικής προέλευσης ελληνικό αεροσκάφος αναχίτησης Mirage 2000 Dassault, με παραλλαγή aegean

Τα πρώτα F-16 Block 50 άρχισαν να παραλαμβάνονται το 1997, τα οποία ήταν αναβαθμισμένα και διέθεταν το σύστημα Lantirn, με το οποίο έχουν τη δυνατότητα να επιχειρούν κατά τη διάρκεια της νύχτας με απόλυτη επιτυχία αλλά και οπικά συστήματα τύπου Harm και Amraam. Η αναβάθμιση της πολεμικής αεροπορίας και η απόκτηση ακόμα πιο σύγχρονων αεροσκαφών τρίτης γενιάς συνεχίστηκε το 2000, αγοράζοντας 15 αεροπλάνα Mirage 2000-5, ενώ τον Σεπτέμβριο του 2004 αναβαθμίστηκαν 10 αεροσκάφη Mirage 2000 του παλαιότερου τύπου σε Mirage 2000-5. Τα προγράμματα αυτά, πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις της ελληνικής αεροπορικής βιομηχανίας στη Τανάγρα, ενώ υπήρξε και πλήρης υποστήριξη από την κατασκευάστρια εταιρία των αεροπλάνων αυτών, τη γαλλική Dassault.



Εικόνα 2.43: Το αμερικανικής προέλευσης μαχητικό αεροσκάφος F-16 Fighting Falcon

Από το 2000 μέχρι το 2004, η ελληνική πολεμική αεροπορία συνέχισε να εκσυγχρονίζεται, παραλαμβάνοντας σταδιακά 60 αεροσκάφη F-16 Block 52+. Αυτό πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος εξοπλισμού Peace Xenia III. Το 2005, η πολεμική αεροπορία της χώρας μας μπήκε στον αεροπορικό χάρτη ως μια από τις χώρες που διαθέτουν τα πλέον εκσυγχρονισμένα αεροπλάνα, τα F-16 Block 52+ Advance. 30 τέτοια αεροσκάφη προσγειώθηκαν στον Άραξο, προσδίδοντας μια πολύ ισχυρή γραμμή πυρός με δυνατότητα πραγματοποίησης όλων των ειδών τις αποστολές.



Εικόνα 2.44: Το πλέον σύγχρονο αεροσκάφος F-16 Block 52+ advance

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού της, η Πολεμική Αεροπορία έχει εκκινήσει κάποια προγράμματα πολύ αυξημένων δυνατοτήτων, που θα εκτοξεύσουν το αξιόμαχο της, καθώς θα ενσωματώσει αεροσκάφη που κινούνται στο νήμα της τεχνολογικής αιχμής. Συγκεκριμένα όλα της τα αεροσκάφη F-16, αναλυτικότερα όλα τα F-16 Block 52+, όλα τα νεότερα F-16 Block 52+ advance, αλλά και τα παλαιότερα F-16 Block 50, θα μεταφερθούν στις ΗΠΑ, όπου θα αναβαθμιστούν στην έκδοση Viper.



Εικόνα 2.45: Ένα από τα πρώτα ελληνικά δικινητήρια μαχητικά αεροσκάφη τύπου Rafale της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας

Επιπρόσθετα το σημαντικότερο όλων γεγονόσ είναι ότι η χώρα μας έχει ήδη παραγγείλει και αναμένει να εντάξει στις τάξεις της μαχητικά αεροσκάφη τέταρτης γενιάς, τα γαλλικά Rafale. Αεροσκάφη που θα υποδεχτεί η 114 Πτέρυγα Μάχης στην Τανάγρα, θα χρησιμοποιούν τη μονάδα αυτή ως βάση και θα δώσουν στην πολεμική αεροπορία τη δυνατότητα για απόλυτη αεροπορική κυριαρχία στον εναέριο χώρο του αιγαίου. Τα συγκεκριμένα αεροσκάφη έχουν χρωματισμό όπως στη φωτογραφία που ακολουθεί, γεγονός που τους προσδίδει δυνατότητα περαιτέρω κάλυψης σε ένα θαλάσσιο χώρο όπως αυτός του αιγαίου, όπου και κυρίως θα επιχειρούν.

2.1. Δομή

Η πολεμική αεροπορία αποτελεί το ένα από τους τρεις κλάδους των ενόπλων δυνάμεων. Ως εκ τούτου, υπάγεται στο ΓΕΕΘΑ και κατά προέκταση στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Στην κορυφή της διοικητικής πυραμίδας, βρίσκεται το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας. Πρόκειται για το ανώτατο όργανο του οργανισμού, ο οποίο διοικείται από τον αρχηγό Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, ο οποίος είναι ο ίδιος ο αρχηγός ολόκληρης της αεροπορίας.



Εικόνα 2.46: Το έμβλημα του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας

Στο αμέσως επόμενο σκαλοπάτι της διοικητικής πυραμίδας, βρίσκεται το Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας, το οποίο εδρεύει στη Λάρισα, η διοίκηση αεροπορικής εκπαίδευσης που εδρεύει στην Ελευσίνα και η διοίκηση αεροπορικής εκπαίδευσης με έδρα τη Δεκέλεια Αττικής. Παράλληλα, υπάρχουν και κάποιες μονάδες

αλλά και υπηρεσίες που υπάγονται απευθείας στο γενικό επιτελείο αεροπορίας, όπως είναι το μετοχικό ταμείο αεροπορίας, το 251 γενικό νοσοκομείο αεροπορίας, κλπ.

Στο αρχηγείο τακτικής αεροπορίας, υπάγεται το εθνικό κέντρο αεροπορικού ελέγχου, το πρώτο και το δεύτερο αεροπορικό κέντρο ελέγχου, όλες οι μονάδες αεράμυνας, οι μονάδες ραντάρ, όλες οι πτέρυγες μάχης που διαθέτουν μαχητικά αεροσκάφη αλλά και κατευθυνόμενα βλήματα και τέλος οι σημηναρχίες μάχης.



Εικόνα 2.47: Το έμβλημα του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας

Στην διοίκηση αεροπορικής υποστήριξης υπάγονται οι πτέρυγες μάχης μεταφορικών και πυροσβεστικών αεροσκαφών αλλά και ελικοπτέρων έρευνας-διάσωσης, τα εργοστάσια και όλες οι μονάδες εφοδιασμού της πολεμικής αεροπορίας. Στην διοίκηση αεροπορικής εκπαίδευσης υπάγονται οι σχολές που παρέχουν εκπαίδευση αλλά και η πτέρυγα εκπαίδευσης αέρος που διαθέτει τα εκπαιδευτικά αεροσκάφη στην Καλαμάτα. Οι 9 κυριότερες αεροπορικές βάσεις της ελληνικής πολεμικής αεροπορίας είναι οι εξής: η 110 ΠΜ με βάση τη Λάρισα, η 111 ΠΜ με έδρα τη Νέα Αγχίαλο, η 112 ΠΜ στην Ελευσίνα, η 113 ΠΜ στη Θεσσαλονίκη, η 114 ΠΜ στην Τανάγρα, η 115 ΠΜ στη Σούδα, η 116 ΠΜ στον Άραξο, η 117 ΠΜ στην Ανδραβίδα και η 120 ΠΕΑ στην Καλαμάτα. Επικουρικά, η πολεμική αεροπορία διαθέτει σημηναρχίες μάχης και αεροπορικά αποσπάσματα ως μονάδες προκεχωρημένης επιχειρησιακής ετοιμότητας ή για διάφορους άλλους λόγους. Αυτές

είναι, η Χρυσούπολη στην Καβάλα, η Λήμνος, η Χίος, η Ρόδος, η Κάρπαθος, το Ηράκλειο, το Άκτιο, η Σκύρος, η Σαντορίνη και το Τατόι.



Εικόνα 2.48: Το έμβλημα της Διοίκησης Αεροπορικής Εκπαίδευσης

Η εκπαίδευση των μελλοντικών στελεχών της πολεμικής αεροπορίας πραγματοποιείται στις παραγωγικές της σχολές. Συγκεκριμένα, η Σχολή Ικάρων η οποία αποτελεί το Ανώτατο Στρατιωτικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα της ελληνικής πολεμικής αεροπορίας, είναι αυτή η οποία αποδίδει κάθε χρόνο άρτια εκπαιδευμένους πιλότους και μηχανικούς αλλά και αξιωματικούς άλλων ειδικοτήτων, όπως για παράδειγμα ελεγκτές αεράμυνας με το βαθμό του Ανθυποσμηναγού. Ιδρύθηκε στις 6 Σεπτεμβρίου του 1931 στην αεροπορική βάση Δεκελείας στο Τατόι και αποτελούσε μια από τις πρώτες στρατιωτικές αεροπορικές σχολές στον κόσμο. Έμβλημά της είναι ο Ίκαρος, ο οποίος πετάει κοντά στον ήλιο και το ρητό που απεικονίζεται στο έμβλημα είναι το «*Άμες δε γ' εσόμεθα πολλώ κάρρονες*». Η φιλοσοφία λοιπόν της σχολής είναι να κάνει τους σπουδαστές της να ακολουθήσουν το ρητό και να γίνονται όλο και καλύτεροι από γενιά σε γενιά. Η φοίτηση στη Σχολή Ικάρων είναι τετραετής και η είσοδος σε αυτήν γίνεται με τις πανελλαδικές εξετάσεις και αφού ο απόφοιτος λυκείου συγκεντρώσει τα απαραίτητα μόρια.

Πρόγονος της Σχολής Ικάρων ήταν η Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας. Το έτος ίδρυσης της ήταν το 1919 και συγκεκριμένα αμέσως μετά το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Η βάση της ήταν στη Θεσσαλονίκη και οι ειδικότητες στις

οποίες εκπαίδευε τους σπουδαστές της ήταν οι πιλότοι και οι παρατηρητές. Παράλληλα, το ίδιο έτος η ναυτική αεροπορία είχε δημιουργήσει τις δικές της σχολές εκπαίδευσης με βάση το Παλαιό Φάληρο και την αεροπορική βάση Δεκελείας στο Τατόι. Απόφοιτοι πιλότοι και παρατηρητές της τελευταίας, τροφοδότησαν την περίοδο μέχρι και το 1922 τις επιχειρήσεις που πραγματοποιήθηκαν στη Μικρά Ασία και στο εκεί μέτωπο με μεγάλη επιτυχία. Το 1926 ήταν το έτος που οι σχολές αεροπορίας αναβαθμίστηκαν. Συγκεκριμένα, οι σχολές εξέδιδαν πτυχία πιλότου αεροφωτογράφου, βομβαρδιστή αλλά και άλλων ειδικοτήτων.

Μέχρι τις 19 Δεκεμβρίου του 1929, η αεροπορία δεν αποτελούσε τον τρίτο ξεχωριστό και ανεξάρτητο κλάδο των ενόπλων δυνάμεων που αποτελεί σήμερα. Ήταν χωρισμένοι στους δυο υπάρχοντες, δηλαδή στον στρατό ξηράς και στο πολεμικό ναυτικό. Η ίδρυση του Υπουργείου Άμυνας, του οποίου τη διακυβέρνηση ανέλαβε ο ίδιος ο Ελευθέριος Βενιζέλος, επέφερε την ένωση της αεροπορίας στρατού με την αεροπορία ναυτικού, δημιουργώντας την ελληνική πολεμική αεροπορία με τη μορφή που την γνωρίζουμε σήμερα. Έτσι λοιπόν, συνέπεια αυτού ήταν και η ένωση των αντίστοιχων σχολών αεροπορίας που τότε υπήρχαν, με αποτέλεσμα τη δημιουργία της Σχολής Αεροπορίας (ΣΑ). Η βάση της ήταν στην αεροπορική βάση Δεκελείας στο Τατόι και η ίδρυσή της πραγματοποιήθηκε στις 6 Σεπτεμβρίου 1931. Δυο μήνες αργότερα, στις 2 Δεκεμβρίου, ξεκίνησε η λειτουργία της σχολής αυτής, εκπαιδεύοντας τα μελλοντικά στελέχη της στρατιωτικής και της ναυτικής αεροπορίας μαζί.

Ο τρόπος εισαγωγής στη σχολή αυτή, ήταν μετά από επιτυχείς εξετάσεις και αποφοίτηση από το γυμνάσιο, ενώ η διάρκεια φοίτησης ήταν 3 χρόνια. Όσοι κατάφερναν να περατώσουν με επιτυχία τα στάδια των εκπαιδευτικών πτήσεων αλλά και τα θεωρητικά μαθήματα, αποφοιτούσαν από τη σχολή με τον τίτλο του «Ιπτάμενου Ανθυποσμηναγού». Εκείνοι, οι οποίοι δεν κατάφερναν να ολοκληρώσουν με επιτυχία τις πτήσεις, όμως παράλα αυτά ήταν επιτυγχόντες στα θεωρητικά μαθήματα, αποφοιτούσαν επίσης από τη σχολή με τον βαθμό του Ανθυποσμηναγού με την ειδικότητα όμως του «Οικονομικού Αξιωματικού».

Το 1931 λοιπόν, εισήχθη στη Σχολή Αεροπορίας η πρώτη σειρά Ικάρων. Οι πρώτοι λοιπόν Ίκαροι, ήταν συνολικά 11 στον αριθμό και η πτητική τους εκπαίδευση έγινε με τα ελικοφόρα μονοκινητήρια αεροσκάφη τύπου Ανγο 621 αλλά και Ανγο 626. Το 1935, δημιουργήθηκε στη Σχολή Αεροπορίας και δεύτερο τμήμα σπουδαστών και συγκεκριμένα αυτό των «Υπαξιωματικών Χειριστών». Η φοίτηση στο τμήμα αυτό

διαρκούσε 2 έτη στους σπουδαστές που γινόταν απονομή πτυχίου «Σμηνία Χειριστή». Το 1938, εισήχθησαν στη Σχολή Αεροπορίας και σπουδαστές προκειμένου να φοιτήσουν στο νεοσυσταθέν τρίτο τμήμα της και συγκεκριμένα αυτό των «Μηχανικών». Η φοίτηση ήταν επίσης διάρκειας 2 ετών και οι απόφοιτοι της θα ήταν αυτοί, οι οποίοι θα κρατούσαν στα χέρια τους την τύχη των πιλότων αναλαμβάνοντας τη συντήρηση αλλά και τις επισκευές των ιπτάμενων μέσων που τότε η πολεμική αεροπορία διέθετε.

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος, ήταν η στιγμή στην οποία οι απόφοιτοι της Σχολής Αεροπορίας έδειξαν σε ολόκληρο τον πλανήτη πόσο ικανοί και πόσο καλά εκπαιδευμένοι ήταν. Οι επιτυχίες τους καθημερινά ήταν αμέτρητες, ενώ πολλοί από αυτούς έχασαν τη ζωή τους κατά τη διάρκεια εναερίων μαχών με αεροσκάφη του εχθρού.



Εικόνα 2.49: Αναμνηστική φωτογραφία των εκπαιδευόμενων χειριστών στο 4th Special Flying Training School (4 S.F.T.S.) της Habbaniya, στο Ιράκ, εκατό μίλια από τη Βαγδάτη.

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος όμως, επέφερε και αλλαγές στη Σχολή Αεροπορίας. Μια από αυτές, ήταν η μεταφορά της από τη Δεκέλεια στην πόλη του Άργους, στην Πελοπόννησο. Από τον Οκτώβριο του 1940, η σχολή συνέχισε το σημαντικό της έργο, να εκπαιδεύει τα στελέχη της πολεμικής αεροπορίας, ακόμα και κατά τη διάρκεια του πολέμου στη νέα της έδρα. Τον Απρίλιο όμως του 1941, η Σχολή Αεροπορίας, αναγκάστηκε να αλλάξει εκ νέου τοποθεσία και συγκεκριμένα να φύγει από την πόλη του Άργους και να μεταγκατασταθεί στη Μέση Ανατολή. Εκεί όμως, οι

συνθήκες δεν ήταν ικανές να της επιτρέψουν να λειτουργήσει με επιτυχία, κατά συνέπεια η σχολή μεταφέρθηκε και πάλι, αυτή τη φορά στη Νότια Ροδεσία. Ο Σεπτέμβριος του 1941, είναι ο μήνας που σηματοδοτεί την επαναλειτουργία της Σχολής Αεροπορίας με πλήρη επιτυχία για τα επόμενα 5 έτη. Έτσι λοιπόν, κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, οι Ίκαροι εκπαιδούνταν στη σχολή αλλά και σε κάποιες αεροπορικές μονάδες που βρίσκονταν στη Μέση Ανατολή και ανήκαν στους συμμάχους και συγκεκριμένα στη Βρετανική Βασιλική Αεροπορία.

Το πέρας του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, σηματοδότησε και την επαναφορά της Σχολής Αεροπορίας στη φυσική της έδρα, στην αεροπορική βάση Δεκελείας στο Τατόι. Ο Μάρτιος του 1947, ήταν ο μήνας που η μετεγκατάσταση της σχολής ξεκίνησε και ο Οκτώβριος του ίδιου έτους, εκείνος κατά τον οποίο η λειτουργία της σχολής επανεκκίνησε. Οι πρώτοι Ίκαροι που εισήλθαν στη σχολή για εκπαίδευση, είχαν πρότερη πτητική εμπειρία από εκπαιδύσεις τους στην Αγγλία. Οι αεροπορικές σχολές της Βρετανικής Βασιλικής Αεροπορίας, που είχαν ως βάση τη Νότια Ροδεσία, αποτέλεσαν και το πρότυπο πάνω στο οποίο στηρίχθηκε η δομή, η οργάνωση και η λειτουργία της σχολής. Η πτητική εκπαίδευση και συγκεκριμένα οι ασκήσεις και οι τακτικές ήταν ίδιες με εκείνες που διδάσκονταν στις Βρετανικές σχολές της Νότιας Ροδεσίας.

Οι επαναστατικές αλλαγές όμως, επήλθαν στη Σχολή Αεροπορίας τη δεκαετία του 50. Συγκεκριμένα, το 1950 στάλθηκε στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής μια σειρά Ικάρων, η οποία επιστρέφοντας στην Ελλάδα έφερε μαζί της διαφορετική νοοτροπία και φιλοσοφία για την πτήση, διαφορετικό τρόπο εκπαίδευσης, νέες ασκήσεις και νέες τακτικές. Ήταν λοιπόν αναπόφευκτη, η αναδιαμόρφωση της σχολής και η προσαρμογή της στα αμερικάνικα πρότυπα και συστήματα εκπαίδευσης. Οι επαναστατικές καινοτομίες όμως στην εκπαίδευση, δεν σταμάτησαν εκεί. Η Σχολή Ικάρων άλλαξε πρόσωπο το 1952, οπότε και παρελήφθησαν τα πρώτα αεριωθούμενα εκπαιδευτικά αεροπλάνα. Τον επόμενο χρόνο, το 1953, οι Ίκαροι ξεκίνησαν την εκπαίδευσή τους στα αεροσκάφη αυτά, αναβαθμίζοντας κατά πολύ το επίπεδο εκπαίδευσής τους. Τον ίδιο χρόνο όμως, άλλαξε ουσιαστικά και η δομή, η οργάνωση και ο τρόπος λειτουργίας της Σχολής Αεροπορίας. Άλλαξε μέχρι και το όνομά της και ονομάστηκε πλέον σε 121 Πτέρυγα Εκπαίδευσης Αέρος, έχοντας την ακριβή μορφή που είχαν και οι αμερικανικές μονάδες εκπαίδευσης αέρος. Αξίζει να αναφερθεί η ίδρυση του ΕΚΕΧ, δηλαδή του Εκπαιδευτικού Κέντρου Εφέδρων Χειριστών.

Πρόκειται για ένα διαφορετικό εκπαιδευτικό κέντρο από τη Σχολή Ικάρων, το οποίο μέχρι και τον Σεπτέμβριο του 1958 εκπαίδευσε πληρώματα σύμφωνα με τα πρότυπα και τον τρόπο λειτουργίας της Βρετανικής Βασιλικής Αεροπορίας αλλά και της Αμερικανικής. Στα 9 χρόνια λειτουργίας του κέντρου αυτού, πραγματοποιήθηκε η εκπαίδευση 21 σειρών χειριστών.

