

**ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ  
ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ &  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΜΟΤΕΡ (ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟΥ)**

**ΘΕΜΑ:**

**Το ισχύον νομικό καθεστώς και το ιστορικό εκπόνησης του κανονισμού τεχνικής εκμετάλλευσης μηχανοκίνητων αλεξιπτωτών (paramoter) που εξέδωσε η Επιτροπή Υπερελαφρών της ΕΛ.Α.Ο.**

**Η επακολουθήσασα διένεξη μεταξύ ΕΛ.Α.Ο. και Υ.Π.Α. για τις άδειες χειριστών και η δημιουργία της Πρωτοβουλίας Προστασίας & Ανάπτυξης του Παραμοτερ (Μηχανοκίνητου Αλεξιπτωτου)**

**Νομικό Καθεστώς Μέχρι Σήμερα (Ιούνιος 2014)**

Για τα P.P.G. (Power ParaGlider) ή μηχανοκίνητα αλεξιπτωτα (paramoter) ή παραμοτέρ στα Ελληνικά καθώς και για κάθε άλλο είδος μηχανοκίνητου υπερελαφρού αεροσκάφους του οποίου – κενού φορτίου – το βάρος είναι λιγότερο των 70 κιλών δεν υπάρχει μέχρι σήμερα σχετική νομοθεσία – κανονισμός δημοσιευμένος σε Φ.Ε.Κ που να διευκρινίζει πως, από πού και με ποιες προϋποθέσεις μπορεί να ίπτανται νόμιμα στην Ελλάδα οι συγκεκριμένες πτητικές μηχανές. Στον εν ισχύ κανονισμό Υπερελαφρών Πτητικών Αθλητικών Μηχανών (ΥΠ.Α.Μ.) βλέπε [ΦΕΚ 1360B/2-9-201](#) στο άρθρο 3, σελίδα 18356 αναφέρει την εξαίρεση των 70 κιλών αλλά γράφει επίσης ρητά: «Ο παρών κανονισμός δεν απαλλάσσει τους εμπλεκόμενους από τυχόν υποχρεώσεις έναντι άλλων νόμων και κανονισμών». Αυτό σημαίνει πως για όσους ίπτανται στην Ελλάδα με οποιοδήποτε μηχανοκίνητο μέσο το οποίο κενού φορτίου είναι λιγότερο των 70 κιλών συνεχίζει να ισχύει κανονικά ο Αεροπορικός Κώδικας και όλα τα προβλεπόμενα από το [ANNEX II του ICAO](#).

**Το Κενό Νόμου Αφήνει Έκθετους τους Χειριστές Paramoter Ενώπιον της Δικαιοσύνης και έχει Προκαλέσει Δύο πολύ σημαντικές Συγχύσεις – Παρερμηνείες. Αναλυτικά:**

Με βάση τα παραπάνω ισχύοντα στη χώρα μας, υπάρχει το εξής νομικό παράδοξο ή κενό νόμου όσον αφορά τα παραμοτέρ: Από τη μία όλες οι πτήσεις αεροσκαφών χωρίς άδεια απαγορεύονται ρητά από τον [αεροπορικό κώδικα \(Νόμο 1815/1988](#) - βλέπε άρθρα 161 & 162 στη σελ. 31) και αποτελούν ποινικό αδίκημα για το οποίο προβλέπεται αυστηρή ποινή φυλάκισης. Από την άλλη εάν θέλει κάποιος να πετάξει νόμιμα δεν υπάρχει κάποιο κανονιστικό πλαίσιο κάποια απόφαση διοικητή Υ.Π.Α. αντίστοιχη με αυτή για ΥΠ.Α.Μ. άνω των 70 κιλών που να διευκρινίζει πως, από πού και με ποιες προϋποθέσεις μπορεί να ίπτανται νόμιμα στην Ελλάδα και να εκτελούνται ταξίδια με μηχανοκίνητο αλεξιπτωτο. Επιπλέον, έχουν δημιουργηθεί και δύο σημαντικότερες συγχύσεις ή παρερμηνείες μια από το 2010 και μια που προέκυψε πρόσφατα, το 2014:

