στις 8/5/2021 υπέβαλλα ηλεκτρονικά μέσω της πλατφόρμας του Εθν. Κτηματολογίου, τη Φόρμα Αντιρρήσεων με Αρ. Πρωτ. 245169 , η οποία αφορά αγροτεμάχιο ιδιοκτησίας στον ΟΤΑ Καλαμίου , πληρώνοντας ταυτόχρονα το τέλος των 180 ευρώ μέσω πιστωτικής κάρτας (όπως φαίνεται στο τμ. ΣΤ της φόρμας).

Σύμφωνα με τις οδηγίες της ηλεκτρονικής εφαρμογής απέστειλα στην Δνση Δασών Ν. Ηρακλείου συστημένο Φάκελο περιέχον αντίτυπο της Πράξης Αποδοχής Κληρονομίας 12757/1998 ως Αποδεικτικό Έννομου Συμφέροντος.

Κατόπιν ηλεκτρονικής επικοινωνίας με την Δνση Δασών, επανυποβάλω μέσω email την Φόρμα Αντιρρήσεων ως αρχείο .pdf φέρον τη φυσική και ηλεκτρονική μου υπογραφή με την παρούσα υπεύθυνη δήλωση ως επικύρωση του γνησίου της υπογραφής μου.

Τέλος, συνυποβάλω υπεύθυνη δήλωση του αδελφού μου Ευαγ. Κασσωτάκη του Εμμ, συνιδιοκτήτη κατά 50% του εν λόγω αγροτεμαχίου όπου δηλώνει ότι συμφωνεί με την υποβολή της εν λόγω φόρμας Αντιρρήσεων.

297337 24/12/2016 4239 1K7H5T2K94YXUP1E Ζ

* **Ληξιαρχική Πράξη Θανάτου**
* **Πιστοποιητικό εγγυητέρων συγγενών**
* **Πιστοποιητικό περί μη δημοσίευσης διαθήκης**
* **Ευκρινή φωτοτυπία αστυνομικής ταυτότητας (ή διαβατηρίου) του/των κληρονόμου/ων**
* **Έντυπο Μ1**
* **Έντυπο Μ7**

Κατόπιν οδηγιών υπαλλήλου της ΔΟΥ Α' Πειραιά σας υποβάλλω συνημμένο το Έντυπο Δ210 , που αφορά τη δήλωση των Κληρονόμων του θανόντα πατέρα μου (εμμένα και του αδερφού μου).

Η δήλωση εισοδήματος ΦΕ 2021 (Ε1 και Ε2) για τα εισοδήματα του θανόντα, υποβλήθηκε χειρόγραφη σήμερα στην ΔΟΥ Α' Πειραιά από τον αδερφό μου Ευάγγελο Κασσωτάκη.

Πλέον του εντύπου Δ210 (που αντικατέστησε τα παλαιότερα Μ1 και Μ7) σας υποβάλλω συνημμένα και τα λοιπά απαραίτητα δικαιολογητικά.

Παρακαλώ για τις δικές σας ενέργειες.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **Από** | Δ.Ο.Υ. Α ΠΕΙΡΑΙΑ | | | | **Ημ/νία Αποστολής** | 19/05/2022 11:29:30 | **Ημ/νία Ανάγνωσης** | 19/05/2022 14:31:48 | | **Θέμα** | ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ | | | | **Συνημμένο** |  | | | | ΓΙΑ ΝΑ ΣΑΣ ΧΟΡΗΓΗΣΟΥΜΕ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΑΡ 54Α ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΣΣΩΤΑΚΗ ΑΝΝΑ ΑΦΜ 069055800 ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΣΣΩΤΑΚΗ ΕΜΜΑΝ ΑΦΜ 003611178 ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ 1) ΝΑ ΜΑΣ ΥΠΟΒΑΛΛΕΤΕ ΛΗΞΙΑΡΧΙΚΗ ΠΡΑΞΗ ΘΑΝΑΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΓΥΤΕΡΩΝ ΣΥΓΓΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΕΡΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΣ Η ΜΗ ΔΙΑΘΗΚΗΣ 2) ΝΑ ΔΗΛΩΣΕΤΕ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΜΗΤΡΩΟΥ ΤΗΣ ΔΟΥ ΤΟΥΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΟΥΣ ΤΟΥ ΑΠΟΒΙΩΣΑΝΤΑ ΚΑΣΣΩΤΑΚΗ ΕΜΜΑΝ ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ | | | | |

Βελισάριε,

Συγχαρητήρια για ένα ακόμη πολύ ενδιαφέρον άρθρο.