Όπως έχει δείξει η ιστορία, όλοι οι μεγάλοι πόλεμοι αποτέλεσαν και ευκαιρία για τη ραγδαία εξέλιξη τεχνολογίας σε κάθε επίπεδο. Το ίδιο συνέβη και στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, κατά τον οποίο οι απόφοιτοι της Σχολής Ικάρων, συνέβαλαν καθοριστικά και με πολλές επιτυχίες ως στελέχη πλέον της πολεμικής αεροπορίας. Απέδειξαν πόσο ικανή ήταν, πόσο άρτια εκπαιδευμένοι αλλά και πόσο εύκολα μπορούσαν να προσαρμοστούν στις γρήγορα μεταβαλλόμενες συνθήκες αλλά και στη ραγδαία αύξηση των απαιτήσεων. Η τεχνολογία λοιπόν, είχε αναβαθμίσει τα εκπαιδευτικά αεροσκάφη και τα μέσα με τα οποία πραγματοποιούνταν η εκπαίδευση εδάφους. Έτσι λοιπόν, οι εκπαιδευτές και οι σπουδαστές της Σχολής Ικάρων, θα έπρεπε να προσαρμοστούν στα νέα αυτά δεδομένα και να εκμεταλλευτούν στο έπακρο τις νέες δυνατότητες που αυτά τους έδιναν. Απότοκος όλων αυτών, ήταν αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός της Σχολής Ικάρων. Μια από τις μεγάλες αλλαγές που έγιναν, ήταν η μετακίνηση της σχολής σε νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις με καλύτερες υποδομές. Η τοποθεσία των εγκαταστάσεων αυτών, είναι εντός της αεροπορικής βάσης Δεκελείας στο Τατόι και είναι ακριβώς στο σημείο που βρίσκεται και λειτουργεί από τότε μέχρι και σήμερα. Η μετακίνηση της σχολής δημιούργησε νέες ευκαιρίες αλλά και διαφορετικό αναβαθμισμένο υλικό για εκπαίδευση. Συγκεκριμένα, δημιουργήθηκαν εργαστήρια, στα οποία οι Ίκαροι μπορούσαν να πειραματιστούν αλλά και να διδαχτούν πράγματα, τα οποία θα εφάρμοζαν αργότερα στον αέρα, έχοντας τη νηφαλιότητα και την ηρεμία που μπορεί να έχει κανείς στο έδαφος.

Όλες αυτές οι καινοτομίες, όμως, και η αποτελεσματική εκπαίδευση που γινόταν στη σχολή, την έκαναν πρωτοπόρο με διεθνή αναγνώριση και κύρος στο αεροπορικό στερέωμα ανά τον πλανήτη. Το 1962 λοιπόν, και στο πλαίσιο διπλωματικών σχέσεων της χώρας μας με άλλες χώρες, οι πρώτοι αλλοδαποί σπουδαστές στη σχολή ήταν γεγονός. Δόκιμοι αξιωματικοί της πολεμικής αεροπορίας της Λιβύης, ήταν οι πρώτοι από αυτούς. Στη συνέχεια, το παράδειγμά τους ακολούθησαν αλλοδαποί σπουδαστές από πολλές χώρες της Αφρικής, όπως το Κονγκό,

το Καμερούν, η Αίγυπτος αλλά και η Ιορδανία και άλλες, αποστέλλοντας τους μαθητές τους στη Σχολή Ικάρων για εκπαίδευση.



Εικόνα 2.50: Φωτογραφία από ορκωμοσία πρωτοετών Ικάρων μπροστά από το διοικητήριο της Σχολής Ικάρων

Εκτός από την υψηλού επιπέδου πτητική εκπαίδευση που παρείχε η Σχολή Ικάρων, παρείχε επίσης εξίσου υψηλή ακαδημαϊκή εκπαίδευση. Αυτό αναγνωρίστηκε από την ελληνική κυβέρνηση, αναγνωρίζοντάς την το 1964 ως Ανώτατο Στρατιωτικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα. Η σχολή πλέον, ήταν ισότιμη με όλα τα υπόλοιπα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας, παρόλο που η υπαγωγή της παρέμενε στο Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας και κατά προέκταση στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και όχι στο Υπουργείο Παιδείας. Το 1967, εισήχθη στη Σχολή Ικάρων η 43 σειρά Ιπταμένων και ήταν η πρώτη σειρά, η οποία ακολούθησε πρόγραμμα εκπαίδευσης διάρκειας 4 ετών. Μέχρι τότε, η φοίτηση στη σχολή ήταν 3 χρόνια. Εκτός όμως από την αλλαγή αυτή, επήλθαν και θεσμικές αλλαγές στη δομή, τον τρόπο λειτουργίας αλλά και την οργάνωση της σχολής και ήταν το έτος που η σχολή αεροπορίας άλλαξε όνομα και ονομάστηκε σε Σχολή Ικάρων.

Η πολεμική αεροπορία, το πιο σύγχρονο από τα τρία όπλα, δεν έπαψε ποτέ να προσπαθεί να αναβαθμίζεται για να παρέχει όλο και καλύτερη εκπαίδευση στους Ικάρους, καθιστώντας τους ικανούς να μπορούν να ακολουθήσουν τις εξελίξεις και να ανταπεξέρχονται σε κάθε πρόκληση για τη χώρα μας. Έτσι λοιπόν, το 1975 έγινε ριζική αναβάθμιση στα εργαστήρια της σχολής και πλήρης εκσυγχρονισμός τους. Έτσι λοιπόν, το 1986 η σχολή διέθετε από τρία που είχε, δέκα πλέον σύγχρονα και πλήρως

εξοπλισμένα εργαστήρια. Η στέγασή τους καλύφθηκε από τέσσερα διαφορετικά κτίρια, τα οποία κάλυπταν συνολικά 2,500 τ.μ.

Μέχρι το 1991, στη Σχολή Ικάρων εισάγονταν μόνο άντρες. Έκτοτε, υπήρχε καινοτομία και σε αυτόν τον τομέα. Η σχολή πλέον, διαθέτει γυναίκες σπουδαστές ειδικότητας «Μηχανικού» και στις τρεις υπό-ειδικότητες (Μηχανικοί Αεροσκαφών, Μηχανικοί Ηλεκτρονικών και Τηλεπικοινωνιών, Μηχανικοί Εγκαταστάσεων). Το 2002 έπεσε και το τελευταίο κάστρο των ανδρών, καθώς έκτοτε εισάγονται στη σχολή γυναίκες σπουδαστές, τόσο στην ειδικότητα των Ιπταμένων, όσο και σε αυτήν των ελεγκτών αεράμυνας. Η Σχολή Ικάρων πλέον, παρέχει παράλληλα και ταυτόχρονα, ανάλογα την ειδικότητα, στρατιωτική, ακαδημαϊκή και πτητική κπαίδευση. Τα ακαδημαϊκά έτη είναι 4, ενώ το κάθε έτος χωρίζεται σε 2 εξάμηνα των 16 εβδομάδων. Μετά το πέρας του κάθε εξαμήνου, οι Ίκαροι υπόκεινται σε γραπτές εξετάσεις προκειμένου να προαχθούν στο επόμενο έτος.



Εικόνα 2.51: Το έμβλημα της Σχολής Ικάρων

Στο πλαίσιο λοιπόν της ακαδημαϊκής εκπαίδευσης των Ικάρων, η σχολή διοργανώνει και διάφορα μεταπτυχιακά προγράμματα σε συνεργασία πάντοτε με διάφορα άλλα πανεπιστήμια ή και το πολυτεχνείο, προκειμένου να καλύψει αντικείμενα επιστημονικής έρευνας σε τομείς που την ενδιαφέρουν. Εκτός όμως από την ακαδημαϊκή, ακόμα μεγαλύτερη βαρύτητα δίνεται στην πτητική εκπαίδευση.



Εικόνα 2.52: Η πρώτη και μεγαλύτερη «δασκάλα» των Ικάρων, το αεροσκάφος T-41D

Η εκπαίδευση αυτή των Ικάρων, πραγματοποιείται σε διάφορα στάδια. Το στάδιο αρχικής εκπαίδευσης, το οποίο αποτελεί τη γνωριμία του Ικάρου με το αεροπλάνο, γίνεται εξολοκλήρου στην αεροπορική βάση Δεκελείας, στο Τατόι. Μέχρι πρόσφατα, τα αεροσκάφη T-41, τα οποία ήταν ενταγμένα στο στόλο της Σχολής Ικάρων για πάνω από τέσσερις δεκαετίες, αποτελούσαν το πτητικό μέσο που είχε το ρόλο αυτό.

Πρόσφατα, το 2018 συγκεκριμένα, η πολεμική αεροπορία αντικατέστησε τα αεροπλάνα αυτά με τα Technam 2002. Πρόκειται για μονοκινητήρια ελικοφόρα αεροπλάνα ελαφριού τύπου, με ψηφιακά όργανα στο θάλαμο διακυβέρνησης. Με τον τρόπο αυτό, ο Ίκαρος έχει την ευκαιρία να γνωρίσει πως είναι ο θάλαμος διακυβέρνησης ενός σύγχρονου αεροπλάνου και να μπορέσει να εμβαθύνει στη φιλοσοφία της πτήσης των αεροσκαφών της νέας τεχνολογίας.



Εικόνα 2.53: Το νέο εκπαιδευτικό αεροσκάφος αρχικής εκπαίδευσης Technam 2002

Το αρχικό στάδιο, έχει σκοπό να δώσει την ευκαιρία στους μελλοντικούς πιλότους της πολεμικής αεροπορίας, να αποκτήσουν μια πρώτη επαφή με το αντικείμενο αλλά και να αποδείξουν αν μπορούν με την απόδοση και τις ικανότητές τους να ανταπεξέλθουν στις υψηλές απαιτήσεις της σχολής, ώστε να συνεχίσουν στα επόμενα στάδια πτητικής εκπαίδευσης. Κατά τη διάρκεια του αρχικού σταδίου, ο Ίκαρος θα πετάξει για πρώτη φορά μόνος του, αποκτώντας τα φτερά στο στήθος αλλά και την αυτοπεποίθηση για να μπορέσει να συνεχίσει στο μέλλον. Επίσης, να καταλάβει το πόσο υπεύθυνος πρέπει να είναι στον αέρα αλλά και στο έδαφος, πόσο μελετηρός, μεθοδικός και τυποποιημένος.



Εικόνα 2.54: ο έμβλημα της 120 Πτέρυγας Εκπαίδευσης Αέρος στην Καλαμάτα

Το υπόλοιπο της πτητικής εκπαίδευσης, πραγματοποιείται στην αλληλένδετη με τη Σχολή Ικάρων, 120 Πτέρυγα Εκπαίδευσης Αέρος. Στην αεροπορική βάση της Καλαμάτας, όπου και έχει έδρα η 120, πραγματοποιείται εκπαίδευση στο βασικό στάδιο εκπαίδευσης, στο προκεχωρημένο αλλά και στο επιχειρησιακό. Τα αεροσκάφη T-6 Texan II, χρησιμοποιούνται για το βασικό στάδιο. Είναι σχετικά σύγχρονα εκπαιδευτικού τύπου αεροσκάφη, με ψηφιακά όργανα αλλά και εξοπλισμένα με έναν πολύ υψηλών επιδόσεων κινητήρα, τα οποία δίνουν στους Ικάρους την ευκαιρία να γνωρίσουν τους χειρισμούς ακριβείας, οι οποίοι πρέπει να εφαρμόζονται με λεπτομέρεια αλλά και ακροβατικά. Στο στάδιο αυτό λοιπόν, γίνεται ουσιαστικά η εκπαίδευση των πιλότων, με τέτοιο τρόπο ώστε να μάθουν να πετάνε πραγματικά το

αεροπλάνο. Μαθαίνουν πέρα από τις βασικές αρχές και πώς να εκμεταλλεύονται το αεροπλάνο σε όλο τον φάκελο πτήσης του.



Εικόνα 2.55: Το αεροσκάφος T-6 Texan που χρησιμοποιείται για το στάδιο βασικής πτητικής εκπαίδευσης των Ικάρων



Εικόνα 2.56: Το δικινητήριο αεριοθούμενο αεροσκάφος T-2E buckeye, που χρησιμοποιείται για το προχωρημένο στάδιο πτητικής εκπαίδευσης

Τέλος, το τρίτο στάδιο, το προκεχωρημένο με συνέχεια το επιχειρησιακό, εκτελούνται με τα δικινητήρια αεριοθούμενα αεροσκάφη T-2E Buckeye. Στο στάδιο πλέον αυτό και αφού ο Ίκαρος έχει μάθει να πετάει το αεροπλάνο, εκπαιδεύεται ουσιαστικά στο να χρησιμοποιεί το αεροπλάνο ως όπλο. Γίνεται εκπαίδευση σε τεχνικές εναέριας μάχης αλλά και εναέριου βομβαρδισμού επίγειων στόχων. Μετά το πέρας και αυτής της εκπαίδευσης, ο νέος πλέον Ανθυποσμηναγός, είναι έτοιμος να τοποθετηθεί στη μοίρα αεροσκαφών, μαχητικών μεταγωγικών ή πυροσβεστικών που θα κληθεί να υπηρετήσει στα επόμενα χρόνια. Όσον αφορά στους χειριστές των ελικοπτέρων ειδικά, προηγείται επιπρόσθετη εκπαίδευση στις βασικές αρχές πτήσεις των ελικοπτέρων στη Σχολή Διακλαδικής Εκπαίδευσης Χειριστών Ελικοπτέρων στην Αλεξάνδρεια Ημαθίας, προτού τοποθετηθούν στις μοίρες που θα υπηρετήσουν.



Εικόνα 2.57: Το θρυλικό ελικόπτερο AB-205 της Πολεμικής Αεροπορίας



Εικόνα 2.58: Το γαλλικής προέλευσης ελικόπτερο Super Puma

Εκτός όμως από τη Σχολή Ικάρων, η άλλη μεγάλη παραγωγική σχολή της πολεμικής αεροπορίας, είναι η ΣΜΥΑ. Η Σχολή Μονίμων Υπαξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας, ιδρύθηκε το 1949 και τότε ονομαζόταν ως Σχολή Τεχνικών Αεροπορίας. Μέχρι την ίδρυσή της, οι τεχνικοί που συντηρούσαν τα τότε αεροσκάφη, το έκαναν καθαρά εμπειρικά καθώς δεν γνώριζαν σε βάθος το αντικείμενο. Τον επόμενο χρόνο, δηλαδή το 1950, η σχολή άλλαξε όνομα και πλέον ονομαζόταν Σχολή Τεχνικών Υπαξιωματικών Αεροπορίας. Το όνομα αυτό, το διατήρησε μέχρι και πρόσφατα καθώς στη συνέχεια μετονομάστηκε σε Σχολή Μονίμων Υπαξιωματικών Αεροπορίας.



Εικόνα 2.59: Το έμβλημα της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών Αεροπορίας

Η ΣΜΥΑ αποτελούσε ουσιαστικά τη συγχώνευση των τριών παραγωγικών σχολών Υπαξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας και συγκεκριμένα την συγχώνευση της ΣΤΥΑ, της Σχολής Διοικητικών Υπαξιωματικών που είχε βάση τη Θεσσαλονίκη και της Σχολής Ιπτάμενων Ραδιοναυτίλων. Η έδρα της ΣΜΥΑ, βρίσκεται μαζί με τη Σχολή Ικάρων στο Τατόι, στην αεροπορική βάση Δεκελείας. Σκοπός της σχολής, είναι να αποδίδει στην Πολεμική Αεροπορία μονίμους Υπαξιωματικούς διαφόρων ειδικοτήτων. Το ακαδημαϊκό έτος 2017-2018, ήταν το έτος που οι τρεις αυτές σχολές συγχωνεύτηκαν.

Από το 1949, όπου και ξεκίνησε η λειτουργία της Σχολής Τεχνικών Αεροπορίας, οι σπουδαστές εκπαιδεύονταν προκειμένου να αποκτήσουν την ειδικότητα του Μηχανοσυνθέτη, του Ηλεκτροτεχνίτη, του Οπλουργού, του

Επισκευαστή Οργάνων αλλά και του Μηχανικού Ασυρμάτων Τηλεπικοινωνίας. Το 1951 και μετά τη μετονομασία της Σχολής σε Σχολή Τεχνικών Υπαξιωματικών Αεροπορίας, άλλαξε και το πλαίσιο λειτουργίας της Σχολής. Συνέπεια αυτού, ήταν η προσθήκη της ειδικότητας του Γενικού Υλικονόμου στα αντικείμενα εκπαίδευσης, ενώ κάποιες ήδη υπάρχουσες μετατράπηκαν αλλάζοντας και τη μορφή εκπαίδευσης. Συγκεκριμένα, η ειδικότητα του Μηχανικού Ασυρμάτων Τηλεπικοινωνίας, μετατράπηκε σε Μηχανικού Τηλεπικοινωνιών, ενώ και αυτή του Ηλεκτροτεχνίτη τροποποιήθηκε σε ειδικότητα Ηλεκτρολόγου.



Εικόνα 2.60: Ορκωμοσία σπουδαστών της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών

Το 1953 προστέθηκε η ειδικότητα του Ελεγκτή Αναχαίτισης, ενώ το 1955 δημιουργήθηκε η ειδικότητα του Μηχανικού Μεταφορικών Μέσων και Μηχανημάτων. Η εξέλιξη της τεχνολογίας και η χρησιμοποίηση των ραντάρ για τον έλεγχο του εναερίου χώρου, επέφεραν στη Σχολή την προσθήκη δυο νέων ειδικοτήτων. Η ειδικότητα του Μηχανικού Ραντάρ αλλά και αυτή του Συντηρητή Αεροπορικών Εγκαταστάσεων. Αντίθετα, το 1984 αλλάζοντας το αντικείμενο εκπαίδευσης κάποιων ειδικοτήτων, κρίθηκε αναγκαία η κατάργηση της ειδικότητας του Γενικού Επισκευαστή Οργάνων.



Εικόνα 2.61: Το έμβλημα της Σχολής Τεχνικών Υπαξιωματικών Αεροπορίας

Από το έτος της ίδρυσής της, δηλαδή το 1947 μέχρι το 1987, δεν ήταν δυνατή η στέγαση όλων των ειδικοτήτων στη φυσική έδρα της σχολής στο Τατόι. Αυτό είχε ως συνέπεια, κάποιες από τις ειδικότητες να εκπαιδεύονται εκτός της σχολής και συγκεκριμένα στη μονάδα της πολεμικής αεροπορίας που διέθετε στο Καβούρι. Η σημερινή 129 ΣΕΤΗ, τότε ονομαζόταν Αεροπορική Βάση Καβουρίου. Το 1987 λοιπόν, και μετά την αναδιοργάνωση της σχολής, ήρθε η επιστροφή για όλες τις ειδικότητές της, να γυρίσουν στο φυσικό τους χώρο, δηλαδή στην αεροπορική βάση Δεκελείας. Έκτοτε η σχολή, είναι ενιαία και λειτουργεί έτσι μέχρι και σήμερα.



Εικόνα 2.62: Τεχνικός που επιθεωρεί μαχητικό αεροσκάφος F-16 πριν την απογείωσή του

Το 1992, ήταν η χρονιά που η σχολή Τεχνικών Υπαξιωματικών Αεροπορίας αναβάθμισε το επίπεδο των σπουδαστών που δεχόταν, καθώς πλέον εισήλθε ως Ανώτατο Στρατιωτικό Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα στο μηχανογραφικό, και

πλέον η είσοδος σε αυτή, γινόταν ύστερα από επιλογή απόφοιτων λυκείου, μέσω Πανελλαδικών εξετάσεων. Τον επόμενο χρόνο, και συγκεκριμένα το 1993, η σχολή ξεκίνησε να υπάγεται όπως και η Σχολή Ικάρων, στη Διοίκηση Αεροπορικής Εκπαίδευσης. Σταμάτησε λοιπόν να υπάγεται στη Διοίκηση Αεροπορικής Υποστήριξης και να αποτελεί ανεξάρτητη μονάδα, πράγμα που συνέβαινε από το 1990. Όπως στη Σχολή Ικάρων, έτσι και στη ΣΤΥΑ, το κάστρο των ανδρών έπεσε. Έτσι λοιπόν, το 1996, γυναίκες σπουδαστές για πρώτη φορά στα χρονικά μπορούσαν να εισαχθούν στη σχολή.

Η 7η Σεπτεμβρίου του 1999, είναι μια ημερομηνία που για την πολεμική αεροπορία θα μείνει στη μνήμη ως μια ξεχωριστή κακή ανάμνηση. Μια σειρά καταστρεπτικών σεισμών, προκάλεσε μεγάλες υλικές ζημιές στις εγκαταστάσεις της Σχολής Ικάρων αλλά και στη ΣΤΥΑ. Αυτό είχε ως συνέπεια, την απομάκρυνση της ΣΤΥΑ από το Τατόι και τη μεταφορά της και πάλι, εξολοκλήρου αυτή τη φορά, στη μονάδα της πολεμικής αεροπορίας στο Καβούρι. Αυτό κράτησε μέχρι το 2009, όπου και ήταν η χρονιά που σηματοδοτήθηκε η επιστροφή της σχολής στο Τατόι, στη φυσική της δηλαδή έδρα.