**Πρώτη Παρερμηνεία:**

Από το 2010 με την δημοσίευση του [ΦΕΚ 1360B/2-9-201](#) των ΥΠΑΜ πολλοί χειριστές παραμοτέρ που διάβασαν την εξαίρεση των 70 κιλών και δεν έδωσαν σημασία στο υπόλοιπο κείμενο

πίστεψαν εσφαλμένα πως απαλλάσσονται από κάθε νομική υποχρέωση. Αυτό είναι λάθος διότι όλα τα μηχανοκίνητα μέσα εντάσσονται στον αεροπορικό κώδικα και τα προβλεπόμενα από το [ANNEX II του ICAO](#). Ποιό συγκεκριμένα: Άρθρο 1 παρ. 2. *"Αεροσκάφος,., είναι κάθε συσκευή ικανή προς πτήση για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή την εκτέλεση άλλων αεροπορικών εργασιών"*. Επίσης, σύμφωνα με το Άρθρο 14 παρ. 2: *"Για τη διακυβέρνηση αεροσκάφους απαιτείται πτυχίο ή άδεια που πιστοποιεί ότι ο κάτοχός της έχει την ικανότητα άσκησης των οικείων αεροπορικών καθηκόντων"*. Τέλος, η σχετική νομοθεσία σύμφωνα με το Άρθρο 15 αναφέρει πως: *"Με διάταγμα καθορίζονται η εξεταστέα ύλη, η αρχή που απονέμει τα πτυχία ή τις άδειες, ο τύπος, οι διακρίσεις των πτυχίων και αδειών, ο χρόνος ισχύος, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία απονομής, ανάκλησης αναστολής και ανανέωσης της ισχύος τους, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των κατόχων τους, η σύνθεση και η αποζημίωση των κατόχων τους, η σύνθεση και η αποζημίωση των εξεταστικών επιτροπών, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια"*. Με άλλα λόγια, ενώπιον της δικαιοσύνης όχι μόνο δεν απαλλάσσεται αλλά όποιος πετάει παραμοτέρ χωρίς άδεια διαπράττει ποινικό αδίκημα.

### **Δεύτερη Παραρμηνεία:**

Πέρα από την παραπάνω σύγχυση που προκάλεσε η εξαίρεση των 70 κιλών του κανονισμού ΥΠ.Α.Μ. (που όπως αναφέρθηκε κάποιος την εξέλαβαν ως απαλλαγή από κάθε υποχρέωση) υπάρχει και δεύτερη σύγχυση όσον αφορά την δυνατότητα της ΕΛ.Α.Ο. να ορίζει και να εκπονεί κανονιστικά πλαίσια για μηχανοκίνητα μέσα όπως έχει κάνει στο παρελθόν για το αλεξίπτωτο πλαγιάς (παραπέντε), τα αιωρόπτερα (αετοί βουνού) και τα αλεξίπτωτα ελεύθερης πτώσης. Παρακάτω ακολουθεί περιγραφή των ενεργειών της επιτροπής υπερελαφρών και οι ενέργειες που οδήγησαν στη διατάραξη των σχέσεων με την Υ.Π.Α.