Νομίζω ότι θα μπορούσε να γίνει μία αναφορά στην ιστορία ανάπτυξης UAV στην Ελλάδα, η οποία είναι ουσιαστικά η ανάπτυξη των ΠΗΓΑΣΟΣ Ι και ΙΙ από την ΠΑ και η ανάπτυξη ιπτάμενων στόχων για τις ανάγκες του Πεδίου Βολής Κρήτης (ΠΒΚ).

Όσον αφορά το πρώτο, όντως η ΠΑ πρωτοπόρησε στην ανάπτυξη UAV ήδη από την δεκαετία του ’80 με την συνεργασία του ΚΕΤΑ-ΕΤΗΜ (Ηλεκτρονικά) και 202 ΚΕΑ (κατασκευή αεροχήματος). Όμως, η προσπάθεια αυτή είχε ερευνητικό χαρακτήρα, βασίστηκε στο μεράκι μίας μικρής ομάδας μηχανικών (αξιωματικών και πολιτικού προσωπικού) και δεν είχε συγκεκριμένη επιχειρησιακή στόχευση βάσει συγκεκριμένου προγραμματισμού της ΠΑ. Επιπλέον, ισχύει το γεγονός που ανέφερε ο Κώστας στο σχόλιό του ότι δεν υπήρξε η απαιτούμενη στήριξη από την ηγεσία της ΠΑ (αποτελούμενη από πιλότους) καθώς θεωρούσαν τα UAV ως ένα γκάτζετ των «Μηχανικών» που δεν έχει άμεση σχέση με την αποστολή της ΠΑ. Το πρόγραμμα ΠΗΓΑΣΟΣ σχεδόν είχε εγκαταλειφθεί στα μέσα της δεκαετίας του ’90 μετά από μερικές συντριβές πρωτοτύπων. Όμως, αναβίωσε στα τέλη της δεκαετίας του ’90 και εξελίχτηκε στο μεγαλύτερο ΠΗΓΑΣΟΣ ΙΙ χάρη στην συνεισφορά ενός συγκεκριμένου αξιωματικού που δεν ήταν Μηχανικός αλλά χομπίστας αερομοντελιστής με διεθνείς διακρίσεις καθώς επίσης και από την στήριξη (οικονομική και επιτελική) από έναν συγκεκριμένο ΑΓΕΑ της εποχής που πίστεψε στις επιχειρησιακές προοπτικές της συγκεκριμένης προσπάθειας και ενέκρινε την κατασκευή αριθμού αεροχημάτων και τη συγκρότηση επιχειρησιακού σχηματισμού που εκμεταλλεύεται τα συγκεκριμένα UAV.Η περεταίρω ανάπτυξη και εξέλιξη του ΠΗΓΑΣΟΣ ΙΙ βάλτωσε μετά τα μέσα της δεκαετίας του 2000 όπως και όλα τα προγράμματα των ΕΔ καθώς το νέο νομοθετικό πλαίσιο κατέστησε ουσιαστικά πολύ χρονοβόρα ως αδύνατη την προμήθεια οποιοδήποτε εξαρτήματος. Γενικά, το πρόγραμμα UAV ΠΗΓΑΣΟΣ της ΠΑ ήταν, κατά κανόνα, αποτέλεσμα πρωτοβουλιών και συνεισφοράς συγκεκριμένων ατόμων και όχι θεσμικά οργανωμένη προσπάθεια με συγκεκριμένη στόχευση.