Εικόνα 2.63: Σπουδαστές της Σχολής Τεχνικών Αεροπορίας στα εργαστήρια της σχολής

Από το 2001, η ΣΤΥΑ ξεκίνησε να αποτελεί μια από τις σχολές της Ανώτερης Βαθμίδας στη τριτοβάθμια εκπαίδευση. Το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, άλλαξε τον τρόπο εισαγωγής των αποφοίτων λυκείου στη σχολή και διαμορφώθηκε με τον τρόπο που γίνεται ακόμα και σήμερα.

Το 2002, δημιουργείται στη σχολή ειδικότητα του Μηχανικού Τηλεπικοινωνιών – Ηλεκτρονικών, μετά από συγχώνευση δυο ήδη υπάρχουσών ειδικοτήτων. Η ειδικότητα του Μηχανικού Ραντάρ, ήταν η μία και η ειδικότητα του Μηχανικού Τηλεπικοινωνιών, ήταν η άλλη. Η φοίτηση στην ΣΤΥΑ, είχε διάρκεια 2 έτη. Το 2015, αυτό άλλαξε, με ΦΕΚ της κυβέρνησης, αυξάνοντας τη διάρκεια της φοίτησης στη σχολή στα 3 έτη. Στη σχολή, εκτός από τους Έλληνες σπουδαστές και στο πλαίσιο διπλωματικών σχέσεων της χώρας μας με άλλες χώρες, φοιτούν και μαθητές από την Κύπρο και χώρες της Μέσης Ανατολής, όπως η Ιορδανία αλλά και κάποιες της Αφρικανικής ηπείρου, όπως το Καμερούν και η Νιγηρία.

Η Σχολή Μονίμων Υπαξιωματικών Αεροπορίας, όπως προαναφέρθηκε, προέκυψε από τη συγχώνευση της ΣΤΥΑ, της ΣΥΔ και της ΣΙΡ. Η Σχολή Υπαξιωματικών Διοικητικών, είχε φυσική έδρα την αεροπορική βάση ΣΕΔΕΣ στη Θεσσαλονίκη. Οι ειδικότητες, στις οποίες εκπαιδεύονταν οι σπουδαστές, ήταν αυτή της Αμύνης Αεροδρομίων, αυτή του Μετεωρολόγου, αυτή του Πληροφοριών, του Στρατολόγου και του Ταμειακού. Όπως και οι άλλες σχολές, έτσι και αυτή, ανήκε στη Διοίκηση Αεροπορικής Εκπαίδευσης και σκοπός της ήταν να αποδίδει στην πολεμική αεροπορία Υπαξιωματικούς των προαναφερθεισών ειδικοτήτων, ικανούς να ανταπεξέλθουν με επιτυχία, στις συνεχώς αυξανόμενες υποχρεώσεις αλλά και στα βεβαρυσμένα καθήκοντα που θα κληθούν να αναλάβουν στον πιο υψηλού επιπέδου τεχνολογικά οργανισμό, στην πολεμική αεροπορία.



Εικόνα 2.64: Το έμβλημα της Σχολής Υπαξιωματικών Διοικητικών

Τέλος, η Τρίτη σχολή που μαζί με τις άλλες δημιούργησαν τη ΣΜΥΑ, ήταν η Σχολή Ιπταμένων Ραδιοναυτίλων. Η ΣΙΡ είχε πάντοτε έδρα την αεροπορική βάση Δεκελείας στο Τατόι. Η διαφορά της από τις άλλες δυο, ήταν ότι παρόλο που είχε

διάρκεια φοίτησης δυο έτη, όπως και εκείνες, οι σπουδαστές της αποφοιτούσαν με τον βαθμό του Επισμηνία, ενώ στις άλλες δυο με τον βαθμό του Σμηνία. Στόχος της σχολής, ήταν να αποδίδει στην πολεμική αεροπορία Ραδιοναυτίλους, ικανούς να λειτουργούν με επιτυχία ως πληρώματα αεροσκαφών.



Εικόνα 2.65: Ραδιοναυτίλος στη θέση εργασίας του στο πιλοτήριο C-130, εν ώρα πτήσης

Πρόγονος της ΣΙΡ, ήταν η Σχολή Ναυτιλίας που είχε βάση τη Νότια Ροδεσία και λειτούργησε για δυο χρόνια και συγκεκριμένα από το 1942 έως το 1944. Στο διάστημα αυτό, αποφοίτησαν από τη σχολή 50 Υπαξιωματικοί με την ειδικότητα του Ναυτίλου – Βομβαρδιστή. Το 1950, η σχολή εκπαίδευε σπουδαστές στην ειδικότητα του Αεροναυτίλου και του Ασυρματιστή Αέρος, ενώ από το 1977 μέχρι και την παύση λειτουργίας της, το 2019, διέθετε μόνο την ειδικότητα του Ραδιοναυτίλου.



Εικόνα 2.66: Το έμβλημα της Σχολής Ιπτάμενων Ραδιοναυτίλων

Στο σημείο αυτό όμως θα πρέπει να αναφερθεί ότι στην Πολεμική Αεροπορία δεν υπηρετούν μόνο στελέχη που προέρχονται από τις παραγωγικές σχολές της που προαναφέρθηκαν. Υπάρχουν επίσης στελέχη, και συγκεκριμένα αξιωματικοί που έχουν ειδικότητες όπως αυτή του Οικονομικού, του Ιατρού, του νοσηλευτή, του εφοδιαστή, του νομικού, του φαρμακοποιού, του κτηνιάτρου, του οδοντίατρου και του στρατολόγου.

Η Στρατιωτική Σχολή Αξιωματικών Σωμάτων (ΣΣΑΣ) είναι η σχολή που αποδίδει στις ένοπλες δυνάμεις, και στα τρία όπλα, τα στελέχη των ανωτέρω ειδικοτήτων. Πρόκειται για Ανώτατο Στρατιωτικό εκπαιδευτικό ίδρυμα και η βάση της βρίσκεται στη Θεσσαλονίκη. Δεν υπάγεται διοικητικά σε κάποιο από τα τρία σώματα, αντίθετα είναι απευθείας υπαγόμενη στον αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, καθώς θεωρείται διακλαδική. Το έτος ίδρυσης της Σχολής τοποθετείται πίσω, στο 1926, όμως η ιστορία της είναι ακόμα παλαιότερη. Το έτος 1836 λειτούργησε στη χώρα μας για πρώτη φορά το πρώτο στρατιωτικό νοσοκομείο. Η τοποθεσία του βρισκόταν στους πρόποδες της Ακρόπολης, στο κέντρο της Αθήνας. Οι γιατροί που το στελέχωναν ήταν ουσιαστικά φαντάροι που υπηρετούσαν τη θητεία τους στον στρατό και έτυχε να έχουν σπουδάσει την ιατρική επιστήμη. Κατά συνέπεια χρησιμοποιήθηκαν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τοποθετούμενοι στο νοσοκομείο αυτό ως γιατροί. Το 1863 όμως κρίθηκε σκόπιμο οι γιατροί αυτοί να παραμείνουν στις τάξεις του στρατού, καθώς υπήρχαν ανάγκες. Για αυτό λοιπόν το λόγο τους δόθηκαν βαθμοί αξιωματικού και μόνιμη εργασία στο νοσοκομείο.



Εικόνα 2.67: Το έμβλημα της στρατιωτικής ιατρικής σχολής

Μέχρι το έτος 1921 οι ανάγκες των στρατιωτικών μονάδων και του στρατιωτικού νοσοκομείου καλύπτονταν από ιατρούς με πτυχίο, οι οποίοι εθελοντικά δήλωναν την επιθυμία τους να καταταγούν στις τάξεις του στρατού. Αυτό όμως είχε μεγάλα και πολλά μειονεκτήματα, με κυριότερο ότι οι γιατροί που υπηρετούσαν στο στρατό ήταν πολίτες ουσιαστικά, δίχως στρατιωτική εκπαίδευση. Κατά συνέπεια δεν είχαν την ικανότητα, αλλά ίσως και την αντοχή να προσαρμοστούν στα δεδομένα της τότε εποχής, κατά την οποία οι πολεμικές συγκρούσεις ήταν συνεχείς και αδιάκοπες. Η δημιουργία λοιπόν μιας σχολής που θα μπορούσε να παράγει γιατρούς με στρατιωτική εκπαίδευση ήταν αναγκαία και απαραίτητη. Αυτό λοιπόν κι έγινε και η σχολή αυτή ήταν η ΣΣΑΣ.

Η ΣΣΑΣ όμως δημιουργήθηκε πέντε χρόνια αργότερα, καθώς οι διαθέσιμοι πόροι του τότε ελληνικού κράτους δεν επέτρεπαν τη δημιουργία της. Η ενδιάμεση λύση που βρέθηκε και που ήταν πρακτικά εφικτή ήταν να αποσταλούν για εκπαίδευση στη Γαλλία και συγκεκριμένα στην πόλη της Λυών, οι ήδη υπάρχοντες υγειονομικοί αξιωματικοί γιατροί αλλά και οι νεοεισερχόμενοι στο στράτευμα. Η εκπαίδευση θα πραγματοποιούνταν στην διάσημη τότε στρατιωτική σχολή ιατρικής που διέθετε ο γαλλικός στρατός. Όμως το κόστος για τις σπουδές εκεί των Ελλήνων γιατρών αξιωματικών ήταν υψηλό, η νοοτροπία και η φιλοσοφία των Γάλλων πολύ μακριά από αυτήν του ελληνικού στρατού, όπως επίσης και η απόσταση της χώρας μας από τη Γαλλία, άρα και δυσκολότερος ο έλεγχος των πραγμάτων εκεί από την ελληνική ηγεσία. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη διακοπή αποστολής εκεί για εκπαίδευση των στελεχών των ελληνικών ενόπλων δυνάμεων και καθιστούσε τη δημιουργία μιας ελληνικής στρατιωτικής ιατρικής σχολής μονόδρομο.

Έτσι λοιπόν, ο Βασίλειος Χλωροκόστας, αξιωματικός του ελληνικού στρατού που έφερε το βαθμό του Υπιάτρου, πρότεινε στην ηγεσία των ελληνικών ενόπλων δυνάμεων, αλλά και στην κυβέρνηση της χώρας, να δημιουργηθεί η σχολή αυτή. Η πρόταση του έγινε δεκτή και το Δεκέμβριο του 1925 ψηφίστηκε η ίδρυση της σχολής. Τον επόμενο χρόνο ξεκίνησε η σχολή να λειτουργεί και στην δομή της οργάνωσης της προβλεπόταν θέση διοικητή για αξιωματικό υγειονομικό με τον τίτλο του «Γενικού Αρχιάτρου» και θέση υποδιοικητή για αξιωματικό κάποιου από τα όπλα, με το βαθμό του Αντισυνταγματάρχη. Οι πρώτοι σπουδαστές θα έπρεπε να είναι ηλικίας 16-21 ετών και να έχουν τελειώσει το πρώτο έτος της Ιατρικής στο πανεπιστήμιο της Αθήνας και θα κατατάσσονταν απευθείας στο δεύτερο έτος της στρατιωτικής ιατρικής σχολής.

Έδρα της Στρατιωτικής Ιατρικής Σχολής έγινε το 430 Στρατιωτικό Νοσοκομείο της Αθήνας, το γνωστό σε όλους μας νοσοκομείο «Ελπίς» σήμερα. Πρώτος διοικητής της νεοσυσταθείσας αυτής σχολής ήταν ο γιατρός Χαράλαμπος Φλώκος, ο οποίος ονομάστηκε Γενικός Αρχίατρος.

Όσο περνούσε ο καιρός το επίπεδο της Σχολής ανέβαινε όλο και περισσότερο, οι απόφοιτοί της αποδείκνυαν το υψηλό φρόνημα και τις ικανότητες τους και της προσέδιδαν όλο και μεγαλύτερη και καλύτερη φήμη. Η ΣΙΣ πλέον είχε σχεδόν την ίδια θέση στην ελληνική κοινωνία με τις ήδη υπάρχουσες Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων και Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Είχε ξεχωριστή αξία όμως, καθώς διατηρούσε σχέσεις και επαφές με το πανεπιστήμιο της Αθήνας και αυτό φαινόταν στο επίπεδο των στρατιωτικών γιατρών που αποδίδονταν στο στράτευμα, αλλά και στην κοινωνία.



Εικόνα 2.68: Το κτήριο της στρατιωτικής ιατρικής σχολής στο κέντρο της Αθήνας

Το 1930 δεν ήταν καλό έτος για την ΣΙΣ, καθώς η ηγεσία έκρινε ότι δεν υπήρχαν ανάγκες στο στράτευμα, και κατά συνέπεια δεν εισήλθαν στη σχολή νέοι σπουδαστές στο πρώτο έτος, υποβαθμίζοντας έτσι την αξία της. Ένα ακόμα ισχυρό πλήγμα επήλθε στη σχολή το ίδιο έτος, οπότε και πραγματοποιήθηκε η μετεγκατάσταση της, από το νοσοκομείο στις Γενικές Αποθήκες που διέθετε ο ελληνικός στρατός στην περιοχή του Ρουφ. Με τη μετακίνηση αυτή όχι μόνο η σχολή υποβαθμίστηκε κατά πολύ, αλλά δημιούργησε σοβαρά θέματα στους σπουδαστές της. Το 1932 συγκεκριμένα η πλειοψηφία των σπουδαστών νόσησε από τη μάλιστα της τότε εποχής, τη φυματίωση,

και αιτία ήταν οι κακές συνθήκες διαμονής τους. Έτσι λοιπόν η εκ νέου μεταφορά της σχολής κατέστη επιτακτική, πράγμα που άμεσα έγινε, εγκαθιστώντας τη σχολή στο μέγαρο Λογοθετόπουλου. Οι απόφοιτοι των τεσσάρων ετών, 1931-1935, ήταν εκείνοι που υποστήριξαν τον ελληνικό στρατό στο μέτωπο της Αλβανίας, αντιμετωπίζοντας με επιτυχία όχι μόνο τις απώλειες της ζωής των πολεμιστών της χώρας μας, αλλά και κακουχίες και πολύ δύσκολες συνθήκες, κρουπαγήματα κλπ.

Ο Ιούνιος του 1935 ήταν καταδικαστικός για τη σχολή, καθώς η ΣΙΣ σταμάτησε πλέον τη λειτουργία της, μέχρι το 1937 όπου επήλθε και η ανάστασή της. Συγκεκριμένα, εκείνο το έτος ιδρύθηκε στην Αθήνα η Σχολή Αξιωματικών Στρατιωτικών Υπηρεσιών. Στις τάξεις της ΣΑΣΥ υπήρχαν τέσσερα ξεχωριστά και ανεξάρτητα τμήματα. Το υγειονομικό, το Στρατολογικό, το Διαχειριστών και το Αυτοκινήτων. Τα δυο πρώτα ήταν φοίτησης διάρκειας 4 ετών, ενώ τα δυο τελευταία διετούς. Το ξέσπασμα του πολέμου ανάμεσα στη χώρα μας και την Ιταλία ήταν ο λόγος που ανακλήθηκε η λειτουργία της σχολής, μέχρι το 1944, όπου και οι σπουδαστές κλήθηκαν να παρουσιαστούν στην Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων, όπου και είχε δημιουργηθεί υγειονομικό τμήμα. Αυτό κράτησε για δυο χρόνια, οπότε και οι συνθήκες είχαν ωριμάσει για αλλαγές.



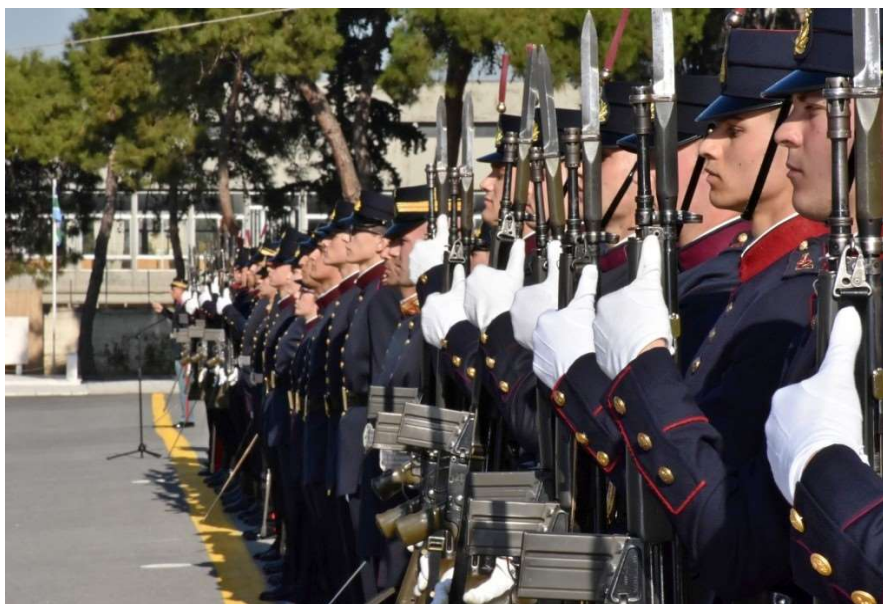
Εικόνα 2.69: Το έμβλημα της Στρατιωτικής Σχολής Αξιωματικών Σωμάτων

Το 1946 δημιουργήθηκε στην Θεσσαλονίκη, την πρωτεύουσα της Μακεδονίας, μια αμιγώς στρατιωτική Ιατρική σχολή και ονομάστηκε με το ίδιο όνομα που κατείχε η πρώτη προκάτοχός της, δηλαδή Στρατιωτική Ιατρική Σχολή. Αυτό το γεγονός είχε διττή σημασία, καθώς τόνιζε και την αξία της σχολής, αλλά και την αξία που έδιναν στη χώρα στην Μακεδονία και την πρωτεύουσα της.

Το 1970 η τότε ΣΙΣ άλλαξε όνομα, διατηρώντας κάποιες από τις υπάρχουσες ειδικότητες της, συγχωνεύοντας τις υπόλοιπες, αλλά και δημιουργώντας κάποια νέα. Η Στρατιωτική Σχολή Αξιωματικών Σωμάτων, όπως καλείται μέχρι και σήμερα, διατήρησε στις τάξεις της το τμήμα του Ιατρικού, του οδοντιατρικού και του κτηνιατρικού, ενώ τα νέα ήταν του οικονομικού, του στρατολογικού και του δικαστικού.

Από το 2000 και μετά από πλήθος αλλαγών η ΣΣΑΣ έφτασε στη σημερινή της μορφή και παράγει αξιωματικούς γιατρούς, οδοντιάτρους, κτηνιάτρους, φαρμακοποιούς, ψυχολόγους, νομικούς και οικονομικούς. Η εισαγωγή σε αυτήν είναι δυνατή μόνο μέσω επιτυχούς εξέτασης και συγκέντρωσης του απαραίτητου αριθμού μορίων των αποφοίτων λυκείου στις πανελλαδικές εξετάσεις. Από το 1989 στη σχολή υπάρχει η δυνατότητα φοίτησης στη σχολή και από γυναίκες σπουδαστές, ενώ πρέπει να αναφερθεί ότι η ΣΣΑΣ διατηρεί άριστες σχέσεις με το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο της Θεσσαλονίκης, καθώς οι σπουδαστές της ακαδημαϊκά εκπαιδεύονται σε αυτό.

Σήμερα λοιπόν η φοίτηση στη σχολή έχει διάρκεια 6 χρόνια για την ειδικότητα του γιατρού, 5 για του κτηνιάτρου και 4 για τις ειδικότητες των νομικών, οικονομικών και ψυχολόγων. Μετά την αποφοίτηση τους οι σπουδαστές διαμοιράζονται στα τρία όπλα των ενόπλων δυνάμεων, το στρατό, το πολεμικό ναυτικό και την πολεμική αεροπορία και λαμβάνουν τον κατώτερο βαθμό αξιωματικού, όπως ακριβώς συμβαίνει και στις άλλες τρεις σχολές αξιωματικών της χώρας, την Στρατιωτική Σχολή Ευέλπιδων, τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και τη Σχολή Ικάρων.



Εικόνα 2.70: Τελετή Ορκωμοσίας απόφοιτων της στρατιωτικής σχολής αξιωματικών σωμάτων

Τέλος δε θα πρέπει να παραληφθεί η αναφορά και στην τελευταία σχολή αξιωματικών, την Σχολή Αξιωματικών Νοσηλευτικής. Πρόκειται για μια επίσης διακλαδική σχολή, που η έδρα της βρίσκεται στο Βύρωνα, και συγκεκριμένα στεγάζεται στις εγκαταστάσεις του στρατού στο στρατόπεδο ΣΑΚΕΤΑ. Διοικητής της είναι πάντοτε αξιωματικός ο οποίος έχει αποφοιτήσει από την ίδια τη σχολή και σκοπός της είναι να αποδίδει και στους τρεις κλάδους των ενόπλων δυνάμεων αξιωματικούς νοσηλευτές, έτοιμους και ικανούς να στελεχώνουν με επάρκεια και αποτελεσματικότητα τα νοσοκομεία και τις ιατρικές μονάδες τους.