### **Οι ενέργειες της επιτροπής υπερελαφρών για την εκπόνηση κανονισμού**

Το 2013 η επιτροπή υπερελαφρών και ειδικά ο πρόεδρος της κύριος Νικόλαος Μακράκης έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον για τη δημιουργία κανονιστικού πλαισίου που θα επέτρεπε την αδειοδότηση των χειριστών παραμοτέρ και θα άνοιγε το δρόμο για την διεξαγωγή των πρώτων επίσημων αγώνων παραμοτέρ στην Ελλάδα. Το επιστέγασμα αυτής της προσπάθειας θα εξελισσόταν στο στρατιωτικό αεροδρόμιο στο Τυμπάκι της Κρήτης όπου είχε ανακοινωθεί η διεξαγωγή αγώνων ελαφρών και υπερελαφρών αεροσκαφών με την συμμετοχή και των παραμοτέρ με διοργανωτή την Αερολέσχη Ηρακλείου «Τάλως». Το τριήμερο εκδηλώσεων είχε προγραμματιστεί από την Παρασκευή 2 Μαΐου μέχρι και Κυριακή 4 Μαΐου 2014 σε συνεργασία με τον Δήμο Φαιστού και τον πολιτιστικό σύλλογο Τυμπακίου. Για πρώτη φορά τα παραμοτέρ θα πετούσαν σε αναγνωρισμένους από την ΕΛ.Α.Ο. (και κατ'επέκταση F.A.I.) αγώνες με όλα να νομιμοποιητικά έγγραφα που θα τους επέτρεπαν να λειτουργήσουν από ένα επίσημο αεροδρόμιο. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα (μικρότερο του έτους) ορίστηκε, σύμφωνα με την ΕΛ.Α.Ο., από το Δ.Σ. ο κύριος Μανώλη Δρακάκης σαν Τεχνικός Σύμβουλος της Επιτροπής Υπερελαφρών προκειμένου να μοιραστεί τις γνώσεις του σε τεχνικά θέματα. Αποφασίστηκε να γίνει απογραφή όλων των χειριστών παραμοτέρ που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα στα πλαίσια κάποιου αεραθλητικού σωματείου ενταγμένου στην ΕΛ.Α.Ο. [Σε διάφορα fora των παραμοτέρ](#) έγινε γνωστό σε όλους ότι για να συμμετάσχουν στους αγώνες θα πρέπει να αποκτήσουν άδειες χειριστών και για να αποκτήσουν άδειες χειριστών θα πρέπει πρώτα να απογραφούν σαν αεραθλητές – μέλη κάποιου σωματείου. Αυτό που δεν έγινε γνωστό ήταν ότι όλες οι συζητήσεις και οι διαβουλεύσεις **δεν περιελάμβαναν την Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων αλλά ούτε κάποια άλλη διεύθυνση της Υ.Π.Α.** Πάρθηκε προφανώς η απόφαση να προχωρήσει η διαδικασία με βάση την ιδέα ότι η ΕΛ.Α.Ο. δύναται να εκπονεί κανονιστικά πλαίσια για μηχανοκίνητα μέσα και νομιμοποιείται να εκδίδει άδειες χειριστών για τα μέσα αυτά

όπως κάνει για το αλεξιπτωτο πλαγιάς (παραπέντε), τα αιωρόπτερα (αετοί βουνού) και τα αλεξιπτωτα ελεύθερης πτώσης. Αυτό είναι παράδοξο διότι κανονισμός Τεχνικής Εκμετάλλευσης από την Υ.Π.Α. για αιωροπτερισμό και αλεξιπτωτισμό πλαγιάς υπάρχει από το 2006. Η απόφαση αυτή αποτέλεσε το γενεσιουργό αίτιο για την μη έκδοση NOTAM και την ρήξη με την Υ.Π.Α. Η επιτροπή υπερελαφρών θα έπρεπε να είχε συντονίσει τις προσπάθειές της για νομιμοποίηση των Παραμοτερ με το Δ.Σ. της ΕΛΑΟ και τις αντίστοιχες διευθύνσεις της ΥΠΑ. Το αποτέλεσμα μιας σωστής προσπάθειας θα ήταν ένας κανονισμός – νομοθεσία που θα εξέδιδε η Υ.Π.Α. και όχι η επιτροπή υπερελαφρών.