Όσον αφορά τους UAV στόχους για το ΠΒΚ, γνωρίζω δύο εταιρίες που δραστηριοποιούνται στoν χώρο : την ALTUS LSA και την ETHER AERONAUTICS, με σημαντική γκάμα προϊόντων τα οποία δοκιμάζονται καθημερινά στην πράξη στο ΠΒΚ. H προσωπική μου γνώμη είναι ότι η ΓΔΑΕ θα έπρεπε να επιδοτήσει τις συγκεκριμένες εταιρίες να αναπτύξουν UAV που να καλύπτουν τις ανάγκες των ΕΔ παρά να ασχολείται με προγράμματα ανάπτυξης UAV από μηδενική βάση.

Βελισάριε,

εάν υπήρχε εθνική αμυντική πολιτική, στην περίπτωση των UAV θα γινόταν αυτό που περιέγραψα:

η ΓΔΑΕΕ θα έδινε από 2-3 εκατομμύρια στην AETHER, την ALTUS για τον σχεδιασμό αεροχημάτων βάσει προδιαγραφών των ΕΔ και άλλα 5-6 εκατομμύρια σε εταιρίες όπως THEON, MILTECH , INTRACOM για τα payload και τα ηλεκτρονικά και μετά από 2-3 χρόνια θα αξιολογούσε τα πρωτότυπα ώστε να επιλέξει την βέλτιστη σχεδίαση.

Αυτό κάνουν στις άλλες χώρες, αλλά δυστυχώς στην Ελλάδα αυτό είναι ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΟ. Ποιος θα δώσει τα λεφτά του λαού στους βιομήχανους?

Φυσικά κανένα πρόβλημα να δίνονται εκατομμύρια στα παιδιά του λαού: τους συνδικαλιστές της ΕΑΒ και της ΤΡΙΑΙΝΑΣ, παρά το γεγονός ότι τα αποτελέσματα αποδεικνύονται πενιχρά για την επένδυση που γίνεται.

Αυτός είναι και ο λόγος που πλέκονται πανεπιστήμια και η ΕΑΒ παρά το γεγονός ότι υπάρχουν στην Ελλάδα εταιρίες που κατασκευάζουν UAV εδώ και χρόνια…

6934651929 TEL, WHAT'S APP, VIBER

2310762382 office tel

Georgevoreioshellas@gmail.com

Σωκράτη,

Σχετικά με τον διαγωνισμό της ΥΠΑ, υποθέτω ότι και η THALES κόπηκε λόγω του L-Band PSR και τον ρυθμό περιστροφής?

Όπως σου είχα πει η απαίτηση της ΥΠΑ για το συγκεκριμένο σύστημα στο οποίο επαύξανε τις συνήθεις απαιτήσεις του EuroControl για τα En route radar ήταν παράλογη και το αποτέλεσμα αναμενόμενο.

Αν επαναπροκυρήξουν τον διαγωνισμό με τους ίδιους όρους δεν βλέπω να υπάρξει πάλι διαφορετική κατάληξη. Αν κάποιος προτείνει κάποια ειδική λύση που να καλύπτει αυτή την προδιαγραφή, τότε είτε θα είναι πολύ ακριβός (εκτός budget) ή θα τον κόψουν επειδή δεν θα έχει πιστοποίηση…

Λες να τον σπάσουν σε TAR και En-route και SSR σε ξεχωριστούς διαγωνισμούς?

Για τα Watchman, θέλεις μήπως να ρωτήσω εδώ αν υπάρχει ενδιαφέρον συνεργασίας με SAA/MILTECH μόνο για solid-state πομπό ή έχετε ήδη αποφασίσει να ακολουθήσετε την ίδια προσέγγιση με το AR-51 ?

Σε αντίθεση με AR-51 που χρειαζόταν ανάπτυξη, για τα S-Band έχουμε κάποιες έτοιμες λύσεις πομπών που χρησιμοποιούμε στις αναβαθμίσεις των TAR.

