

η Πτήση

Ενημερωτικό Περιοδικό Ασφάλειας Πτήσεων & Εδάφους

№ 208 Γ' 2013

ΓΕΡΑΚΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΠΑ

**RISK
MANAGEMENT**

ΤΟ ΣΤΡΕΣ

ΤΗΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟΤΗΤΑΣ

**Η ΘΕΡΑΠΕΙΑ ΤΗΣ
ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ**

Ασφάλεια Πτήσεων και Εδάφους

*Ικανοποίηση για την επιτυχία
Ευθύνη για το μέλλον*



Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
Κέντρο Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους

fsd.hafgsi.gr

Μήνυμα Αρχηγού για το νέο έτος

Αξιωματικοί, υπαξιωματικοί, μαθητές των σχολών μας, στρατευμένοι νέοι και πολιτικό προσωπικό της Π.Α.

Φτάνοντας στο τέλος της φετινής χρονιάς αισθάνομαι την ανάγκη να επικοινωνήσω μαζί σας και να σας εκφράσω τα συγχαρητήριά μου για το έργο που επιτελέσατε.

Οι υψηλές απαιτήσεις σε όλα τα επίπεδα επιβάλλουν, πολλές φορές, την υπέρβαση των δυνάμεων και την δοκιμασία των αντοχών μας. Οι καθημερινές προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε στο Αιγαίο ημέρα και νύχτα, το τεράστιο πτητικό έργο της εκπαίδευσης, η καθημερινή κοινωνική προσφορά μέσα από μεταφορές και αεροδιακομιδές πάσης φύσεως πληγέντων και ανθρώπων που έχουν ανάγκη, οι αποστολές Έρευνας και Διάσωσης και τέλος η μεγάλη πρόκληση των πυρκαγιών που πλήττουν ανελλιπώς κάθε χρόνο τη χώρα, επιβάλλουν τη συνεχή εγρήγορσή μας.

Όλα αυτά γίνονται δυνατά χάρη στις δικές σας συντονισμένες και συστηματικές ενέργειες και μέσα από προσωπικές αλλά και οικογενειακές θυσίες αφού πολλές φορές χρειάστηκε να βρεθείτε μακριά από τους αγαπημένους σας.

Κάνοντας τον απολογισμό μας, μπορούμε να είμαστε υπερήφανοι, διότι η ΠΑ ανταποκρίθηκε με απόλυτη επιτυχία στην αποστολή της. Στο αξιοζήλευτο αυτό έργο καθρεφτίζεται η σκληρή δουλειά, η συστηματική εκπαίδευση, η προσήλωση στα ιδανικά και στις αξίες του όπλου μας, η αφοσίωση στο καθήκον, το ανεπτυγμένο αίσθημα ευθύνης, η περαιτέρω βελτίωση της μαχητικής μας ικανότητας και η διατήρηση υψηλής ετοιμότητας για την προάσπιση της εθνικής μας ακεραιότητας.

Αποτιμώντας τα αποτελέσματα της χρονιάς που πέρασε, έχει καταγραφεί μια σημαντική μείωση των ατυχημάτων με τα μέσα της υπηρεσίας. Το γεγονός αυτό αν και αποτελεί ένα καλοδεχούμενο νέο αντί να μας καθησυχάσει πρέπει να μας συνεγείρει, έτσι ώστε να εντείνουμε τις προσπάθειες για περαιτέρω μείωσή τους.

Η προσπάθεια για ανάπτυξη της απαραίτητης παιδείας Ασφαλείας Πτήσεων και Εδάφους συνεχίζεται με εντατικούς ρυθμούς και πιστεύω ότι σήμερα γίνονται όλες εκείνες οι ενέργειες προς την κατεύθυνση αυτή, προκειμένου να εμπεδωθεί σε όλους η νοοτροπία ΑΠΕ.



Αν τη χρονιά που πέρασε δείξαμε τον καλό μας εαυτό, παρά τις εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες και τις τεράστιες προκλήσεις, στο έτος που έρχεται πρέπει ανεβάσουμε ακόμα περισσότερο τον πήχη ώστε να παγιωθεί το αίσθημα ασφαλείας όχι μόνο μέσα στους κύκλους της Π.Α. αλλά και στην δοκιμαζόμενη Ελληνική κοινωνία της οποίας αποτελούμε αναπόσπαστο τμήμα αλλά και πρότυπο επαγγελματισμού και αυταπάρνησης.

Όμως, ας μη ξεπερνάμε τα όρια μας, έχοντας πάντα κατά νου ότι η ασφάλεια του πολύτιμου προσωπικού, στις υπηρεσιακές αλλά και στις ιδιωτικές δραστηριότητες, εξακολουθεί να έχει ιδιαίτερη σημασία. Επιπλέον πρέπει πάντα να είμαστε κοντά στα προβλήματα και στις δυσκολίες των συναδέλφων μας.

Η εορταστική περίοδος των Χριστουγέννων και του νέου έτους αποτελεί για το προσωπικό της ΠΑ μια καλή ευκαιρία να εορτάσει μαζί με την οικογένειά του, τα αγαπημένα του πρόσωπα και τους φίλους του και να περάσει ήρεμες και ευχάριστες στιγμές. Αυτό είναι απαραίτητο ύστερα από μια απαιτητική σε υπηρεσιακά καθήκοντα χρονιά, όπως ήταν η φετινή.

Με αυτά κατά νου, για τις άγιες ημέρες των Χριστουγέννων και το νέο έτος που ανατέλλει, εύχομαι στον καθένα χωριστά και στις οικογένειες σας υγεία, ευτυχία, "Καλά Χριστούγεννα" και "Ευτυχισμένο το Νέο Έτος" με μηδενικό δείκτη ατυχημάτων. Μην ξεχνάτε ότι η πατρίδα, η Πολεμική Αεροπορία αλλά και οι οικογένειες μας, στηρίζονται σε εμάς.

Αντιπύραρχος (Ι) Ευάγγελος Τουρνάς
Αρχηγός

CHECKLIST ΑΣΧΗΜΟΥ ΚΑΙΡΟΥ

ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ Α/Δ

- ✓ Διατήρησε το SA. Πινακίδες, ειδικά σήματα και φώτα στα αεροδρόμια μπορεί να είναι δυσδιάκριτα ή ακόμη και αόρατα κατά τη διάρκεια κακών καιρικών συνθηκών.
- ✓ Προσοχή στην κίνηση οχημάτων και αεροσκαφών στους τροχοδρόμους του αεροδρομίου ειδικότερα όταν η ορατότητα είναι περιορισμένη. Άλλα αεροσκάφη ή οχήματα μπορεί να έχουν δυσκολία να σε δουν και πιθανώς μειωμένη δυνατότητα φρεναρίσματος.
- ✓ Μελέτησε το διάγραμμα του αεροδρομίου και πρόβλεψε τις ενέργειες που θα εκτελέσεις αν προσπεράσεις κάποια διασταύρωση κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης ή μετά την προσγείωση.
- ✓ Βεβαιώσου ότι το αλεξίνεμο του αεροσκάφους είναι καθαρό από πάγο, χιόνι ή βρωμιά έτσι ώστε να μεγιστοποιήσεις την ορατότητα.
- ✓ Αν δεν είσαι σίγουρος για κάτι, ζήτη βοήθεια από τον ΕΕΚ. Θυμήσου ότι οδηγίες σταδιακής τροχοδρόμησης είναι πάντα στη διαθεση σου.

Μήνυμα Διευθυντή ΚΕΑΠΕ για το νέο έτος

Ξαρχή κάθε έτους, διαχρονικά, αποτελεί αφορμή για μία ανασκόπηση του χρόνου που πέρασε αλλά και καθορισμό νέων στόχων ανάλογως των προκλήσεων που αντιμετωπίστηκαν.

Το 2013 ήταν ένας χρόνος με μεγάλες προκλήσεις και σε εξαιρετικά δύσκολο για όλους περιβάλλον με την διεθνή κρίση να έχει μπει στη ζωή του καθενός μας, και να εκφράζεται απο τις δύσκολες δημοσιονομικές συνθήκες που περνά η Πατρίδα μας.

Η οικονομική κρίση που βιώνουμε τα τελευταία χρόνια έχει δημιουργήσει νέα δεδομένα οδηγώντας στη διαμόρφωση μεγάλου αριθμού προκλήσεων σε όλα τα επίπεδα.

Σε αυτές τις προκλήσεις καλούμαστε να ανταποκριθούμε σε προσωπικό, οικογενειακό και επαγγελματικό επίπεδο.

Σε αυτό το νέο και συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον που διαμορφώνεται λόγω της κρίσης, η Π.Α. πρίν δύο έτη αναβάθμισε τον φορέα Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους από Διεύθυνση σε Κέντρο. Η ενέργεια αυτή δεν είναι τυπική αλλά ουσιαστική.

Δείχνει τον προβληματισμό της υπηρεσίας για τις συνθήκες που δημιουργούνται από την κρίση αλλά πρωτίστως τη σημασία που έχει ο παράγων άνθρωπος σε όλες τις δραστηριότητες της Αεροπορίας μας.

Η πτήση των αεροσκαφών μας, η κίνηση των οχημάτων και οποιαδήποτε άλλη εργασία, κρίνεται απιτυχής όχι μόνο αν αποφέρει το επιθυμητό επιχειρησιακό όφελος αλλά και εφόσον εξασφαλι-



στεί στο πέρας αυτής και η ασφαλή επιστροφή όλων μας στο οικογενειακό περιβάλλον, καθώς τυχόν απώλειες δημιουργούν πολλά προβλήματα τόσο στον οικογενειακό όσο και στον εργασιακό χώρο.

Το Κέντρο Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους μέσω ενεργειών, από την καθημερινή επικοινωνία έως τις επισκέψεις στις Μονάδες, προσεγγίζει το προσωπικό για να ανακαλύψει και να μειώσει παράγοντες που μπορούν να εξελιχθούν σε ατυχήματα.

Η Ασφάλεια Πτήσεων και Εδάφους είναι αλληλένδετη με την επιχειρησιακή ικανότητα της Πολεμικής Αεροπορίας. Άμεση εφαρμογή πρέπει να έχουν όλοι οι κανόνες ασφαλείας, ιδιαίτερα αυτές τις γιορτινές ημέρες. Ημέρες διασκέδασης και μετακινήσεων.

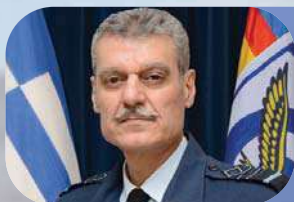
Ας δείξουμε όλοι και φέτος τον απαραίτητο αυτοέλεγχο και να μην ξεπερνάμε τα όρια μας. Ας δώσουμε το παρόν πιστοί στις παραδόσεις της Αεροπορίας μας επιτελώντας το έργο μας με άριστο τρόπο δίνοντας παράλληλα το παράδειγμα στον διπλανό μας, το συνάδελφο και την οικογένεια μας που μας χρειάζεται.

Σμχος (Ι) Δημήτριος Κανέλλος
Διευθυντής ΚΕΑΠΕ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΤΕΥΧΟΣ 208

Γ' 2013



ΜΗΝΥΜΑ ΑΡΧΗΓΟΥ ΓΕΑ

2



Editorial

Άλλα λόγια απο την σύνταξη.

5

**ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**

Αεροπορικά Ατυχήματα
*Ατυχήματα πολεμικών αεροποριών
απο όλο τον κόσμο*

8



Δραστηριότητες ΚΕΑΠΕ

*Δραστηριότητες Του Κέντρου
Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους.*

13



η Πτήση

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ
Τευχός 208 / Γ' 2013

ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΚΕΝΤΡΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΠΤΗΣΕΩΝ & ΕΔΑΦΟΥΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ
& ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
& ΗΘΙΚΩΝ ΑΜΟΙΒΩΝ

Τηλ.: 210 659 1254

Fax: 210 6463276

e-mail: fsd.hafgs@haf.gr

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΚΕΑΠΕ
Σμχος (Ι) Δ. Κανέλλος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΔΕΑ
Σμχος (ΜΑ) Λ. Βασιλειάδης

ΓΡΑΦΙΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
Σμιας (ΟΤΑΦ) Καπλαντζής Γ.

ΕΚΤΥΠΩΣΗ

Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων

«Η ΠΤΗΣΗ» είναι υπηρεσιακό περιοδικό και γι' αυτό ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ η ανατύπωση ή η εκμετάλλευση ολόκληρου ή μέρους των περιεχομένων από παράγοντες ξένους προς τις Ένοπλες Δυνάμεις. Στο περιοδικό δημοσιεύονται άρθρα, πληροφορίες, προσωπικές εμπειρίες, γνώσεις και ιδέες των συνεργατών, για ενημέρωση, προβληματισμό και επιμόρφωση, με θέματα Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους. Το περιεχόμενο των άρθρων απηχεί τις απόψεις του συγγραφέα, ο οποίος είναι και ο υπεύθυνος για το περιεχόμενο της εργασίας του. Γίνονται δεκτές κρίσεις για δημοσιεύματα του περιοδικού. Όλα τα θέματα είναι ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΑ. Τα άρθρα αποστέλλονται στο ΓΕΑ/ΚΕΑΠΕ/ΔΕΑ/2, για το περιοδικό «Η ΠΤΗΣΗ». Πρέπει να είναι σε έντυπη και ψηφιακή μορφή και να συνοδεύονται, από σύντομο βιογραφικό του συγγραφέα, φωτογραφίες, σχέδια, slides ή σκίτσα κλπ. σε ψηφιακή μορφή. Τα θέματα προς δημοσίευση επιλέγονται από ειδική επιτροπή. Ο υπεύθυνος της έκδοσης διατηρεί το δικαίωμα να επιφέρει κάθε αλλαγή που κρίνει αναγκαία για την καλύτερη παρουσίαση. Η έκδοση είναι τετραμηνιαία. Οι αποδέκτες και ο αριθμός των αντιτύπων, που διανέμονται, καθορίζονται με Διαταγή του ΓΕΑ / ΚΕΑΠΕ.



ΓΕΡΑΚΙΑ

στην υπηρεσία της ΠΑ
της Ανθοστή (ΤΕΑ) Γαλαμανώλη
Σοφίας

18

RISK MANAGEMENT

RISK MANAGEMENT

του Σγου (ΜΑ) Καλαούζη Αντώνη

24



Η ΘΕΡΑΠΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ

του Ανθογού (Ψ) Κοντοτάσιου
Αλεξάνδρου.

32



ΤΟ ΣΤΡΕΣ ΤΗΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟΤΗΤΑΣ

του Υπογού (ΥΙ) Ρίκου Δημήτριου

40

Διακρίση Αεροπορικών Πτήσεων & Εδάφους

Διακρίσεις

Διακρίσεις προσωπικού που με τις
ενέργειες τους συμβάλλουν στην
ασφάλεια πτήσεων και εδάφους.

46

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Ισραήλ, 7 Ιουλίου 2013

Διθέσιο αεροσκάφος F-16 της Ισραηλινής πολεμικής αεροπορίας, κατέπεσε κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης 50 χιλιόμετρα ανοιχτά των ακτών της Γάζας στο Ισραήλ.



Το αεροσκάφος είχε απογειωθεί από την αεροπορική βάση Hatzerim μαζί με άλλα τρία αεροσκάφη του τύπου όταν κατά τη διάρκεια του εκπαιδευτικού σεναρίου ανέφερε την ξαφνική παύση της λειτουργίας του κινητήρα.

Οι προσπάθειες επανεκκίνησης δεν απέδωσαν με αποτέλεσμα οι δύο ιπτάμενοι να εγκαταλείψουν το αεροσκάφος το οποίο και κατέπεσε στην θαλάσσια περιοχή.

Περисυνελλέγησαν εντός μίας ώρας από τα σωστικά συνεργεία και μεταφέρθηκαν σε νοσοκομείο όπου διαπιστώθηκε πως είναι καλά στην υγεία τους.

Με την πτώση του αεροσκάφους η διοίκηση καθήλωσε όλα τα αεροσκάφη του τύπου μέχρι να εξακριβωθούν τα αίτια του ατυχήματος.

Πακιστάν, 11 Ιουλίου 2013

Αεροσκάφος Chengdu F-7P της Πα-

κιστανικής πολεμικής αεροπορίας, κατέπεσε κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης, κοντά σε κατοικημένη περιοχή κοντά στην πόλη Iskhel της επαρχίας Mianwali στο Πακιστάν.



Ο ιπτάμενος χρησιμοποίησε επιτυχώς το εκτινασσόμενο κάθισμα του αεροσκάφους και περιசυνελλέγει με ελαφρά μόνο τραύματα.

Ινδία, 15 Ιουλίου 2013

Αεροσκάφος MiG-21 της Ινδικής πολεμικής αεροπορίας συνετρίβη κατά την διαδικασία προσγείωσης στην αεροπορική βάση Uttarlai στο Rajasthan της Ινδίας.



Ο ιπτάμενος τραυματίστηκε σοβαρά και μεταφέρθηκε άμεσα σε κοντινό νοσοκομείο. Έρευνες διεξάγονται για να

προσδιοριστούν τα αίτια του ατυχήματος.

Καζακιστάν, 17 Ιουλίου 2013

Εκπαιδευτικό αεροσκάφος Aero L-39C Albatros της αεροπορίας του Καζακιστάν συνετρίβη κατά τη διάρκεια πτήσης στην αεροπορική βάση Akhtobe.



Στο αεροσκάφος επέβαιναν ο εκπαιδευτής και ένας σπουδαστής της αεροπορικής ακαδημίας οι οποίοι κατά την διαδικασία προσέγγισης στον αεροδιάδρομο έχασαν τον έλεγχο του αεροσκάφους με αποτέλεσμα την συντριβή του σε παρακείμενο υπόστεγο. Και οι δύο ιπτάμενοι έχασαν τη ζωή τους.

Η.Π.Α., 19 Ιουλίου 2013

Εκπαιδευτικό αεροσκάφος Northrop T-38C Talon της Αμερικανικής πολεμικής αεροπορίας, συνετρίβη κοντά στην



αεροπορική βάση Sheppard του Texas.

Στο αεροσκάφος προκλήθηκε βλάβη στον κινητήρα ύστερα από την αναρρόφηση πτηνού με αποτέλεσμα την συντριβή του.

Οι δύο ιπτάμενοι που επέβαιναν σε αυτό τραυματίστηκαν ελαφρά κατά τη διαδικασία εγκατάλειψης ενώ το αεροσκάφος καταστράφηκε ολοσχερώς από μικρής έκτασης φωτιά που ακολούθησε την συντριβή του.

Η.Π.Α., 29 Ιουλίου 2013

Αεροσκάφος Northrop T-38 Talon της Αμερικανικής πολεμικής αεροπορίας, υπέστη εκτεταμένες ζημιές όταν κατά την διάρκεια προσγείωσης, στην αεροπορική βάση San Antonio – Randolph, αντιμετώπισε μηχανική βλάβη στο σύστημα προσγείωσης.



Οι δύο ιπτάμενοι κατάφεραν να προσγειώσουν το αεροσκάφος με την άτρακτο και περιουνελλέγησαν από τα σωστικά συνεργεία χωρίς σοβαρά τραύματα. Έρευνες διεξάγονται για τον προσδιορισμό της βλάβης που οδήγησε στο συμβάν.

Η.Π.Α., 1 Αυγούστου 2013

Δύο αεροσκάφη F-16C της Αμερικανικής πολεμικής αεροπορίας συγκρούστηκαν στον αέρα κατά τη διάρκεια νυχτερινής εκπαιδευτικής πτήσης πάνω από θαλάσσια περιοχή 35 μίλια νοτιοανατολικά του Chincoteague στην Virginia των Η.Π.Α.



Ο ένας εκ των δύο ιπταμένων εγκάτελειψε επιτυχώς το αεροσκάφος πριν την συντριβή του και ο έτερος κατάφερε να το προσγειώσει ασφαλώς στην αεροπορική βάση Andrews καθώς το αεροσκάφος υπέστη μικρής έκτασης ζημιές.