Εικόνα 2.71: Το έμβλημα της Σχολής Αξιωματικών Νοσηλευτικής

Η ΣΑΝ είναι ανώτατο στρατιωτικό εκπαιδευτικό ίδρυμα, η είσοδος σε αυτήν γίνεται μέσω της επιτυχούς εξέτασης στις πανελλαδικές εξετάσεις και η φοίτηση σε αυτό είναι διάρκειας 4 ετών. Οι απόφοιτοι αυτής διαμοιράζονται στους τρεις κλάδους των ενόπλων δυνάμεων όπως και εκείνοι της ΣΣΑΣ και λαμβάνουν τον κατώτερο βαθμό αξιωματικού, όπως και στις υπόλοιπες σχολές αξιωματικών.



Εικόνα 2.72: Τελετή ορκωμοσίας αποφοίτων σχολής αξιωματικών νοσηλευτικής

3. ΤΟ ΚΑΘΟΔΗΓΗΤΙΚΟ ΟΡΑΜΑ (VISION) ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΤΗΣ Π.Α.

Το όραμα για την πολεμική αεροπορία είναι “να γίνει ένας οργανισμός ισχυρός και ευέλικτος, που θα λειτουργεί ως δύναμη αποτροπής, ικανός να αντιμετωπίζει τις προκλήσεις και να προσαρμόζεται αποτελεσματικά στις απαιτήσεις του επιχειρησιακού περιβάλλοντος, με παράλληλη προσφορά στο κοινωνικό σύνολο”.

Βασικοί στόχοι για την επίτευξη του οράματος αυτού, είναι:

- Η υψηλή επιχειρησιακή ετοιμότητα, παράλληλα με την αύξηση της διαθεσιμότητας των οπλικών συστημάτων και όλων των μέσων και η ανάπτυξη ενός σύγχρονου τεχνικό – εφοδιαστικού συστήματος υποστήριξης, προσαρμοσμένο στα διεθνή πρότυπα.
- Η συνεχής προσφορά στο κοινωνικό σύνολο, με τις αποστολές αεροπυρόσβεσης, με τις αεροδιακομιδές αλλά και τις αποστολές έρευνας και διάσωσης, η ασφάλεια πτήσεων και εδάφους, η οποία θα εξασφαλίζει ότι ο δείκτης ατυχημάτων θα παραμένει στο ελάχιστο καθώς οι έννοιες «εφησυχασμός, χαλαρότητα και αδιαφορία» δεν συνάδουν με τον χώρο της Π.Α.
- Η προετοιμασία της ίδιας της πολεμικής αεροπορίας για τη μετάβαση της στο μελλοντικό επιχειρησιακό περιβάλλον, ώστε να μπορεί να διατηρηθεί σε υψηλό επίπεδο, διαθέτοντας οπικά συστήματα και αεροσκάφη πέμπτης γενιάς αλλά και προσωπικό με αντίστοιχη επιστημονική γνώση και τρόπο σκέψης.
- Τέλος, η αναβάθμιση των παραγωγικών σχολών της, ώστε να παρέχει την πιο δυνατή ποιοτική εκπαίδευση στο έδαφος και στον αέρα, παράγοντας τα στελέχη που στο μέλλον θα υλοποιήσουν το όραμα αυτό.

Η ανάλυση και μόνο του συνθήματος της ελληνικής πολεμικής αεροπορίας, που είναι «Αιεν Υψικρατείν», παραπέμπει στη φιλοσοφία, στους στόχους και στην ποιότητά της. Η φράση αυτή σημαίνει «Πάντοτε να κυριαρχείς στα ύψη» και αποδίδεται στον αντισμήναρχο Σπύρο Παπασπύρο, ο οποίος έφτασε στο βαθμό του Υποπτεράρχου. Ως διοικητής του Κέντρου Κατάταξης στη βάση της Γάζας, στις 5 Οκτωβρίου 1941, καλωσόρισε με τη φράση αυτή τους αεροπόρους αλλά και το προσωπικό υποστήριξης της 335 μοίρας, της πρώτης ελληνικής μοίρας μαχητικών αεροσκαφών στη μέση Ανατολή, στην Αίγυπτο. Το σύνθημα αυτό, συνοδεύει και το έμβλημα της ελληνικής πολεμικής αεροπορίας, όντας πάνω από έναν αετό σε πτήση μπροστά από το κυκλικό διακριτικό της, το εθνόσημο.



Εικόνα 2.73: Το υπερσύγχρονο υψηλών απαιτήσεων πιλοτήριο του αεροσκάφους Rafale

Αναλύοντας το σύνθημα της Σχολής Ικάρων «Άμμες δε γ' εσόμεθα πολλώ κάρρονες», καταλαβαίνουμε τη φιλοδοξία και το όραμα των σπουδαστών της σχολής προκειμένου να υλοποιήσουν αυτό το οποίο λέγεται, δηλαδή «Εμείς θα γίνουμε πολύ καλύτεροι», όπως και μεταφράζεται στα νέα ελληνικά. Η φράση αυτή, αναφέρεται στο έργο του Πλούταρχου «Βίοι Παράλληλοι» και συγκεκριμένα αφορά στην αρχαία Σπάρτη. Αναφέρεται η ύπαρξη τριών ομάδων χορωδών για κάθε μια από τις τρεις ηλικίες που συγκεντρώνονταν στις γιορτές και τραγουδούσαν με την εξής σειρά: αρχικά οι γέροντες, τραγουδώντας «Εμείς κάποτε ήμασταν ρωμαλέοι νέοι», ακολουθούσαν οι ώριμοι άνδρες που με τη σειρά τους τραγουδούσαν «Εμείς όμως είμαστε τώρα ρωμαλέοι, δοκίμασε άμα θέλεις» και ο χορός έκλεινε με τους έφηβους οι οποίοι δήλωναν «Εμείς όμως θα γίνουμε πολύ καλύτεροι από εσάς».

Για τη ΣΜΥΑ, έχει επιλεγθεί ένα από τα λεγόμενα δελφικά παραγγέλματα, μια συλλογή από αποφθέγματα που ήταν χαραγμένα στον πρόσθιο τοίχο του πρόναου επί των παραστάδων της πύλης του κυρίως ναού, στο υπέρυθρο του ναού και επί των στηλών περιμετρικά του Μαντείου των Δελφών. Πρόκειται για υποθήκες, οι οποίες πέρασαν στις επόμενες γενιές από τους ιερείς και του επτά σοφούς. Ένα από τα παραγγέλματα αυτά, τα οποία ήταν λιτά μεγέθους δυο έως πέντε λέξεων αλλά μεστά σοφίας, ήταν και το «Γνους πράττε», το οποίο και σημαίνει «Να πράττεις με επίγνωση».

4. Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ (MISSION) ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΤΗΣ Π.Α.

Όπως αναφέρεται και στην επίσημη σελίδα της Πολεμικής Αεροπορίας, η αποστολή της Σχολής Ικάρων, είναι:

- Να παράγει και να μεταδίδει την γνώση στους σπουδαστές της, με την έρευνα και διδασκαλία της αεροπορικής επιστήμης και τεχνολογίας καθώς και των συναφών θεωρητικών, θετικών και εφαρμοσμένων επιστημών.
- Να αναπτύσσει τις στρατιωτικές αρετές και την στρατιωτική αγωγή ώστε να διαμορφώνει αξιωματικούς της ΠΑ με στρατιωτική και αεροπορική συνείδηση, μόρφωση ανώτατου επιπέδου καθώς και κοινωνική, πολιτιστική και πολιτική παιδεία και αγωγή, παρέχοντάς τους τα εφόδια για να καταστούν ικανοί ηγέτες, με άρτια επαγγελματική και επιστημονική κατάρτιση.
- Να διοργανώνει από κοινού με τα Πανεπιστήμια, Προγράμματα Μεταπτυχιακών Σπουδών (Π.Μ.Σ.) και να διεξάγει επιστημονική έρευνα σε τομείς ενδιαφέροντος της ΠΑ.

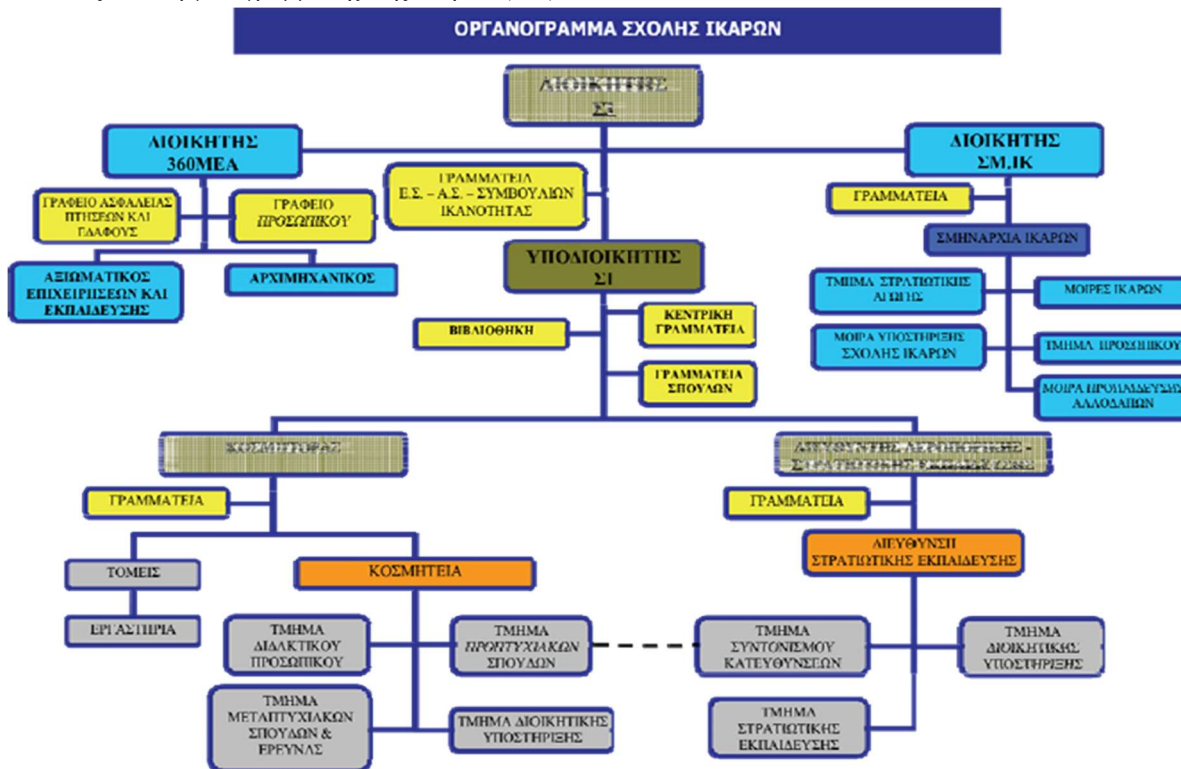
Ενώ στην ίδια σελίδα, η αποστολή της ΣΜΥΑ, αναφέρεται ως εξής:

«Η Σχολή έχει ως αποστολή να παράγει, μετά από κατάλληλη εκπαίδευση, άνδρες και γυναίκες μόνιμους Υπαξιωματικούς της Πολεμικής Αεροπορίας, με άρτια στρατιωτική αγωγή και επαγγελματική κατάρτιση, για την κάλυψη των υπηρεσιακών αναγκών της».

5. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

5.1. Οργανόγραμμα Σχολής Ικάρων

Πίνακας 5.1: Οργανόγραμμα Σχολής Ικάρων (Σ.Ι.).



5.1.1. Υλικοτεχνική Υποδομή Σχολής Ικάρων

- Κτηριακές Εγκαταστάσεις

Η Σχολή Ικάρων έχει στην κατοχή της Διδακτήριο στο οποίο είναι ενσωματωμένες οι αίθουσες διδασκαλίας και τα εργαστήρια. Πιο αναλυτικά, η Σχολή Ικάρων προσφέρει 10 αίθουσες διδασκαλίας με χωρητικότητα τα 35 άτομα, 6 αίθουσες με χωρητικότητα τα 20 άτομα, 4 αίθουσες με χωρητικότητα τα 21 άτομα και 10 αίθουσες με χωρητικότητα τα 40 άτομα η κάθε μια, όπως επίσης και 8 αίθουσες πρακτικής εκπαίδευσης ξένων γλωσσών, με χωρητικότητα τα 20 άτομα η κάθε μια. Επιπλέον, παρέχει 4 αίθουσες των 24 ατόμων καθώς και μια ακόμα αίθουσα με χωρητικότητα τα 48 άτομα για το Εργαστήριο Η/Υ. Μια αίθουσα των 12 ατόμων εξυπηρετεί το εργαστήριο Φυσικής, μια αίθουσα των 52 ατόμων εξυπηρετεί το εργαστήριο Ηλεκτρονικών και μια ακόμη αίθουσα των 24 ατόμων προσφέρεται για το εργαστήριο Τηλεπικοινωνιών. Στο σύνολό της, η Σχολή Ικάρων έχει τη δυνατότητα να εκπαιδεύσει στο Διδακτήριο της 1.392 Ικάρους. Δυο αμφιθέατρα, το μικρό,

χωρητικότητα 80 ατόμων και το μεγάλο, χωρητικότητας 1.200 ατόμων χρησιμοποιούνται για τα μαθήματα και τις διαλέξεις των φοιτητών.

Το κτήριο των καθηγητών αποτελείται από 40 αίθουσες, στο οποίο βρίσκονται τα γραφεία των μελών ΔΕΠ και ΕΕΔΙΠ καθώς και η γραμματειακή υποστήριξη. Μέσα στο κτήριο των καθηγητών βρίσκονται και οι αποθήκες, όπως επίσης και το σχεδιαστήριο, το κυλικείο, οι αίθουσες με τα φωτοτυπικά μηχανήματα, ενώ υπάρχουν ακόμα δυο αίθουσες συμβουλίων με χωρητικότητα τα 70 άτομα. Τέλος, προβλέπεται η χρήση διακριτής αίθουσας ως Εντευκτήριο των Επίτιμων Τακτικών Καθηγητών.

Η Διοίκηση της Σχολής Ικάρων όσον αφορά τα ακαδημαϊκά θέματα, στεγάζεται στο Κτήριο της Κοσμητείας – Διοικητηρίου, το οποίο είναι εξοπλισμένο με εξειδικευμένα γραφεία (εκπαιδευτικών βοηθημάτων, προγραμματισμού εκπαίδευσης και απαιτήσεων, διπλωματικών εργασιών, δημοσίων σχέσεων, οργάνωσης μηχανοργάνωσης, διδακτικού προσωπικού κ.α) και αντίστοιχες υποδομές. Το Κτήριο αυτό έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει συνολικά 156 άτομα.

Για τους Ικάρους λειτουργεί Εντευκτήριο, στο οποίο στεγάζονται το κυλικείο και οι αίθουσες για την εκτέλεση διαφόρων δραστηριοτήτων (φωτογραφίας, πλαστικό-μοντελισμού, αερομοντελισμού, ζωγραφικής, μουσικής, πινκ πονκ, παιχνιδιών, μπιλιάρδου, τηλεόρασης).



Εικόνα 5.74: Η βιβλιοθήκη και τα εργαστήρια της Σχολής Ικάρων

- Βιβλιοθήκη

Στη Σχολή Ικάρων λειτουργεί βιβλιοθήκη ως κέντρο συλλογής, φύλαξης, ταξινόμησης, διάθεσης και προσφοράς της συσσωρευμένης γνώσης για τη στήριξη και προώθηση κάθε ερευνητικής και εκπαιδευτικής διαδικασίας. Η συσσωρευμένη γνώση είναι καταγεγραμμένη σε βιβλία, επιστημονικά περιοδικά, χάρτες, εφημερίδες, χειρόγραφα, μικροφίλμ και σε κάθε μορφής ηλεκτρονικό και οπτικοακουστικό υλικό.

- Εργαστήρια

Η Σχολή Ικάρων διαθέτει ειδικούς χώρους που λειτουργούν ως εργαστήρια. Οι χώροι αυτοί, είναι χώροι εξοπλισμένοι με όργανα και λοιπό εξοπλισμό για τη διενέργεια πρακτικών ασκήσεων και ερευνητικών έργων και μελετών.

- Αθλητικές Εγκαταστάσεις

Στο πλαίσιο της φυσικής αγωγής, οι Ίκαροι γυμνάζονται στις αθλητικές εγκαταστάσεις της Σχολής Ικάρων, οι οποίες βρίσκονται στην Αεροπορική Βάση Δεκέλειας, ενώ για ορισμένα αντικείμενα φυσικής αγωγής πραγματοποιούν επισκέψεις και προπονήσεις σε εγκαταστάσεις εκτός Αεροπορικής Βάσης Δεκέλειας (σκοπευτήρια, αίθουσες ξιφασκίας κ.λπ.).

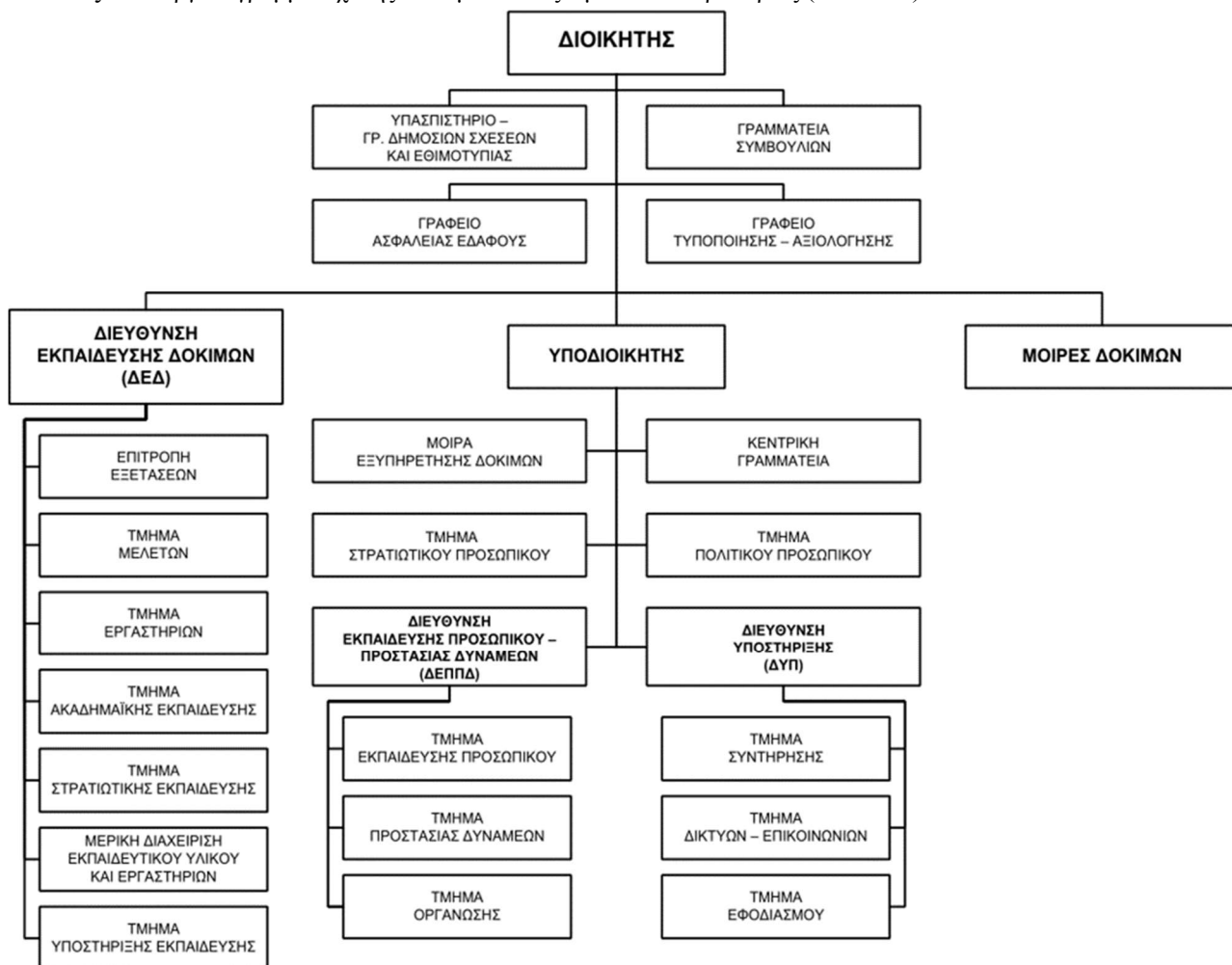
Οι κύριες αθλητικές εγκαταστάσεις της Σχολής Ικάρων περιλαμβάνουν το γήπεδο στίβου και άλλων ομαδικών αθλημάτων, το κολυμβητήριο, την αίθουσα βαρών, τις εγκαταστάσεις του κλειστού γυμναστηρίου, καθώς και την αίθουσα “Δαίδαλος”.