### **Εκπόνηση Κανονισμών και Έκδοση Αδειών Παραμοτέρ**

Στις αρχές του 2014 ολοκληρώθηκε η ανακοινωθείσα απογραφή και τον Απρίλιο εκπονήθηκε και δημοσιεύθηκε στο διαδίκτυο από την επιτροπή ο [Κανονισμός Τεχνικής Εκμετάλλευσης μηχανοκίνητων αλεξιπτώτων paramoter- PPG](#) καθώς και ο [Κανονισμός αγώνισματος paramoter με την ονομασία "ppg slalomania 2014"](#). Με μη νομιμοποιητική βάση τον πρώτο κανονισμό η επιτροπή εξέδωσε κατ' απονομή άδειες χειριστών Paramoter σε 89 αθλητές από 17 σωματεία. Αυτό το γεγονός έλαβε μεγάλη δημοσιότητα και συζητήθηκε εκτεταμένα στα διάφορα fora των παραμοτεριστών αλλά και σε σελίδες κοινωνικής δικτύωσης σχετικές με τα υπερελαφρά. Μια προσεκτικότερη ανάγνωση όμως του κανονισμού που έγινε αργότερα εντοπίστηκε ότι στην εισαγωγή του συγκεκριμένου κειμένου αναφέρεται επί λέξη: «*Η Επιτροπή Υπερελαφρών της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛΑΟ), στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της, όπως αυτές προκύπτουν από τον Κανονισμό Λειτουργίας Επιτροπών Αεραθλημάτων της ΕΛ.Α.Ο (Άρθρο 2, παρ. 8), παρουσιάζει τον Κανονισμό Τεχνικής Εκμετάλλευσης μηχανοκίνητων αλεξιπτώτων (paramoter, PPG)*». Σε μια απλή ανάγνωση όμως του Κανονισμού Λειτουργίας Επιτροπών Αεραθλημάτων της ΕΛ.Α.Ο. ([http://www.elao.gr/web/documents/elao\\_EP.pdf](http://www.elao.gr/web/documents/elao_EP.pdf)) προκύπτει ότι στο Άρθρο 2, παρ. 8 αναφέρει σαν αρμοδιότητα της επιτροπής την: «*...κρίση των υποβαλλομένων δικαιολογητικών των αεραθλητών για απόκτηση αεραθλητικών εμβλημάτων και αναγνώριση αεραθλητικών επιδόσεων*». Πουθενά δεν προκύπτει σαν αρμοδιότητα η έκδοση και κατ' απονομή χορήγηση αδειών χειριστών αεροσκαφών. Τα αεραθλητικά εμβλήματα και η αναγνώριση αεραθλητικών επιδόσεων δεν νοούνται σε καμία περίπτωση σαν άδειες χειριστή αεροσκάφους. Από την πρώτη ακόμα ανακοίνωση υπάρχει ανακολουθία όσον αφορά την νομιμότητα της διαδικασίας. Για την εσωτερική διαδικασία που ακολουθήθηκε για την έκδοση των δύο κανονισμών από την επιτροπή ειδικά και την ΕΛ.Α.Ο. γενικά έχουν προκύψει κάποια επιπλέον διαδικαστικά ερωτήματα που τέθηκαν μετά την διένεξη με την Υ.Π.Α. και θα παρατεθούν παρακάτω. Ενδιαφέρον έχει ότι ακόμα και για τον δεύτερο κανονισμό, τον καθαρά αγωνιστικό, διατυπώθηκαν και για αυτόν παράπονα και ενστάσεις από τους ασχολούμενους με τα παραμοτέρ που οργανώθηκαν σαν ομάδα με το όνομα: Πρωτοβουλία Προστασίας και Ανάπτυξης του Παραμοτερ (Μηχανοκίνητου Αλεξιπτωτου). Ο Γραμματέας της Επιτροπής Υπερελαφρών ανακοίνωσε επίσημα την απονομή των νέων αδειών στις 7/4/2014 σε [ιστοσελίδα κοινωνικής δικτύωσης](#) που διαχειρίζεται η επιτροπή. Στα ενημερωτικά δελτία που ακολούθησαν έγινε εκτεταμένη αναφορά για την συμμετοχή των παραμοτέρ ([σελ. 1](#), [σελ. 2](#), [σελ. 3](#), και [σελ. 4](#)).

### **Η επακολουθήσασα διένεξη μεταξύ ΕΛ.Α.Ο. και Υ.Π.Α.**

Τις παραμονές των αγώνων ελαφρών και υπερελαφρών αεροσκαφών με την συμμετοχή παραμοτέρ που διοργάνωσε η Αερολέσχη Ηρακλείου «Τάλως» έγινε γνωστό στους συμμετέχοντες που βρίσκονταν ήδη στο χώρο πως η αρμόδια υπηρεσία της Υ.Π.Α αρνήθηκε να εκδώσει το απαραίτητο NOTAM για την διεξαγωγή των αγώνων. Το σημείο τριβής ήταν η συμμετοχή των παραμοτέρ με τις άδειες που είχε εκδώσει η ΕΛ.Α.Ο. Η θέση της Διεύθυνσης