Μετά από έρευνες εντοπίστηκαν τα συντρίμια και ανασύρθηκε ο καταγραφέας του αεροσκάφους ο οποίος και αναλύεται από ειδική επιτροπή για να προσδιοριστούν τα αίτια του ατυχήματος.

Ιαπωνία, 5 Αυγούστου 2013

Ελικόπτερο τύπου Sikorsky HH-60 Pave Hawk του Αμερικανικού σώματος πεζοναυτών συνετρίβη στην περιοχή Camp Hansen στην Okinawa.



Στο ελικόπτερο προκλήθηκε φωτιά κατά τη διάρκεια εκτέλεσης εκπαιδευτικών ελιγμών. Από τα τέσσερα μέλη του πληρώματος, τρία κατάφεραν να το εγκαταλείψουν πριν τη συντριβή ενώ ένας εκ των χειριστών ανασύρθηκε από τα συντρίμια έχοντας χάσει τη ζωή του.

Έρευνες διεξάγονται για τα αίτια του δυστυχήματος.

Αιθιοπία, 6 Αυγούστου 2013

Αεροσκάφος τύπου C-130 Hercules της πολεμικής αεροπορίας της Αιθιοπίας κατέπεσε λίγο πριν την προσγείωση του στον διάδρομο της αεροπορικής βάσης Dire Dawa.

Τα δύο μέλη του πληρώματος περι-



συνελλέγησαν από το αεροσκάφος και μεταφέρθηκαν σε νοσοκομείο στην Addis Ababa όπου τους παρασχέθηκαν οι πρώτες βοήθειες και νοσηλεύονται.

Έρευνες διεξάγονται για τα αίτια του ατυχήματος.

Σομαλία, 9 Αυγούστου 2013

Αεροσκάφος τύπου Antonov 12 της πολεμικής αεροπορίας της Αιθιοπίας συνετρίβη κατά την διαδικασία προσγείωσης στο διεθνές αερολιμένα Mogadishu στη Σομαλία.



Το αεροσκάφος είχε απογειωθεί από την αεροπορική βάση Dire Dawa Aba Tenna D Yilma στην Αιθιοπία και μετέφερε οπλικά συστήματα.



Τέσσερα μέλη του πληρώματος έχασαν τη ζωή τους με τη συντριβή και άλλα δύο τραυματίστηκαν σοβαρά.

Βραζιλία, 12 Αυγούστου 2013

Εκπαιδευτικό αεροσκάφος Embraer EMB-314B Super Tucano της πολεμικής αεροπορίας της Βραζιλίας συνετρίβη κοντά στον διάδρομο προσγείωσης της αεροπορικής ακαδημίας Pirassununga στο Sao Paulo.

Το αεροσκάφος εκτελούσε εκπαιδευτικούς ελιγμούς επάνω από το αεροδρόμιο όταν ο ιπτάμενος εκπαιδευτής έχασε τον έλεγχο με αποτέλεσμα την συντριβή του.

Τόσο ο εκπαιδευτής όσο και ο σπουδαστής της ακαδημίας που επέβαινε



σε αυτό έχασαν τη ζωή τους καθώς δεν πρόλαβαν να χρησιμοποιήσουν τα εκτινασόμενα καθίσματα του αεροσκάφους.

Η.Π.Α., 19 Αυγούστου 2013

Βομβαρδιστικό αεροσκάφος Rockwell B-1B Lancer της Αμερικανικής πολεμικής αεροπορίας συνετρίβη για άγνωστη μέχρι στιγμής αιτία κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης 170 μίλια νοτιοανατολικά της πόλης Billings στη Montana των Η.Π.Α.



Το αεροσκάφος είχε απογειωθεί από την αεροπορική βάση Ellsworth με τετραμελές πλήρωμα.

Και οι τέσσερις επιβαίνοντες στο αεροσκάφος περιστευελλέγησαν κοντά στο σημείο της συντριβής όπου διαπιστώθηκε πως είναι καλά στην υγεία τους καθώς πρόλαβαν να εγκαταλείψουν επιτυχώς το ακυβέρνητο αεροσκάφος.

Έρευνες διεξάγονται για να προσδιοριστούν τα αίτια του ατυχήματος.

Κίνα, 23 Αυγούστου 2013



Αεροσκάφος Nanchang Q-5 της Κινεζικής πολεμικής αεροπορίας συνετρίβη σε πεδινή έκταση στο χωριό Liaohua κοντά στο Dalian, επαρχία της Shenyang στην Κίνα.

Η πρόσκρουση του αεροσκάφους στο έδαφος ήταν σφοδρή με αποτέλεσμα να χάσει τη ζωή του ο ιπτάμενος και το αεροσκάφος να καταστραφεί ολοσχερώς.

Νότια Κορέα, 28 Αυγούστου 2013

Αεροσκάφος KAI T-50 Golden Eagle της πολεμικής αεροπορίας της Νότιας Κορέας, συνετρίβη για άγνωστη μέχρι στιγμής αιτία κοντά στην αεροπορική βάση Gwangju από όπου και είχε απογειωθεί για την εκτέλεση εκπαιδευτικής πτήσης.



Και οι δύο ιπτάμενοι που επέβαιναν στο αεροσκάφος έχασαν τη ζωή τους.

Ουκρανία, 18 Σεπτεμβρίου 2013

Ελικόπτερο Mil Mi-24P της Ουκρανικής πολεμικής αεροπορίας με τριμελές πλήρωμα συνετρίβη κατά την διαδικασία προσγείωσης στην αεροπορική βάση Balbek κοντά στην πόλη Sevastopol στην περιοχή της Crimea.

Ο χειριστής κατά τη φάση της προσγείωσης και μόλις δέκα μέτρα από το έδαφος έχασε τον έλεγχο του ελικόπτερου το οποίο και ξεκίνησε να περιστρέφεται γύρω από τον άξονα του μέχρι που τελικώς συνετρίβη και καταστρά-



φηκε ολοσχερώς.

Δυο από τα τρία συνολικά μέλη του πληρώματος μεταφέρθηκαν σε νοσοκομείο όπου τους παρείχαν τις πρώτες βοήθειες και σε συνέχεια διαπιστώθηκε πως υπέστησαν ελαφρά τραύματα και δεν υπήρχε ανάγκη νοσηλίας.

Ερυθρά Θάλασσα, 22 Σεπτεμβρίου 2013

Ελικόπτερο Sikorsky MH-60S Sea Hawk του Αμερικανικού πολεμικού ναυτικού κατέπεσε σε θαλάσσια περιοχή ανοιχτά των ακτών της Σαουδικής Αραβίας στην Ερυθρά Θάλασσα.



Το ελικόπτερο είχε απονευθεί από το καταδρομικό USS William P Lawrence στα πλαίσια εκπαιδευτικής πτήσης σε συνεργασία με το μητρικό σκάφος με πενταμελές πλήρωμα.

Μετά την συντριβή του, τρία μέλη του πληρώματος ανασύρθηκαν από την θαλάσσια περιοχή και έρευνες ξεκίνησαν για τους δύο αγνοούμενους.

Μετά από δύο ημέρες οι έρευνες σταμάτησαν καθώς εκτιμήθηκε πως τα δύο μέλη του πληρώματος δεν επιβίωσαν της συντριβής.

Ρωσία, 23 Σεπτεμβρίου 2013

Μαχητικό αεροσκάφος Sukhoi Su-25 SM3 της Ρωσικής πολεμικής αεροπορίας συνετρίβη κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης 50 χιλιόμετρα βορειοδυτικά της αεροπορικής βάσης Primorsko-Akhtarsk στην επαρχία Krasnodar.



Ο λόγος της συντριβής δεν έχει προσδιοριστεί. Ο ιπτάμενος πρόλαβε να εγκαταλείψει το αεροσκάφος αλλά τραυματίστηκε θανάσιμα και ανασύρθηκε κοντά στα συντρίμια έχοντας χάσει τη ζωή του.

Ιράν, 23 Σεπτεμβρίου 2013

Αεροσκάφος McDonnell Douglas F-4E της Ιρανικής πολεμικής αεροπορίας συνετρίβη κατά τη διαδικασία προσγειώσεως στην αεροπορική βάση Bushehr.



Το αεροσκάφος επέστρεψε από εκπαιδευτική πτήση όταν διαπιστώθηκε απώλεια του υδραυλικού συστήματος.

Ο ιπτάμενος στη συνέχεια επιχείρησε δυο φορές να προσγειώσει το αεροσκάφος ματαιώνοντας και τις δύο λόγω ακατάλληλης ταχύτητας και ρυθμού καθόδου.

Στην τρίτη προσπάθεια με την επαφή του αεροσκάφους στον διάδρομο έσπασε ο ριναίος τροχός και ανάγκασε τους δυο ιπταμένους να το εγκαταλείψουν.

Ο ιπτάμενος εκπαιδευτής έχασε τη ζωή του στην διαδικασία εγκατάλειψης και ο εκπαιδευόμενος υπέστη σοβαρά τραύματα στη σπονδυλική στήλη και νοσηλεύεται.

Νότια Κορέα, 26 Σεπτεμβρίου 2013

Αεροσκάφος Northrop F-5E Tiger II της πολεμικής αεροπορίας της Νότιας Κορέας κατέπεσε κοντά στην περιοχή Jeungryeong 130 χιλιόμετρα νότια της Seoul.



Ο ιπτάμενος κατά την επιστροφή του για προσγείωση, αντιμετώπισε τεχνική βλάβη με αποτέλεσμα να εγκαταλείψει επιτυχώς το αεροσκάφος.

Σύμφωνα με τις πρώτες πληροφορίες ως αιτία που συντέλεσε στο ατύχημα θεωρείται η ελλιπή συντήρηση των αεροσκαφών του τύπου.

Κολομβία, 27 Σεπτεμβρίου 2013

Αεροσκάφος IAI Kfir TC7 της Κολομβιανής πολεμικής αεροπορίας κατέπεσε κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης στην περιοχή Puerto Salgar.



Και οι δύο ιπτάμενοι χρησιμοποίησαν επιτυχώς το εκτινασόμενο κάθισμα και περισυνελλέγησαν χωρίς να τραυματιστούν από την πτώση.

Έρευνες διεξάγονται για τα αίτια της πτώσης του αεροσκάφους.

Τουρκία, 30 Σεπτεμβρίου 2013

Αεροσκάφος McDonnell Douglas RF-4E της Τουρκικής πολεμικής αεροπορίας κατέπεσε πέντε χιλιόμετρα δυτικά της πόλης Sivas στην περιοχή Kangal.



Το αεροσκάφος κατέπεσε λόγω μηχανικής βλάβης με αποτέλεσμα οι δυο ιπτάμενοι να το εγκαταλείψουν και να τραυματιστούν ελαφρά.

Έρευνες διεξάγονται για τα ακριβή αίτια του ατυχήματος.

Κολομβία, 5 Οκτωβρίου 2013

Αεροσκάφος de Havilland DHC-8-200 της Αμερικανικής πολεμικής αεροπορίας με εξαμελές πλήρωμα κατέπεσε στην περιοχή Acandí της επαρχίας Choco στην Κολομβία.



Το αεροσκάφος εκτελούσε πτήση επιτήρησης στα σύνορα Κολομβίας – Παναμά στα πλαίσια συνεργασίας με τις τοπικές αρχές για την καταπολέμηση του εμπορίου ναρκωτικών.

Από τα έξι μέλη του πληρώματος, τα τέσσερα έχασαν τη ζωή τους με τη συντριβή. Έρευνες διεξάγονται για τα αίτια της πτώσης του αεροσκάφους.

Ταϊλάνδη, 9 Οκτωβρίου 2013

Ελικόπτερο τύπου Bell της Βασιλικής αεροπορίας στρατού της Ταϊλάνδης κατέπεσε στο κανάλι Sai Bo La Yu της περιοχής Tambon Thera κατά τη διάρκεια επιθεώρησης καλωδίων υψηλής τάσης στην περιοχή.



Το ελικόπτερο συνετρίβη όταν ήρθε σε επαφή με τα καλώδια χωρίς να μπορεί ο χειριστής να επανακτήσει τον έλεγχο. Και τα δέκα μέλη του πληρώματος εγκατέλειψαν το ελικόπτερο και έπεσαν μέσα στο κανάλι από όπου και ανασύρθηκαν χωρίς να τραυματιστούν από την πτώση.

Αίγυπτος, 13 Οκτωβρίου 2013

Αεροσκάφος Mikoyan MiG-21 της πολεμικής αεροπορίας της Αιγύπτου



κατέπεσε κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης στην περιοχή Luxor.

Ο ιπτάμενος εγκατέλειψε επιτυχώς το αεροσκάφος αλλά με την συντριβή του έχασε τη ζωή του ένας αγρότης που χτυπήθηκε και τραυματίστηκε θανάσιμα από τα συντρίμια.

Έρευνες διεξάγονται για τα αίτια της πτώσης του αεροσκάφους.

Ελβετία, 23 Οκτωβρίου 2013

Αεροσκάφος McDonnell Douglas F/A-18D Hornet της Ελβετικής πολεμικής αεροπορίας κατέπεσε σε ορεινή περιοχή κοντά στην πόλη Alpnachstad κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικών ελιγμών.



Και οι δύο ιπτάμενοι που επέβαιναν στο αεροσκάφος έχασαν τη ζωή τους. Επιτροπή έχει αναλάβει την διερεύνηση του δυστυχήματος.

Πακιστάν, 28 Οκτωβρίου 2013

Ελικόπτερο Bell AH-1 Cobra του Πακιστανικού στρατού κατέπεσε κοντά σε οδική αρτηρία στην περιοχή Madina της επαρχίας Gujranwala.

Το ελικόπτερο υπέστη τεχνική



βλάβη κατά την εκτέλεση εκπαιδευτικής πτήσης χαμηλού ύψους με αποτέλεσμα τη συντριβή του.

Οι δυο ιπτάμενοι μεταφέρθηκαν σε κοντινό νοσοκομείο και είναι καλά στην υγεία τους.

Έρευνες διεξάγονται για τον προσδιορισμό της βλάβης που είχε ως αποτέλεσμα την πτώση του ελικοπτήρου.

Η.Π.Α., 4 Νοεμβρίου 2013

Εκπαιδευτικό αεροσκάφος τύπου T-45C Goshawk του Αμερικανικού πολεμικού ναυτικού κατέπεσε κατά τη διάρκεια προσέγγισης στο διάδρομο προσγείωσης της αεροπορικής βάσης Pensacola στην Florida των Η.Π.Α.



Και οι δύο ιπτάμενοι εγκατέλειψαν επιτυχώς το αεροσκάφος. Έρευνες διεξάγονται για τα αίτια της πτώσης του αεροσκάφους.

Ινδία, 8 Νοεμβρίου 2013

Αεροσκάφος MiG-29 της Ινδικής πολεμικής αεροπορίας συνετρίβη κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης για άγνωστη μέχρι στιγμής αιτία, κοντά στην αεροπορική βάση Jamangar στην περιοχή Gujarat της Ινδίας.



Ο ιπτάμενος εγκατέλειψε επιτυχώς το αεροσκάφος.

Φιλανδία, 13 Νοεμβρίου 2013

Δύο αεροσκάφη τύπου BAe Hawk 66



της Φιλανδικής αεροπορίας συγκρούστηκαν και στη συνέχεια κατέπεσαν στην περιοχή Perho κοντά στην αεροπορική βάση Kauhava.

Τρία αεροσκάφη του τύπου εκτελούσαν ασκήσεις κλειστής αερομαχίας δυο εναντίον ενός, όταν για αδιευκρίνιστο λόγο τα δύο συγκρούστηκαν στον αέρα με αποτέλεσμα την συντριβή τους.

Ο ένας ιπτάμενος χρησιμοποίησε επιτυχώς το εκτινασόμενο κάθισμα και περισυνελλέγει με ελαφρά τραύματα και ο δεύτερος τραυματίστηκε θανάσιμα.

Το τρίτο αεροσκάφος δεν είχε κάποια εμπλοκή με το ατύχημα και αφού έδωσε τις συντεταγμένες στα σωστικά συνεργεία προσγειώθηκε ασφαλώς.

Έρευνες διεξάγονται για τα αίτια του δυστυχήματος.

Σερβία, 15 Νοεμβρίου 2013

Αεροσκάφος τύπου SOKO J-22B Orao 2 της Σερβικής πολεμικής αεροπορίας κατέπεσε στην περιοχή Mrcajenici κοντά στην πόλη Casak.



Ο ιπτάμενος εκτελούσε εκπαιδευτική πτήση όταν λόγω μηχανικής βλάβης έχασε τον έλεγχο με αποτέλεσμα την συντριβή του αεροσκάφους.

Τα σωστικά συνεργεία περισυνέλεξαν τον ιπτάμενο ο οποίος είχε εγκαταλείψει επιτυχώς το αεροσκάφος.

Έρευνες διεξάγονται για τα αίτια του ατυχήματος.

Δραστηριότητες Κέντρου Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους

Επιτελικές Επισκέψεις

Στα πλαίσια της άμεσης επικοινωνίας των φορέων Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους με το προσωπικό της ΠΑ, πραγματοποιήθηκαν κατά το διάστημα Σεπτεμβρίου – Δεκεμβρίου 2013 επισκέψεις ομάδες αποτελούμενης από τον Διευθυντή ΚΕΑΠΕ Σμχο (Ι) Δημήτριο Κανέλλο και επιτελείς του κέντρου σε μονάδες με κυρίως τακτική πτητική δραστηριότητα.

Κατά τη διάρκεια των επισκέψεων το προσωπικό σε όλα τα επίπεδα δραστηριότητας και Διοίκησης επέδειξε αίσθημα εμπιστοσύνης στην ομάδα τόσο για την αναφορά σχετικών με την ΑΠΕ προβλημάτων όσο και για τον συντονισμό και την δρομολόγηση λύσεων.

Οι επισκέψεις κρίνονται απαραίτητες και ουσιαστικές για την γνωριμία και την προσωπική επαφή των επιτελών του Κέντρου με τα στελέχη που επανδρώνουν τα ΓΑΠΕ/ΓΑΕ των μονάδων, δίνοντας παράλληλα έμφαση στις ιδιαι-



Ομάδα επιτελών υπο τον Δ/ΚΕΑΠΕ Σμχο (Ι) Δ.Κανέλλο στην 112 Πτέρυγα Μάχης.

τερότητες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η κάθε μονάδα ξεχωριστά.

Οι μονάδες που επισκέφτηκε η ομάδα ΑΠΕ ήταν οι 110, 111, 112, 113,

114 και 115 Πτέρυγες Μάχης, οι 126, 130, 131, 133 και 135 Σμηναρχίες, το Αεροπορικό Απόσπασμα Αγρινίου και η Σχολή Ικάρων.

Σεμινάριο Διοίκησης Ολικής Ποιότητας

Στο Ινστιτούτο Επιμόρφωσης του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης διοργανώθηκε με την συνεργασία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας από 18 ως

και 20 Νοεμβρίου 2013 σεμινάριο Διοίκησης Ολικής Ποιότητας με θέμα το Κοινό Πλαίσιο Αξιολόγησης.

Στο ανωτέρω σεμινάριο συμμετείχε

και επιτέλης του Κέντρου Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους στο πλαίσιο της διαρκούς επιμόρφωσης των στελεχών του Κέντρου.

2η Εκπαιδευτική Σειρά Σχολείου Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους (ΣΑΠΕ)

Με μέριμνα της Διοίκησης Αεροπορικής Εκπαίδευσης και υπό την αιγίδα του ΚΕΑΠΕ ολοκληρώθηκε στις 15 Νοεμβρίου 2013 στο Α/Δ Τατοΐου η διεξαγωγή της 2ης Εκπαιδευτικής Σειράς Σχολείου Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους (ΣΑΠΕ).

Αντικείμενο της εκπαίδευσης είναι η επιμόρφωση στελεχών που ασχολούνται με την διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων.

Πλέον του προσωπικού της ΠΑ, συμμετείχαν στο σχολείο και 6 στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού, 1 Υπογός Ψυχολόγος της ΠΑ και 1 Ανθός από το Μαυροβούνιο.



Αποφοίτηση στελεχών της 2ης σειράς ΣΑΠΕ

Ενημέρωση με θέμα "Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων".