Εικόνα 5.75: Πανοραμική φωτογραφία των εγκαταστάσεων της Σχολής Ικάρων

5.2. Οργανόγραμμα Σ.Μ.Υ.Α.

Πίνακας 5.2: Οργανόγραμμα Σχολής Μόνιμων Υπαξιωματικών Αεροπορίας (Σ.Μ.Υ.Α.).



5.2.1. Υλικοτεχνική Υποδομή Σ.Μ.Υ.Α.

- Κτηριακές Εγκαταστάσεις

Η Σ.Μ.Υ.Α. διαθέτει Διδακτήριο, το οποίο βρίσκεται στην αεροπορική βάση Δεκελείας στο Τατόι, όπου βρίσκεται και η Σχολή Ικάρων και συγκεκριμένα, λίγο πιο νότια από τις εγκαταστάσεις αυτής. Σε αυτό είναι ενσωματωμένες οι αίθουσες διδασκαλίας και τα εργαστήρια. Πιο συγκεκριμένα, διαθέτει αίθουσες διδασκαλίας χωρητικότητας 30 σπουδαστών και κάποιες μικρότερες των 20. Επίσης, διαθέτει αίθουσες πρακτικής εκπαίδευσης ξένων γλωσσών και Εργαστήριο Η/Υ. Υπάρχει ακόμα εργαστήριο Φυσικής, εργαστήριο Ηλεκτρονικών και εργαστήριο Τηλεπικοινωνιών.

Το κτήριο των καθηγητών, που βρίσκεται στη βόρεια πλευρά του Διδακτηρίου, στεγάζει τα γραφεία των μελών ΔΕΠ και ΕΕΔΠ καθώς και τη γραμματειακή

υποστήριξη. Μέσα στο κτήριο των καθηγητών βρίσκονται και οι αποθήκες, όπως επίσης και το σχεδιαστήριο, το κυλικείο, οι αίθουσες με τα φωτοτυπικά μηχανήματα. Για τους σπουδαστές λειτουργεί Εντευκτήριο, το οποίο βρίσκεται στη δυτική πλευρά του Διδακτηρίου.

6. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΠΟΥΔΩΝ

6.1. Αναλυτικό πρόγραμμα μαθημάτων

Εντός του παρόντος Οδηγού Σπουδών, κάθε μάθημα κωδικοποιείται μέσω αλφαριθμητικού κωδικού ευρετηρίου της μορφής ΚΕ.Ε.Τ.Α, με το κάθε πεδίο αυτού να υποδηλώνει τα εξής:

Πίνακας 5.3: Κατεύθυνση ή Ειδίκευση (Κ.Ε.), σύμφωνα με τον πίνακα κωδικοποίησης.

ΚΕ	Κατεύθυνση	Ειδίκευση
ΙΠ	Ιπταμένων	--
ΜΧ	Μηχανικών	--
ΜΑ	Μηχανικών	Μηχανικών Αεροσκαφών
ΜΗ	Μηχανικών	Μηχανικών Τηλεπικοινωνιών-Ηλεκτρονικών
ΜΕ	Μηχανικών	Μηχανικών Αεροπορικών Εγκαταστάσεων
ΕΑ	Ελεγκτών Αεράμυνας	--

- Ε: Εξάμηνο, από 1 έως 8, σύμφωνα με το κανονικό ΠΣ διάρκειας 8 εξαμήνων.
- Τ: Τομέας, 0 για τα μαθήματα που δεν εντάσσονται σε κάποιον Τομέα και από 1 έως 9 για τους Τομείς, όπως στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 5.4: Τομείς μαθήματος σχολής.

Τ	Τομέας
1	Ηγετικής – Διοικητικής, Ανθρωπιστικών Επιστημών, Φυσιολογίας
2	Μαθηματικών & Φυσικών Επιστημών
3	Αεροδυναμικής – Μηχανικής Πτήσης
4	Μηχανολογικών Κατασκευών, Τεχνολογίας Υλικών, Οργάνωσης Παραγωγής
5	Αεροναυπηγικής, Τεχνικής Μηχανικής, Δομικών Κατασκευών, Έργων Υποδομών
6	Θερμοδυναμικής, Προωθητικών & Ενεργειακών Συστημάτων
7	Ηλεκτρονικών, Ηλεκτρικής Ισχύος, Τηλεπικοινωνιών
8	Πληροφορικής & Υπολογιστών
9	Αυτομάτου Ελέγχου, Αεροδιαστημικής Τεχνολογίας, Αμυντικών Συστημάτων & Επιχειρήσεων

7. ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T.

7.1. Σχολή Ικάρων

7.1.1. Δυνατά Σημεία

- Σύγχρονα πτητικά μέσα:

Η ελληνική πολεμική αεροπορία όντας η αιχμή του δόρατος της άμυνας της χώρας, υποχρεούται να παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις της τεχνολογίας στην αμυντική βιομηχανία. Στο πλαίσιο αυτό και αφού διαθέτει σύγχρονα μαχητικά αεροσκάφη τρίτης και τέταρτης γενιάς, ειδικά και με την επικείμενη αγορά των γαλλικών αεροσκαφών Rafale, δεν νοείται να μην παρέχει την ανάλογης ποιότητας εκπαίδευση στους μελλοντικούς υπερασπιστές της πατρίδας. Πριν από δέκα περίπου χρόνια, είχε αγοραστεί το εκπαιδευτικό αεροσκάφος T-6 Texan II και μάλιστα ήταν η πρώτη χώρα που το χρησιμοποίησε παγκοσμίως για τη βασική εκπαίδευση των σπουδαστών της αεροπορικής ακαδημίας της. Πρόκειται για αεριοθούμενο ελικοφόρο εκπαιδευτικό αεροπλάνο, με υψηλές επιδόσεις, πολύ καλά πτητικά χαρακτηριστικά για εκπαίδευση, επιτρέποντας την εκτέλεση όλων των ειδών των ασκήσεων, συμπεριλαμβανομένων και των ακροβατικών.

Ο θάλαμος διακυβέρνησης έχει ψηφιακά όργανα και προσομοιάζει σε μεγάλο βαθμό το περιβάλλον πτήσης ενός σύγχρονου μαχητικού. Επιπρόσθετα, οι απαιτήσεις του αεροσκάφους προκειμένου να μπορέσει κανείς να ανταπεξέλθει με επιτυχία στην εκπαίδευση, είναι υψηλές και κατά συνέπεια προετοιμάζουν τον Έκαρο για το φόρτο εργασίας και τα καθήκοντα που θα έχει στο μέλλον στην πολεμική μοίρα που θα μετατεθεί.

Δυο χρόνια πριν, και συγκεκριμένα το 2018, η ελληνική πολεμική αεροπορία αντικατέστησε το αεροσκάφος T-41, το οποίο χρησιμοποιούνταν ως μέσο αρχικής εκπαίδευσης για τους Ικάρους για περισσότερο από 40 χρόνια, με το σύγχρονο αεροσκάφος Technam 2002. Φέτος, η πρώτη σειρά Ικάρων, ξεκίνησε να εκπαιδεύεται στο αεροσκάφος αυτό και τα πρώτα δείγματα δείχνουν να είναι εξαιρετικά επιτυχή. Το αεροσκάφος διαθέτει θάλαμο διακυβέρνησης με ψηφιακά όργανα και είναι κατάλληλο για την πρώτη επαφή και γνωριμία ενός πιλότου με τις βασικές ασκήσεις αέρος και το περιβάλλον πτήσης ενός σύγχρονου αεροσκάφους.

- Πρόγραμμα πτητικής εκπαίδευσης:

Το πρόγραμμα πτητικής εκπαίδευσης της Σχολής Ικάρων περιλαμβάνει τρία στάδια. Το πρώτο είναι το στάδιο αρχικής εκπαίδευσης και εκτελείται με τα ολοκαίνουργια αεροσκάφη Technam 2002, δίνοντας στον νεαρό Ίκαρο τη δυνατότητα να γνωρίσει τις βασικές αρχές πτήσης ενός αεροσκάφους στην πράξη, να εξοικειωθεί με το πιλοτήριο ενός σύγχρονου αεροσκάφους και να αντιληφθεί τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να μελετάει και να κινείται ως αεροπόρος εν γένει. Στο στάδιο αυτό, θα πετάξει για πρώτη φορά μόνος του, χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή στο αεροπλάνο, ώστε να μπορέσει να αντιληφθεί τη βαρύτητα που έχει ο ρόλος του στο θάλαμο διακυβέρνησης και να καταστεί πιο ώριμος και υπεύθυνος. Οι ώρες του σταδίου αρχικής εκπαίδευσης είναι επαρκείς ώστε να εκπαιδευτεί σε όλες τις βασικές ασκήσεις χειρισμού ενός αεροσκάφους, αλλά και αεροναυτιλίας, να τις κατανοήσει και να τις εμπεδώσει.

Το δεύτερο στάδιο εκπαίδευσης είναι το βασικό και εκτελείται με τα αεροσκάφη T-6 Texan. Σε αυτό, ο Ίκαρος εκπαιδύεται στο χειρισμό ενός αεροσκάφους υψηλών επιδόσεων, μαθαίνει να εκτελεί ασκήσεις μεγάλης ακρίβειας αλλά και ακροβατικά και μυείται στις πτήσεις σχηματισμού δυο, τριών ή και περισσότερων αεροσκαφών, προσομοιώνοντας τις μελλοντικές του πτήσεις στην πολεμική μοίρα. Επίσης, εκπαιδύεται στην πτήση με όργανα, κάτι το οποίο θα τον συνοδεύει σε όλη του την αεροπορική καριέρα, στις νυχτερινές πτήσεις και γενικότερα μαθαίνει να χειρίζεται ένα αεροσκάφος σε όλη τη γκάμα του φακέλου πτήσης του. Οι ώρες του προγράμματος εκπαίδευσης, του επιτρέπουν να κατανοήσει και να εμπεδώσει τα εκπαιδευτικά αντικείμενα αλλά και να αποκτήσει την αυτοπεποίθηση ώστε να μπορεί να ανταπεξέρχεται σε ό,τι του ανατεθεί.

Τα τελευταία χρόνια το τρίτο στάδιο εκπαίδευσης έχει αλλάξει μορφή. Το προκεχωρημένο στάδιο εκπαίδευσης έχει χωριστεί σε τρία διαφορετικά, ανάλογα με την μετέπειτα πορεία του Ικάρου. Οι πιλότοι που προορίζονται για την εκμετάλλευσή τους σε μαχητικά αεροσκάφη, συνεχίζουν την εκπαίδευσή τους στα δικινητήρια αεριοθούμενα αεροσκάφη T-2 Buckeye, μαθαίνοντας σε πρώτη φάση το χειρισμό του αεροσκάφους αυτού σε όλον τον φάκελο πτήσης του. Στη συνέχεια, εκπαιδεύονται σε ασκήσεις εναέριας μάχης αλλά και βομβαρδισμού επίγειων στόχων. Κρίνοντας την απόδοσή και τις επιδόσεις τους, αλλά και την κλίση του καθενός, τοποθετούνται μετέπειτα σε μαχητικά αεροσκάφη αναχαίτισης ή

βομβαρδισμού. Οι πιλότοι, οι οποίοι προορίζονται για μεταγωγικά ή πυροσβεστικά αεροσκάφη, ολοκληρώνουν μια μικρότερης διάρκειας εκπαίδευση στα αεροσκάφη T-2 Buckeye και στη συνέχεια μετατίθενται στον τύπο του μεταγωγικού ή πυροσβεστικού αεροσκάφους, στο οποίο θα συνεχίσουν την αεροπορική τους καριέρα. Τέλος, οι πιλότοι που προορίζονται για ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης δεν εκπαιδεύονται στα αεροσκάφη T-2 Buckeye. Αντί αυτού, μετατίθενται στη διακλαδική σχολή εκπαίδευσης ελικοπτέρου, προκειμένου να μάθουν τις βασικές αρχές πτήσης των ελικοπτέρων. Αφού εκπαιδευτούν στην πτήση του ελικοπτέρου, μάθουν να εκτελούν ασκήσεις ακριβείας και εξοικειωθούν με το θάλαμο διακυβέρνησης ενός ελικοπτέρου, μετατίθενται στον τύπο ελικοπτέρου στον οποίο θα συνεχίσουν την αεροπορική τους καριέρα.

Ακολουθώντας το πρόγραμμα πτητικής εκπαίδευσης της Σχολής Ικάρων, ο σπουδαστής αποφοιτεί έχοντας περίπου 300-350 ώρες πτήσεις στο ενεργητικό του, έχοντας κριθεί και αξιολογηθεί για τη μετέπειτα μετάθεσή του στον ανάλογο τύπο, έτοιμος να ανταπεξέλθει στις υψηλές απαιτήσεις και στάνταρ της αποστολής της πολεμικής αεροπορίας.

- Εκπαιδευτές πτήσεων με πρότερη εμπειρία σε μαχητικά σκάφη:

Η πολιτική που ακολουθεί η πολεμική αεροπορία τις τελευταίες δεκαετίες προκειμένου να μπορεί να επιτυγχάνει το υψηλότερο επίπεδο εκπαίδευσης για τους μελλοντικούς πολεμιστές της, είναι να επιλέγει έμπειρους πιλότους από πολεμικές μοίρες και να τους τοποθετεί στις μοίρες εκπαιδευτικών αεροσκαφών. Το προσωπικό που επιλέγεται έχει συμπληρώσει τουλάχιστον πέντε χρόνια σε πολεμική μοίρα, έχει αποκτήσει εμπειρία σε πολεμικές αποστολές με μαχητικά αεροσκάφη και είναι σε θέση να μεταφέρει τη γνώση και τις εικόνες που έχει αποκτήσει στους μελλοντικούς πιλότους των μαχητικών αεροσκαφών και παράλληλα να τους μυήσει στο πνεύμα και τη φιλοσοφία της αποστολής της πολεμικής αεροπορίας. Επίσης, η εκπαίδευση με αυτόν τον τρόπο δύναται να προσομοιώσει σε μεγάλο βαθμό το κλίμα και τον τρόπο εκπαίδευσης των πιλότων στις πολεμικές μοίρες.

- Σύγχρονες εγκαταστάσεις:

Το 1999 με τον μεγάλο σεισμό, η Σχολή Ικάρων υπέστη σοβαρές καταστροφές. Πολλά από τα κτήρια κατεδαφίστηκαν πλήρως, ενώ κάποια άλλα υπέστησαν τόσο μεγάλες ζημιές που δεν ήταν πλέον δυνατή η χρησιμοποίησή τους. Οι Ολυμπιακοί

Αγώνες που έγιναν στην Αθήνα το 2004, αλλά και η επικείμενη χρησιμοποίηση των αθλητικών εγκαταστάσεων της σχολής από τους αθλητές, ήταν μια μεγάλη ευκαιρία για να επέλθει ανοικοδόμηση. Έτσι λοιπόν, η πολεμική αεροπορία εκμεταλλευόμενη στο έπακρό την ευκαιρία αυτή, έδωσε στη Σχολή Ικάρων τη μορφή που της αρμόζει. Η σχολή πλέον διαθέτει υπερσύγχρονα κτήρια, αμφιθέατρα, αίθουσες διδασκαλίας, εργαστήρια και αθλητικές εγκαταστάσεις πολύ υψηλού επιπέδου. Η ακαδημαϊκή και η αθλητική εκπαίδευση έχει πλέον αναβαθμιστεί, όπως επίσης και η διαμονή των Ικάρων στους κοιτώνες. Τέλος, τα αμφιθέατρα της Σχολής Ικάρων, χρησιμοποιούνται για ημερίδες και συνέδρια πέραν του αεροπορικού αντικειμένου, δίνοντας έτσι στη Σχολή Ικάρων μια θέση στο χώρο του πνεύματος.

- Τρόπος προεπιλογής υποψηφίων:

Η Σχολή Ικάρων είναι μια στρατιωτική σχολή και βρίσκεται στο μηχανογραφικό προκειμένου να δηλωθεί από τους απόφοιτους λυκείου. Είναι ένα Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα και προκειμένου να εισαχθεί κάποιος, θα πρέπει να επιτύχει υψηλό βαθμό στις πανελλαδικές εξετάσεις. Ως στρατιωτική σχολή όμως, πέραν του βαθμού των πανελληνίων εξετάσεων, πληροί και κάποιες άλλες προϋποθέσεις ώστε να μπορέσει να εισαχθεί. Στα προαπαιτούμενα συγκαταλέγονται αθλητικές εξετάσεις, ψυχοτεχνικά τεστ, αλλά και τεστ IQ για την ειδικότητα των Ιπταμένων.

Οι αθλητικές εξετάσεις, περιλαμβάνουν την κάλυψη ενός μιλίου με τρέξιμο σε συγκεκριμένο χρόνο, ρίψη σφαίρας σε συγκεκριμένη απόσταση, άλμα εις ύψος πάνω από συγκεκριμένο εμπόδιο και άλμα εις μήκος σε συγκεκριμένη απόσταση και τέλος, κολύμβηση συγκεκριμένης απόστασης σε συγκεκριμένο χρόνο. Εξασφαλίζουν λοιπόν ότι ο υποψήφιος είναι σωματικά άρτιος αλλά και σε τέτοιο επίπεδο που θα μπορέσει στη συνέχεια να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις της σχολής, όπως επίσης και ότι θα μπορέσει να ανέβει επίπεδο φυσικής κατάστασης με την κατάλληλη εκπαίδευση, καθώς η γυμναστική αποτελεί ένα από τα μαθήματα ακαδημαϊκής εκπαίδευσης των σπουδαστών και μάλιστα έχει αυξημένη βαρύτητα στη συνολική βαθμολόγησή τους. Τα ψυχοτεχνικά τεστ, τα οποία είναι και μεγάλα σε όγκο, εξασφαλίζουν ότι ο υποψήφιος είναι σε τέτοια ψυχολογική και ψυχική κατάσταση που θα μπορέσει να ανταπεξέλθει στην πίεση του φόρτου του προγράμματος της σχολής με επιτυχία. Τέλος, τα τεστ IQ, τα οποία αναφέρονται στους υποψηφίους για την ειδικότητα του Ιπταμένου εξασφαλίζουν ότι ο

υποψήφιος έχει την αντίληψη να μπορέσει να χειριστεί ένα πτητικό μέσο, πιάνοντας τα υψηλά στάνταρ της πολεμικής αεροπορίας.

7.1.2. Αδύνατα Σημεία

- Εξοπλισμός εργαστηρίων:

Η Σχολή Ικάρων διαθέτει σπουδαστές δυο ειδικοτήτων, Ιπταμένους και Μηχανικούς. Οι Μηχανικοί χωρίζονται σε τρεις ειδικότητες μετά το πέρας του πρώτου έτους. Οι ειδικότητες αυτές είναι μηχανικοί αεροσκαφών, τεχνικοί τηλεπικοινωνιών ηλεκτρονικών και δικτύων και τέλος μηχανικοί αεροπορικών εγκαταστάσεων. Όπως γίνεται αντιληπτό, για να είναι δυνατή η ακαδημαϊκή εκπαίδευση των σπουδαστών σε πολύ υψηλό επίπεδο, απαιτείται η ύπαρξη άρτια εξοπλισμένων εργαστηρίων προκειμένου να μπορέσουν να εμπεδώσουν στην πράξη αυτά που διδάσκει η θεωρία. Για παράδειγμα, το εργαστήριο αεροδυναμικής θα έπρεπε να είναι αναπόσπαστο κομμάτι της εκπαίδευσης ενός Ιπταμένου. Επίσης, είναι αυτονόητο ότι θα έπρεπε να υπάρχουν οι υποδομές για τα αντίστοιχα εργαστήρια και για τις τρεις ειδικότητες των Μηχανικών.

Η Σχολή Ικάρων διαθέτει τα εργαστήρια αυτά, τα οποία μάλιστα είναι σε καλό σχετικά επίπεδο, όμως το πιο σύγχρονο όπλο της χώρας θα έπρεπε να διαθέτει και τα πιο σύγχρονα εργαστήρια, με σκοπό να εφοδιάζει τα στελέχη της πολεμικής αεροπορίας με τα απαραίτητα εφόδια, ώστε να μπορούν να χειρίζονται και να συντηρούν αεροσκάφη και συστήματα ραντάρ αλλά και άλλα ηλεκτρονικά και οπλικά συστήματα εκατομμυρίων. Η οικονομική κρίση, στην οποία βρίσκεται η χώρα μας εδώ και χρόνια, δεν επιτρέπει τον εκσυγχρονισμό των εργαστηρίων και των εξοπλισμό τους με σύγχρονα και υψηλού κόστους μηχανήματα, καθώς οι μειωμένοι πλέον πόροι διατίθενται για την αγορά εξοπλισμού εκείνων των ειδών που θα επιτρέψουν την υψηλή διαθεσιμότητα των αεροσκαφών και την υψηλή μαχητικότητα της πολεμικής αεροπορίας.