Επίσης, από πέρυσι έχουμε νέο CEO που εφαρμόζει διαφορετική πολιτική.

Αν μου πεις ότι σας ενδιαφέρει συνεργασία για τα Watchman μπορώ να ρωτήσω τον Trevor αν θα ενδιέφερε εμάς.

Έγραψα πρόσφατα ένα άρθρο για τα πολιτικά radar εδώ:

<https://www.aerospacereviews.com/home/technology/airspace-management-technology>

Δες το, νομίζω θα σε ενδιαφέρει.

Χαιρετισμούς,

Γιάννης

**P.S**. Σωκράτη, το τελευταίο mail σου από promco.gr είχε πάει στα spam.

Να το έχεις υπόψη σου.

Είχε ξανασυμβεί στο παρελθόν.

Ίσως έχει μπει σε κάποια black-list.

Το άρθρο είναι τεκμηριωμένο με στοιχεία από αξιόπιστες πηγές. Φαίνεται ότι όντως το F-35 δεν είναι ένα μέσο που θα μπορούσε να χρησιμεύσει σε μία ελληνοτουρκική σύρραξη. Όμως, μπορεί να έχει άλλες χρησιμότητες:

* + Δήλωση της συμμετοχής στον σκληρό πυρήνα του «δυτικού στρατοπέδου» και συμμετοχή σε συμμαχικές ασκήσεις δια-λειτουργικότητας και προβολής ισχύος στην ευρύτερη περιοχή της Ανατ. Μεσογείου και Μέσης Ανατολής.
  + Εξοικείωση του προσωπικού της ΠΑ στις δικτυοκεντρικές επιχειρήσεις και φιλοσοφία υποστήριξης , οι οποίες είναι μεν ακόμα σε πρώιμο στάδιο με πολλά προβλήματα, αλλά σίγουρα αποτελούν το μέλλον.

Το F-35 θα χρειαστεί αρκετά ακόμη χρόνια και χρήματα για να επιλύσει τα προβλήματά του, αλλά πιστεύω ότι αυτό κάποια στιγμή θα γίνει. Όμως, αν η χρησιμότητά του στο οπλοστάσιο της ΠΑ είναι η παραπάνω τότε αυτό το πότε αυτό θα συμβεί έχει μικρή σημασία.

Αυτό όμως που έχει όμως μεγάλη σημασία για την ΠΑ και τους περιορισμένους πόρους της, είναι το πως η προμήθεια του F-35 δεν θα αποτρέψει την προμήθεια και υποστήριξη άλλων συστημάτων που όντως θα έχουν ρόλο σε μία ελληνοτουρκική σύρραξη.

Πιστεύω ότι η ιδανική λύση θα ήταν η μίσθωση 10-15 F-35 από την LM στο πρότυπο της μίσθωσης των Μ-346 Master με ένα μίσθωμα της τάξης των 150 Μ τον χρόνο και η εγκατάστασή τους στην 115 ΠΜ σε κοινές εγκαταστάσεις υποστήριξης με μία αμερικανική μοίρα F-35 τις οποίες θα εγκαταστήσει η USAF στο πλαίσιο της μίσθωσης της Αμερικανικής βάσης. Πιθανόν η EAB λόγω της σχέσης της με την LM θα μπορούσε να αναλάβει την εργοστασιακή συντήρηση τόσο των ελληνικών όσο και των αμερικανικών αφων, ανακτώντας έτσι μέρος της μίσθωσης.

Στο σύγχρονο πεδίο αεροπορικών επιχειρήσεων τα ιπτάμενα radar (πλατφόρμες AWACS) αποτελούν asset μόνο σε χώρο απόλυτης αεροπορικής κυριαρχίας. Από την στιγμή που το radar αρχίζει να εκπέμπει το AWACS γίνεται αντιληπτό από εκατοντάδες χιλιόμετρα μακριά και μετατρέπεται σε στόχο ύψιστης προτεραιότητας για κάθε αντίπαλο που διαθέτει συστήματα Η/Π και πυραύλους μεγάλης εμβέλειας.