Την Τετάρτη 9 Οκτωβρίου 2013, πραγματοποιήθηκε στο αμφιθέατρο της Διοίκησης Αεροπορικής Εκπαίδευσης (ΔΑΕ), στην Αεροπορική Βάση Δεκέλειας, στο Τατόι, ενημέρωση με θέμα "Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων".

Την ενημέρωση διοργάνωσε η Σχολή Διοίκησης και Επιτελών (ΣΔΙΕΠ) της Πολεμικής Αεροπορίας, υπό την αιγίδα του Κέντρου Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους (ΚΕΑΠΕ) και τη συμμετοχή της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων.

Η ενημέρωση έγινε στο πλαίσιο εκπαίδευσης του Σχολείου Ασφάλειας

Πτήσεων & Εδάφους (ΣΑΠΕ), με παράλληλη συμμετοχή των Διευθύνσεων Ασφάλειας Πτήσεων & Εδάφους του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας, της Διοίκησης Αεροπορικής Υποστήριξης, της Διοίκησης Αεροπορικής Εκπαίδευ-

σης καθώς και των αντίστοιχων Γραφείων των Πτερύγων Μάχης & Εκπαίδευσης.

Την έναρξη της ενημέρωσης κήρυξε ο Διοικητής της ΔΑΕ, Υποπτέρωχος (Ι) Χρήστος Χριστοδούλου.



Η ενημέρωση πραγματοποιήθηκε στο αμφιθέατρο της ΔΑΕ στο Α/Δ Δεκέλειας.

Εβδομάδα Ασφάλειας Πτήσεων - Εδάφους και Οδικής Ασφάλειας Έτους 2013

Το μήνα Οκτώβριο εορτάστηκαν μαζί, η Εβδομάδα Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους και η Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας, με πλήθος εκδηλώσεων σχετικές με την ασφάλεια του προσωπικού και την πρόληψη των ατυχημάτων ενώ παράλληλα απονεμήθηκαν τα έπαθλα Ασφάλειας Πτήσεων σε Μοίρες και Σμήνη Αεροσκαφών και Ελικοπτέρων, που πέτυχαν μηδενικό δείκτη ατυχημάτων κατά τη διάρκεια του έτους καθώς και βραβεία στους καλύτερους οδηγούς.

Οι εκδηλώσεις έλαβαν μέρος στις μονάδες των πρωτεύουστων Μοιρών του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας και των Διοικήσεων Υποστήριξης και Αεροπορικής Εκπαίδευσης.

Σκοπός των εκδηλώσεων ήταν η ανάδειξη αυτών που η ασφάλεια ήταν πρωταρχικός στόχος και η δημιουργία θετικής σκέψης και προοπτικής μέσα σε ένα πλαίσιο καλλιέργειας υγιούς κλίματος και νοοτροπίας Ασφάλειας και



Επίδοση αναμνηστικής πλακέτας από τον Αρχηγό ΓΕΑ Αντιπτέραρχο (Ι) Ευάγγελο Τουρνά.

Πρόληψης των Ατυχημάτων τόσο στο περιβάλλον των πτήσεων όσο και στις οδικής ασφάλειας.

Οι εκδηλώσεις οργανώθηκαν από το Κέντρο Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους (ΚΕΑΠΕ) του ΓΕΑ.

Στο πλαίσιο της Οδικής Ασφάλειας,

στελέχη της Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ) είχαν την ευκαιρία να παρακολουθήσουν ενημερώσεις όπου ο κ. Αναστάσιος Μαρκουίτζος, γνωστός ως "Ιαβέρης" στο χώρο του μηχανοκίνητου αθλητισμού, προσέφερε αφιλοκερδώς, τις πολύτιμες γνώσεις του σε θέματα



Στιγμιότυπα από τις ομιλίες του Αναστάσιου Μαρκουίτζου σε στελέχη της ΠΑ.



Στιγμιότυπα από την βράβευση του ΣΜΕΤ της 113 Πτέρυγας Μάχης. Το έπαθλο Ασφάλειας Πτήσεων απονέμει στον Διοικητή του ΣΜΕΤ, Επισμηναγό (Ι) Νικόλαο Σαριδάκη ο ο Διοικητής της Διοίκησης Αεροπορικής Υποστήριξης (ΔΑΥ), Υποπτέραρχος (Ι) Βασίλειος Βρεττός

ασφαλούς οδήγησης και οδικής συμπεριφοράς, οργανώνοντας σεμινάρια ασφαλούς οδήγησης στις Παραγωγικές Σχολές, στα Κέντρα Εκπαιδύσεως και τις κύριες Μονάδες της ΠΑ.

Ο Αρχηγός ΓΕΑ, Αντιπτέραρχος (Ι) Ευάγγελος Τουρνάς, αναγνωρίζοντας την προσφορά του κ. Μαρκουίζου στην

Πολεμική Αεροπορία, τον ευχαρίστησε και του επέδωσε αναμνηστική πλακέτα.

Την Πέμπτη 17 Οκτωβρίου 2013, πραγματοποιήθηκε στην 120 Πτέρυγα Εκπαίδευσης Αέρος (120ΠΕΑ), στην Αεροπορική Βάση Καλαμάτας, η τελετή απονομής βραβείων στους καλύτερους οδηγούς και επάθλων Ασφαλείας Πτήσεων και Εδάφους.

Βραβεύτηκε το σύνολο των Μοιρών και του Σμήνους Μετεκπαίδευσης της Μονάδας, καθώς πέτυχαν μηδενικό δείκτη ατυχημάτων κατά το έτος 2012,

ενώ πρωτεύσασα Μοίρα αναδείχτηκε η 364 Μοίρα Εκπαίδευσης Αέρος (ΜΕΑ).

Τα έπαθλα απένειμε ο Διοικητής της Διοίκησης Αεροπορικής Εκπαίδευσης (ΔΑΕ), Υποπτέραρχος (Ι) Χρήστος Χριστοδούλου.

Στις 18 Οκτωβρίου 2013, πραγματοποιήθηκε στην 114 Πτέρυγα Μάχης, η τελετή απονομής επάθλων Ασφαλείας Πτήσεων και Εδάφους.

Βραβεύτηκε το σύνολο των Πολεμικών Μοιρών Αεροσκαφών και του Σμήνους Μετεκπαίδευσης της Μονάδας, καθώς πέτυχαν μηδενικό δείκτη ατυχημάτων κατά το έτος 2012, ενώ πρωτεύσασα Μοίρα αναδείχτηκε η 331 Μοίρα.

Τα έπαθλα απένειμε ο Υπαρχηγός του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας, Υποπτέραρχος (Ι) Αθανάσιος Τσαλίκης.

Την ίδια μέρα, πραγματοποιήθηκε στην 113 Πτέρυγα Μάχης (113ΠΜ), στην Αεροπορική Βάση Μίκρας, στη Θεσσαλονίκη, τελετή με σκοπό τη βράβευση του Σμήνους Μετεκπαίδευσης (ΣΜΕΤ), το οποίο πρώτευσε στον



Οδηγοί που βραβεύτηκαν στην 120ΠΕΑ στα πλαίσια της εβδομάδας Οδικής Ασφάλειας.



Πρωτεύσασα Μοίρα του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας αναδείχτηκε η 331 Μοίρα .

Το έπαθλο απένειμε ο Υπαρχηγός του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας, Υποπτέραρχος (Ι) Αθανάσιος Τσαλίκης στον Διοικητή της Μοίρας Ασμο (Ι) Αμπουλέρη Στέφανο.



τομέα Ασφάλειας Πτήσεων - Εδάφους για το έτος 2012.

Το έπαθλο απένειμε ο Διοικητής της Διοίκησης Αεροπορικής Υποστήριξης (ΔΑΥ), Υποπτέραρχος (Ι) Βασίλειος Βρεττός, στον Διοικητή του ΣΜΕΤ, Επισμηναγό (Ι) Νικόλαο Σαριδάκη.



Πρωτεύσασα Μοίρα απο τις Μοίρες της ΔΑΕ αναδείχτηκε η 364 Μοίρα Εκπαίδευσης Αέρος (ΜΕΑ). Τα έπαθλα απένειμε ο Διοικητής της Διοίκησης Αεροπορικής Εκπαίδευσης (ΔΑΕ), Υποπτέραρχος (Ι) Χρήστος Χριστοδούλου.

ΓΕΡΑ

στην υπηρεσία
της Πολεμικής Αεροπορίας



της Ανθστή (ΤΕΑ) Γαλαμανώλη Σοφίας
ΓΕΑ/ΚΕΑΠΕ

ΠΚΙΛΑ



Η Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής της θέσης, του ήπιου κλίματος και της ποικιλομορφίας του εδάφους αποτελεί πόλο έλξης μεγάλου αριθμού πτηνών, με έξαρση τους χειμερινούς μήνες. Αρκετά αεροδρόμια αντιμετωπίζουν καθημερινά, κινδύνους πρόκλησης ατυχημάτων από προσκρούσεις πτηνών σε αεροσκάφη ενώ τα πτηνά που χαρακτηρίζονται επικίνδυνα είναι, οι γλάροι, τα ψαρόνια, τα κοράκια, τα σπουργίτια και τα άγρια γεράκια. Από το 1974 μέχρι σήμερα η Π.Α μετρά 5 μείζονα ατυχήματα από Birdstrikes με ολοσχερή καταστροφή των αεροσκαφών, ενώ καθημερινά προκαλούνται πολλά περιστατικά που απασχολούν το προσωπικό με πολλές εργατώρες αλλά και οικονομικά κόστη.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος και την Προαγωγή της Ασφάλειας των πτήσεων, η πολεμική αεροπορία λαμβάνει μέτρα για την εξάλειψη των αιτιών που προκαλούν την συγκέντρωση των πτηνών (π.χ. περιορισμός των καλλιεργειών που παράγουν καρπούς και σπόρους και προσελκύουν πτηνά προς ανεύρεση τροφής, αποστράγγιση στάσιμων υδάτων, εξάλειψη χώρων καταφυγίου και φωλιάσματος). Επιπρόσθετα χρησιμοποιούνται και διάφορες μέθοδοι εκφοβισμού, με περιορισμένα δυστυχώς αποτελέσματα αφού η επίδρασή τους θεωρείται παροδική.

Το 1999 αποφασίσθηκε να χρησιμοποιηθούν και εκπαιδευμένα γεράκια επικουρικά στα Α/Δ που παρουσίαζαν τη μεγαλύτερη συχνότητα περιστατικών προσκρούσεων πτηνών.

Οι χειριστές γερακιών είναι μόνιμοι Υπαξιωματικοί που δηλώνουν επιθυμία να ασχοληθούν με τα γεράκια, τα οποία προμηθεύεται η πολεμική αεροπορία από το μοναδικό εγχώριο εκτροφείο αρπακτικών πτηνών του κ. Κ. Ελευθεριάδη στα Κύργια Δράμας.

Μέχρι και σήμερα έχουν εκπαιδευτεί εικοσιπέντε (25) Υπξικοί και σαράντα τρία (43) γεράκια. Η εκπαίδευση των γερακιών πραγματοποιείται συγχρόνως με την εκπαίδευση του προσωπικού και διαρκεί περίπου 4 μήνες.

Γενικά το γεράκι δεν εξημερώνεται στον βαθμό εξημέρωσης ενός κατοικίδιου ζώου όπως ο σκύλος μας. Δηλαδή είναι πάντα καχύποπτο, τρομάζει σχετικά εύκολα και δεν αφοσιώνεται στο αφεντικό του.

Η εξημέρωση είναι μία επίπονη διεργασία, η οποία απαιτεί από τον γερακάρη να είναι μία αστείρευτη πηγή υπομονής, επιμονής, αγάπης και ηρεμίας.



Θραύση καλύπτρας σε αεροσκάφος A-7 μετά από πρόσκρουση πτηνού.

Όταν εφορμά ενάντια στη λεία του, σε βύθιση (Vertical Stoop), αναπτύσσει ταχύτητες που φθάνουν από 180mph έως και 250 mph.

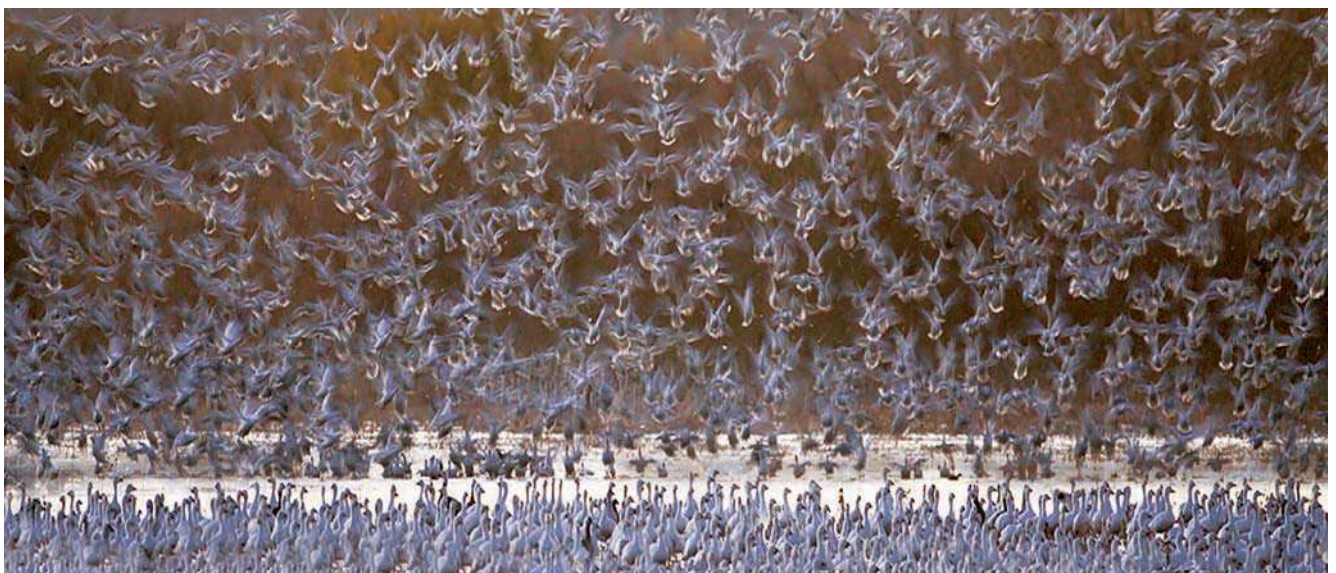
Ταυτόχρονα ο ανθρώπινος εγκέφαλος θα πρέπει συνεχώς να επεξεργάζεται κάθε αντίδραση του γερακιού και να αποφασίζει όσο το δυνατό με σύνεση, ποια θα είναι η επόμενη κίνησή του.

Ο βαθμός εξημέρωσης δεν πρέπει να είναι ποτέ σταθερός. Οι προσπάθειες λοιπόν του γερακάρη θα στοχεύουν στην συνεχή βελτίωση του.

Στην επιλογή των πλέον κατάλληλων ειδών γερακιών, λαμβάνεται υπ' όψη, η μέση θερμοκρασία περιβάλλοντος που θα κληθούν να επιχειρήσουν και τα είδη των πτηνών που επηρεάζουν κάθε αεροδρόμιο, έτσι η πλειονότητα των εκπαιδευμένων γερακιών της Π.Α είναι του είδους Πετρίτης και διασταυρώσεις του.

Ο Πετρίτης (Peregrine Falcon). Θεωρείται το πιο διάσημο γεράκι και το πιο γρήγορο πλάσμα σε αυτόν τον πλανήτη. Όταν εφορμά ενάντια στη λεία του, σε βύθιση (Vertical Stoop), αναπτύσσει ταχύτητες που φθάνουν από 180mph έως και 250 mph.

Σε ελιγμούς διαφυγής του θηράματος, ο πετρίτης μπορεί να ελιχθεί μέχρι και τα 25G προκειμένου να το



Μέχρι και σήμερα έχουν εκπαιδευτεί εικοσιπέντε Υπξκοί και σαράντα τρία γεράκια. Η εκπαίδευση των γερακιών πραγματοποιείται συγχρόνως με την εκπαίδευση του προσωπικού και διαρκεί περίπου 4 μήνες.

εγκλωβίσει.

Ανεβαίνει σε ύψη των 15000ft και έχει το πλεονέκτημα της συνεχόμενης εστίασης του θηράματος σε οποιαδήποτε ταχύτητα.

Ένα τέτοιο πλάσμα θα πρέπει όλοι όσοι ασχολούνται με την φύση, την αγαπούν και απολαμβάνουν δραστηριότητες όπως το κυνήγι, να

είναι σε θέση να το αναγνωρίζουν ώστε να μην θεωρείται θήραμα και να αποτρέπονται τυχαίες απώλειες.

Αντιθέτως και ιδιαίτερα για την περιοχή πλησίον του Α/Δ της Καλαμάτας και της Αγχιάλου θα ήταν σημαντική η συμβολή των κυνηγών στο να ενημερώνουν την αρμόδια αρχή όταν με την εμπειρία τους αναγνωρίζουν κάποιο από τα γεράκια της αεροπορίας που πιθανώς απομακρύνθηκε, συμβάλλοντας στην προσπάθεια του χειριστών να το επανακτήσουν.

Τα γεράκια εκτελούν καθημερινά ολιγόλεπτες επαναλαμβανόμενες πτήσεις σε σημεία κίνησης αεροσκαφών ενώ η πτήση εκτελείται γύρω από τον χειριστή και σε ακτίνα τέτοια ώστε να υπάρχει οπτικοακουστική επαφή.

Πριν την ελεύθερη πτήση του γερακιού λαμβάνονται υπόψη πολλοί παράγοντες (π.χ ακριβές βάρος, θερμοκρασία περιβάλλοντος, άνεμος κλπ)

Οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες επιδρούν αρνητικά στην επιχειρησιακή εκμετάλλευση των γερακιών. Έχει διαπιστωθεί ότι υπάρχει κίνδυνος απώλειας ενός εκπαιδευμένου γερακιού, εάν πετάξει με ένταση ανέμου



Η αρχή
ενασχόλησης του
ανθρώπου με το
γεράκι έγινε πριν
3000 χρόνια στις
Στέπες με τις
Νομάδες των
Μογγόλων. Έπειτα
πέρασε στους
Πέρσες και από
αυτούς στους
Έλληνες οι οποίοι
ήταν οι πρώτοι
Ευρωπαίοι που
ασχολήθηκαν με
την γερακοθηρία.

μεγαλύτερη των 25 knots, ή ορατότητα μικρότερη του 1 km.

Επίσης είναι σχεδόν αδύνατο να αντέξει για αρκετό χρόνο σε πτήση με θερμοκρασία περιβάλλοντος μεγαλύτερη από 30ο C.

Όσον αφορά τον εξοπλισμό του γερακάρη είναι απαραίτητα : το ειδικό γάντι από δέρμα Καγκουρό, η σφυρίχτρα, η κουκούλα η οποία χρησιμοποιείται ώστε το γεράκι να παραμένει ήρεμο κατά την μεταφορά του στην περιοχή ευθύνης του, η τροφή, κιάλια, το ειδικό σύστημα τηλεμετρίας το οποίο και μας παρέχει την δυνατότητα μεγάλης ακτίνας δράσης



και τέλος το ομοίωμα πουλιού.

Το ομοίωμα που είναι ένα ψεύτικο θήραμα και χρησιμοποιήθηκε κατά την αρχική εκπαίδευση του γερακιού ώστε να μάθει να κυνηγάει, είναι μία μέθοδος για να πείσουμε ένα «ανυπάκουο» γεράκι να έλθει σε μας, ενώ περιστρέφοντάς το καθώς έρχεται το γεράκι και εκμεταλλευόμενοι την κεντρομόλο δύναμη της περιστροφής, το πετάμε ψηλά για να προσπαθήσει να το πιάσει κάνοντας απανωτές επιθέσεις έτσι ώστε να διατηρεί την φυσική του κατάσταση σε υψηλά επίπεδα.

Ένα καλά γυμνασμένο γεράκι εκτελεί ταχύτερες πτήσεις με



μεγαλύτερη διάρκεια αποτελώντας μεγάλη απειλή για τα πτηνά που βρίσκονται στην περιοχή του αεροδρομίου και πριν αντιδράσουν κάνουν εκτίμηση της απειλής.