- Ερευνητικά προγράμματα:

Εκτός όμως από τα εργαστήρια της Σχολής Ικάρων, ένας ακόμα τομέας της σχολής που έχει πληγεί από την οικονομική κρίση που διανύει η χώρα τα τελευταία έτη, είναι και τα ερευνητικά προγράμματα. Η Σχολή Ικάρων, μέσα από τις διπλωματικές εργασίες που εκτελούν οι Ίκαροι στο τέταρτο έτος, στο πλαίσιο της ακαδημαϊκής τους εκπαίδευσης και που είναι απαραίτητες για την αποφοίτησή τους

με επιτυχία, έχει καταφέρει στο παρελθόν να αναπτύξει διάφορα συστήματα ή κομμάτια συστημάτων με μεγάλη επιτυχία. Αξίζει να αναφερθεί ότι πριν από κάποιες δεκαετίες, κάποιες ομάδες σπουδαστών είχαν καταφέρει να κατασκευάσουν τμηματικά τα μέρη για ένα τηλεκατευθυνόμενο μη επανδρωμένο αεροσκάφος. Προγράμματα σαν αυτό, πλέον είναι πολύ δύσκολο να υλοποιηθούν, καθώς δεν υπάρχουν οι επαρκείς πόροι.

- Εκπαιδευτικά ταξίδια:

Ένας ακόμα τομέας που έχει πληγεί επίσης από την οικονομική ύφεση, είναι αυτός των εκπαιδευτικών ταξιδιών, τα οποία έκαναν οι τεταρτοετής Ίκαροι όλων των ειδικοτήτων στο εξωτερικό. Είχαν τη δυνατότητα να έρχονται σε επαφή με τις πολεμικές αεροπορίες αλλά και τις αεροπορικές ακαδημίες άλλων χωρών, όπως επίσης και με κάποιες μεγάλες εταιρίες καθώς τα ταξίδια αυτά πραγματοποιούνταν σε ανεπτυγμένες βιομηχανικά χώρες.

- Αριθμός εισακτέων:

Η οικονομική κρίση και η υπογραφή του μνημονίου είχε ως αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του αριθμού των εισακτέων στις στρατιωτικές σχολές. Κατά συνέπεια, μειώνεται το μέγεθος του στρατεύματος, καθώς οι σχολές αποδίδουν πλέον λιγότερα στελέχη στις ένοπλες δυνάμεις.

7.1.3. *Ενκαιρίες*

- EUAFAs:

Η Σχολή Ικάρων, ως η αεροπορική ακαδημία της χώρας μας, αποτελεί και μέλος της European Air Force Academies (EUAFAs). Πρόκειται για έναν οργανισμό, ο οποίος ιδρύθηκε το 1995, με σκοπό την ανάπτυξη νέων μεθόδων συνεργασίας ανάμεσα στις ευρωπαϊκές πολεμικές αεροπορίες. Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του οργανισμού αυτού, υλοποιούνται προγράμματα ανταλλαγής σπουδαστών με τη μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή από όλα τα κράτη-μέλη. Τα κράτη-μέλη που την απαρτίζουν είναι η Αυστρία, το Βέλγιο, η Τσεχία, η Δανία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιρλανδία, η Ιταλία, η Νορβηγία, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Σουηδία, η Ελβετία, η Ολλανδία, η Τουρκία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Τα προγράμματα περιλαμβάνουν γενικά ακαδημαϊκή εκπαίδευση και επιστήμες, συναντήσεις για προγράμματα πολιτισμού, προγράμματα στρατιωτικής εκπαίδευσης, προγράμματα επιβίωσης σε στεριά και

θάλασσα, αεροπορικά προγράμματα, όπως πτήση με ανεμόπτερα και πτώση με αλεξίπτωτο, σεμινάρια ευρωπαϊκής ασφάλειας και άμυνας, αθλητικά γεγονότα, όπως η διοργάνωση τουρνουά ή αγώνων, καθώς και ετήσιοι διαγωνισμοί. Η επαφή της Σχολής Ικάρων με τις άλλες ευρωπαϊκές αεροπορικές ακαδημίες, της δίνει τη δυνατότητα για αυτοπροβολή αλλά και προβολή της χώρας και του πολιτισμού μας, όπως επίσης και τη δυνατότητα ανταλλαγής ιδεών για την ανάπτυξη ή εφαρμογή καινούργιων μεθόδων εκπαίδευσης.

- Νατοϊκή βάση αεροπορικής εκπαίδευσης στην Καλαμάτα:

Η Σχολή Ικάρων, εκτός από μέλος της EUAFA, είναι και αεροπορική ακαδημία μιας χώρας-μέλους του NATO. Στο πλαίσιο αυτό, ήδη γίνονται προσπάθειες για τη δημιουργία μιας Νατοϊκής αεροπορικής βάσης στην 120 πτέρυγα εκπαίδευσης αέρος στην Καλαμάτα. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει ένα ενιαίο νατοϊκό κέντρο εκπαίδευσης σπουδαστών αεροπορικών ακαδημιών σε αεριοθούμενα αεροσκάφη. Οι τοποθετημένοι εκπαιδευτές στο κέντρο αυτό, θα είναι πιλότοι από όλες τις χώρες του NATO, με πρότερη εμπειρία σε μαχητικά αεροσκάφη της χώρας τους. Οι εκπαιδευόμενοι, θα είναι σπουδαστές από όλες τις αεροπορικές ακαδημίες των χωρών-μελών του NATO. Έτσι λοιπόν, θα παρέχεται πολύ υψηλού επιπέδου εκπαίδευση και θα υπάρχει η δυνατότητα για ανταλλαγή εμπειριών, φιλοσοφίας και ιδεών ανάμεσα σε όλες τις νατοϊκές αεροπορικές ακαδημίες. Αυτό θα κάνει τη χώρα μας αλλά και την πολεμική μας αεροπορία, μέσω της Σχολής Ικάρων, να κατέχει εξέχουσα θέση ανάμεσα στις χώρες του NATO αλλά και στις πολεμικές αεροπορίες του.

- Τεχνολογία:

Η πολεμική αεροπορία αποτελεί την αιχμή του δόρατος των ενόπλων δυνάμεων. Διαθέτει τα πλέον σύγχρονα και ακριβά μέσα. Προκειμένου να διατηρηθεί στο υψηλότερο επίπεδο στο οποίο βρίσκεται σταθερά τις τελευταίες δεκαετίες, θα πρέπει να συνεχίσει να παρακολουθεί τις εξελίξεις στον τομέα της αμυντικής βιομηχανίας. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να συνεχίσει να εξοπλίζεται με μέσα και συστήματα τεχνολογικά προηγμένα. Αυτό απαιτεί και την ανάλογη εκπαίδευση προσωπικού, ώστε να μπορεί να ανταπεξέρχεται στις υψηλές απαιτήσεις που έχουν τα μέσα αυτά. Η Σχολή Ικάρων, θα πρέπει να αδράξει την ευκαιρία αυτή και να μπορέσει να γίνει μέρος των εξελίξεων αυτών, συμμετέχοντας σε μέρος των εκπαιδεύσεων ή και ακόμα σε απόκτηση εξοπλισμού. Αυτό θα

μπορέσει να την καταστήσει ικανότερη να αποδίδει στην πολεμική αεροπορία άρτια εκπαιδευμένα στελέχη. Επίσης, η εκμετάλλευση της τεχνολογίας, μπορεί να της δώσει τη δυνατότητα για εκπαίδευση εξ' αποστάσεως ή και ανταλλαγή ιδεών και πληροφοριών με άλλες ακαδημίες μέσω διαδικτύου, καθώς αυτό μειώνει το κόστος αλλά και το χρόνο που απαιτείται προκειμένου να εκτελεστεί ένα εκπαιδευτικό ταξίδι.

- Ανθρώπινο δυναμικό:

Η εξέλιξη της τεχνολογίας έχει επιτρέψει την πρόσβαση του οποιουδήποτε στο διαδίκτυο και στην πληροφορία με πολύ μικρό κόστος. Αυτό συνεπάγεται, ότι οι νεότερες γενιές είναι εξοικειωμένες με την τεχνολογία αλλά και με την πληροφόρηση, άρα είναι αντικειμενικά και πιο έξυπνες από τις παλαιότερες. Αυτό σημαίνει, ότι υπάρχει το υλικό για τη δημιουργία μιας νέας πολεμικής αεροπορίας με πολύ υψηλότερο επίπεδο από παλαιότερα, με νέες ιδέες και νέες μεθόδους. Ας μην ξεχνάμε και το ρητό που υπάρχει στο έμβλημα της Σχολής Ικάρων, το οποίο λέει «Εμείς θα γίνουμε καλύτεροι από εσάς. Δεν μένει παρά μόνο να γίνει πράξη».

7.1.4. Απειλές

- Οικονομική κρίση:

Τροχοπέδη όμως στην τόσο καλή προοπτική της Σχολής Ικάρων αυτή την εποχή αποτελεί η οικονομική κρίση. Όπως προαναφέρθηκε, οι μειωμένοι πόροι στερούν στη σχολή το δικαίωμα στην ανάπτυξη, στην εξέλιξη και στην πρόοδο. Οι μειωμένοι πόροι τίθενται προς εκμετάλλευση προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες υψηλής προτεραιότητας, όπως αυτές των πολεμικών μοιρών ή των μεταγωγικών αεροσκαφών ή αυτών της έρευνας και διάσωσης. Εκείνων δηλαδή των αναγκών που επιτρέπουν στην πολεμική αεροπορία να έχει υψηλή επιχειρησιακή ικανότητα και ετοιμότητα.

- Covid-19:

Μια ακόμα αρνητική συγκυρία για την Σχολή Ικάρων, για την πολεμική αεροπορία αλλά και για όλους τους τομείς γύρω μας, αποτελεί η πανδημία που έχει ξεσπάσει παγκοσμίως τους τελευταίους μήνες. Ο Covid-19 έχει περιορίσει τις δυνατότητες μετακινήσεων, παραγωγής και δημιουργίας σε όλους τους τομείς. Κατά συνέπεια, και η σχολή Ικάρων έχει απομονωθεί από τις συνεργασίες από τις άλλες αεροπορικές ακαδημίες και από τα υπόλοιπα ανώτατα εκπαιδευτικά

ιδρύματα. Εξωτερικοί συνεργάτες δεν μπορούν να παρευρεθούν στη σχολή, οι πόροι έχουν μειωθεί όλο και περισσότερο και γενικά η ανάπτυξη και η εξέλιξη της σχολής είναι αδύνατο να πραγματοποιηθεί στο παρόν διάστημα. Το μόνο σίγουρο είναι πως όταν το θέμα της πανδημίας ξεπεραστεί, η σχολή θα πάρει και πάλι την ανιούσα, οπότε όπως γίνεται κατανοητό η εξέλιξη της σχολής θα καθυστερήσει, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι θα σταματήσει μια για πάντα. Η προσπάθεια θα είναι ακόμα πιο δύσκολη, όμως οι Έκαροι, η ελπίδα και το μέλλον της πολεμικής αεροπορίας, θα βρουν τον τρόπο όπως τον έβρισκαν πάντα, να ξεπεράσουν τα όποια προβλήματα και τα επιτύχουν πράγματα ξεχωριστά, όπως πάντα έκαναν.

- Εθνικές Απειλές:

Η χώρα μας αποτελεί χώρα-μέλος του NATO. Το πλαίσιο αυτό όμως, δεν εμποδίζει ακόμα και χώρες της ίδιας συμμαχίας να προκαλούν ανοιχτά με απειλές και εχθρικές ενέργειες την εθνική κυριαρχία και την εδαφική ακεραιότητα της χώρας μας. Αυτό απαιτεί τις ένοπλες δυνάμεις μας ακόμα πιο ετοιμοπόλεμες και ακόμα πιο αξιόμαχες, προκειμένου να διατηρήσουν το status quo. Ειδικά, το τελευταίο διάστημα οι ενέργειες αυτές από τη γείτονα χώρα, έχουν ξεπεράσει κάθε προηγούμενο, παραβιάζοντας καθημερινά το διεθνές δίκαιο, καταπατώντας διεθνής συνθήκες, προβαίνοντας σε ενέργειες άκρως προκλητικές. Προτεραιότητα της χώρας είναι η διατήρηση των ενόπλων δυνάμεών της σε τέτοιο επίπεδο, ώστε να μπορούν να αποκρούσουν την κάθε απειλή, να προστατέψει τη χώρα και να εξασφαλίσει τη σταθερότητα και την ειρήνη στην περιοχή. Όπως σαφώς λοιπόν γίνεται αντιληπτό, στρατιωτικές σχολές στην παρούσα φάση τίθενται σε δευτερεύουσα προτεραιότητα, καθώς το κύριο ενδιαφέρον της πολιτικής αλλά και στρατιωτικής ηγεσίας είναι στραμμένο αλλού.

- Επιθυμία Μαθητών:

Τέλος, όπως παρατηρείται τα τελευταία χρόνια, η επιθυμία των αποφοίτων λυκείου να καταταγούν στις ένοπλες δυνάμεις δηλώνοντας στο μηχανογραφικό τους δελτίο, μετά το πέρας των πανελληνίων εξετάσεων κάποια από αυτές, έχει μειωθεί. Το ενδιαφέρον των νέων για τις στρατιωτικές σχολές δεν είναι έντονο, όπως παλαιότερα. Η κοινωνική αναγνώριση, αλλά και οι οικονομικές απολαβές που απολάμβανε ένα στέλεχος των ενόπλων δυνάμεων τα παλαιότερα χρόνια, δεν υφίσταται πλέον στον ίδιο βαθμό, αποτρέποντας έτσι τους μαθητές να επιθυμούν να ακολουθήσουν μια τέτοια καριέρα. Συνέπεια αυτού, είναι ο βαθμός εισαγωγής

στις στρατιωτικές σχολές να είναι μικρότερος, αποτυπώνοντας έτσι το χαμηλό ενδιαφέρον των μελλοντικών σπουδαστών.

7.2. ΣΜΥΑ

7.2.1. Δυνατά Σημεία

- Μια Σχολή:

Μέχρι πρόσφατα, η πολεμική αεροπορία διέθετε τέσσερις στρατιωτικές σχολές. Τη Σχολή Ικάρων, που της αποδίδει αξιωματικούς, ιπταμένους, μηχανικούς αλλά και άλλες ειδικότητες, τη Σχολή Τεχνικών Υπαξιωματικών Αεροπορίας, που της απέδιδε αξιωματικούς τεχνικούς όλων των ειδικοτήτων, τη Σχολή Ιπτάμενων Ραδιοαυτίλων και τη Σχολή Υπαξιωματικών Διοικητικών. Πλέον όμως, έχει δημιουργηθεί η Σχολή Μονίμων Υπαξιωματικών Αεροπορίας, η οποία ουσιαστικά αποτελεί τη συγχώνευση των τριών Σχολών Υπαξιωματικών, δηλαδή της ΣΤΥΑ, της ΣΥΔ και της ΣΙΡ. Όπως εύκολα γίνεται αντιληπτό, έχει μειωθεί κατά πολύ το κόστος λειτουργίας αλλά και συντήρησης, πράγμα που δίνει τη δυνατότητα στην πολεμική αεροπορία να αξιοποιήσει περισσότερους πόρους στην ανάπτυξη και εξέλιξη της σχολής αυτής.

- Εξειδίκευση:

Ένα δυνατό σημείο της σχολής, είναι ότι παρέχει μεγάλη εξειδίκευση, καθώς διαθέτει σπουδαστές πολλών ειδικοτήτων. Οι ειδικότητες της σχολής περιλαμβάνουν μια μεγάλη γκάμα. Υπάρχουν τεχνικοί όλων των ειδικοτήτων, προκειμένου να επισκευάζουν και να συντηρούν αεροσκάφη, οπλικά συστήματα, ηλεκτρονικά συστήματα, οχήματα αλλά και εγκαταστάσεις. Αυτό καθιστά την πολεμική αεροπορία πλήρως αυτόνομη και ανεξάρτητη, καθώς διαθέτει στελέχη τα οποία μπορούν να καλύψουν όλες τους τις ανάγκες.

- Ανθρώπινο Δυναμικό:

Όπως και στη Σχολή Ικάρων, έτσι και στη ΣΜΥΑ, το προσωπικό που έχει επιλεγεί για να εκπαιδεύει τους σπουδαστές, διαθέτει μεγάλη, εμπειρία καθώς έχει υπηρετήσει σε διάφορα πόστα της πολεμικής αεροπορίας για πολλά χρόνια στην ειδικότητά του. Είναι λοιπόν σε θέση να κληροδοτήσει στα μελλοντικά στελέχη τα μυστικά της κάθε ειδικότητας, τον τρόπο λειτουργίας και εργασίας αλλά και να

καλλιεργήσει τη φιλοσοφία και το πνεύμα της αποστολής της πολεμικής αεροπορίας.

- Σύγχρονες Εγκαταστάσεις:

Ο σεισμός του 1999 δεν επηρέασε μόνο τη Σχολή Ικάρων, επηρέασε και την τότε ΣΤΥΑ, στις εγκαταστάσεις της οποίας εδράζεται και λειτουργεί η ΣΜΥΑ. Η επίδραση του σεισμού ήταν ακόμα μεγαλύτερη, καθώς η ΣΤΥΑ τότε, αναγκάστηκε να μετακινηθεί από το Τατόι στο Καβούρι, όπου και λειτουργούσε για κάποια χρόνια. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, ήταν η ευκαιρία που άδραξε η πολεμική αεροπορία για να βελτιώσει και να κατασκευάσει από την αρχή τις εγκαταστάσεις των σχολών της. Αποτέλεσμα αυτού, ήταν η ΣΜΥΑ να επιστρέψει στη φυσική έδρα της, στην αεροπορική βάση της Δεκελείας στο Τατόι, μαζί με τη Σχολή Ικάρων στις νέες της εγκαταστάσεις. Αυτό εξασφαλίζει στους σπουδαστές της, καλύτερες συνθήκες διαμονής αλλά και εκπαίδευσης.

7.2.2. Αδύνατα Σημεία

- Εξοπλισμός Εργαστηρίων:

Η οικονομική κρίση έχει επιφέρει μειώσεις στις δαπάνες σε όλους τους τομείς της χώρας. Όπως αναλύθηκε παραπάνω, έχει επηρεαστεί και ο εξοπλισμός των εργαστηρίων της Σχολής Ικάρων. Με τον ίδιο τρόπο λοιπόν, το πρόβλημα αυτό αντιμετωπίζει και η ΣΜΥΑ. Τα μειωμένα κονδύλια, δεν επιτρέπουν στη σχολή να εξοπλίσει τα εργαστήριά της με τον τρόπο που θα έπρεπε. Οι εκπαιδευτές λοιπόν, αναγκάζονται με φιλότιμο και υπέρμετρο ζήλο, να προσπαθούν καθημερινά να παρέχουν την καλύτερη δυνατή εκπαίδευση στους σπουδαστές με τα υπάρχοντα μέσα, φτάνοντας στο επιθυμητό αποτέλεσμα.

- Αριθμός Εισακτέων:

Όπως προαναφέρθηκε για τη Σχολή Ικάρων, έτσι και για τη ΣΜΥΑ η υπογραφή του μνημονίου επιβάλλει τη μείωση του αριθμού των εισακτέων στη σχολή. Το αποτέλεσμα αυτού, είναι η μείωση του αριθμού του σπουδαστών που αποδίδει η σχολή στην πολεμική αεροπορία ως στελέχη. Πράγμα που στο μέλλον ίσως αποτελέσει πρόβλημα, καθώς μπορεί να οδηγήσει στην υποστελέχωση των μονάδων.

- Ανομοιομορφία:

Όπως προαναφέρθηκε, στο πλαίσιο της μείωσης του κόστους της λειτουργίας των στρατιωτικών σχολών της πολεμικής αεροπορίας, η τρεις σχολές υπαξιοματικών συγχωνεύτηκαν σε μια. Αντίθετα, στα πολλά πλεονεκτήματα που η αλλαγή αυτή έφερε, ένα μειονέκτημα που δημιουργήθηκε είναι η ανομοιομορφία της νοοτροπίας των σπουδαστών των διάφορων ειδικοτήτων. Ουσιαστικά, τεχνικοί, ραδιοναυτίλοι και διοικητικοί, ειδικότητες οι οποίες είναι εκ φύσεως διαφορετικές, καλούνται να συνυπάρξουν και να λειτουργήσουν με τον ίδιο τρόπο. Να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, σίγουρα δεν είναι αδύνατο, επιφέρει όμως δυσκολίες, οι οποίες είναι σίγουρο ότι θα ξεπεραστούν μετά από κάποια χρόνια λειτουργίας της νεοσυσταθείσας σχολής.