Για την δική μας ΠΑ θα αποτελούσε τεράστιο ρίσκο να απογειώσει τέτοιο αφος σε περίπτωση σύρραξης με την Τουρκία για να επιχειρήσει στο Αιγαίο ή την Αν. Μεσόγειο. Το ίδιο προφανώς ισχύει και για το P-3 που έχει παρόμοιο ρόλο.

Αν αναγκαστεί να το κρατήσει να κάνει orbits πάνω από την Πίνδο, τότε δεν πρόκειται να προσφέρει πολύ περισσότερα σε επίπεδο αποκάλυψης από τα επίγεια radar.

Οι τακτικές προτεραιότητες της ΠΑ στον τομέα του ελέγχου του εναερίου χώρου είναι η προμήθεια μεγάλου αριθμού διασυνδεμένων επίγειων τακτικών κινητών radar μέσης εμβέλειας που θα μπορούν να εγκατασταθούν στην ηπειρωτική χώρα αλλά και στα νησιά του Αιγαίου και να παρέχουν αδιάληπτα 24/7 την τακτική εικόνα αλλάζοντας συνεχώς θέσεις και προστατευόμενα με Decoys και συστήματα Η/Π. Το κόστος προμήθειας, λειτουργίας και υποστήριξης ακόμη και μεγάλου τέτοιων συστημάτων είναι μικρότερο της προμήθειας ενός μόνο AWACS τύπου Erieye.

Συνοψίζοντας, καλά τα Erieye και Globaleye, αλλά απλά για την περίπτωσή μας δεν είναι value for money…

Υ.Γ. στα slides της SAAB η συγκριτική κάλυψη των επιγείων radar αποτυπώνεται σε περίπτωση εγκατάστασής του στο επίπεδο της θάλασσας. Αυτό δεν ισχύει στην Ελλάδα καθώς υπάρχει η δυνατότητα να εγκαθίστανται σε υψώματα της τάξης των 800-1500 m ακόμη και σε κάποια νησιά, βελτιώνοντας δραστικά τον ορίζοντα αποκάλυψης για τους χαμηλά ιπτάμενους στόχους.

Οι αεροπορικές επιχειρήσεις στην Ουκρανία δίνουν την εικόνα του σύγχρονου αεροπορικού πεδίου μάχης. Τι ρόλο έχουν εκεί τα AWACS ; Πόσα AWACS χρησιμοποιεί η Ουκρανική αεράμυνα; Μην πει κανείς για τα Νατοϊκά ή αμερικανικά που κάνουν orbits στην Πολωνία και Ρουμανία χιλιάδες χιλιόμετρα από το μέτωπο.

Η έξυπνη χρήση κινητών radar και πυραυλικών συστημάτων έχει αποτρέψει την κυριαρχία της Ρωσικής ΠΑ, η οποία είναι πολύ ανώτερη σε μέσα ποιοτικά και αριθμητικά από την υποτιθέμενη τουρκική.

Επίσης ακόμη και τα Ρωσικά AWACS, τα Be Α-50 πολύ αμφιβάλω αν έχουν επιχειρήσει κοντά στο μέτωπο.

Τα άφη τύπου AWACS έχουν πλέον χρησιμότητα μόνο αν ο αντίπαλος είναι άτακτοι τύπου ISIS ή Κούρδοι μαχητές . Επίσης, είναι χρήσιμα αν πρόκειται για Early Warning των Carrier Groups στις αχανείς εκτάσεις των ωκεανών ή για επιχειρήσεις σε μακρινές περιοχές όπου δεν υπάρχει ανεπτυγμένο επίγειο ή πλωτό δίκτυο φίλιων radar.

Τέλος, τα σύγχρονα radar τύπου AESA των μαχητικών έχουν πλέον αρκετά μεγαλύτερη εμβέλεια και προηγμένους ρυθμούς λειτουργίας και δυνατότητες μεταξύ τους δικτύωσης μέσω datalink με αποτέλεσμα τη μείωση της εξάρτησης από τρίτους για την στοχοποίηση.