Το γεράκι μας κυνηγά μέχρι να απομακρύνει τον κίνδυνο από την ευαίσθητη περιοχή και αμέσως το καλούμε αποτρέποντας το από το να συλλάβει το θήραμα πράγμα το οποίο και θα καθιστούσε το γεράκι μας χορτάτο άρα και ανεξάρτητο.

Τα αποτελέσματα της χρήσης γερακιών είναι ενθαρρυντικά και εκτιμάται ότι, μπορούν να καταστούν αποτελεσματικότερα από οποιαδήποτε άλλη μέθοδο εκφοβισμού και απομάκρυνσης πτηνών, των οποίων τα αποτελέσματα είναι



απλώς στιγμιαία και παροδικά.

Επισημαίνεται ότι, μετά από παρέλευση ενός μηνός περίπου, με καθημερινές πτήσεις γερακιών, έχουμε παρατηρήσει σημαντική μείωση συγκέντρωσης πτηνών.

Ειδικά τα πτηνά της ευρύτερης περιοχής του αεροδρομίου, αποφεύγουν τη διέλευσή τους από το αεροδρόμιο, διότι γνωρίζουν πλέον, ότι η περιοχή είναι επικίνδυνη γι'αυτά, λόγω των εκπαιδευμένων γερακιών, τα οποία και μόνο με την εκτέλεση ελιγμών κατά την πτήση τους προκαλούν ανησυχία, με αποτέλεσμα να απομακρύνονται από την περιοχή.

Η εκμετάλλευση εκπαιδευμένων γερακιών συναντάται σε πολλά Α/Δ ανά τον κόσμο στρατιωτικά ή μη, με μόνιμες ομάδες ή και με συμβάσεις που εκτελούνται από ιδιώτες όταν απαιτείται.

Τα γεράκια επιχειρούν στο Α/Δ

**Ο Πετρίτης
(Peregrine Falcon).**

**Θεωρείται το πιο
διάσημο γεράκι και
το πιο γρήγορο
πλάσμα σε αυτόν
τον πλανήτη.**

Καλαμάτας από το 2004 και στο Α/Δ της Αγχιάλου από το 2012 παρουσιάζοντας εντυπωσιακά αποτελέσματα στην αντιμετώπιση του κινδύνου πρόσκρουσης πτηνών.

Η Ομάδα Εκφοβισμού Πτηνών αποτελείται από 4 έως 6 εκπαιδευμένα γεράκια και 5-6 χειριστές οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την εκμετάλλευση κάθε διατιθέμενου μέσου απομάκρυνσης πτηνών.

1. Συσκευές παραγωγής θορύβου (κανονάκια αερίου – Propane Canons)

2. Κυνηγετικά όπλα (Shooting Guns)

3. Συσκευές Αναμετάδοσης κραυγών πανικοβλημένων πτηνών (Distress calls, Track 1 – Γλάρος, Track 2 - Γεράκι, Track 3 - εκπυρσοκρότηση

όπλου, Track 4 - σειρήνα και Track 5 - Laser)

Συμπερασματικά, η πολεμική αεροπορία εκμεταλλεόμενη τα είδη υπάρχοντα μέσα και σε συνεργασία με άλλους φορείς όπως η ΥΠΑ, η Ορνιθολογική Εταιρεία, η Μετεωρολογική Υπηρεσία και οι τοπικές Νομαρχίες, είναι σε θέση να μελετά το φαινόμενο συγκέντρωσης πτηνών στις περιοχές των αεροδρομίων και να αντιμετωπίζει ουσιαστικά τον κίνδυνο με συνεχή εκπαίδευση του προσωπικού και εκσυγχρονισμό των μέσων.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η αρχή ενασχόλησης του ανθρώπου με γεράκι έγινε πριν 3000 χρόνια στις Στέπες με τις Νομάδες των Μογγόλων.

Έπειτα πέρασε στους Πέρσες και

από αυτούς στους Έλληνες οι οποίοι ήταν οι πρώτοι Ευρωπαίοι που ασχολήθηκαν με την γερακοθηρία.

Έτσι μέσω της Αεροπορίας αναβιώνει μια ακόμα παράδοση των Ελλήνων η οποία σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί πανάκεια στην απομάκρυνση των πτηνών.

Τέλος αυτό που απαιτείται για την ουσιαστική αντιμετώπιση είναι η εξάλειψη των παραγόντων που χαρακτηρίζουν ένα Α/Δ ελκυστικό για τα πτηνά και ο κατάλληλος συνδυασμός εκμετάλλευσης όλων των διατιθέμενων μέσων εκφοβισμού από μόνιμες ομάδες, οι οποίες καταρτισμένες στο αντικείμενο θα έχουν γνώση της πανίδας στην περιοχή δράσης τους και άποψη ως προς την ιδανική αντιμετώπιση.



RISK MANAGEMENT

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

του Σγου (ΜΑ) Καλαούζη Αντώνη
του ΓΕΑ/ΚΕΑΠΕ

Τι είναι διαχείριση της επικινδυνότητας και σε τι αποσκοπεί.

Η διαχείριση της επικινδυνότητας (Risk Management - RM) είναι μια διαδικασία λήψης απόφασης, η οποία επιτρέπει τη συστηματική εκτίμηση των εναλλακτικών τρόπων εκτέλεσης ενός έργου και την ταυτοποίηση των κινδύνων και των οφελών βοηθώντας τελικά στον καθορισμό του βέλτιστου τρόπου ενέργειας για κάθε

δεδομένη κατάσταση.

Η RM επιτρέπει στους διοικητές, τους επιβλέποντες, τους προϊσταμένους αλλά και σε όλο το προσωπικό να μεγιστοποιήσουν τις επιχειρησιακές τους δυνατότητες με παράλληλη μείωση της επικινδυνότητας σε όλες τις εκφάνσεις του κινδύνου εφαρμόζοντας μια απλή συστηματική διαδικασία, κατάλληλη για το σύνολο του προσωπικού και των εργασιών τόσο κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της υπη-

ρεσίας όσο και στην προσωπική ζωή του καθενός.

Η κατάλληλη χρήση της RM αυξάνει την ικανότητα, τόσο ενός οργανισμού όσο και ενός ατόμου, για την εκτέλεση ενός έργου, είτε αυτό είναι η πτήση ενός Α/Φ στη μάχη, η φόρτωση ενός οχήματος με προμήθειες, ο σχεδιασμός μιας άσκησης, η κατασκευή ενός δικτύου υπολογιστών ή η επιστροφή οδηγώντας στο σπίτι στο τέλος της ημέρας.

Πώς γίνεται η διαχείριση της επικινδυνότητας

Η διαχείριση της επικινδυνότητας πραγματοποιείται εκτελώντας τρεις απαραίτητες διαδικασίες:

Τον **προσδιορισμό** των κινδύνων πρόκλησης ατυχήματος καθώς επίσης και των συνεπακόλουθων δυσμενών συνεπειών, οι οποίοι απειλούν έναν οργανισμό ή άτομο.

Την **Αξιολόγηση** και **Εκτίμηση** της επικινδυνότητας.

Τον Έλεγχο, **Μείωση**, Απαλοιφή και

Διαχείριση της επικινδυνότητας.

Παράλληλα, η διαχείριση της επικινδυνότητας διέπεται από τέσσερις βασικές αρχές:

Την αποδοχή της επικινδυνότητας μόνο όταν το όφελος υπερτερεί έναντι του κόστους.

Τη μη αποδοχή της επικινδυνότητας, η οποία δεν είναι απαραίτητο να αναληφθεί.

Η τελική απόφαση ανάληψης της ενα-

πομένουσας επικινδυνότητας να λαμβάνεται από το κατάλληλο επίπεδο Δκσης, και αν απαιτείται η ανάληψη του ρίσκου να μεταφέρεται σε ανώτερο επίπεδο.

Η διαχείριση της επικινδυνότητας να ενσωματώνεται σε όλα τα επίπεδα και στάδια της σχεδίασης των επιχειρήσεων, αποστολών (π.χ. πτήση, έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, συντήρηση, οδικές μεταφορές και διαχείριση των αεροδρομίων) και έργων.

Προσδιορισμός των Κινδύνων

Δεδομένου ότι η έννοια του κινδύνου μπορεί να συμπεριλάβει οποιαδήποτε κατάσταση που έχει τη δυνατότητα να προκαλέσει δυσμενείς συνέπειες, το φάσμα των κινδύνων είναι ευρύ. Τα ακόλουθα είναι μερικά παραδείγματα δραστηριοτήτων - παραγόντων που δύναται να εμπεριέχουν ή να προκαλούν κινδύνους:

- Ελλιπής – κακή σχεδίαση εξοπλισμού και δραστηριοτήτων.
- Ασαφείς – ελλιπείς διαδικασίες συμπεριλαμβανομένης της βιβλιογραφίας και των checklist καθώς και αξιολόγησή τους σε ρεαλιστικές συνθήκες.
- Προβλήματα επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού, της ορολογίας και της γλώσσας.
- Παράγοντες προσωπικού, όπως η πολιτική πρόσληψης προσωπικού, η εκπαίδευση και η ανταμοιβή.
- Οργανωτικοί παράγοντες, όπως η συμβατότητα των στόχων παραγωγής και διατήρησης της ασφάλειας, η κατανομή των πόρων και η παιδεία σε θέματα Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους (ΑΠΕ) και Συστήματος Υγείας και Ασφάλειας στην εργασία (ΣΥΑ).
- Παράγοντες περιβάλλοντος

εργασίας, όπως ο θόρυβος, η δόνηση, η θερμοκρασία, ο φωτισμός και η διαθεσιμότητα του προστατευτικού εξοπλισμού και ιματισμού.

- Παράγοντες ελέγχου διαδικασιών, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας εφαρμογής και της επιβολής των κανονισμών, της πιστοποίησης του εξοπλισμού, του προσωπικού και των διαδικασιών καθώς και η επάρκεια των επιθεωρήσεων.

- Μέτρα πρόληψης – άμυνες όπως η παροχή επαρκών συστημάτων ανίχνευσης και προειδοποίησης, η αντιστάθμιση και αντοχή σε περιπτώσεις προβλημάτων και βλαβών των συστημάτων.

- Αποστολή Σχηματισμού - Μονάδας – Μοίρας – Σμήνους: Ποιος είναι ο επιθυμητός σκοπός της αποστολής.

- Άνθρωπος: Όλα τα στοιχεία που επηρεάζουν την ψυχοσωματική και κοινωνική υπόσταση του ανθρώπου.

- Μηχανή: Στοιχεία που αφορούν την σχεδίαση, υποστήριξη, συντήρηση, και τεχνικά στοιχεία του κάθε μέσου της ΠΑ.

- Επίπεδο Διοίκησης: Στοιχεία που σχετίζονται με τους κανονισμούς, δια-

ταγές και στρατηγική πολιτική της ΠΑ.

- Περιβάλλον. Το επιχειρησιακό και φυσικό περιβάλλον που επιχειρεί η Πολιτική Αεροπορία.

Οι κίνδυνοι μπορούν να αναγνωριστούν είτε μέσω των πραγματικών γεγονότων ασφάλειας (ατυχήματα ή περιστατικά), είτε μπορούν να προσδιοριστούν μέσω των δυναμικών διαδικασιών που στοχεύουν στον προσδιορισμό των κινδύνων προτού να οδηγήσουν σε ένα περιστατικό.

Τα γεγονότα ασφάλειας αποτελούν σαφή ένδειξη για εγγενή προβλήματα ενός οργανισμού και επομένως παρέχουν την ευκαιρία για αντληθούν πολύτιμα μαθήματα για την ΑΠΕ και το ΣΥΑ.

Τα γεγονότα ασφάλειας πρέπει επομένως να διερευνώνται για να προσδιορίζουν τους κινδύνους, περιλαμβάνοντας την έρευνα όλων των παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων των οργανωτικών παραγόντων και των ανθρώπινων παραγόντων που διαδραμάτισαν ρόλο.

Στην ΠΑ η εν λόγω διερεύνηση προβλέπεται από τον ΚΠΑ E-2 και το εγχειρίδιο ΣΥΑ.

Κατόπιν του προσδιορισμού ενός κινδύνου ασφάλειας, απαιτείται ανάλυση για να αξιολογηθεί η πιθανότητα τραυματισμού ή ζημίας, η δριμύτητα των συνεπειών και ο βαθμός έκθεσης. Η αξιολόγηση της επικινδυνότητας προκύπτει από τις ακόλουθες τρεις εκτιμήσεις :

- Την πιθανότητα του κινδύνου.
- Τη δριμύτητα των πιθανών δυσμενών συνεπειών, ή της έκβασης ενός επισφαλούς γεγονότος
- Το βαθμό έκθεσης στους κινδύνους (χρόνος έκθεσης και αριθμός προσώπων που εκτίθενται). Η πιθανότητα των δυσμενών συνεπειών γίνεται μεγαλύτερη μέσω της αυξανόμενης έκθεσης σε επισφαλείς συνθήκες. Κατά συνέπεια, η έκθεση μπορεί να αντιμετωπισθεί ως μια άλλη διάσταση της πιθανότητας.

Πιθανότητα κινδύνου - δυσμενών συνεπειών

Η πιθανότητα της πρόκλησης τραυματισμού ή ζημίας αξιολογείται:

Αρχικά από το ιστορικό παρόμοιων περιστατικών (ατυχήματα – αναφορές) όπως για παράδειγμα:

Αν έχουν συμβεί τέσσερα (4) ατυχήματα Mid Air Collision και έχουν αναφερθεί πέντε (5) περιπτώσεις αποφυγής παρολίγον Mid Air Collision σε 126.000 ώρες πτήσης (ΩΠ), τότε η πιθανότητα είναι $126.000 / (4 + 5) = 14.000$, δηλαδή αναμένεται η εμφάνιση – εκδήλωση του κινδύνου κάθε 14.000 ώρες (1/14.000).

Αν κατά την υλοποίηση 30.000 εξόδων έχει παραληφθεί έξι (6) φορές η γείωση επί του Α/Φ όταν αυτό ξεκινάει την τροχοδρόμηση, τότε η πιθανότητα είναι

$30.000 / 6 = 5.000$ δηλαδή αναμένεται εκδήλωση της εν λόγω επικίνδυ-

νης κατάστασης κάθε 5.000 εξόδους (1/5.000).

Αν έχουν καταγραφεί δύο (2) περιπτώσεις εργατικών ατυχημάτων ως συνέπεια ενός συγκεκριμένου κινδύνου σε χρονικό διάστημα τεσσάρων (4) ετών, τότε η πιθανότητα είναι $2/4 = 1/2$, δηλαδή αναμένεται ένα (1) εργατικό ατύχημα ανά δύο (2) έτη.

Αν έχουν καταγραφεί τρία (3) ατυχήματα λόγω συγκεκριμένης βλάβης οχήματος σε 30.000 Km, τότε η πιθανότητα είναι $30.000 / 3 = 10.000$ δηλαδή αναμένεται εκδήλωση της εν λόγω επικίνδυνης κατάστασης κάθε 10.000 Km (1/10.000).

Οι συνέπειες ενός κινδύνου έχουν επιπτώσεις στον άνθρωπο, στα συστήματα και στην αποστολή της ΠΑ, και καθορίζουν το βαθμό του επείγοντος για την ανάληψη

Στην περίπτωση που δεν υπάρχουν ιστορικά στοιχεία ή εκτιμάται ότι τα υπάρχοντα στοιχεία δεν είναι επαρκή (π.χ. έλλειψη αναφορών) τότε η εκτίμηση της πιθανότητας γίνεται επιπρόσθετα με βάση:

Συνεντεύξεις του εμπλεκόμενου προσωπικού για την εκτίμηση τη πιθανότητας του κινδύνου με βάση την εμπειρία του.

Το πλήθος του προσωπικού που εκτίθεται στον κίνδυνο (όσο περισσό-

τερα άτομα εκτίθενται στον κίνδυνο, τόσο πιθανότερο είναι να εκδηλωθεί).

Το ποσοστό του χρόνου εργασίας στον οποίο το προσωπικό εκτίθεται στον κίνδυνο (π.χ. σε έναν επιβλαβή εξοπλισμό ή σε μια αμφισβητήσιμη διαδικασία).

Το βαθμό που υπάρχουν οργανωτικές ή διαχειριστικές επιπτώσεις οι οποίες πιθανόν υποδεικνύουν την ύπαρξη μεγαλύτερων απειλών.

Με βάση τις ανωτέρω εκτιμήσεις, η πιθανότητα (Π) ενός γεγονότος ΑΠΕ και ΣΥΑ, όπως συγκεντρωτικά απεικονίζεται στον Πίνακα 1, αξιολογείται σε αντιστοιχία με το εγχειρίδιο ΣΥΑ, σε:

- **Μικρή**, όταν υπάρχουν μεμονωμένα περιστατικά και το ποσοστό έκθεσης στον κίνδυνο είναι πολύ χαμηλό ή το μέγεθος του δείγματος - πληθυσμού είναι μικρό. Επίσης όταν η πολυπλοκότητα των απαραίτητων συνθηκών για να δημιουργήσουν μια κατάσταση ατυχήματος μπορεί να είναι τέτοια ώστε να είναι απίθανο να συμβεί πάλι η ίδια αλυσίδα γεγονότων.

- **Μέτρια**, όταν οι αποτυχίες προέρχονται από κινδύνους με μια λογική πιθανότητα, όταν παρόμοια ανθρώπινη δραστηριότητα μπορεί να αναμένεται υπό παρόμοιες συνθήκες εργασίας, ή όταν ίδιας φύσης ατέλειες υπάρχουν και σε άλλα σημεία του συστήματος.

- **Μεγάλη** για περιπτώσεις αποτυχιών που δεν έχουν αποκατασταθεί ακόμα. Λαμβάνοντας υπόψη εμπειρικά στοιχεία σε πτυχές της ανθρώπινης δραστηριότητας, μπορεί να αναμένεται με κάποια βεβαιότητα ότι άτομα που λειτουργούν υπό τις παρόμοιες συνθήκες εργασίας θα εκτελέσουν τα ίδια λάθη ή θα υποβληθούν στην ίδια ανεπιθύμητη έκβαση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΓΕΓΟΝΟΤΟΣ				
ΣΥΜΒΑΝΤΑ	ΜΙΚΡΗ	ΜΕΤΡΙΑ	ΜΕΓΑΛΗ	ΥΨΗΛΗ
		<1 ΑΝΑ 10 ΕΤΗ	≥ 1 ΑΝΑ 10 ΕΤΗ < 1 ΑΝΑ 5 ΕΤΗ	≥ 1 ΑΝΑ 5 ΕΤΗ < 4 ΑΝΑ 5 ΕΤΗ

• **Υψηλή** όταν αναμένεται με απόλυτη βεβαιότητα η εξέλιξη του κινδύνου και η ανάπτυξη δυσμενών επιπτώσεων.

Δριμύτητα των συνεπειών

Μετά τον καθορισμό της πιθανότητας ενός περιστατικού, πρέπει να αξιολογηθεί με βάση τα ιστορικά στοιχεία ή την εμπειρική εκτίμηση η φύση των δυσμενών συνεπειών στην περίπτωση που το γεγονός εμφανιστεί.

Οι συνέπειες ενός κινδύνου έχουν

επιπτώσεις στον άνθρωπο, στα συστήματα / μηχανήματα / εξοπλισμό και στην αποστολή / έργο της ΠΑ, και καθορίζουν το βαθμό του επείγοντος για την ανάληψη δράσης.

Εάν υπάρχει σημαντικός κίνδυνος καταστροφικών συνεπειών, ή εάν ο κίνδυνος σοβαρού τραυματισμού, ζημιάς σε ιδιοκτησία ή ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι υψηλός, απαιτείται άμεση δραστηριοποίηση.

Κατά την αξιολόγηση της δριμύτητας των συνεπειών ενός περιστατικού, έχουν εφαρμογή οι ακόλουθοι τύποι

ερωτήσεων:

• Πόσες ζωές είναι σε κίνδυνο; (Προσωπικό, επιβάτες, παριστάμενοι και το ευρύ κοινό).