Πτητικών Προτύπων όπως εκφράστηκε από τον διευθυντή της ήταν πως η επιτροπή υπερελαφρών δεν νομιμοποιείται σε καμία περίπτωση να εκδίδει άδειες χειριστών αεροσκαφών. Η άρνηση του NOTAM από πλευράς της Υ.Π.Α. αποτέλεσε το μοχλό για την άσκηση πίεσης προκειμένου να μην γίνουν αγώνες παραμοτέρ και να μην νομιμοποιηθούν. Έμμεσα οι ενέργειες της επιτροπής. Οι υπεύθυνοι της διοργάνωσης των αγώνων ενώ γνώριζαν ημέρες πριν για την συγκεκριμένη εμπλοκή δεν ενημέρωσαν τους συμμετέχοντες με αποτέλεσμα να βρεθούν όλοι στο αεροδρόμιο όμηροι μιας κατάστασης που ενδεχομένως να μπορούσε να είχε αποφευχθεί. Σε μια πρωτοφανή κίνηση μάλιστα οι αρχές του αεροδρομίου απαγόρεψαν ακόμα και τις προσγειώσεις με αποτέλεσμα δύο αεροσκάφη που ήταν στον αέρα να αναγκαστούν να προσγειωθούν σε άλλο αεροδρόμιο. Για τα αεροσκάφη που ήταν ήδη εκεί δεν τους επετράπη να κάνουν ούτε μια κοντινή πτήση αναψυχής. Κατά μια αδιασταύρωτη πηγή η Υ.Π.Α. είχε δώσει τη λύση στην εμπλοκή ώστε να γίνουν τελικά οι αγώνες αρκεί να υπήρχε γραπτή δέσμευση από πλευράς των διοργανωτών για την μη συμμετοχή των παραμοτέρ. Η πρόταση δεν έγινε δεκτή και ακολουθήθηκε μια άλλη τακτική πιο δυναμική ενάντια στην απόφαση της Υ.Π.Α. Σε μια κίνηση «συντεχνιακής αλληλεγγύης» ακολουθήθηκε το «ή όλοι ή κανένας» με αποτέλεσμα να εξισωθούν οι άδειες ΥΠΑΜ και τα PPL με τις άδειες που μοίρασε η επιτροπή. Στις ώρες και ημέρες που ακολούθησαν, κατά μαρτυρίες που δεν έχουν διασταυρωθεί, ασκήθηκαν πολλές πιέσεις κατά του διευθυντή της Δ2/Δ μέσα από την φυσική ηγεσία της Υ.Π.Α. αλλά και από την πολιτική ηγεσία της χώρας. Την στοχοποίηση του διευθυντή της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων την ακολούθησαν διάφορες θεωρίες συνωμοσίας περί αυταρχικών και αυθαίρετων συμπεριφορών καθώς και για την ύπαρξη δήθεν «ρουφιάνων» μέσα από τις τάξεις της αεραθλητικής οικογένειας ο οποίος προέβησαν στη καταγγελία των αγώνων προκειμένου αυτοί να μην γίνουν. Αυτό επαναλήφθηκε αργότερα στις 18/6/2014 σε απαντητική επιστολή του Δ.Σ. της ΕΛ.Α.Ο. και στις 24/6/2014 σε ιστοσελίδα κοινωνικής δικτύωσης που διαχειρίζεται η επιτροπή όπου έγινε ανάρτηση με το όνομα και το επώνυμο ενός συγκεκριμένου αεραθλητή φερόμενου ως πιθανού «καταγγέλλοντα». Η ανάρτηση έκτοτε έχει αποσυρθεί αλλά στην επιστολή παραμένει..