7.2.3. Ευκαιρίες

- NATO:

Η χώρα μας είναι μέλος της Βορειοατλαντικής συμμαχίας. Όπως προαναφέρθηκε, θα πρέπει να συμμετέχει σε διάφορες ασκήσεις και εκπαιδεύσεις στο πλαίσιο αυτό. Το γεγονός αυτό, θα πρέπει να εκμεταλλευτεί η πολεμική αεροπορία και να λάβει χρηματοδοτήσεις ή συνεκπαιδεύσεις ανάμεσα σε στρατιωτικές σχολές, ώστε να μπορέσει να αποκτήσει άρτια εκπαιδευμένους τεχνικούς στο μέλλον.

- Τεχνολογία:

Όπως προαναφέρθηκε και για την Σχολή Ικάρων, η πολεμική αεροπορία είναι το πιο προηγμένο τεχνολογικά όπλο. Αυτό λοιπόν σημαίνει ότι θα πρέπει συνεχώς να εξοπλίζεται με νέα οπλικά συστήματα, ραντάρ, αντιαεροπορικά συστήματα κλπ. Στο πλαίσιο αυτό, δίνεται η ευκαιρία και στη ΣΜΥΑ να μπορέσει να χρησιμοποιήσει τις νέες αυτές τεχνολογίες προκειμένου να αναβαθμιστεί και η εκπαίδευση των σπουδαστών της.

- Ανθρώπινο Δυναμικό:

Όπως προαναφέρθηκε και για τη Σχολή Ικάρων, οι νεότερες γενιές έχουν πρόσβαση στη πληροφορία, είναι εξοικειωμένες με τις νέες τεχνολογίες από πολύ μικρή ηλικία και διαθέτουν τρόπο σκέψης πολύ διαφορετικό από αυτό που διέθεταν οι παλαιότερες γενιές. Άρα γίνεται αντιληπτό, ότι μιλάμε για καλύτερης ποιότητας σπουδαστές, με μεγαλύτερες προοπτικές, προσαρμοσμένους στα νέα δεδομένα και

με δυνατότητες να γίνουν ακόμα καλύτεροι και άξιοι συνεχιστές στο έργο και την αποστολή της πολεμικής αεροπορίας.

- Συνεργασία με Ανώτατα Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα:

Η ΣΜΥΑ αποτελεί την σχολή, η οποία αποδίδει στελέχη στην πολεμική αεροπορία, τα οποία στο μέλλον θα αναλάβουν την τεχνική υποστήριξη των μέσων της. Στον ακαδημαϊκό χώρο υπάρχουν σχολές, οι οποίες αναλαμβάνουν την ανάπτυξη προγραμμάτων, τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να καλυτερεύσουν ή να βοηθήσουν το έργο της πολεμικής αεροπορίας. Μια συνεργασία λοιπόν ανάμεσα στα ανώτατα τεχνολογικά αυτά εκπαιδευτικά ιδρύματα και στη ΣΜΥΑ, θα μπορούσαν να προσδώσουν μια νέα δυνατότητα, μια νέα οπτική αλλά και μια διαφορετική προοπτική στα προγράμματα αυτά. Θα μπορούσαν για παράδειγμα, να αναπτυχθούν και να κατασκευαστούν προγράμματα, τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στην αεράμυνα της χώρας ή για την κατασκευή κάποιου μη επανδρωμένου ιπτάμενου οχήματος κλπ.

7.2.4. Απειλές

- Εθνικές Απειλές:

Η γεωπολιτική θέση της χώρας μας, της προσδίδει πλεονεκτήματα, όμως της δημιουργούν και προβλήματα. Πολλοί είναι εκείνοι που εποφθαλμιούν το αιγαίο και προσπαθούν να αποκτήσουν δικαιώματα σε αυτό. Όπως προαναφέρθηκε και για τη Σχολή Ικάρων, προτεραιότητα της χώρας, είναι να διατηρεί το αξιόμαχο των ενόπλων δυνάμεων και μετά να δώσει βάση στις παραγωγικές σχολές της. Οι διαθέσιμοι πόροι αξιοποιούνται για τις μοίρες και τις υπόλοιπες μονάδες και οι τελευταίοι αποδέκτες είναι οι σχολές. Κατά συνέπεια, δημιουργείται καθυστέρηση στην ανάπτυξη και στη βελτίωσή τους και γίνεται η καλύτερη δυνατή προσπάθεια με τους ελάχιστους διαθέσιμους πόρους, για να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

- Οικονομική κρίση:

Όπως αναφέρθηκε και για την Σχολή Ικάρων, η οικονομική κρίση στην οποία βρίσκεται η χώρα μας, μειώνει τους διαθέσιμους οικονομικούς πόρους. Αυτό αποτελεί και μείζων θέμα για τις ένοπλες δυνάμεις. Οι πόροι είναι λίγοι, οι απαιτήσεις πολλές και η προσπάθεια διαχείρισης για το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, σκληροί. Θύμα της κρίσης λοιπόν και η ΣΜΥΑ, στην οποία το μόνιμο

προσωπικό καταβάλει τη μέγιστη προσπάθεια για το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, παρά τις μειωμένες λόγω πόρων δυνατότητες.

- Covid-19:

Η ΣΜΥΑ αποδίδει στην αεροπορία τους τεχνικούς της. Κατά συνέπεια, οι σπουδαστές θα πρέπει να αποφοιτούν με όσο τη δυνατόν μεγαλύτερη εξάσκηση της γνώσης τους σε πρακτική εφαρμογή. Η πανδημία όμως, έχει καταστήσει απαγορευτική την επίσκεψη της σχολής στις μονάδες της πολεμικής αεροπορίας, προκειμένου οι σπουδαστές να αποκτήσουν εικόνα και επαφή με το αντικείμενο της ειδικότητάς τους. Η σχολή όπως και η Σχολή Ικάρων, έχει απομονωθεί από τις αντίστοιχες σχολές των άλλων χωρών, καθυστερώντας έτσι και τη δική της βελτίωση και εξέλιξη.

- Επιθυμία Μαθητών:

Οι στρατιωτικές σχολές πλέον, δεν αποτελούν υψηλή προτεραιότητα στα μηχανογραφικά των απόφοιτων λυκείου, πράγμα που σημαίνει ότι και η ΣΜΥΑ επηρεάζεται από το θέμα αυτό, βλέποντας κάθε χρόνο τη βάση εισαγωγής σε αυτήν να πέφτει. Αποτέλεσμα αυτού είναι η είσοδος σπουδαστών χαμηλότερων ακαδημαϊκά επιδόσεων στη σχολή.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως αναλύθηκε και στην προηγούμενη ενότητα, η κάθε σχολή είναι δομημένη με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και οργανωμένη ώστε να παράγει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, όσων αφορά στην εκπαίδευση των στελεχών που θα κληθούν να πάρουν το βάρος της Πολεμικής Αεροπορίας στις πλάτες τους. Η σημερινή μορφή της οργάνωσης αυτής, έχει επέλθει αλλάζοντας μορφή στην πάροδο των χρόνων, καταλήγοντας προφανώς στην κάλλιστη. Αναλύοντας λοιπόν τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία της κάθε σχολής, μπορούμε εύκολα να συμπεράνουμε ότι το έμπυχο υλικό το οποίο έχουν να διαχειριστούν είναι πάρα πολύ καλής ποιότητας. Συγκεκριμένα οι σπουδαστές είναι άτομα που θέλουν να βρίσκονται εκεί, που έχουν κατάλληλο ακαδημαϊκό υπόβαθρο, καθώς εισάγονται στις σχολές με την διαδικασία των πανελληνίων και έχουν επιτύχει αρκετά υψηλές βαθμολογίες και που έχουν όραμα και ζήλο για να φέρουν εις πέρας με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στο μέλλον τα καθήκοντά τους.

Η Πολεμική Αεροπορία είναι ένα όπλο που εκτός από πολύ αποτελεσματικό, χαίρει και της απόλυτης αποδοχής και αγάπης του ελληνικού λαού, πράγμα που είναι βαθιά περασμένο στην κουλτούρα της πολεμικής αεροπορίας και που δίνει στα στελέχη της ένα ακόμα κίνητρο να εργαστούν και να αποδώσουν όσο καλύτερα, καθώς γνωρίζουν και τα ίδια το υψηλό οικονομικό κόστος που επωμίζεται ο ελληνικός λαός φορολογικά, προκειμένου το όπλο να διαθέτει σύγχρονα και αποτελεσματικά μέσα. Συνεπώς δεν είναι δύσκολο να βγει το συμπέρασμα ότι η πολύ μεγάλη αποτελεσματικότητα της πολεμικής αεροπορίας και το υψηλό αξιόμαχο της βασίζεται στα σύγχρονα μέσα που διαθέτει, αλλά και στο άρτια εκπαιδευμένο και ικανό προσωπικό της, πράγμα που αποτελεί και το πιο δυνατό της σημείο. Ας μην ξεχνάμε πως η πολεμική αεροπορία της χώρας μας κατατάσσεται στις πλέον αποτελεσματικές και υψηλότερου επιπέδου πολεμικές αεροπορίες παγκοσμίως, γεγονός που αποδεικνύεται συνεχώς στις διάφορες διεθνείς συμμαχικές, και όχι μόνο ασκήσεις. Για να φτάσουμε στο σημείο αυτό, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η δουλειά που γίνεται στις παραγωγικές σχολές του όπλου είναι καθόλα αποτελεσματική.

Τα νέα στελέχη που παραδίδονται έχουν προμηθευτεί με όλα τα απαραίτητα εφόδια που απαιτούνται για να παρουσιαστούν αρχικά στις επιχειρησιακές μονάδες, αλλά και είναι έτοιμα να αναβαθμιστούν σε γνώσεις και εκπαίδευση με βάση την αποστολή που θα κληθούν να υπηρετήσουν.

Το έμπνηχο δυναμικό της σχολής, όπως και τα μέσα της πολεμικής αεροπορίας είναι σε πολύ υψηλό επίπεδο. Αυτό είναι κάτι το οποίο αποδεικνύεται καθημερινά. Αυτό όμως που, παρόλο που βρίσκεται σε πολύ καλό επίπεδο, επιδέχεται σαφούς βελτίωσης είναι τα εργαστήρια των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Αυτό αφορά κυρίως στις ειδικότητες των μηχανικών και των τεχνικών, στους σπουδαστές δηλαδή που θα κληθούν να αναλάβουν την τεχνική υποστήριξη των μέσων και των κτηρίων της πολεμικής αεροπορίας. Το ακαδημαϊκό υπόβαθρο υφίσταται, η θεωρία αναλύεται σε βάθος, θα πρέπει όμως να υπάρξει ακόμα μεγαλύτερη τεχνολογική αναβάθμιση στα εργαστήρια των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, ώστε να γίνεται ακόμα υψηλότερου επιπέδου εκπαίδευση.

Καθώς όμως εχθρός του καλού είναι το καλύτερο, πάντοτε θα υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης. Αυτό επιτυγχάνεται και με τη διαδικασία της εσωτερικής αξιολόγησης, η οποία γίνεται και είναι θεσπισμένη από το καταστατικό της κάθε σχολής ξεχωριστά. Μια διαδικασία ανατροφοδότησης όμως θα μπορούσε να θεσπιστεί. Όστε το προϊόν της αξιολόγησης αυτής να είναι ακόμα πιο έγκυρο και πιο ουσιαστικό. Στο πλαίσιο αυτό λοιπόν, θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη η συμμετοχή των ίδιων των σπουδαστών στη διαδικασία αξιολόγησης, είτε με τη μορφή ερωτηματολογίου, ονομαστικού ή ανώνυμου και με την δυνατότητα περιγραφικών απαντήσεων, είτε με τη μορφή της φυσικής παρουσίας προσωπικά του κάθε σπουδαστή, μετά την περάτωση των σπουδών του, έχοντας ολοκληρωμένη εικόνα από το σύνολο της εκπαίδευσης. Η ανατροφοδότηση αυτή στη συνέχεια θα υφίσταται την απαιτούμενη επεξεργασία και θα ακολουθείται προσανατολισμός στοχευμένων ενεργειών προς την κατεύθυνση για τη θεραπεία και πρόληψη των θεμάτων που απαιτείται.

Επιπρόσθετα θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η υπάρχουσα θέσπιση των επί μέρους στρατηγικών στόχων της κάθε σχολής, να αναλυθεί και να επανέλθει πιο ουσιαστικός και πιο στοχευμένος. Συγκεκριμένα για παράδειγμα, οι στρατηγικοί στόχοι της Σχολής Ικάρων που καταγράφηκαν στην τελευταία συνεδρίαση ήταν οι εξής:

1. Παραγωγή, περαιτέρω διεύρυνση αλλά και εφαρμογή της αεροπορικής επιστήμης και συνεχής ανανέωση και προσαρμογή των προγραμμάτων σπουδών της Σχολής στις επιστημονικές εξελίξεις και στις ανάγκες των ΕΔ και ιδιαίτερα της ΠΑ. Ο συγκεκριμένος στρατηγικός στόχος αναλύεται ως κάτωθι:
 - Βελτίωση της ποιότητας των Προγραμμάτων Σπουδών που ακολουθούν οι σπουδαστές σε στρατιωτικό, ακαδημαϊκό και πτητικό τομέα

- Ανάπτυξη και επάρκεια του Διδακτικού Προσωπικού, μέσω εκπαίδευσης του στην Ελλάδα ή και το εξωτερικό. Επίσης πρόσληψη εξειδικευμένου προσωπικού, πολιτικού ή και στρατιωτικού, ώστε να ανέβει σημαντικά το επίπεδο της εκπαίδευσης
 - Υποστήριξη της διδασκαλίας και της μάθησης έχοντας πάντοτε ως στόχο την ενημέρωση των διδασκόντων για νέες τεχνικές και μεθόδους, καθώς το αεροπορικό και τεχνολογικό περιβάλλον μεταβάλλεται καθημερινά και οι εξελίξεις, ειδικά στον χώρο της αεροπορικής βιομηχανίας είναι συνεχείς και ραγδαίες.
 - Συμμετοχή διδασκόντων και παροχή εκπαίδευσης και επιμόρφωσης σε Σχολεία και Συνέδρια της ΠΑ και των ΕΔ, καθώς οι αλλαγές και στο στρατηγικό επίπεδο είναι και συνεχείς και μεγάλες. Συγκεκριμένα τα τελευταία χρόνια, οι ένοπλες δυνάμεις έχουν μετατρέψει τον τρόπο λειτουργίας και επιχειρησιακής δυναμικής τους. Δηλαδή, όπως και συμβαίνει και στις συμμαχικές μας δυνάμεις εντός του ΝΑΤΟ, ο επιχειρησιακός αρχηγός και των τριών όπλων είναι ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, ο οποίος μέχρι πρότινος κατείχε έναν λιγότερο ενεργό επιχειρησιακό ρόλο, έχοντας όμως παρόλαυτα το γενικό πρόσταγμα και στα τρία όπλα.
 - Δημιουργία και ανταγωνιστικότητα Μεταπτυχιακών Προγραμμάτων Σπουδών. Με τον τρόπο αυτό το επίπεδο της εκπαίδευσης θα μπορέσει να ανέβει και η σχολή να γίνει ακόμα πιο ανταγωνιστική και οι απόφοιτοί της θα είναι εξοπλισμένοι με εφόδια που θα τους επιτρέψουν να στέκονται με αξιοπρέπεια στο γίνεσθαι των ενόπλων συνάμεων, εντός και εκτός συνόρων.
2. Προαγωγή της ερευνητικής δραστηριότητας. Η προαγωγή της έρευνας και της καινοτομίας περί την αεροπορική – αεροδιαστημική επιστήμη και τεχνολογία είναι πολύ ψηλά στις προτεραιότητες της σχολής. Για την επίτευξη όμως του συγκεκριμένου σκοπού και οράματός της, η Σχολή επιδιώκει σε κάθε ευκαιρία να αναπτύσσει έτι περαιτέρω όλες της τις ερευνητικές δραστηριότητές, αλλά και την συμμετοχή της σε ερευνητικά προγράμματα. Ως εκ τούτου, πολύ μεγάλης σημασίας καθίσταται η συνεργασία με άλλα ακαδημαϊκά ιδρύματα και Σχολές της ημεδαπής και της αλλοδαπής, καθώς και με αντίστοιχα ερευνητικά κέντρα, η προσέλκυση νέου ερευνητικού δυναμικού, καθώς και η διάχυση του παραγόμενου ερευνητικού έργου μέσω της συμμετοχής μελών ΔΕΠ σε διεθνή επιστημονικά συνέδρια.

Βελτίωση παραγωγής και αναγνώρισης του ερευνητικού έργου. Αυτό θα μπορεί να επιτευχθεί με:

- Αύξηση του ερευνητικού έργου και της καινοτομίας σε κάθε επίπεδο διδασκαλίας και εκπαίδευσης
 - Προσέλκυση του νέου ερευνητικού δυναμικού, το οποίο θα είναι εξειδικευμένο στο αντικείμενο διδασκαλίας και να διαθέτει βαθιά γνώση σε αυτό. Αυτό θα επιτυγχάνεται με νέα κίνητρα για το ίδιο το δυναμικό, αλλά και η γνώση του θα εξελίσσεται και θα γίνεται ακόμα πιο βαθιά με μετεκπαιδεύσεις, στην Ελλάδα ή και το εξωτερικό σε ιδρύματα και οργανισμούς ενδιαφέροντος.
 - Ενίσχυση ερευνητικών συνεργασιών με αναγνωρισμένα εκπαιδευτικά ιδρύματα, Πανεπιστήμια και Ερευνητικά Κέντρα εντός των συνόρων της χώρας μας ή και του εξωτερικού.
3. Ενίσχυση της εξωστρέφειας του Ιδρύματος, η οποία σαφώς και θα έχει ως αποτέλεσμα την ξεκάθαρη ενίσχυση της προσέλκυσης σπουδαστών υψηλού δυναμικού, οι οποίοι θα μπορέσουν ως στελέχη της Πολεμικής Αεροπορίας αργότερα, με το υψηλό επίπεδο κατάρτισης και γνώσεων τους, να την εκτοξεύσουν ακόμα ψηλότερα, την ανάπτυξη συνεργασιών με όλα τα υψηλού επιπέδου ακαδημαϊκά ιδρύματα, αλλά και τις στρατιωτικές σχολές της ημεδαπής και της αλλοδαπής. Τέλος θα πρέπει να δίδεται συνεχώς έμφαση στην ανάδειξη του επιτελούμενου έργου στην ακαδημαϊκή και στρατιωτική κοινότητα, εντός των συνόρων της χώρας μας, κάτι που είναι γνωστό αλλά και λίγο πολύ δεδομένο, αλλά κυρίως εκτός των συνόρων μας, σε διεθνές, ακόμα και σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο τρόπος για την επίτευξη του στόχου αυτού απαιτεί:
- Αριστεία στην εκπαίδευση και επιβράβευση των αριστούχων, με τρόπο που θα στοχεύσει στην επίδοση κινήτρου, ώστε να ενισχύσει την προσέλκυση σπουδαστών υψηλού δυναμικού στη σχολή
 - Ενίσχυση στρατηγικών συνεργασιών με ακαδημαϊκά ιδρύματα και Ερευνητικά Κέντρα, υψηλού επιπέδου και ανάλογου ενδιαφέροντος
 - Ενίσχυση και ενθάρρυνση των μελών της ακαδημαϊκής κοινότητας για συμμετοχή τους σε διάφορα προγράμματα ώστε να επιτυγχάνεται η μέγιστη αξιοποίηση των δράσεων Erasmus+
 - Ανάδειξη και διάχυση του επιτελούμενου στη σχολή εκπαιδευτικού και ερευνητικού έργου στην απανταχού ακαδημαϊκή και στρατιωτική κοινότητα,

στη χώρα μας αλλά και στο εξωτερικό, καθιστώντας τη σχολή γνωστή στο διεθνές στερέωμα

4. Βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, αλλά και ανάπτυξη νέων υποδομών και συστημάτων διοίκησης. Η εύρυθμη λειτουργία και αποτελεσματικότητα της σχολής, μπορεί να επιτυγχάνεται τόσο μέσω της αναβάθμισης και βελτίωσης των υποδομών και των υπηρεσιών της, όσο και μέσω της ενίσχυσης του ανθρώπινου δυναμικού της. Η σχολή ανέκαθεν απέδιδε ιδιαίτερη έμφαση στον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό της επέκτασης και του εκσυγχρονισμού των υποδομών πληροφορικής και του τεχνολογικού εξοπλισμού των εργαστηρίων, πράγμα το οποίο θα πρέπει να συνεχίσει να κάνει και στο μέλλον. Η επίτευξη αυτού είναι δυνατή μέσω:

- Αξιοποίησης της διαθέσιμης, από κάθε πηγή χρηματοδότησης, με σκοπό την όσο το δυνατόν περισσότερο αποτελεσματική και πλέον αποδοτική λειτουργία της σχολής.
- Αναβάθμισης αλλά και βελτίωσης των παρεχόμενων υποδομών και υπηρεσιών.
- Ενίσχυσης, αναβάθμισης αλλά και διαχείρισης του διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού.