• Ποια είναι η πιθανή έκταση της ζημιάς σε ιδιοκτησία ή της οικονομικής ζημιάς;

• Ποια είναι η πιθανότητα της περιβαλλοντικής επίδρασης;

Με βάση τις ανωτέρω εκτιμήσεις και σε αντιστοιχία με την κατηγοριοποίηση των αεροπορικών ατυχημάτων όπως προβλέπεται από τον ΚΠΑ Ε-2 και το εγχειρίδιο ΣΥΑ, η σοβαρότητα - δριμύτητα

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 : ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ ΓΕΓΟΝΟΤΟΣ				
ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΜΙΚΡΗ	ΜΕΤΡΙΑ	ΜΕΓΑΛΗ	ΥΨΗΛΗ
ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ Α/Φ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ, ΥΛΙΚΩΝ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (€)	≤ 20.000,00	> 20.000,00 ≤ 500.000,00	> 500.000,00 ≤ 2.000.000,00	>2.000.000,00 Απώλεια ή ολοσχερής καταστροφή Α/Φ, εξοπλισμού, υποδομών
ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ	Ελαφρύς τραυματισμός προσωπικού, με συνέπεια την μερική απασχόλησή του ή περιορισμούς στην εργασία του ή την μεταφορά του σε άλλη επιστασία ή την απαίτηση για ιατρική φροντίδα μεγαλύτερη από αυτήν της παροχής πρώτων βοηθειών	1. Ελαφρύς τραυματισμός προσωπικού με συνέπεια την απουσία από την εργασία του για περισσότερες από μία ημέρες, μετά από την ημέρα του ατυχήματος. 2. Ελαφρύς τραυματισμός προσωπικού με συνέπεια την μόνιμη αλλαγή της εξειδίκευσής του στην εργασία του	1. Σοβαρός τραυματισμός ή μόνιμη μερική ανικανότητα προσωπικού 2. Εισαγωγή προσωπικού για νοσηλεία σε νοσοκομείο, αριθμού μεγαλύτερου των τριών (3) ατόμων	Θάνατος ή μόνιμη ολική ανικανότητα προσωπικού
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	Περιορισμένη ρύπανση η οποία αποκαθίσταται πλήρως με χαμηλό κόστος	Μέτρια ρύπανση η οποία αποκαθίσταται πλήρως με μέτριο κόστος	Εκτεταμένη ρύπανση η οποία είτε δεν μπορεί να αποκατασταθεί πλήρως, είτε αποκαθίσταται με υψηλό κόστος	Εκτεταμένη ρύπανση που οδηγεί σε Καταστάσεις Εκτάκτου Ανάγκης

αναλύεται στον Πίνακα 2 και ορίζεται ως:

• **Μικρή**, για ατυχήματα κατηγορίας «Δ» και μικρότερη

• **Μέτρια**, για ατυχήματα κατηγορίας «Γ»

• **Μεγάλη**, για ατυχήματα κατη-

γορίας «Β»

• **Υψηλή**, για ατυχήματα κατηγορίας «Α».

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ					
		ΔΡΙΜΥΤΗΤΑ			
		ΜΙΚΡΗ	ΜΕΤΡΙΑ	ΜΕΓΑΛΗ	ΥΨΗΛΗ
ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ	ΜΙΚΡΗ	Δ	Δ	Γ	Β
	ΜΕΤΡΙΑ	Δ	Γ	Β	Β
	ΜΕΓΑΛΗ	Δ	Γ	Β	Α
	ΥΨΗΛΗ	Γ	Β	Α	Α
		ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ			

Προσδιορισμός των Κινδύνων

Με βάση την αξιολόγηση της επικινδυνότητας μπορεί να δοθεί προτεραιότητα στην αντιμετώπιση συγκεκριμένων κινδύνων σε σχέση με άλλους. Η πολιτική αυτή είναι κρίσιμη κατά τη λήψη αποφάσεων προκειμένου να διατεθούν τυχόν περιορισμένοι φυσικοί πόροι (προσωπικό, μέσα, χρήματα κ.α.) για την αντιμετώπιση

εκείνων των κινδύνων που επιφέρουν τη μέγιστη επικινδυνότητα.

Προκειμένου να δοθεί προτεραιότητα στους κινδύνους καθορίζονται τα κριτήρια για την επικινδυνότητα με βάση την εκτίμηση της πιθανότητας μιας ανεπιθύμητης έκβασης σε σχέση με την πιθανή δριμύτητα της έκβασης, όπως φαίνεται στον πίνακα -

μήτρα αξιολόγησης του Πίνακα 3, σε αντιστοιχία με το εγχειρίδιο ΣΥΑ. Σύμφωνα με την μήτρα η επικινδυνότητα προκύπτει από το συνδυασμό των συντελεστών πιθανότητας και δριμύτητας και ταξινομείται ως μικρή (Δ), μέτρια (Γ), μεγάλη (Β) και υψηλή (Α) όπως αναλυτικά παρουσιάζεται στον Πίνακα 4.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΟΔΗΓΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΑΠΟΔΕΚΤΑ Ή ΑΝΕΚΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ			
ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ		ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΝΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
Δ	Μικρή Επικινδυνότητα	Η επικινδυνότητα είναι αποδεκτή και πρέπει να διατηρηθεί στο υφιστάμενο επίπεδο	Δεν απαιτούνται περαιτέρω ενέργειες, παρά μόνο η διατήρηση των υφιστάμενων μέτρων ελέγχου.
Γ	Μέτρια Επικινδυνότητα	Η επικινδυνότητα μπορεί να θεωρηθεί ανεκτή μόνο στις περιπτώσεις που η μείωση της επικινδυνότητας είναι πρακτικά μη εφικτή είτε έχει δυσανάλογο κόστος σε σχέση με την επιτευχθείσα βελτίωση.	Πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα για τη μείωση της επικινδυνότητας, όπου είναι δυνατό σε αποδεκτό επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος των επιπρόσθετων μέτρων μείωσης της επικινδυνότητας. Σε αντίθετη περίπτωση παρακολουθείται συνεχώς η δραστηριότητα. Στα μέτρα (έργα) μείωσης της επικινδυνότητας πρέπει να αποδίδεται μέτρια προτεραιότητα και πρέπει να υλοποιούνται σε καθορισμένο μεσο-μακρο-πρόθεσμο χρονικό διάστημα. Πρέπει να εξασφαλίζεται ότι τα μέτρα ελέγχου διατηρούνται, ιδιαίτερα όταν τα επίπεδα επικινδυνότητας συνδέονται με βλαβερές συνέπειες.
Β	Μεγάλη Επικινδυνότητα	Η επικινδυνότητα είναι μη αποδεκτή και πρέπει να μειωθεί με την εφαρμογή άμεσων μέτρων ελέγχου, ώστε να γίνει αποδεκτή ή ανεκτή.	Εφαρμογή άμεσων μέτρων ελέγχου για τη μείωση της επικινδυνότητας. Στα μέτρα (έργα) μείωσης της επικινδυνότητας πρέπει να αποδίδεται υψηλή προτεραιότητα και πρέπει να υλοποιούνται σε καθορισμένο βραχυπρόθεσμο χρονικό διάστημα. Επίσης, είναι πιθανό να απαιτηθεί ο περιορισμός της δραστηριότητας, είτε να απαιτηθεί αξιολογία ποσότητα πόρων για την κατανομή τους στα επιπρόσθετα μέτρα ελέγχου.
Α	Υψηλή Επικινδυνότητα	Η επικινδυνότητα είναι μη αποδεκτή και απαιτείται άμεση διακοπή δραστηριοτήτων καθόσον δεν δύναται να εφαρμοσθούν άμεσα μέτρα ελέγχου	Η δραστηριότητα πρέπει να διακοπεί, μέχρι να εφαρμοστούν κατάλληλα μέτρα ελέγχου για τη μείωση της επικινδυνότητας, σε επίπεδο χαμηλότερο του μη αποδεκτού. Στα μέτρα (έργα) μείωσης της επικινδυνότητας πρέπει να αποδίδεται υψηλή προτεραιότητα.

Έλεγχος – μείωση της επικινδυνότητας

Είναι κοινά αποδεκτό ότι σε κανέναν τομέα της ανθρώπινης δραστηριότητας δεν υπάρχει η έννοια της απόλυτης ασφάλειας. Η επικινδυνότητα μπορεί να ελεγχθεί σε επίπεδο «τόσο χαμηλό όσο λογικά εφαρμόσιμο» (as low as reasonably practical). Αυτό σημαίνει ότι η επικινδυνότητα θα αξιολογηθεί σε σχέση με το διαθέσιμο χρόνο, το κόστος και τη δυσκολία εφαρμογής μέτρων για να μειωθούν ή να απαλειφθούν οι κίνδυνοι.

Όταν η επικινδυνότητα χαρακτηριστεί ως μη αποδεκτή, πρέπει να θεσπιστούν μέτρα ελέγχου - όσο υψηλότερη η επικινδυνότητα, τόσο πιο επείγουσα η ανάγκη λήψης μέτρων. Το επίπεδο κινδύνου μπορεί να μειωθεί με την ελάττωση της δριμύτητας των πιθανών συνεπειών, με τη μείωση της πιθανότητας του περιστατικού ή με τη μείωση της έκθεσης στον κίνδυνο και η βέλτιστη λύση ποικίλει ανάλογα με τις τοπικές περιστάσεις και τις ανάγκες.

Ανάλυση των μηχανισμών άμυνας

Ένα σημαντικό συστατικό της ΑΠΕ είναι οι άμυνες που τίθενται σε ισχύ για να προστατεύσουν το προσωπικό, την ιδιοκτησία ή το περιβάλλον. Αυτές οι άμυνες αποσκοπούν στο να μειώσουν την:

Πιθανότητα της εμφάνισης ανεπιθύμητων γεγονότων.

Δριμύτητα των συνεπειών που συνδέονται με οποιαδήποτε ανεπιθύμητα γεγονότα.

Οι άμυνες ταξινομούνται σε δύο κατηγορίες:

Φυσικές άμυνες που περιλαμβάνουν συστήματα - αντικείμενα τα οποία αποθαρρύνουν ή αποτρέπουν την ακατάλληλη ενέργεια - δράση, ή που μετριάζουν τις συνέπειες των γεγονότων (π.χ. εκσυγχρονισμός μέσων, ευμεγέθεις διακόπτες, καλύμματα διακοπών, αντιπυρικές ζώνες, εξο-

πλισμός επιβίωσης, προειδοποιήσεις και συναγερμοί).

Διοικητικές άμυνες που περιλαμβάνουν τις διαδικασίες και τις πρακτικές που μετριάζουν την πιθανότητα ενός ατυχήματος (π.χ. κανονισμοί για την ασφάλεια, SOP, επίβλεψη και επιθεώρηση, και προσωπική ικανότητα).

Τα ακόλουθα αποτελούν παραδείγματα μέτρων ελέγχου:

- Αποφυγή κινδύνων με την καθυστέρηση - αναβολή της αποστολής. Μεταφορά της δραστηριότητας η οποία δεν αλλάζει την πιθανότητα ή την σοβαρότητα ενός κινδύνου, αλλά μπορεί να μειώσει την έκθεση του προσωπικού που εργάζονται για την εκπλήρωση της αποστολής.

Με βάση την αξιολόγηση της επικινδυνότητας μπορεί να δοθεί προτεραιότητα στην αντιμετώπιση συγκεκριμένων κινδύνων σε σχέση με άλλους.

- Διασπορά της δραστηριότητας με αύξηση της απόστασης της έκθεσης είτε μείωσης του χρόνου έκθεσης στα γεγονότα.

- Αντιστάθμιση του κινδύνου με κατασκευή εναλλακτικών συστημάτων ως εφεδρικά.

- Επανασχεδίαση της αποστολής χωρίς κινδύνους.

- Ενσωμάτωση μηχανισμών ασφαλείας για την ελάττωση της σοβαρότητας των συνεπειών.

- Τοποθέτηση συστημάτων προειδοποίησης για να διεγείρουν τον άνθρωπο και να τον ενεργοποιούν για την επερχόμενη επικίνδυνη κατάσταση.

- Βελτίωση των διαδικασιών και της εκπαίδευσης.

Πριν επιλεγούν οι κατάλληλες στρατηγικές μετριασμού κινδύνου, είναι σημαντικό να γίνει κατανοητό γιατί το υπάρχον σύστημα ήταν ανεπαρκές. Οι ακόλουθες ερωτήσεις μπορεί να βοηθήσουν στην εν λόγω διαδικασία:

- Υπήρχαν άμυνες για να προστατεύσουν από τους υπό εξέταση κινδύνους;

- Οι άμυνες λειτούργησαν όπως θα έπρεπε;

- Ήταν οι άμυνες πρακτικά εφαρμόσιμες για τη χρήση τους σε πραγματικές συνθήκες;

- Ήταν το εμπλεκόμενο προσωπικό ενήμερο για τους κινδύνους και τις εν ισχύ άμυνες;

- Απαιτούνται πρόσθετα μέτρα μετριασμού του κινδύνου;

Στρατηγικές μετριασμού της επικινδυνότητας

Οι διαθέσιμες στρατηγικές για το μετριασμό της επικινδυνότητας είναι:

- Αποφυγή έκθεσης: Η επικίνδυνη δραστηριότητα ή λειτουργία αποφεύγονται επειδή ο κίνδυνος υπερβαίνει τα οφέλη.

- Μείωση απώλειας: Λαμβάνονται μέτρα για να μειώσουν τη συχνότητα των επισφαλών γεγονότων ή το μέγεθος των συνεπειών.

- Διαχωρισμός της έκθεσης (χωρισμός ή διπλασιασμός): Λαμβάνονται μέτρα για να απομονώσουν τις συνέπειες του κινδύνου ή να αυξήσουν την ανθεκτικότητα στους κινδύνους, δηλ. να μειώσουν τη δριμύτητα του κινδύνου.

Άντληση ιδεών για μείωση της επικινδυνότητας

Η ανάπτυξη μέτρων μείωσης της επικινδυνότητας απαιτεί συχνά τη δημιουργικότητα, την ευστροφία και, προ πάντων, ανοιχτό μυαλό για να εξετα-

στούν όλες οι πιθανές λύσεις.

Ο τρόπος σκέψης όσων βρίσκονται πλησιέστερα στο πρόβλημα (συνήθως όσων διαθέτουν την περισσότερη εμπειρία) χρωματίζεται συχνά από προκαθορισμένες αντιλήψεις και προκαταλήψεις. Η ευρεία συμμετοχή προσωπικού από διάφορα επίπεδα δραστηριότητας και εμπειρίας μπορεί να βοηθήσει στην υπερνίκηση των άκαμπτων νοοτροπιών.

Ένας ποιο διευρυμένος τρόπος σκέψης είναι σημαντικός στην αποτελεσματική επίλυση ενός προβλήματος στο πολυσύνθετο περιβάλλον της ΠΑ και όλες οι νέες ιδέες πρέπει να ζυγίζονται προσεκτικά πριν απορριφθούν.

Αξιολόγηση των επιλογών ελέγχου της επικινδυνότητας

Κατά την αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων για τον έλεγχο των κινδύνων, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι όλες οι λύσεις δεν έχουν την ίδια αποτελεσματικότητα στη μείωση των κινδύνων. Είναι σημαντικό να εξετάζεται όλο το φάσμα των πιθανών μέτρων ελέγχου και να αναλύεται η αποτελεσματικότητά τους προκειμένου να βρεθεί η βέλτιστη λύση. Κάθε προτεινόμενη επιλογή μείωσης της επικινδυνότητας πρέπει να εξετάζεται με κριτήρια όπως:

- Αποτελεσματικότητα: Θα μειώσει

ή θα αποβάλει τους προσδιορισμένους κινδύνους; Μέχρι ποιο σημείο οι εναλλακτικές λύσεις μετριάζουν τους κινδύνους;

- Κόστος/κέρδος: Τα οφέλη της επιλογής αντισταθμίζουν τα κόστη; Τα πιθανά κέρδη θα είναι ανάλογα προς τον αντίκτυπο της αλλαγής που απαιτείται;

Κατόπιν της εξαγωγής του επιπέδου επικινδυνότητας της αποστολής, και εφόσον είναι μεγάλη, γίνεται προσπάθεια μείωσής της επεμβαίνοντας σε όσους παράγοντες κινδύνου είναι δυνατό.

- Πρακτικότητα: Είναι πραγματοποιήσιμο και αρμόζον από την άποψη της διαθέσιμης τεχνολογίας, οικονομικής δυνατότητας, διοικητικής δομής, της ισχύουσας νομοθεσίας και τους κανονισμούς, την πολιτική θέληση, κ.λπ.;

- Αξιοπιστία: Θεωρείται το μέτρο ως σημαντικό από όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό (χειριστές συστημάτων, επιβλέποντες, ηγεσία κ.τ.λ.);

- Αποδοχή: Πόση ανταπόκριση ανα-

μένεται από το προσωπικό;

- Δυνατότητα επιβολής: Εάν το μέτρο αφορά εφαρμογή νέων διαδικασιών (SOPs, κανονισμοί, κ.λπ.), τις εκτελεί το προσωπικό;

- Διάρκεια. Το μέτρο θα είναι διαχρονικό; Θα είναι προσωρινού οφέλους ή θα έχει μακροπρόθεσμη χρησιμότητα;

- Υπόλοιποι κίνδυνοι: Μετά από την εφαρμογή του μέτρου ποιοι κίνδυνοι απομένουν; Ποια είναι η δυνατότητα να μετριαστούν οποιοδήποτε υπόλοιποι κίνδυνοι;

- Νέα προβλήματα: Ποια νέα προβλήματα ή νέοι (ίσως χειρότεροι) κίνδυνοι θα προκληθούν από την προτεινόμενη αλλαγή;

ΑΠΟΔΟΧΗ ΕΝΑΠΟΜΕΝΟΥΣΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Κατόπιν της εφαρμογής μέτρων για την μείωση της επικινδυνότητας, η αποδοχή της εναπομένουσας επικινδυνότητας για την εκτέλεση αποστολής / έργου / δραστηριότητας ανά επίπεδο Δκσης της ΠΑ γίνεται σε σχέση με το προσδοκώμενο επιχειρησιακό όφελος (μικρό, μέσο, υψηλό) όπως αυτό καθορίζεται από επιμέρους διαταγές των Μειζόνων Σχηματισμών. Ενδεικτικά:

Μικρό επιχειρησιακό όφελος / κέρδος νοείται όταν η εκτέλεση της αποστολής / έργου / δραστηριότη-

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΑΠΟΔΟΧΗΣ ΕΝΑΠΟΜΕΝΟΥΣΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ				
		ΟΦΕΛΟΣ		
		ΜΙΚΡΟ	ΜΕΣΑΙΟ	ΥΨΗΛΟ
ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ	ΜΙΚΡΗ (Δ)	ΔΚΤΗΣ ΜΟΙΡΑΣ – ΑΝΕΞ. ΣΜΗΝΟΥΣ	ΔΚΤΗΣ ΜΟΙΡΑΣ – ΑΝΕΞ. ΣΜΗΝΟΥΣ	ΔΚΤΗΣ ΜΟΙΡΑΣ – ΑΝΕΞ. ΣΜΗΝΟΥΣ
	ΜΕΤΡΙΑ (Γ)	ΔΚΤΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΔΚΤΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΔΚΤΗΣ ΜΟΙΡΑΣ – ΑΝΕΞ. ΣΜΗΝΟΥΣ
	ΜΕΓΑΛΗ (Β)	Α/ΑΤΑ, Δ/ΔΑΥ, Δ/ΔΑΕ, Δ/ΔΑΚ (για Μονάδες Υπαγωγής)	Α/ΑΤΑ, Δ/ΔΑΥ, Δ/ΔΑΕ, Δ/ΔΑΚ (για Μονάδες Υπαγωγής)	ΔΚΤΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ
	ΥΨΗΛΗ (Α)	Α/ΓΕΑ	Α/ΓΕΑ	Α/ΑΤΑ, Δ/ΔΑΥ, Δ/ΔΑΕ, Δ/ΔΑΚ (για Μονάδες Υπαγωγής)

τας μπορεί να αποφευχθεί ή δεν αναμένεται να αποφέρει μετρήσιμα – χειροπιαστά αποτελέσματα (π.χ. πτητικές επιδείξεις, αποκατάσταση βλάβης εκτός ωραρίου εργασίας για Α/Φ – εξοπλισμό που δεν θα απαιτηθεί άμεσα προς εκμετάλλευση, αλλαγή χωροταξικής διάταξης περιβάλλοντος εργασίας για λόγους αισθητικής).