### **Η επίσημη απάντηση της Υ.Π.Α. προς ΕΛ.Α.Ο. μετά τα γεγονότα στο «Τυμπάκι»**

Στις 15/5/2014 η Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων έστειλε με φαξ στην ΕΛ.Α.Ο. την επίσημη δική της θέση για το συγκεκριμένο ζήτημα (βλέπε [σελ.1](#) & [σελ.2](#)). Επίσης, κατά μια πηγή ανέλαβαν κάποιοι υπάλληλοι της Δ2/ το έργο να εκπονήσουν κανονισμό που να ρυθμίζει τα θέματα των παραμοτέρ (κανονισμό που θα περιλαμβάνει όλα τα υπερελαφρά αεροσκάφη κάτω των 70 κιλών κενά φορτίου). Ο προτεινόμενος νέος κανονισμός (Φ.Ε.Κ.) υπεισέρχεται σε θέματα εναέριας κυκλοφορίας και πτητικών προτύπων και πρόκειται να αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της Υ.Π.Α. Το γράμμα και το πνεύμα της επιστολής ήταν πολύ αυστηρό και δεν αναγνωρίζει το δικαίωμα της ΕΛ.Α.Ο. να εκπονεί κανονιστικά πλαίσια για μηχανοκίνητα μέσα και ούτε νομιμοποιείται να εκδίδει άδειες χειριστών για τα μέσα αυτά. Επίσης, η επιστολή της Υ.Π.Α. ζητάει να αποσταλεί ο κατάλογος με τα ονόματα και τα προσωπικά στοιχεία όλων όσων παρέλαβαν άδειες χειριστή. Σαν αποτέλεσμα, καλείται η ΕΛ.Α.Ο. να ενημερώσει τον αρμόδιο φορέα για το ποιοι ίπτανται με παραμοτέρ παράνομα στην Ελλάδα. Οι αθλητές των παραμοτέρ που πίστεψαν την φυσική τους ηγεσία και όλοι όσοι προσέτρεξαν να εγγραφούν σε αεραθλητικά σωματεία [καθ' υπόδειξη της επιτροπής υπερελαφρών](#) κινδυνεύουν να βρεθούν σε μια λίστα σαν μη-αδειούχοι ιπτάμενοι – δηλαδή παρανομούντες. Μέχρι σήμερα, δεν έχει δοθεί ικανοποιητική απάντηση από την ΕΛΑΟ στην συγκεκριμένη επιστολή.

### **Η ανακοινωθείσα συνέλευση σωματείων με ενασχόληση στα υπερελαφρά και Επιτροπής Υπερελαφρών**

Στις 3/6/2014, [ανακοινώθηκε από την επιτροπή υπερελαφρών πρόσκληση](#) στα σωματεία με ενασχόληση με τα υπερελαφρά στην ετήσια Συνέλευση Σωματείων που θα πραγματοποιηθεί στο Χορτερό στις 28/6/2014 και ώρα 20:00. Σαν προτεινόμενο θέμα είναι και ο Κανονισμός Παραμοτερ. Σαν προϋπόθεση για ψηφοφορία έχουν τεθεί οι απαιτήσεις που περιγράφονται στο άρθρο 11.2 του καταστατικού της ΕΛ.Α.Ο. με αποτέλεσμα μόνο οκτώ σωματεία να έχουν δικαίωμα συμμετοχής. Η ανακοίνωση επίσης έδωσε μόλις δεκαεπτά ημέρες διορία (εν καιρώ διακοπών) να στείλουν τα σωματεία συμπληρωμένη αίτηση με σφραγίδα και υπογραφές από Πρόεδρο και Γενικό Γραμματέα. (Οι απαιτήσεις αυτές για σφραγίδες και υπογραφές καθιερώθηκαν επιτακτικά από την σημερινή επιτροπή υπερελαφρών το 2012-13 για την διαφύλαξη των τύπων και τις νομιμότητας). Από τα οκτώ σωματεία της ανακοίνωσης μόνο ένα ή ίσως δύο διαθέτουν παραμοτέρ στις τάξεις τους. Με την παραπάνω μεθόδευση θα γίνει μια συνάντηση απολογισμός στο Χορτερό στις 28/6/2014 στην οποία θα συζητηθεί ο «Κανονισμός Παραμοτερ» άνευ των άμεσα ενδιαφερομένων ή χωρίς να έχουν δικαίωμα ψήφου σωματεία με δραστηριότητα στο συγκεκριμένο άθλημα.