5. Επίτευξη, επαλήθευση και ενίσχυση της διασφάλισης ποιότητας, πράγμα το οποίο απαιτεί την απαραίτητη, συνεχή και συστηματική παρακολούθηση του παραγόμενου έργου. Αυτά είναι δυνατά μέσω:

- Σωστού σχεδιασμού, έγκρισης, αναθεώρησης αλλά και αξιολόγησης της πολιτικής ποιότητας.
- Ενίσχυσης του ρόλου της αξιολόγησης της σχολής, εμπλέκοντας ενεργά όλους τους συμμετέχοντες, διδάσκοντες, διοικούντες και σπουδαστές, με σκοπό φυσικά την ξεκάθαρη βελτίωση της σε κάθε επίπεδο ακαδημαϊκής και διοικητικής λειτουργίας της.
- Δημοσιοποίησης στην ακαδημαϊκή και στρατιωτική κοινότητα πληροφοριών.

Τα παραπάνω θα πρέπει να αναλύονται σε κάποιο τακτικό διάστημα, να μεταβάλλονται και να προσαρμόζονται, ώστε να ακολουθούνται οι εξελίξεις σε συμμαχικό κυρίως, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο έλεγχος για τη συνεχή βελτίωση της σχολής θα πρέπει να έχει στόχο κυρίως τη διασφάλιση της ποιότητας μέσω της πιστοποίησης. Όπως σε κάθε Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα, έτσι και στις σχολές της Πολεμικής Αεροπορίας θα πρέπει να υπάρχει εσωτερικό σύστημα διασφάλισης της

ποιότητας, το οποίο θα πρέπει να καλύπτει ολόκληρο το φάσμα των λειτουργιών και δραστηριοτήτων της κάθε σχολής.

Συνοψίζοντας καταλήγουμε στο ότι το έργο των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της πολεμικής αεροπορίας δεν είναι απλά απαραίτητο, είναι και ιερό. Τα στελέχη που αποδίδονται είναι πολύ άρτια καταρτισμένα και σαφώς πολύ καλά εκπαιδευμένα. Διαθέτουν το σθένος και το ζήλο που είναι απαραίτητος, αλλά και θεμιτός για ένα στέλεχος που βρίσκεται στις τάξεις του συγκεκριμένου όπλου και διαθέτουν το όραμα και το όνειρο να πάνε την πολεμική αεροπορία ακόμα πιο μακριά, ακόμα πιο μπροστά, ακόμα πιο ψηλά.

9. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ

Παρόλο που το επίπεδο των σπουδαστών των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της πολεμικής αεροπορίας και μετέπειτα στελεχών της είναι πάρα πολύ υψηλό, σε επίπεδο και γνώσεις, θα πρέπει να μελετηθούν προτάσεις για την ακόμα μεγαλύτερη βελτίωση και εξέλιξη τους, καθώς εχθρός του καλού είναι το ακόμα καλύτερο και περιθώρια βελτίωσης υπάρχουν πάντοτε. Θα πρέπει λοιπόν να τεθούν προτάσεις για ακόμα καλύτερη εκπαίδευση των σπουδαστών των σχολών, καθώς από τη ρίζα, από τα σπάργανα της εκπαίδευσης θα πρέπει να λαμβάνουν εφόδια που θα τα καταρτίσουν ακόμα πιο άρτια. Θα πρέπει λοιπόν να γίνει έρευνα για το αν θα μπορούν οι σχολές να συμμετέχουν σε διάφορα προγράμματα δημιουργίας ή κατασκευής πολεμικού υλικού ή λογισμικού ή οποιουδήποτε προϊόντος θα μπορούσε πραγματικά αυτούσιο, ή με κάποιες έστω βελτιώσεις, να χρησιμοποιηθεί στο πεδίο της μάχης. Αυτό θα μπορούσε να ανατεθεί σε διπλωματικές εργασίες τελειόφοιτων σπουδαστών, σε συνεργασία με τους κατάλληλους επιβλέποντες καθηγητές, οι οποίοι έχουν πρόσβαση και άμεση σχέση με πολυτεχνικές ή με άλλες σχολές οι οποίες εξειδικεύονται σε συγκεκριμένα αντικείμενα.

Το ίδιο θα μπορούσε να συμβεί και με συνεργασίες με διάφορα εκπαιδευτικά ιδρύματα στο εξωτερικό ή ακόμα και τις ίδιες τις εταιρίες της πολεμικής βιομηχανίας που παράγουν υλικά και στρατιωτικό εξοπλισμό. Αυτό θα απέφερε πολλαπλά οφέλη, καθώς θα έδινε τη δυνατότητα στη χώρα μας να συμμετέχει στην συμπαραγωγή υλικών ή και εξοπλισμών και αργότερα ίσως στην παραγωγή αποκλειστικά δικού της υλικού. Επίσης τα οικονομικά οφέλη θα ήταν πολύ μεγάλα καθώς, αφενός θα μπορούσε να αποφευχθεί η κατανάλωση οικονομικών πόρων σε εξοπλιστικά προγράμματα ή ακόμα και εξασφάλιση, οικονομικού και όχι μόνο, κέρδους, προωθώντας κάποια παραγόμενα προϊόντα στις αγορές. Μια ακόμα προοπτική που θα μπορούσε να ερευνηθεί ως προς υλοποίηση είναι, στο πλαίσιο της συμμαχικής σχέσης της της χώρας μας με άλλες χώρες, η εκπαίδευση κάποιων στελεχών, στο εξωτερικό αμέσως μετά την αποφοίτηση τους από τα εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί η ύπαρξη του προγράμματος Military Erasmus, ένα πρόγραμμα που αφορά στην κοινή συμμετοχή σπουδαστών από παραγωγικές σχολές της χώρας μας, με σπουδαστές παραγωγικών σχολών άλλων χωρών. Σκοπός του προγράμματος αυτού είναι η εκπαίδευση μικρής διάρκειας στο εξωτερικό σπουδαστών από όλες τις συμμαχικές χώρες. Για τη χώρα μας αυτό αποτελεί μεγάλη ευκαιρία για

να προωθηθεί η ανταλλαγή ιδεών, η δήλωση παρουσίας και η ανάδειξη του πολύ υψηλού επιπέδου των σπουδαστών των στρατιωτικών σχολών της χώρας μας, και τελικά και γιατί όχι και μια επιβράβευση των ίδιων των σπουδαστών να μπορέσουν να πρεσβεύσουν υπερήφανοι τη χώρα μας και αυτό που επέλεξαν να υπηρετήσουν, να διευρύνουν τους ορίζοντες τους και να ανταμειφθούν για τη σκληρή προσπάθεια και τις θυσίες που καταβάλλουν στην καθημερινότητα τους. Η επαφή με σπουδαστές άλλων χωρών και τα ταξίδια στο εξωτερικό μόνο θετική επίδραση μπορούν να επιφέρουν στην νοοτροπία, την ψυχολογία και τον τρόπο σκέψης τους.

Επιπρόσθετα, μια ακόμα πρόταση είναι η τακτική συνάντηση των καθηγητών που τελούν ως προϊστάμενοι στα επί μέρους τμήματα της ακαδημαϊκής εκπαίδευσης, υπό του κοσμήτορα, με τους αντίστοιχους στρατιωτικούς εκπαιδευτές, υπό του διοικητή της Σμηναρχίας Ικάρων και των εκπαιδευτών της πτητικής, με τη μορφή συνελεύσεων. Οι συνελεύσεις αυτές θα μπορούσαν να γίνονται ξεχωριστά σε κάθε σχολή, και να αφορούν αποκλειστικά την ίδια και τους σπουδαστές τους, όπως επίσης και σε πιο συλλογικό επίπεδο, με εκπροσώπους από όλες τις σχολές στο ίδιο τραπέζι. Εκεί θέματα συζήτησης θα μπορούσαν να αφορούν την ανταλλαγή ιδεών με σκοπό το πάντρεμα όλων των πτυχών της εκπαίδευσης, όλων των σπουδαστών, ώστε να η ίδια εκπαίδευση όλων να έχει κοινή κατεύθυνση, να εστιάζει στα ίδια κρίσιμα σημεία, ώστε να το προϊόν, οι μελλοντικοί αξιωματικοί και υπαξιωματικοί που θα αποδοθούν στην Πολεμική Αεροπορία, να έχουν κοινές καταβολές, κοινό τρόπο λειτουργίας και σκέψης και τα ίδια ιδανικά, αλλά και κοινό όραμα. Επίσης θα συζητιούνται θέματα για τη βελτίωση της εκπαίδευσης, ανταλλαγή απόψεων και οπτικής από τη μια σχολή για την άλλη. Επίσης, στις εσωτερικές συνελεύσεις της κάθε σχολής, θα μπορεί ο εκπρόσωπος του κάθε τμήματος εκπαίδευσης να προτείνει ιδέες ή να δίνει μια άλλη οπτική για την εκπαίδευση του άλλου τμήματος. Να αναφέρονται τα προβλήματα και τα αδύναμα σημεία του κάθε τμήματος, ο αντίκτυπος που έχει στους σπουδαστές και να γίνεται ανταλλαγή απόψεων για την διόρθωση και καλύτερευση τους. Μια ακόμα πιο ρηξικέλευθη πρόταση θα ήταν η συμμετοχή των ίδιων των σπουδαστών στις συνελεύσεις αυτές. Η καλύτερη ανατροφοδότηση είναι πάντοτε από την πλευρά που λαμβάνει την εκπαίδευση, καθώς υφίσταται τη διαδικασία και μπορεί να εκφέρει ολοκληρωμένη άποψη για βελτίωση και τη μέγιστη δυνατή καλύτερευση της πρακτικής εφαρμογής της. Οι τελειόφοιτοι σπουδαστές διαθέτουν την πλήρη εικόνα και μπορούν μέσω στοχευμένου ερωτηματολογίου ή δια ζώσης επικοινωνία να την

μεταφέρουν στην πλευρά των εκπαιδευτικών, μετά την αποφοίτηση ή τουλάχιστον κοντά σε αυτήν χρονικά. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί είτε με πολυπληθή συμμετοχή σπουδαστών είτε με εκπροσώπους σπουδαστών που συμμετέχουν στις συνελεύσεις, και συγκεκριμένα τον αρχηγό της σχολής και τους αρχαιότερους από κάθε ειδικότητα. Ειδικά με προσωπική συνέντευξη σε έναν έναν τους σπουδαστές, κατά τη διάρκεια της παρουσίας τους μπροστά στη διοίκηση για τη βαθμολογία προσόντων.

Μια ακόμα καινοτομία θα ήταν η αναβάθμιση της Σχολής Ικάρων κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να μπορεί να παρέχει, σε συνεργασία με άλλα πανεπιστημιακά ή και πολυτεχνικά τμήματα άλλων σχολών, στους αξιωματικούς πλέον της Πολεμικής Αεροπορίας, τη δυνατότητα μεταπτυχιακών σπουδών κυρίως στρατιωτικού ενδιαφέροντος, αλλά και όχι μόνο. Οι εργασίες ανθρώπων που έχουν πλέον εμπειρία στο χώρο των πολεμικών μοιρών και των άλλων μονάδων, θα διαθέτουν τέτοιο περιεχόμενο που θα δώσουν ώθηση για καινοτομίες ή ακόμα και λύσεις σε υφιστάμενα προβλήματα που δε μπορούν εύκολα να ξεπεραστούν. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί ότι θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η συγγραφή νέων εγχειριδίων, κυρίως με τεχνολογικό περιεχόμενο, ώστε να παρέχονται αργότερα στα στρατιωτικά εκπαιδευτικά ιδρύματα, για να μπορούν οι σπουδαστές να ακολουθούν τις εξελίξεις και να μην μένουν πίσω από την εποχή τους. Τα συγγράμματα αυτά θα μπορούσαν να εκπονηθούν στα πλαίσια των μεταπτυχιακών ίσως εργασιών ή ακόμα και σε αυτό των διπλωματικών εργασιών των ίδιων των σπουδαστών. Το εγχειρίδιο δηλαδή να αποτελείται από την συνένωση διαφόρων εργασιών, που εκπονούνται από σπουδαστές κάθε χρόνο, υπό τον ίδιο επιβλέποντα καθηγητή. Μια άλλη επιλογή είναι να παρέχονται οι απαραίτητοι πόροι από το κράτος, στους κατάλληλους ειδικευμένους και καταρτισμένους ανθρώπους να το πραγματοποιήσουν, ακόμα και αν βρίσκονται εκτός του χώρου της Πολεμικής Αεροπορίας.

Σε συνέχεια αυτού και με δεδομένη την ανάγκη για την πραγματοποίηση συγγραφής τέτοιων συγγραμμάτων, καθίσταται σαφές και επίσης αναγκαίο να αναφερθεί ότι είναι απαραίτητη η ανασυγκρότηση του τυπογραφείου της Πολεμικής Αεροπορίας, και βρίσκεται εντός της μονάδας του Τατοΐου. Η αναβάθμιση και εξόπλιση του με νέα μέσα θα μπορέσει να αποφέρει αποτελέσματα με σαφώς μικρό κόστος, χρονικό αλλά και οικονομικό. Επίσης θα μπορεί να γίνει καλύτερα και με την απαραίτητη ασφάλεια η διαχείριση των αδιαβάθμητων πληροφοριών, που δεν πρέπει να είναι διαθέσιμες, για ευνόητους λόγους στο ευρύ κοινό. Η διανομή εγχειριδίων και

συγγραμμάτων στη συνέχεια θα μπορούσε να γίνεται στους σπουδαστές, όπως γίνεται στα αντίστοιχα ΑΕΙ με το πρόγραμμα «ΕΥΔΟΞΟΣ».

Σε συνδυασμό όμως με την αναβάθμιση του τυπογραφείου της Πολεμικής Αεροπορίας, μια ακόμα δραστηριότητα που θα αναβάθμιζε την πρόσβαση των Σχολών της Πολεμικής Αεροπορίας στην πληροφορία που αφορά στην τεχνολογική εξέλιξη, θα ήταν η συνδρομή σε διάφορα έγκριτα επιστημονικά περιοδικά ή και βιβλία, σε ηλεκτρονικά έντυπα ή ακόμα και ιστοσελίδες, στο πλαίσιο της συμμαχικής οντότητας της χώρας μας στο ΝΑΤΟ. Αυτό θα λειτουργούσε με μεγάλο θετικό πρόσημο και στις δυνατότητες των σπουδαστών να ασχοληθούν με νέες ιδέες, νέες μεθόδους, να παραμένουν ενήμεροι για εκτεινόμενα στο χώρο της αμυντικής βιομηχανίας αλλά και όλων των εξελίξεων και να μπορούν να πάνε ακόμα πιο κοντά στο όραμα τους για μια σύγχρονη, ετοιμοπόλεμη και αποτελεσματική Πολεμική Αεροπορία.

Ένας ακόμα πόρος που διαθέτουν οι ένοπλες δυνάμεις και δεν αξιοποιείται κατάλληλα είναι ο θεσμός των Ελλήνων Ολυμπιονικών. Είναι γνωστό πως κάθε Έλληνας Ολυμπιονίκης, που έχει τιμήσει τη χώρα, απολαμβάνει την τιμή να ονομαστεί αξιωματικός των ενόπλων δυνάμεων. Οι αντίστοιχοι λοιπόν που υπηρετούν ως αξιωματικοί στην Πολεμική Αεροπορία, θα έπρεπε να αξιοποιηθούν σε καίρια τμήματα, όπως το τμήμα αθλητικής εκπαίδευσης του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας ή ακόμα καλύτερα στις ίδιες τις παραγωγικές σχολές της. Η επαφή τους με τους νεαρούς σπουδαστές είναι περισσότερο από σίγουρο ότι μόνο πλεονεκτήματα και θετικά αποτελέσματα θα επιφέρει. Συγκεκριμένα, οι άνθρωποι αυτοί θα αποτελέσουν πρότυπα για τους μελλοντικούς αξιωματικούς, έμπνευση και θα βοηθήσουν στη συνεχή ανύψωση του ηθικού των νεαρών σπουδαστών, για τις δύσκολες και επίπονες προσπάθειες που καταβάλουν εσώκλειστοι στην εκάστοτε στρατιωτική σχολή. Εξάλλου, ούτως ή άλλως η γυμναστική αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά μαθήματα στον τομέα της ακαδημαϊκής εκπαίδευσης και δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι αν ξαναρίξουμε μια ματιά στο πρόγραμμα σπουδών των σχολών, θα παρατηρήσουμε ότι ως μάθημα έχει τον πιο αυξημένο συντελεστή για τη συνολική βαθμολογία, ανάμεσα σε όλα τα μαθήματα. Δεν είναι επίσης τυχαίο ότι οι αρχαίοι Έλληνες πρόγονοι μας έλεγαν «νοῦς ὑγιής ἐν σώματι ὑγιεῖ».

Το ηθικό των σπουδαστών όμως θα μπορούσε να ανυψωθεί και με διάφορους τρόπους. Ένας από αυτούς είναι η προβολή του έργου και των διακρίσεων των ιδίων των σπουδαστών, στο διαδίκτυο, στην ίδια την ιστοσελίδα της Πολεμικής Αεροπορίας,

σε διάφορες εκδηλώσεις που γίνονται με αφορμή τις εθνικές μας εορτές ή που έχουν θέμα την πατρίδα μας, τα κυριαρχικά της δικαιώματα, την ασφάλεια του εθνικού χώρου και το μέλλον της, όπως και σε άλλες εκδηλώσεις με την πρώτη ευκαιρία. Γενικότερη ενίσχυση λοιπόν της εξωστρέφειας της ίδιας της Πολεμικής Αεροπορίας και της κάθε σχολής της ξεχωριστά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία

- Ελληνική Αεροπορία, Συνοπτική Ιστορία 1908 – 1944
- Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας – Τόμος Α', 1908 – 1918
- Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας – Τόμος Β', 1919 – 1929
- Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας – Τόμος Γ', 1930 – 1941
- Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας – Τόμος Δ', 1941 – 1944
- Όπλα και Καταρτίψεις της Ελληνικής Αεροπορίας 1940 – 1941, Έκδοση: Δούρειος Ίππος 2010
- ΟΙ ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΙ: Το Χρονικό των Αετών μας, Ιδιωτική Εκδόση (1972)
- ΜΕ ΤΑ ΦΤΕΡΑ ΤΟΥ ΙΚΑΡΟΥ - Ελληνική Πολεμική & Πολιτική Αεροπορία 1908-1998, Έκδοση: Μίλητος
- Μαχητικά Αεροσκάφη Πολεμικής Αεροπορίας, Έκδοση: Κωνσταντινίδη
- Η ΓΕΝΙΑ ΤΩΝ ΙΚΑΡΩΝ: Η Ελληνική Αεροπορία, 1931 - 1940, Ηλίας Καρταλαμάκης, αεροπόρος, Έκδοση: ιδιωτική (1987)
- Η Αεροπορία στον Πόλεμο του '40, Ηλίας Καρταλαμάκης, αεροπόρος, Έκδοση: 1990 (β' έκδοση)

Λευκώματα

- Λεύκωμα Πεσόντων Αεροπόρων: Τόμος Α' (1908 – 1949) – Τόμος Β' (1950 – 2000)
- Λεύκωμα 70 Χρόνια 335Μ
- Λεύκωμα Ίκαροι οι Σύγχρονοι Μονομάχοι
- Τα Ελληνικά Ακροβατικά Σμήνη 1954-1968 (Β' Έκδοση)
- Αεροσκάφη της Πολεμικής Αεροπορίας 1912-1980
- Η Πολεμική Αεροπορία στα Βήματα του Ένδοξου Παρελθόντος (από τα πρώτα βήματα έως το 1941)
- Η Πολεμική Αεροπορία στα Βήματα του Ένδοξου Παρελθόντος (από το 1941 έως στις απαρχές του 21ου αιώνα)
- Λεύκωμα Διοίκησης Αεροπορικής Υποστήριξης

Ιστοσελίδες

- <https://www.haf.gr/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 10/11/20]
- <https://hafa.haf.gr/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/01/21]
- <https://www.haf.gr/career/academies/smya/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 22/03/21]
- https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%B1%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1
[Ημερομηνία πρόσβασης: 14/02/21]
- https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1 [Ημερομηνία πρόσβασης: 05/01/21]