Μεσαίο επιχειρησιακό κέρδος στις περιπτώσεις που η δραστηριότητα εκτελείται με μετρήσιμα αποτελέσματα και αποσκοπεί στην

υλοποίηση διαδικασιών – κανονισμών και ειλημμένων αποφάσεων (π.χ. εκπαίδευση αέρος, προγραμματισμένη συντήρηση, συνήθης εκτέλεση καθηκόντων που απορρέουν από τη θέση εργασίας).

Υψηλό επιχειρησιακό κέρδος όταν η εκτέλεση εργασίας / αποστολής αποσκοπεί στην διατήρηση της εθνικής ασφάλειας, την έρευνα και διάσωση προσωπικού, την προστασία σημαντικά απειλούμενου προσωπικού, υλικού και περιβάλλοντος (π.χ. πολεμική περίοδος, Α/Γ Α/Φ ετοιμότη-

τας, συντήρηση – μεταφορές και λοιπές δραστηριότητες σχετικές με Α/Γ Α/Φ ετοιμότητας, διάσωση προσωπικού μετά από ατύχημα, πυρόσβεση).

Η αρμοδιότητα της αποδοχής εναπομένουσας επικινδυνότητας σε σχέση με το αναμενόμενο όφελος απεικονίζεται στον *Πίνακα 5*. Η εκτέλεση αποστολής / εργασίας που δεν συμπεριλαμβάνεται στην αρμοδιότητα του εμπλεκόμενου φορέα γίνεται μόνο μετά κατόπιν εξουσιοδότησης του αρμόδιου για την αποδοχή φορέα.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ / ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ (ΕΝΤΥΠΟ ORM-MRM)

Πέραν της εκτίμησης της επιμέρους επικινδυνότητας, στην καθημερινότητα είναι θεμιτή η απεικόνιση – μέτρηση εκείνων των παραγόντων οι οποίοι συμμετέχουν στην εξέλιξη της αποστολής / δραστηριότητας και έχει ως σκοπό την μέτρηση της συνολικής επικινδυνότητας μιας αποστολής.

Εν λόγω απεικόνιση γίνεται με την συμπλήρωση εντύπου ORM-MRM, το οποίο συμπεριλαμβάνει τους παράγοντες που επηρεάζουν την αποστολή, τα κριτήρια μέτρησης κάθε παράγοντα, την βαθμολόγηση του παράγοντα, τη συνολική βαθμολογία και την ταξινόμηση της επικινδυνότητας σύμφωνα με τις κατηγορίες προαναφερθείσες κατηγορίες.

Απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή κατά την ανάπτυξη του εντύπου, προκειμένου:

- Να μην υπάρχει αλληλοκάλυψη των παραγόντων.

- Να απεικονίζονται οι βασικότεροι παράγοντες από όλα τα επίπεδα της αλληλεπίδρασης (προσωπικό, περιβάλλον, εξοπλισμός, διαδικασίες – είδος αποστολής κ.τ.λ.)

- Τα κριτήρια να είναι κατανοητά, μετρήσιμα, διακριτά και αντικειμενικά.

Ιδιαίτερα για τις περιπτώσεις πληρωμάτων (διθέσια Α/Φ, μεταγωγικά Α/Φ, Ε/Π κ.τ.λ.) το έντυπο πρέπει να συμπεριλαμβάνει βαθμολογία στους παράγοντες προσωπικού για κάθε μέλος του

πληρώματος ξεχωριστά, και να τροποποιούνται αντίστοιχα τα κριτήρια ταξινόμησης της επικινδυνότητας ανάλογα με τη συνολική βαθμολογία.

Κατόπιν της εξαγωγής του επιπέδου επικινδυνότητας της αποστολής, και εφόσον είναι μεγάλη, γίνεται προσπάθεια μείωσής της επεμβαίνοντας σε όσους παράγοντες κινδύνου είναι δυνατό, σύμφωνα με τις πολιτικές άμυνας, που αναλύθηκαν ήδη.

Αφού εξαντληθούν τα περιθώρια μείωσής της, εκτελείται με την έγκριση του αρμόδιου φορέα αναλόγως του αναμενόμενου οφέλους της αποστολής / δραστηριότητας σύμφωνα με τον ανωτέρω *Πίνακα 5*.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Από τα προαναφερθέντα, προκύπτει λοιπόν το συμπέρασμα ότι η διαχείριση της επικινδυνότητας είναι ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο υπολογισμού της επικινδυνότητας, το οποίο έχει δύο σημαντικές λειτουργίες:

Μπορεί πολύ γρήγορα και με τυποποιημένο τρόπο να αναλύσει και να εντοπίσει τους κινδύνους που ελλοχεύουν στην εκτέλεση μιας αποστολής ή μιας εργασίας και δύναται να χρησιμοποιηθεί ακόμα και από προσω-

πικό με μικρή εμπειρία.

Επίσης η τυποποίηση της διαδικασίας επιτρέπει τη βελτίωση του εργαλείου, ώστε να συμπεριλαμβάνει μεγαλύτερο πλήθος παραγόντων και να προσδίδει την πραγματική επικινδυνότητα σε κάθε έναν από αυτούς.

Δύναται να χρησιμοποιηθεί για τη μείωση της επικινδυνότητας της αποστολής και τον προσδιορισμό της βέλτιστης ακολουθούμενης πρακτικής με στόχο την πρόληψη των πάσης φύσεως

ατυχημάτων και την επίτευξη του καλύτερου αποτελέσματος με το μικρότερο δυνατό κόστος.

Είναι λοιπόν πολύ σημαντικό, τόσο για την αύξηση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων, όσο και της ασφάλειας του προσωπικού και των μέσων της ΠΑ από ατυχήματα, η κατανόηση και η χρήση του εργαλείου της Διαχείρισης της Επικινδυνότητας από το σύνολο του προσωπικού της ΠΑ τόσο στην επαγγελματική όσο και στην προσωπική ζωή του.



Ανθού (Ψ) Κοντοτάσιου Αλέξανδρου
του Κ.Α.Ι./Ψυχολογικού Εργαστηρίου

Η προσπάθεια του ανθρώπου να δαμάσει τους ουρανούς εκφράζεται σε μία συνεχή πάλη ανάμεσα στις ανθρώπινες ικανότητες και στους περιορισμούς που επιβάλλει η φύση.

Δεδομένου του αφιλόξενου περιβάλλοντος της πτήσης για τον ανθρώπινο οργανισμό, ο πιλότος θα κληθεί να υπερκεράσει πλήθος εμποδίων προκειμένου να επιτύχει το στόχο του. Θα έρθει αντιμέτωπος με ερεθίσματα που σπάνια κάποιος συναντά στην καθημερινότητά του και θα χρειαστεί να ανταπεξέλθει σε συνθήκες που φέρνουν τον άνθρωπο στα όριά του.

Έχοντας ως στόχους την ασφάλεια πτήσεων και τη μέγιστη απόδοση, ο χειριστής απαιτείται να διαθέτει τα εφόδια που θα τον βοηθήσουν να ξεπεράσει εμπόδια που θα τον δυσκολέψουν στον αέρα. Ένα από αυτά είναι η **αεροναυτία**.

Πρόκειται για ένα γνωστό στους περισσότερους φαινόμενο, με σαφή ρόλο της φυσιολογίας στην εμφάνισή της. Δεν είναι πολλοί όμως αυτοί που πραγματικά γνωρίζουν ποια είναι η σημασία του ψυχολογικού παράγοντα, ούτε ότι στη θεραπεία της μπορεί να συμπεριληφθεί μία ψυχολογική μέθοδος, όπως αυτή της συστηματικής απευαισθητοποίησης.

Η Θεραπεία της Αεροναυτίας με τη Χρήση Συστηματικής Απευαισθητοποίησης

Ορισμός αεροναυτίας:

Η αεροναυτία είναι μία απάντηση του οργανισμού μέσω σωματικών συμπτωμάτων (π.χ. γαστρεντερικά, ίλιγγος, κεφαλαλγία, χασμουρητό, υπνηλία, ψυχρός ιδρώτας) σε μία παράδοξη κίνηση στην οποία δεν έχει προσαρμοστεί και εμφανίζεται στα πληρώματα των αεροσκαφών και στους επιβάτες τους.

Δεν πρόκειται για ασθένεια, διότι τα συμπτώματα είναι φυσιολογικά και το ερέθισμα είναι παθολογικό.

Ως κάτι φυσιολογικό, το οποίο όλοι παθαίνουν, δεν μπορεί να αναχθεί ψυχολογικά ως «το μεγάλο πρόβλημα». Ο μηχανισμός που προκαλεί αεροναυτία δεν έχει ακόμη καθοριστεί με ακρίβεια.

Ωστόσο, είναι ξεκάθαρο ότι σπουδαίο ρόλο παίζει η μεταβαλλόμενη επιτάχυνση που επιδρά στον λαβύρινθο.

Παράγοντες πρόκλησης:

Είναι γνωστό ότι όλοι οι χειριστές δεν εκδηλώνουν συμπτώματα αεροναυτίας με την ίδια συχνότητα και ένταση. Αυτό έχει να κάνει με τρεις παράγοντες που επηρεάζουν ποιοτικά τη συμπεριφορά ενός ατόμου στην έκθεση σε ένα κινητικό ερέθισμα:

Τη δεκτικότητα, δηλαδή, το πόσο ευαίσθητα είναι τα αισθητήρια όργανα στην αντίληψη της κίνησης.

Την προσαρμοστικότητα που έχει σχέση με το πόσο γρήγορα επιτυγχάνει την προσαρμογή στο κινητικό περιβάλλον και τη διατήρηση της προσαρμογής.

Ωστόσο, υπάρχουν και παράγοντες προδιάθεσης που επιδρούν π.χ. η θέση στο αεροσκάφος, οι διαιτητικές συνήθειες, η φυσική κατάσταση, η θερμοκρασία, το είδος του ελιγμού, κληρονομικοί παράγοντες και η ψυχολογική κατάσταση.

Όσον αφορά τον ψυχολογικό παράγοντα, παρά την άμεση σύνδεσή του με την εκδήλωση αεροναυτίας, πρέπει να αποφεύγεται η υπεργενίκευση που τον θέτει ως το πρώτο σκέλος σε μία σχέση αιτίου-αποτελέσματος.

Αυτό σημαίνει ότι η ύπαρξη υψηλών επιπέδων στρες δε συνεπάγεται περισσότερες πιθανότητες εκδήλωσης των συμπτωμάτων. Το στρες, αντιθέτως, σε κάποια επίπεδα είναι απολύτως παραγωγικό. Όπως εκφράζεται σχηματικά από τους Yerkes & Dodson, μη παραγωγικά είναι τα επίπεδά του πάνω από ένα ορισμένο σημείο, διαφορετικό για τον καθένα, ή βρίσκονται κάτω από ένα άλλο ελάχιστο.

Συνεπώς, ούτε στα πολύ χαμηλά επίπεδα στρες υπάρχει αποδοτικότητα. Στην πραγματικότητα, όμως, πόσο εύκολο είναι για το χειριστή να βρει αυτά τα λειτουργικά επίπεδα αφήνοντας τα οικογενειακά, οικονομικά, επαγγελματικά ή τα προβλήματα υγείας μακριά από το πτητικό έργο;

Αναγνώριση συμπτωμάτων:

Η αναγνώριση της αεροναυτίας γίνεται μέσα από την εκδήλωση των σωματικών συμπτωμάτων. Η σωματική έκφραση, ωστόσο, δεν αποκλείει το γεγονός ύπαρξης ψυχολογικών αιτιών, όπως το στρες του χειριστή.

Την εκδήλωση συμπτωμάτων ακολουθεί ια-

τρικός έλεγχος προς διερεύνηση οργανικής αιτιολογίας. Όμως, είτε αποδειχθεί, είτε όχι οργανική αιτιολογία, ο ψυχολογικός παράγοντας δεν είναι εύκολο να αποκλειστεί ή να καθοριστεί ο βαθμός συμμετοχής του.

Οι πληροφορίες που συλλέγονται προέρχονται από τον ίδιο το χειριστή, ο οποίος όμως πιθανόν να μην μπορεί να εντοπίσει τα βαθύτερα αίτια. Χρειάζεται, επομένως, συνεργασία ιατρού, ψυχολόγου και χειριστή, προκειμένου να εκτιμηθεί συνολικά και αντικειμενικά η κατάσταση και να βρεθεί ο καταλληλότερος τρόπος αντιμετώπισης.

Αντιμετώπιση:

Με την επαναλαμβανόμενη έκθεση, στα περισσότερα άτομα επέρχεται εξοικείωση με φυσικό τρόπο, οπότε δε χρειάζεται θεραπεία.

Μεταξύ των εκπαιδευόμενων πιλότων, ένα ποσοστό της τάξης του 30-40% εκδηλώνει αεροναυτία στην πρώτη του πτήση, αλλά πολλοί από αυτούς εξοικειώνονται στην τρίτη ή τέταρτη κατά σειρά πτήση τους.

Παρόλα αυτά, ένας σημαντικός αριθμός αποτυγχάνει να εξοικειωθεί γρήγορα και εκδηλώνει συμπτώματα συνεχώς. Σε αντίθεση με τους επιβάτες, τα πληρώματα των αεροσκαφών δεν μπορούν να βασιστούν στη φαρμακευτική αγωγή για να αντιμετωπίσουν τα συμπτώματα, διότι κάτι τέτοιο μπορεί να επιδράσει στο πτητικό έργο.

Η πιο ενδεδειγμένη μέθοδος για μακροχρόνιο χειρισμό της αεροναυτίας είναι η απευαισθητοποίηση μέσω επαναλαμβανόμενης έκθεσης στο ερέθισμα που προκαλεί ναυτία.

Οι πιλότοι σε στρατιωτικά αεροσκάφη εκδηλώνουν ιδιαίτερα συχνά αεροναυτία εξαιτίας της πιο απαιτητικής φύσης των πτήσεων.

Στο παρελθόν, ο χειρισμός περιπτώσεων αεροναυτίας περιοριζόταν αύξηση της αυτοπεποίθησης και στη ψυχοθεραπεία, σε συνδυασμό με μία σειρά τριών ή τεσσάρων πτήσεων εθισμού αφού είχε χορηγηθεί φάρμακο κατά της ναυτίας.

Όσοι δεν παρουσίαζαν βελτίωση διέκοπταν την εκπαίδευση. Τα τελευταία χρόνια, η αύξηση του κόστους πτητικής εκπαίδευσης έχει ως συνέπεια την αύξηση των οικονομικών πόρων που δαπανώνται για εκπαίδευση η οποία τελικά διακόπτεται λόγω αεροναυτίας.





Επιπλέον, πολλοί πιλότοι που θα μπορούσαν να εξελιχθούν στο αντικείμενο απογοητεύονται νωρίς και τα παρατούν.

Για τους λόγους αυτούς, πολλές πολεμικές αεροπορίες ξεκίνησαν προγράμματα απευαισθητοποίησης της αεροναυτίας που περιλαμβάνουν κυρίως δύο βήματα:

Απευαισθητοποίηση στο έδαφος: ο εκπαιδευόμενος πιλότος εκτίθεται σε σταδιακά αυξανόμενης έντασης ερε-

Μεταξύ των εκπαιδευόμενων πιλότων, ένα ποσοστό της τάξης του 30 - 40% εκδηλώνει αεροναυτία στην πρώτη του πτήση.

θήσιμα σε περιστρεφόμενη καρέκλα (τύπου barany) ή σε άλλου είδους συσκευές, έτσι ώστε η ευαισθησία του σε τέτοια ερεθίσματα σταδιακά μειώνεται.

Απευαισθητοποίηση στον αέρα: ο εκπαιδευόμενος πιλότος επιδιώκεται αρχικά να ανεβάσει την αυτοπεποίθησή του στην πτήση πετώντας στην αρχή σε ευθεία οριζοντία πορεία και στη συνέχεια εκτελώντας ελιγμούς κι ακροβατικά σταδιακά αυξανόμενων απαιτήσεων προκειμένου να επιτευχθεί εξοικείωση.

Προγράμματα αντιμετώπισης:

Η μέθοδος της συστηματικής απευαισθητοποίησης για τη θεραπεία της χρόνιας αεροναυτίας χρησιμοποι-

ήθηκε για πρώτη φορά από τον Dobie στη RAF το 1966 και εφαρμόστηκε έως το 1980.

Διενήργησε 2 συνεδρίες σε περιστρεφόμενο τραπέζι καθημερινά στους πιλότους για περίπου 2 εβδομάδες. Η έκθεση ακολουθούταν από πτήσεις συνοδεία ιπταμένου ιατρού για 5 έως 15 ώρες. 68% των πιλότων με αεροναυτία συνέχισαν επιτυχώς την εκπαίδευσή τους.

Οι Bagshaw και Staff τροποποίησαν το 1981 το παραπάνω πρόγραμμα και προσέθεσαν μικρές κάθετες και οριζόντιες επιταχύνσεις στην απευαισθητοποίηση στο έδαφος. Τη φάση αυτή ακολουθούσε απευαισθητοποίηση στον αέρα για 1-1,5 ώρα με αεροσκάφος Hunter T-7.

Το συγκεκριμένο πρόγραμμα είχε επιτυχία σε ποσοστό 72%. Αργότερα, το 1989 ο Dobie κατασκεύασε ένα πρόγραμμα απευαισθητοποίησης βασισμένο σε Γνωσιακές και Συμπεριφορικές τεχνικές, αφού παρατηρήθηκαν πολύ καλύτερα αποτελέσματα όταν εκτός από την περιστροφή με καρέκλα barany χρησιμοποιούνται συνεδρίες γνωσιακής – συμπεριφορικής προσέγγισης.

Στη γνωσιακή-συμπεριφορική ψυχοθεραπεία γίνεται προσπάθεια να μειωθούν οι υπερβολικές συναισθηματικές αντιδράσεις και η αυτοκαταστροφική συμπεριφορά, τροποποιώντας τον λανθασμένο και αυθαίρετο τρόπο σκέψης, αλλά και τις δυσπροσαρμοστικές πεποιθήσεις που αποτελούν το θεμέλιο αυτών των αντιδράσεων.

Το 1970 αντίστοιχο πρόγραμμα ξεκίνησε και η USAF, προσθέτοντας το 1979 και τη μέθοδο της βιοανάδρασης.

Η βιοανάδραση περιλαμβάνει εκούσιο έλεγχο από τον πιλότο των συμπτωμάτων του αυτόνομου συστήματος και ταυτόχρονη εφαρμογή τεχνικών χαλάρωσης που μειώνουν το στρες.

Κατά την περιστροφή, ο πιλότος πληροφορείται συνεχώς για τη θερμο-



κρασία του δέρματος, την αγωγιμότητά του και για άλλες πληροφορίες που αφορούν το σώμα του εκείνη τη στιγμή.

Με τις συνεδρίες ο πιλότος εκπαιδεύεται να χρησιμοποιεί



περιστρεφόμενη καρέκλα (τύπου barany)

Τα άτομα που υποφέρουν από παράλογους φόβους, έχουν την τάση να αποφεύγουν να εκτίθενται στις καταστάσεις ή τα αντικείμενα που τους προκαλούν άγχος ή φοβικές αντιδράσεις.

την ανατροφοδότηση και να διατηρεί τις παραμέτρους εντός ορίων έτσι ώστε να ελέγχονται τα συμπτώματα της αεροναυτίας. Η διαδικασία ακολουθούταν από πτήσεις εθισμού. Το πρόγραμμα είχε 76% επιτυχία.