### **Δημιουργία Πρωτοβουλίας Προστασίας και Ανάπτυξης του Μηχανοκίνητου Αλεξίπτωτου**

Οι συμμετέχοντες στο Fly-in στο Τυμπάκι γενικά και οι χειριστές παραμοτέρ που προσέτρεξαν να εγγραφούν σε αεραθλητικά σωματεία προκειμένου να βγάλουν άδειες χειριστών αρχικά ήταν πολύ απογοητευμένοι με την στάση της Υ.Π.Α. όσον αφορά τους αγώνες. Οι θεωρίες συνωμοσίας και το κυνήγι για την ανεύρεση «καταδοτών» και «ρουφιάνων» με «υπόγεια συμφέροντα» έφτασε στο απόγειο της παραφιλολογίας για το τι έγινε τελικά στο Τυμπάκι. Σταδιακά επικράτησαν οι ψυχραιμότεροι και έγινε προσπάθεια να γίνει ένας λογικός απολογισμός. Αποφασίστηκε να δημιουργηθεί ένα άτυπο όργανο που θα εκπροσωπεί τα συμφέροντα αποκλειστικά των παραμοτέρ στα πλαίσια της αεραθλητικής οικογένειας. Πολλοί αθλητές του παραμοτέρ κατέληξαν σε κοινά συμπεράσματα τα οποία επικοινωνήσαν [με επιστολή τους στις 16/6/2014](#) προς το Δ.Σ. της ΕΛ.Α.Ο. Η επιστολή παραδόθηκε στην Γραμματεία της ΕΛ.Α.Ο. ιδιοχείρως από τον κ. Μανώλη Δρακάκη, και πρωτοκολλήθηκε. Η επιστολή ήταν μακροσκελής (9 σελίδες) και καταγράφει αναλυτικά τα παράπονα και τις προσδοκίες των παραμοτεριστών για τις εξελίξεις στο χώρο. Οι παρεξηγήσεις, οι κακή επικοινωνία και η αυθαιρεσία που επέδειξε ο πρόεδρος της επιτροπής υπερελαφρών στους χειρισμούς του για το ζήτημα αυτό αναλύονται διεξοδικά.

### **Απάντηση της ΕΛ.Α.Ο. στην Επιστολή της Πρωτοβουλίας Προστασίας και Ανάπτυξης του Μηχανοκίνητου Αλεξίπτωτου**

[Η απάντηση του Δ.Σ. της ΕΛ.Α.Ο.](#) ήρθε με την μορφή επιστολής - ενημέρωσης όλων των αεραθλητικών σωματείων στις 18/6/2014. Το Δ.Σ. δεν αναγνωρίζει την πρωτοβουλία σαν ειλικρινή και αυθεντική κίνηση αεραθλητών και αναφέρεται σε «*συμπώσεις σε γεγονότα που μόνο τυχαίες, δυστυχώς, δεν μπορούμε να τις χαρακτηρίσουμε*» και ονομάζει ανοιχτά τον κύριο Άρη Κολιάκο εμμέσως πλην σαφώς σαν υπαίτιο της αντίδρασης της Υ.Π.Α. στους αγώνες στο Τυμπάκι. Ως προς το σκέλος αυτό το γράμμα και το πνεύμα της απάντησης του Δ.Σ. της ΕΛ.Α.Ο. συνάδει με τις θεωρίες συνωμοσίας που είχαν εκδηλωθεί στο Τυμπάκι. Η ΕΛ.Α.Ο. επίσης δεν αναγνωρίζει την νομιμότητα της διαδικασίας αφού η επιστολή ήταν ανυπόγραφη. Προκειμένου να θεμελιωθεί εκ νέου νομικά το δικαίωμα της ΕΛ.Α.Ο. να εκδώσει τον συγκεκριμένο κανονισμό τεχνικής εκμετάλλευσης μηχανοκίνητων αλεξίπτωτων (paramoter), αναφέρθηκε [στην από 18/6/2014 επιστολή απάντηση του Δ.Σ. της ΕΛ.Α.Ο.](#) και αναρτήθηκε στο διαδίκτυο στις 23/6/2014, σε σελίδα κοινωνικής δικτύωσης που διατηρεί η Επιτροπή Υπερελαφρών το [ΦΕΚ Β 155 - 10.04.1986](#). Στη συγκεκριμένη Υπουργική απόφαση αναφέρονται στις σελίδες 1727 &