Είναι νομίζω η ώρα να αντλήσουμε τα σωστά διδάγματα από την Ουκρανία. Μετά από πολλές συγκρούσεις μεταξύ τακτικών στρατών και παραστρατιωτικών οργανισμών τύπου Al-kaida , ISIS κλπ. που διέθεταν απλά ελαφρύ πεζικό, πλέον πρόκειται για μία full-scale σύγκρουση σύγχρονων στρατών. Αντίστοιχη περίπτωση ήταν ο Ισπανικός εμφύλιος όπου οι Γερμανοί άντλησαν τα σωστά διδάγματα που τους βοήθησαν πολύ, τουλ. στις αρχές του Β’ παγκοσμίου.

Ποιά είναι η μορφή του Air Power στην Ουκρανία?

Από ότι φαίνεται το μέλλον είναι στα Drones διαφόρων κατηγοριών (οπλισμένα ή απλής αναγνώρισης- στοχοποίησης πυροβολικού), στα περιφερόμενα πυρομαχικά, καλές ασφαλείς επικοινωνίες, καλό ΣΑΕ για επίγνωση αεροπορικής κατάστασης και αντίστοιχα συστήματα αεράμυνας.

Τα πανάκριβα μαχητικά άντε να ρίξουν κανά Cruise ή glide bomb και αυτά από μακρυά-μακρυά…

Δεν υπάρχει λόγος να αρνούμαστε να δούμε το μάλλον των αεροπορικών επιχειρήσεων που ξεδιπλώνεται μπροστά στα μάτια μας μένοντας προσκολλημένοι στις αεροπορικές παραδόσεις και τις οροφές μαχητικών…

Κάποτε κάποιοι στρατοί μπήκαν στον Β’ Παγκόσμιο Πόλεμο με ίλες ιππικού …

Σχετικά με τους κωδικούς και τα password του F-35, χωρίς να έχω διαβάσει σχετικό αλλά μόνο βάσει της κοινής λογικής και της εμπειρίας μου:

* + Θεωρώ πιθανό να πρέπει το κάθε άφος κατά την εκκίνηση να πρέπει να συνδεθεί με κάποιο κεντρικό server της LM ώστε να κάνει upload τις καταγραφές από τους πάμπολλους σένσορες που καταγράφουν την κατάσταση των υποσυστημάτων ώστε να τους συγκρίνει με τις καταγραφές μετά την προσγείωση και με βάση την εμπειρία από τον παγκόσμιο στόλο αφών να προτείνει συγκεκριμένες εργασίες συντήρησης. Κάτι παρόμοιο γίνεται και στα αφη 4 γενιάς αλλά με λιγότερο αυτοματοποιημένο τρόπο. Θεωρώ πάντως ότι παρότι η παραπάνω είναι η ορθή διαδικασία σίγουρα θα υπάρχει override για έκτακτες περιπτώσεις που δεν μπορεί να γίνει σύνδεση για upload δεδομένων.
  + Όσον αφορά συστήματα που έχουν κρυπτογράφηση όπως οι ασύρματες επικοινωνίες UHF HAVE QUICK II ή SATURN, τα τακτικά δίκτυα Link-16 και τα συστήματα αναγνώρισης (IFF) Mode 5, οι κωδικοί ελέγχονται από την NSA και από 2-3 άλλα επιλεγμένα κρυπτοκέντρα του NATO για λόγους διαλειτουργικότητας. Οι κωδικοί όμως αυτοί δεν εκδίδονται κάθε μέρα αλλά για μεγαλύτερα διαστήματα 2-3 μηνών . Αλλά ακόμη και χωρίς αυτούς τους κωδικούς συνήθως τέτοια συστήματα μπορούν να λειτουργήσουν και με default κωδικούς με περιορισμένες δυνατότητες, π.χ. για εκπαίδευση ή λειτουργικούς ελέγχους.

ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟ ΘΑΝΟΥ:

19950 02/02/2017 4239 FQY8J-DC1E6-VH7HT-C