Μία άλλη ενδιαφέρουσα προσπάθεια με τον τίτλο 'Συμπεριφορικός Χειρισμός της Αεροναυτίας' έγινε από τους Giles και Lochridge το 1985 για τη USAF.

Οι πιλότοι αεροσκαφών τύπου Jet εκπαιδεύτηκαν σε εκούσια τεχνική μυϊκής χαλάρωσης και στη διαφραγματική αναπνοή. Αργότερα έμαθαν να εφαρμόζουν αυτές τις τεχνικές κατά τη διάρκεια χρήσης περιστρεφόμενης καρέκλας barany. 35 από τους 37 βελτιώθηκαν, αλλά μόνο 20 ολοκλήρωσαν την εκπαίδευση.

Ακολούθησαν άλλες πολεμικές αεροπορίες με προγράμματα προσανατολισμένα στον ίδιο στόχο, όπως η Ιταλική Πολεμική Αεροπορία και η Καναδική, το πρόγραμμα της οποίας αποτελείται από τις φάσεις της επιλογής προσωπικού, τη θεραπεία και τα follow-ups.

Παρόμοιο πρόγραμμα, χρησιμοποι-

ώντας καρέκλα barany, αύξηση της αυτοπεποίθησης και φαρμακευτική αγωγή εφαρμόστηκε από το 1981 και στην Ινδική Πολεμική Αεροπορία (IAF) από τον Deshmukh. Από την εφαρμογή του προγράμματος έγιναν γνωστά τρία σημαντικά ευρήματα:

- Οι πιλότοι με χαμηλό κίνητρο πτήσης δεν βοηθήθηκαν.

- Όταν οι πιλότοι έφευγαν από το κέντρο εκπαίδευσης στην αντιμετώπιση της αεροναυτίας, υπήρχε αποχή πτήσεων και άλλης πτητικής εκπαίδευσης και συνεπώς δυσκολεύονταν να ολοκληρώσουν την εκπαίδευση εντός χρονικών ορίων.

- Όταν οι πιλότοι περνούσαν από το χειρισμό ενός αργού αεροσκάφους σε ένα πιο γρήγορο εκδήλωναν και πάλι αεροναυτία και μάλιστα πολλοί μόνιμη, παρά τη ψυχοθεραπεία και τα φάρμακα.

Σε εξέλιξη των ανωτέρω προβλημάτων η IAF εφάρμοσε το 2007 ένα νέο πρόγραμμα χρησιμοποιώντας 20 λεπτά ασκήσεων τρεις φορές την ημέρα για 4-5 ημέρες με περιστροφή του σώματος χωρίς τη χρήση συσκευής αλλά από τον ίδιο τον πιλότο σε διάφορες στάσεις με σκοπό την προσομοίωση των ερεθισμάτων στο περιβάλλον πτήσης.

Τις μέρες αυτές ο πιλότος απείχε πτήσεων. Ακολουθούσαν πτήσεις με ταυτόχρονη εφαρμογή των ασκήσεων πριν και μετά τις πτήσεις. 50,7% ολοκλήρωσε επιτυχώς την εκπαίδευση, 36,2 διέκοψε για λόγους άσχετους με αεροναυτίες, 10,9% διέκοψε λόγω μόνιμης αεροναυτίας και 2,9% εμφάνισε αεροναυτία μόνο κατά τη διάρκεια ακροβατικών και έγινε δεκτό για το χειρισμό ελικοπτέρων.

Πρόκειται για μία λύση χωρίς οικονομικό κόστος, χωρίς ανάγκη εκπαίδευσης σε ειδικό κέντρο και η οποία μπορεί εύκολα να ενταχθεί στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα.

Λειτουργία της Συστηματικής Απευαισθητοποίησης:

Σε γενικές γραμμές, τα σύγχρονα

προγράμματα απευαισθητοποίησης της αεροναυτίας βασίζονται στη θεωρία ότι με τη συστηματική απευαισθητοποίηση το αρχικό ερέθισμα καθώς και τα όποια εξαρτημένα ερεθίσματα βιώνονται με ένα νέο και διαφορετικό τρόπο, με αποτέλεσμα την επανακωδικοποίησή τους στο μεταιχμακό σύστημα.

Η νέα βιωματική μάθηση μπορεί να

Η συστηματική απευαισθητο- ποίηση βασίζεται στις αρχές της κλασικής εξαρτημένης μάθησης.

γίνει με επιτυχία μέσω συγκεκριμένων φαντασιώσεων, καθώς όπως είναι γνωστό αυτά τα τμήματα του εγκεφάλου δεν έχουν τη δυνατότητα να ξεχωρίζουν κατά πόσο ένα γεγονός συμβαίνει στην εξωτερική πραγματικότητα ή στη φαντασία.

Αν η διαδικασία αυτή είναι επιτυχη-

μένη, το άτομο αρχίζει να αντιδρά στα ίδια ερεθίσματα με τρόπο τελείως διαφορετικό από αυτόν με τον οποίο αντιδρούσε πριν. Οι νέες, προσαρμοστικές και λειτουργικές αντιδράσεις και συμπεριφορές είναι το ίδιο άμεσες, αυθόρμητες και αυτόματες, όπως ήταν και οι παλαιότερες δυσλειτουργικές αντιδράσεις του στα ίδια ερεθίσματα.

Η συστηματική απευαισθητοποίηση βασίζεται στις αρχές της κλασικής εξαρτημένης μάθησης.

Τα άτομα που υποφέρουν από παράλογους φόβους, έχουν την τάση να αποφεύγουν να εκτίθενται στις καταστάσεις ή τα αντικείμενα που τους προκαλούν άγχος ή φοβικές αντιδράσεις.

Η αποφυγή ή απόδραση από το φοβγόνο ερέθισμα προσφέρει ανακούφιση καθώς ελαττώνει το άγχος, αλλά κάθε φορά που συμβαίνει λειτουργεί σαν αρνητική ενίσχυση μέσω της διαδικασίας που ονομάζεται συντελεστική εξαρτημένη μάθηση.

Ο στόχος της συστηματικής απευαισθητοποίησης είναι η διακοπή του μοτίβου αποφυγής ή απόδρασης από τα αγχογόνα ερεθίσματα, μέσω της σταδιακής έκθεσης του χειριστή σ' αυτά, μέχρι να επιτευχθεί η βαθμιαία εξασθένηση και τελική απόσβεση της εξαρτημένης αντίδρασης.

Η συστηματική απευαισθητοποίηση ως τεχνική περιλαμβάνει μία σειρά από φάσεις. Αρχικά, ο χειριστής εκπαιδεύεται να χαλαρώνει πλήρως μέσα σε





λίγα δευτερόλεπτα. Η επόμενη φάση της θεραπείας περιλαμβάνει την ιεράρχηση των καταστάσεων άγχους.

Ο θεραπευτής καταγράφει λεπτομερώς τα ερεθίσματα που προκαλούν άγχος στο χειριστή. Έπειτα τα κατατάσσει από το λιγότερο στο περισσότερο ενοχλητικό ή αγχογόνο. π.χ.

- 1) η προετοιμασία για την πτήση
- 2) το Briefing
- 3) η εικόνα του αεροσκάφους από μακριά
- 4) η είσοδος στο αεροσκάφος
- 5) η απογείωση
- 6) η εκτέλεση ακροβατικού να εκτελέσει
- 7) η προσγείωση.

Όταν ολοκληρωθεί και αυτή η φάση, ο χειριστής είναι έτοιμος να ξεκινήσει τη διαδικασία απευαισθητοποίησης.

Ο θεραπευτής καθοδηγεί το χειριστή να φτάσει σε μία κατάσταση βαθιάς χαλάρωσης και μόλις αυτό επιτευχθεί τον ενθαρρύνει να φανταστεί το λιγότερο αγχογόνο ερέθισμα.

Όταν καταφέρει να παραμείνει χαλαρωμένος στο πρώτο ερέθισμα, τον ενθαρρύνει να φανταστεί το αμέσως επόμενο ιεραρχικά ερέθισμα, μέχρι να καταφέρει να παραμείνει χαλαρωμένος και σ' αυτό. Η ίδια διαδικασία συνεχίζεται σε ιεραρχική σειρά με όλα τα αγχογόνα ερεθίσματα στη λίστα, μέχρι ο χειριστής να είναι ικανός να παραμέ-

Η τεχνική του παράδοξου προκαλεί τον πιλότο να εκδηλώσει το σύμπτωμα εν πτήξει.



νει χαλαρωμένος όταν φαντασιώνει το αγχογόνο ερέθισμα στην κορυφή της λίστας.

Εκτός από τη φαντασιωσική αναπαράσταση των αγχογόνων ερεθισμάτων, μπορούν να χρησιμοποιηθούν φωτογραφίες του αεροσκάφους εξωτερικά ή του cockpit ή βίντεο του αεροσκάφους, ενώ εκτελεί ελιγμούς.

Κατά περίπτωση χρησιμοποιείται μαγνητοφωνημένο υλικό από την επικοινωνία μέσω ασυρμάτου με τον πύργο ελέγχου.

Μια πιο εξελιγμένη τεχνολογικά τεχνική είναι η χρήση εικονικής πραγματικότητας που προσομοιώνει το περιβάλλον της πτήσης μαζί με συγκεκριμένου τύπου αποστολές, εφόσον αυτές έχουν οριστεί ως αγχογόνες. Σε διάφορες έρευνες έχει γίνει, επίσης, συνδυασμός της συστηματικής απευαισθητοποίησης με θεραπευτική ύπνωση.

Συνοπτικά, η διαδικασία περιλαμβάνει περιόδους απόλυτης χαλάρωσης (με τη μέθοδο του Benson, τη μέθοδο του Jacobson, ή διαφραγματική αναπνοή), οι οποίες εναλλάσσονται με περιόδους όπου το άτομο φαντασιώνει ολοένα και πιο αγχογόνα ερεθίσματα.

Η τεχνική του Jacobson που χρησιμοποιείται συνήθως, περιλαμβάνει προοδευτική χαλάρωση μέσω της εναλλακτικής σύσπασης και χαλάρωσης μεγάλων μυϊκών ομάδων. Η φάση της έντασης διαρκεί περίπου 5-10 δευτερόλεπτα και η φάση της χαλάρωσης περίπου 30 δευτερόλεπτα.

Αν κάποιο ερέθισμα προκαλεί άγχος στο χειριστή ο θεραπευτής τον προτρέπει να χαλαρώσει και να επιστρέψει στο προηγούμενο, λιγότερο αγχογόνο, ερέθισμα. Η τεχνική αυτή είναι τόσο αποτελεσματική για δύο κυρίως λόγους:

Ο πρώτος είναι ότι η νέα αντίδραση χαλάρωσης στο αγχογόνο ερέθισμα που έχει μαθευτεί κωδικοποιείται στο μεταιχμιακό σύστημα.

Ο δεύτερος είναι ότι ο χειριστής

έχει τη δυνατότητα να ολοκληρώσει την απευαισθητοποίησή του στο γραφείο του θεραπευτή, δηλαδή σε ένα ασφαλές περιβάλλον, προτού εκτεθεί στο ερέθισμα στην πτήση.

Κατά την εφαρμογή του προγράμματος η συστηματική απευαισθητοποίηση εντάσσεται σε ένα πρόγραμμα και συνδυάζεται με γνωσιακές τεχνικές εάν κρίνεται σκόπιμο. Εντούτοις, ο κύριος κορμός της θεραπείας είναι αυτός που περιγράφηκε.

Ο χειριστής, δηλαδή, ακολουθεί ένα πρόγραμμα απευαισθητοποίησης το οποίο διαρκεί από 3 έως 6 συνεδρίες με μία ημέρα κενό ενδιάμεσα. Σ' αυτό περιλαμβάνεται και σωματική απευαισθητοποίηση, την οποία διαδέχεται η συστηματική.

Σκοπός είναι αφού ολοκληρωθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα η απευαισθητοποίηση, να επιστρέψει ο χειριστής σε πτήσεις εθισμού προκειμένου να γίνει το πέρασμα από την απευαισθητοποίηση in vitro στην απευαισθητοποίηση in vivo.

Συμπεριφορικές τεχνικές οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν είναι το σταμάτημα της σκέψης εν πτήση, προκειμένου με οδηγίες του ίδιου του χειριστή προς τον εαυτό του να διακόψει τις αυτόματες αρνητικές σκέψεις, (οι



οποίες δεν αποκλείεται να έχουν τη μορφή εικόνας στη φαντασία) και να επικεντρωθεί στο στόχο του, ή η τεχνική του 'παράδοξου'.

Η τεχνική του παράδοξου προκαλεί τον πιλότο να εκδηλώσει το σύμπτωμα εν πτήση. Ζητείται από τον εκπαιδευόμενο πιλότο να επικεντρωθεί στις ενδείξεις ενός οργάνου μόνο για 6 – 7 λεπτά. Ο εκπαιδευτής αναλαμβάνει τον έλεγχο του αεροσκάφους και για αυτό το διάστημα εκτελεί ακροβατικά που σε προηγούμενως προκαλούσαν ναυτία στον εκπαιδευόμενο και του ζητά να εκδηλώσει τα συμπτώματα της ναυτίας.

Η τεχνική αυτή μπορεί να είναι αποτελεσματική όταν μετά από εξετάσεις

έχει προκύψει το συμπέρασμα ότι δεν υφίσταται ιατρική αιτιολογία. Με την τεχνική του 'παράδοξου' επιτυγχάνεται επιστροφή σε παλιότερο 'trigger point' (ουδός πυροδότησης) του ερεθίσματος.

Μπορούν, επίσης, να χρησιμοποιηθούν γνωσιακές τεχνικές προκειμένου να ενισχύσουν τα αποτελέσματα της σωματικής απευαισθητοποίησης, να αυξήσουν την αυτοπεποίθηση και να ελέγξουν το κίνητρο του χειριστή για απευαισθητοποίηση.

Η χρήση της συστηματικής απευαισθητοποίησης στη θεραπεία της αεροναυτίας αποτελεί για τις σύγχρονες πολεμικές αεροπορίες χρήσιμο εργαλείο στον αγώνα για την πρόληψη ατυχημάτων και τη βελτίωση της απόδοσης μέσω της ανοχής σε πτητικά ερεθίσματα, τα οποία ευθύνονται για την αεροναυτία.

Συνεπώς, ταυτόχρονα, με τις απαιτήσεις της εποχής συμβάλλει στη σοφή διαχείριση πόρων. Είναι αποτέλεσμα ερευνητικών προγραμμάτων δεκαετιών και η αξιοποίησή της συνδέει στενά την επιχειρησιακή ετοιμότητα με τις εξελίξεις στον κλάδο της ψυχολογίας.

Η ορθή χρήση της συστηματικής απευαισθητοποίησης μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εργαλείο στην απόδοση του σύγχρονου χειριστή και να του δώσει τη δυνατότητα να πετά με ασφάλεια.



STIR

A close-up photograph of a hand holding a red pen, writing on a white notepad. The hand is positioned in the lower right quadrant of the page, with the pen tip touching the paper. The background is dark, and the lighting highlights the texture of the skin and the paper.

του Υψογού(ΥΙ) Ρίκου Δημήτριου
Ιπτάμενου Ιατρού

επίδραση του σιρές της απόδοση των ιπτάμενων

Από τις απαρχές της αεροπλοΐας αναγνωρίστηκαν οι ιδιαιτερότητες του περιβάλλοντος της πτήσης και η πρόκληση έγινε εμφανής. Σήμερα, η Αεροπορική Ιατρική αποτελεί έναν καλά εδραιωμένο κλάδο της ιατρικής και πλήθος εξειδικευμένων ιατρών ασχολούνται με αυτή παγκοσμίως. Κάθε σύγχρονη αεροπορία εφαρμόζει της αρχές της Αεροπορικής Ιατρικής με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, συνήθως χρησιμοποιώντας ως «αιχμή του δόρατος» τους Ιπτάμενους Ιατρούς Αεροπορικής Ιατρικής (IIAI), γνωστούς διεθνώς με τον όρο «Flight Surgeons (FS)».

Τα ιδιαίτερα καθήκοντα του IIAI τον έχουν φέρει ουσιαστικά μέσα στο περιβάλλον της Μοίρας και τον έχουν καθιερώσει ως μέλος πλέον της σχετικά κλειστής ομάδας των Ιπταμένων. Καθημερινά ο IIAI περνά χρόνο μαζί τους, συζητά μαζί τους, πετάει και περιθάλπει.

RESSES

A close-up photograph of a hand holding a red pen, writing on a notebook. The hand is positioned in the center of the frame, with the pen tip touching the paper. The background is dark, and the lighting highlights the texture of the skin and the fabric of the sleeve.

ς καθημερινότητας στην νων πληρωμάτων. (μέρος Α')

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ένα πλήθος κινδύνων και επισφαλών καταστάσεων να αναγνωρίζεται σε πρώιμα στάδια, το οποίο σε διαφορετική περίπτωση δεν θα γίνονταν αντιληπτό. Ανάμεσά τους βρίσκονται ψυχολογικά θέματα τα οποία δεν αποτελούν ψυχοπαθολογία μπορούν όμως κάτω από τις κατάλληλες συνθήκες να προκαλέσουν μείωση της απόδοσης των Ιπταμένων ή ακόμη και ατυχήματα.

Σκοπός αυτού του άρθρου είναι η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας σχετικής με το στρες της ζωής, την διαχείριση του στρες και τους πιθανούς κινδύνους από αυτό από την οπτική ενός ΗΑΙ (και όχι ενός ψυχίατρου ή ψυχολόγου).

Ταυτόχρονα γίνεται μια προσπάθεια να εξαχθούν βασικές οδηγίες για τον ΗΑΙ της Πτέρυγας Μάχης ώστε να αναγνωρίζει έγκαιρα και να διαχειρίζεται αυτά τα περιστατικά.

Ο όρος στρες είχε για πρώτη φορά χρησιμοποιηθεί από την επιστήμη της φυσικής για να περιγράψει την μέση ποσότητα δύναμης η οποία ασκείται στην μονάδα επιφανείας.

Οι στρεσογόνες καταστάσεις μπορούν να γίνουν δεκτές ως βλαβερές, ως απειλές ή ακόμη και ως θετικές προκλήσεις. Επιπρόσθετα κάθε ορισμός του στρες θα έπρεπε να συμπεριλα-

μολογικών σωματικών μηχανισμών. Η αντίδραση μάχης ή φυγής περιγράφεται ως μια σειρά φυσιολογικών και βιοχημικών αλλαγών οι οποίες μας προετοιμάζουν να αντιμετωπίσουμε

«Το στρες είναι ένα καθημερινό γεγονός της ζωής. Πηγάζει από την αλλαγή, στην οποία όλοι πρέπει να προσαρμοστούν.»

Όπως αναφέρεται στον νόμο του Hooke του 1658, «η συγκεκριμένη ποσότητα μιας εξωτερικής δύναμης, ή στρες, παράγει μια ανάλογη παραμόρφωση σε ένα ελατό μέταλλο».

Ο όρος επιστρατεύτηκε για πρώτη φορά ως ιατρικός, από τον ενδοκρινολόγο Hans Selye τη δεκαετία του 1930. Σήμερα σύμφωνα με το «Oxford Dictionary of Psychology» ο όρος στρες αναφέρεται ως «η ψυχολογική και φυσιολογική τάση η οποία παράγεται από φυσικές, συναισθηματικές, κοινωνικές, οικονομικές ή επαγγελματικές καταστάσεις, γεγονότα ή εμπειρίες οι οποίες είναι δύσκολο να διαχειριστούν ή να γίνουν ανεκτές».

Ένας άλλος πιο γενικός (αλλά πιθανώς πιο ακριβής) ορισμός του στρες είναι αυτός που έδωσε ο ίδιος ο Selye: «η μη ειδική αντίδραση του σώματος σε κάθε απαίτηση για αλλαγή».

Ταυτόχρονα υπάρχει ένα μεγάλο πλήθος ορισμών του στρες καθώς επίσης και πλήθος γεγονότων που μπορούν να οδηγήσουν στο στρες.

βάνει και το καλό στρες ή αυτό που ο Selye ονόμασε ευστρές.

Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι με τόσους διαφορετικούς παράγοντες οι οποίοι συμμετέχουν στη δημιουργία και έκφραση του στρες, θα είναι δύσκολο να το ορίσουμε.