1728 οι αρμοδιότητες που εκχωρούνται από την Υ.Π.Α. στην Εθνική Αερολέσχη της Ελλάδας (πρώην ΕΛ.Α.Ο.). Στην παράγραφο η) αναφέρει: «*Εκπονεί κανονισμούς οργανώσεως, λειτουργίας, διοίκησης και πτήσεων για χρήση από τα αεραθλητικά σωματεία*». Το εδάφιο αυτό αναφέρεται προφανώς σε αδειοδοτημένους χειριστές και πτητικές μηχανές που έχουν νομιμοποιηθεί βάσει κάποιας επίσημης – αναγνωρισμένης διαδικασίας. Η Υ.Π.Α. δεν εκχώρησε το 1986 ούτε πρόκειται στο εγγύς μέλλον να εκχωρήσει θεμελιώδεις αρμοδιότητες όπως την αδειοδότηση χειριστών ειδικά εάν πρόκειται για μηχανοκίνητα μέσα με αεροπορικές δυνατότητες. Συνεπώς η συγκεκριμένη νομική ρύθμιση δεν αποτελεί θεμελίωση της τακτικής που ακολούθησε η επιτροπή υπερελαφρών πράγμα στο οποίο συνηγορεί και η από 15/5/14 επιστολή της Υ.Π.Α. (βλέπε [σελ.1](#) & [σελ.2](#)). Εάν δεχθούμε πάραυτα πως η συγκεκριμένη νομοθεσία δικαιώνει την ΕΛ.Α.Ο. γιατί δεν την κοινοποιούν στη διεύθυνση πτητικών προτύπων της Υ.Π.Α. που αναφέρεται σε υπέρβαση αρμοδιοτήτων και επιφυλάσσεται για περαιτέρω νομικές ενέργειες; Πέρα από κίνηση για την δημιουργία εντυπώσεων τι άλλο μπορεί να προσφέρει η ανάρτηση ενός ανεπίκαιρου και νομικά αδιάφορου νόμου;

### **Ερωτηματικά σχετικά με την διαδικασία εκπόνησης του κανονισμού τεχνικής εκμετάλλευσης μηχανοκίνητων αλεξιπτώτων paramoter- PPG**

Σύμφωνα με τον ισχύοντα [Κανονισμό Λειτουργίας Επιτροπών Αεραθλημάτων της ΕΛ.Α.Ο.](#) «*Οι Επιτροπές Αεραθλημάτων είναι άτυπα όργανα συμβουλευτικού χαρακτήρα, που σκοπό έχουν την υποβοήθηση του έργου του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΛ.Α.Ο.*». Ο κανονισμός τεχνικής εκμετάλλευσης μηχανοκίνητων αλεξιπτώτων paramoter- PPG, που δημοσιεύθηκε στο διαδίκτυο στην διεύθυνση: [http://microlights.elao.gr/docs/PPG\\_Regulation\\_2014.pdf](http://microlights.elao.gr/docs/PPG_Regulation_2014.pdf) μέσα από ποιά διαδικασία προέκυψε; Πότε συνήλθε η πενταμελής επιτροπή υπερελαφρών για να συζητήσει και να ψηφίσει τον συγκεκριμένο κανονισμό; Υπήρχε απαρτία; Ποια από τα μέλη συζήτησαν και ψήφισαν αυτό τον κανονισμό; Υπάρχουν πρακτικά; Από πληροφορίες που διαθέτουμε ξέρουμε πως ουδέποτε ψήφισε η επιτροπή υπερελαφρών στο σύνολο της για το θέμα αυτό. Επίσης, αφού η επιτροπή όπως προαναφέρθηκε η επιτροπή υπερελαφρών έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα τίθεται ένα το ερώτημα: Πότε συνήλθε το ενδεκαμελές Δ.Σ. της ΕΛ.Α.Ο. για να συζητήσει και να ψηφίσει τον συγκεκριμένο κανονισμό που πρότεινε η επιτροπή υπερελαφρών; Υπήρχε απαρτία; Ποια από τα μέλη του Δ.Σ. συζήτησαν και ψήφισαν αυτό τον κανονισμό; Υπάρχουν πρακτικά; από πληροφορίες που διαθέτουμε ξέρουμε πως ουδέποτε ψήφισε το Δ.Σ. στο σύνολο του για το θέμα αυτό.