Κάθε διαφορετικός ορισμός τονίζει

αυτό που ο οργανισμός μας αντιλαμβάνεται ως απειλή.

Στους μηχανισμούς αυτούς συμμετέχουν ο υποθάλαμος και το λιμβικό σύστημα (ΚΝΣ) και η διάδραση τους με το Συμπαθητικό Νευρικό Σύστημα συμπεριλαμβανομένων των ορμονών του



διαφορετικές όψεις του. Κάτι πολύ σημαντικό, είναι να αναγνωρίσουμε ότι το στρες είναι ένα φαινόμενο φυσιολογικό. Χωρίς αυτό η επιβίωση θα ήταν αδύνατη. Τα όρια λοιπόν του παθολογικού και φυσιολογικού στρες είναι δυσδιάκριτα και συχνά ορίζονται με βάση το αποτέλεσμα τους.

Αυτό το «αποτέλεσμα» το οποίο προσπαθούμε συνεχώς να προλάβουμε στον χώρο της αεροπλοΐας!

Οι αντιδράσεις του στρες συμβαίνουν λόγω φυ-

στρες από τους αδρενεργικούς αδένες.

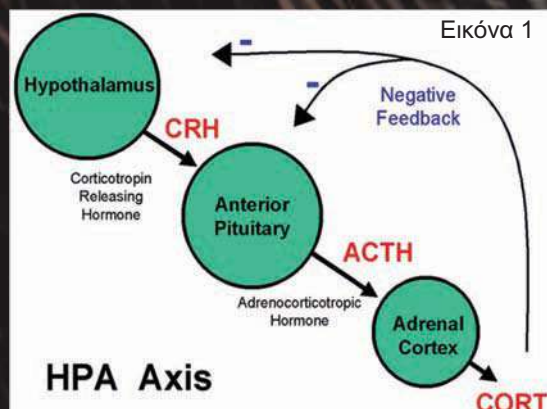
Ο ίδιος μηχανισμός ο οποίος ενεργοποιήθηκε για την εκδήλωση της αντίδρασης του στρες θα απενεργοποιηθεί όταν αποφασίσουμε ότι η βιωμένη κατάσταση δεν αποτελεί πλέον απειλή.

Ο εγκέφαλος παύει να προκαλεί την έκλυση ορμονών του στρες μέσω του μονοπατιού υποθάλαμος-υπόφυση-αδρενεργικός φλοιός. (Εικόνα 1)

ΣΤΡΕΣΣΟΡΕΣ

Βιώνουμε στρες προερχόμενο από τρεις βασικές πηγές:

- Περιβάλλον



- Σώμα
- Σκέψεις

Το περιβάλλον μας βομβαρδίζει με απαιτήσεις για προσαρμογή. Πρέπει να υπομένουμε τον καιρό, τον θόρυβο, την

τις παρούσες καταστάσεις και το τι προβλέπουμε για το μέλλον μπορεί να δράσει έτσι ώστε να μας στρεσάρει ή να μας χαλαρώσει.

Στο αεροπορικό περιβάλλον τα

τερα και τα αυξημένα επίπεδα αδρεναλίνης και νοραδρεναλίνης.

Η κατηγορία του περιβαλλοντικού στρες αναφέρεται σε ένα σύνολο φυσιολογικών συνθηκών που μας περι-

«Συνθήκες, καταστάσεις ή οποιοδήποτε ερέθισμα το οποίο εκλαμβάνεται ως απειλή, αναφέρεται ως στρέσορας, ή αυτό το οποίο προκαλεί ή προάγει το στρες»

πολυκοσμία, τις διαπροσωπικές απαιτήσεις, την πίεση χρόνου, τις ακραίες θερμοκρασίες και πλήθος απειλών για την ασφάλειά μας.

Η δεύτερη πηγή στρες είναι φυσιολογική. Γήρανση, ασθένειες, ατυχήματα, έλλειψη άσκησης, υπερωριακή

πράγματα είναι κατά κάποιον τρόπο πιο περίπλοκα. Λόγω της συνθετότητας και μοναδικότητας του να είσαι Ιπτάμενος μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε μια άλλη μέθοδο κατάταξης.

Ο Green πρότείνει ότι η απόδοση των πληρωμάτων μπορεί να επηρεαστεί από τους ακόλουθους τύπους στρες:

κλείουν. Σε αυτές ανήκουν ο θόρυβος η θερμοκρασία και οι δονήσεις.

Δεν υπάρχει πλέον αμφιβολία ότι τέτοιες συνθήκες μπορούν να επηρεάσουν την γνωσιακή απόδοση, την κρίση, τον έλεγχο ή την επικοινωνία κυρίως σε συνθήκες αυξημένων απαιτήσεων. Για αυτόν τον λόγο υπάρχει ένας αριθμός από προληπτικά μέτρα και προστατευτικά μέσα ώστε να περιορίζουν τις αρνητικές επιδράσεις του περιβάλλοντος στο Ιπτάμενο Προσωπικό.

LIFE STRESS

Ο όρος «Life stress» αναφέρεται σε μια, ίσως, από τις πιο απλές και συγχρόνως τις πιο σύνθετες αρχές της ζωής. «Η ζωή αλλάζει». Γνωρίζουμε ότι δεν χρειάζεται να είσαι Ιπτάμενος για να βιώσεις στρες, αλλά συχνά ξεχνάμε ότι οι «το μέλος ιπτάμενου πληρώματος αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου περιβάλλοντος το οποίο περιλαμβάνει την οικογένειά του την δουλειά του και τον κοινωνικό του περίγυρο».

Το στρες ζωής λοιπόν προέρχεται από οτιδήποτε βιώνουμε στην καθημερινότητά μας. Μπορεί να παραχθεί από δυσάρεστες καταστάσεις όπως ο θάνατος ενός μέλους της οικογένειας ή ακόμη και ενός κατοικίδιου ζώου, ένα διαζύγιο, μια κακή στιγμή με τους συναδέλφους ή την σύντροφο.

Μπορεί φυσικά να προέλθει από ευχάριστα γεγονότα όπως το να κερδίσεις το λαχείο ή να αναμένεις μια προαγωγή.

Υπάρχουν τρεις θεωρίες σχετικές με τα είδη του καθημερινού στρες που



εργασία και κόπωση επιβαρύνουν τον οργανισμό.

Οι αντιδράσεις του οργανισμού στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις επίσης προκαλούν σωματικές αλλαγές οι οποίες είναι στρεσογόνες οι ίδιες.

Η τρίτη πηγή του στρες είναι οι σκέψεις μας. Ο εγκέφαλος μας μεταφράζει και ερμηνεύει σύνθετα γεγονότα του περιβάλλοντος και του σώματος μας με διαφορετικούς τρόπους, ανάλογα με τις προσωπικές μας εμπειρίες και αναμνήσεις.

Ο τρόπος με τον οποίο εκλαμβάνουμε ερμηνεύουμε και τιλοδοτούμε

- Οξύ στρες αντίδρασης
- Περιβαλλοντικό στρες
- Στρες ζωής (Life stress)

Το οξύ αντιδραστικό στρες περιγράφεται γενικά ως ένα σύντομο γεγονός στενά συνδεδεμένο με την εκτέλεση επιχειρησιακών καθηκόντων.

Είναι κάτι που όλοι έχουμε βιώσει στη ζωή μας όταν άτομα ή γεγονότα εκλαμβάνονται ως απειλές. Για τον Ιπτάμενο αυτό θα μπορούσε να είναι μια εν πτήση επείγουσα κατάσταση ή μια ξαφνική ή απρόσμενη αλλαγή του αντικειμενικού σκοπού της αποστολής.

Αυτοί οι στρέσορες σχετίζονται με τον μηχανισμό που περιγράφηκε νωρί-

μπορούν να επηρεάσουν την απόδοση.

Αυτό που όλοι μας, λογικά, θα σκεφτόμαστε είναι ότι, τα είδη των γεγονότων τα οποία είναι υπεύθυνα για την πλειοψηφία του στρες είναι οι μείζονες αλλαγές στη ζωή και οι κρίσεις. Αυτό θα μπορούσε να είναι ένας θά-

η οποία μπορεί να ξεκινήσει με αυξημένη κίνηση στον δρόμο προς την εργασία μας, να ενισχυθεί από μια διαφωνία με κάποιον συνάδελφο ή μια ξαφνική αλλαγή στο πρόγραμμα και δεν γνωρίζουμε που μπορεί να καταλήξει.

Αυτές τις καθημερινές και σχετικά

αντίδρασης και των μικρών πηγών στρες. Αυτή η θεωρία προτείνει ότι τον πρωτεύων κίνδυνο προς τα Ιπτάμενα Πληρώματα συνιστά ο συνδυασμός των μικρών καθημερινών πηγών στρες με το οξύ στρες σε ξαφνικά ή απρόβλεπτα περιστατικά.

Remember: you should always be "pilot in command," even if you're never in control of anything.

(Θυμήσου: Πρέπει πάντα να είσαι «πιλότος έχων τον έλεγχο» ακόμη και εάν δεν ελέγχεις τίποτα.)

νατος, ένα διαζύγιο ή η έλευση ενός καινούργιου μέλους στην οικογένεια.

Παρόλα αυτά πολλοί πιστεύουν ότι είναι οι μικρές ανησυχίες της καθημερινής ζωής οι οποίες γεννούν το περισσότερο στρες.

Όλοι έχουμε βιώσει μια «κακή μέρα»

μικρές πηγές στρες τις ονομάζουμε «μικροστρέσορες» (*microstressors*) και έχουν το χαρακτηριστικό ότι είναι συνεχείς και μπορούν να οδηγήσουν σε χρόνιο στρες.

Υπάρχει και μία τρίτη θεωρία η οποία συνδυάζει τις έννοιες του οξέος στρες

Οι περισσότεροι ερευνητές συμφωνούν ότι το πιο σημαντικό είναι ο τρόπος με τον οποίο το άτομο μάχεται το στρες, παρά το ίδιο το στρες.

Στον Πίνακα εμφανίζονται μερικά από τα συμβάντα και καταστάσεις τα οποία μπορούν να προκαλέσουν στρες, όπως εμφανίζονται στην απογραφή του στρες της ζωής από τον Cooper.

Σε αυτούς τους στρέσορες θα πρέπει να προσθέσω κάποιους αποκλειστικούς στο Στρατιωτικό περιβάλλον.

Μερικά παραδείγματα αποτελούν οι πράξεις στρατιωτικής απειθαρχίας, οι μεταθέσεις, μη εθελοντικές αναθέσεις, επιχειρησιακή πτήση, το να ακολουθείς διαταγές και να αναφέρεις σε αυτούς με μεγαλύτερο βαθμό.

Αλλά και οι στρεσογόνοι παράγοντες που προέρχονται από τον Οργανισμό (Π.Α.) όπως ο σχετικά χαμηλός μισθός, επιπρόσθετα καθήκοντα πέρα των προβλεπόμενων και η αναμονή μιας επιτελικής εργασίας.

Η ΠΑ ζει μια περίοδο με πολλές ιδιαιτερότητες. Εμείς, θα πρέπει να δούμε λίγο πιο μπροστά και να προλάβουμε τις επιπτώσεις της. Για να γίνει κάτι τέτοιο η προσπάθεια θα πρέπει να είναι συντονισμένη και να εμπλέκει όλες τις υπάρχουσες δυνάμεις της. Διότι στην ΠΑ υπάρχει και η γνώση και η δυναμική ώστε και να προληφθεί και να αντιμετωπιστεί στην εμφάνισή του, οποιοδήποτε πρόβλημα χωρίς να θυσιάσουμε ούτε στο ελάχιστο την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητά της.

Αγορά οικίας
Πώληση οικίας
Μετακόμιση
Μεγάλη ανακαίνιση οικίας
Θάνατος κοντινού φίλου
Γέννηση τέκνου
Συναισθηματική ή φυσική ασθένεια
Δυσκολίες στις σχέσεις με τα παιδιά
Δυσκολίες στις σχέσεις με τους γονείς
Οικονομικές δυσκολίες
Πρόβλημα ασφάλειας
Νομικό πρόβλημα
Ασθένεια κοντινού προσώπου
Ασθένεια που απαιτεί εισαγωγή σε νοσοκομείο
Θάνατος μέλους οικογένειας ή φίλου
Συζηγικά προβλήματα
Αναμονή διαζυγίου - διαζύγιο
Έναρξη σχολείου τέκνου
Αφξημένη φροντίδα ηλικιωμένου
Προβλήματα με συγγενείς ή φίλους
Προβλήματα σχετικά με κατοικίδιο ζώο
Αλλαγή του αντικειμένου της εργασίας
Απειλή της αφθονίας ή επάρκειας
Αύξηση ή νέο δάνειο
Προβλήματα σχετικά με την εργασία

Οδήγηση



αλκοόλη
εκνευρισμός
αδιαθεσία
φάρμακα
...

**Προφύλαξε τον
εαυτό σου
και τους
γύρω σου!**



Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
Κέντρο Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους
hka.hellenicairline.gr

Διάκριση

Ασφάλειας Πτήσεων & Εδάφους

Το παρακάτω στρατιωτικό προσωπικό συμμετείχε σε ομάδα εργασίας η οποία, επιδεικνύοντας υψηλό αίσθημα ευθύνης, επαγγελματισμό, ζήλο και εργατικότητα, προέβη στη δημιουργία εκπαιδευτικής ταινίας (Οπτικοποίηση - Αναπαράσταση Αεροπορικού Ατυχήματος) υλοποιώντας έτσι σημαντικό έργο και προάγοντας την Ασφάλεια Πτήσεων και Εδάφους στην Πολεμική Αεροπορία.

Υπογό (ΜΑ) Μπόμπολα Δημήτριο της 111ΠΜ

Υπογό (Ι) Τσαροβίνα Βασίλειο της 111ΠΜ

Υπογό (ΜΑ) Μπέρτο Νικόλαο της 111ΠΜ

Ανθογό (ΤΟΠ) Χατζημάτο Παντελή της 111ΠΜ

Αομία (ΤΜΑ) Λουλούδη Βασίλειο της 111ΠΜ

Αομία (ΕΟΧΟΜ) Κατσιούλα Χρήστο της 111ΠΜ

Εομίας (ΤΜΑ) Πολυμέρου Φωκίων της 111ΠΜ

Εομία (ΤΟΠ) Καρβουνιάρη Ευάγγελο της 111ΠΜ

Εομία (ΤΟΠ) Χατζή Ιωάννη της 116ΠΜ

Εομία (ΤΜΑ) Καραπάνο Ιωάννη της 111ΠΜ

Εομία (ΕΤΑΦ) Μπαμζελή Κωνσταντίνο της 111ΠΜ

Σμία (ΟΤΑΦ) Θεοχαρίδη Δημήτριο της 115ΠΜ

Σύμφωνα με τα παραπάνω απονεμήθηκε

Εύφημος Μνεία

από τον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας
Αντιπύραρχο (Ι) Ευάγγελο Τουρνά.

Ως γνωστόν σήμερα η ΠΑ εξετάζει τόσο τα τρέχοντα περιστατικά όσο και τα μείζονα συμβάντα του παρελθόντος λαμβάνοντας υπόψη τον Ανθρώπινο Παράγοντα. Το ακόλουθο βίντεο αποτελεί αναπαράσταση ενός παρελθόντος συμβάντος όπου οι συντελεστές εντόπισαν τους πιθανούς κατά την κρίση τους Ανθρώπινους Παράγοντες οι οποίοι επισημαίνονται χρησιμοποιώντας τους κωδικούς HFACS σύμφωνα με τον ΚΠΑ Ε-2/2008/ΓΕΑ



Διάκριση

Ασφάλειας Πτήσεων & Εδάφους



Ο **Asimias (EHLE) Ιωάννης Τάκας** γεννήθηκε στη Λάρισα, το 1973. Κατατάχθηκε στην Πολεμική Αεροπορία στις 29 Ιουνίου του 1992 ως Ο.Π.Υ. Υπηρέτησε στο ΚΕΑ Ελληνικού με καθήκοντα βοηθού υπολόγου ηλεκτρολόγου Αφών T-33 και CL-215. Στην Μοίρα ΑΤΑ με καθήκοντα επόπτη ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού. Σήμερα υπηρετεί στο Α/Απ Ρόδου με καθήκοντα ηλεκτρολόγου.

Ο ανωτέρω τεχνικός εντόπισε δυσλειτουργία στο υπόγειο καλώδιο από Υ/Σ σε υποπίνακα κατανομής με αποτέλεσμα την μη παροχή ρεύματος σε όλους τους χώρους δραστηριότητας των πληρωμάτων ετοιμότητας των Ε/Π Super Puma. Έγινε αντικατάσταση των φορτίων από εφεδρική παροχή. Η αντικατάσταση έγινε κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες και πέραν του προβλεπόμενου ωραρίου εργασίας, με συνέπεια, μεθοδικότητα, επαγγελματισμό και άρτια τεχνική κατάρτιση τηρώντας παράλληλα με ορθό τρόπο τα θεσμικά κείμενα και σε σύντομο χρονικό διάστημα, επιφέροντας μεγάλο επιχειρησιακό όφελος στην Π.Α. και χωρίς καμία οικονομική επιβάρυνση.

Ο εν λόγω Τεχνικός επιδεικνύοντας υψηλή επαγγελματική κατάρτιση, βαθιά γνώση του αντικειμένου και αυξημένη παρατηρητικότητα και τηρώντας τα ποιοτικά πρότυπα, συνέβαλλε στην αποφυγή ενδεχόμενης επισφαλούς κατάστασης προάγοντας την Ασφάλεια Πτήσεων

Η Πτήση συγχαίρει για την πράξη

Διάκριση

Ασφάλειας Πτήσεων & Εδάφους



Ο **Esimias (EHLE) Εμμανουήλ Καραγιάννης** γεννήθηκε στη Ρόδο, το 1972. Κατατάχθηκε στην Πολεμική Αεροπορία στις 19 Μαρτίου του 1997 ως Ε.Π.Υ. ενώ είναι και κάτοχος Πτυχίου Ηλεκτρολόγου από τα ΤΕΙ Ηρακλείου. Σήμερα υπηρετεί στο Α/Απ Ρόδου με καθήκοντα ηλεκτρολόγου.

Ο ανωτέρω τεχνικός εντόπισε δυσλειτουργία στο υπόγειο καλώδιο από Υ/Σ σε υποπίνακα κατανομής με αποτέλεσμα την μη παροχή ρεύματος σε όλους τους χώρους δραστηριότητας των πληρωμάτων ετοιμότητας των Ε/Π Super Puma. Έγινε αντικατάσταση των φορτίων από εφεδρική παροχή. Η αντικατάσταση έγινε κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες και πέραν του προβλεπόμενου ωραρίου εργασίας, με συνέπεια, μεθοδικότητα, επαγγελματισμό και άρτια τεχνική κατάρτιση τηρώντας παράλληλα με ορθό τρόπο τα θεσμικά κείμενα και σε σύντομο χρονικό διάστημα, επιφέροντας μεγάλο επιχειρησιακό όφελος στην Π.Α. και χωρίς καμία οικονομική επιβάρυνση.

Ο εν λόγω Τεχνικός επιδεικνύοντας υψηλή επαγγελματική κατάρτιση, βαθιά γνώση του αντικειμένου και αυξημένη παρατηρητικότητα και τηρώντας τα ποιοτικά πρότυπα, συνέβαλλε στην αποφυγή ενδεχόμενης επισφαλούς κατάστασης προάγοντας την Ασφάλεια Πτήσεων .

Η Πτήση συγχαίρει για την πράξη

Διάκριση

Ασφάλειας Πτήσεων & Εδάφους



Ο **Ασμίας (ΤΜΑ) Βαββάς Δημήτριος** γεννήθηκε στα Ιωάννινα το 1986. Εισήχθη στην Σ.Τ.Υ.Α. το 2003. Μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης το 2005 εγγράφηται στην δύναμη της 116ΠΜ/335Μ και το 2007 στην 336Μ. Το 2008 μετατέθηκε στην 111ΠΜ/330Μ όπου εκπαιδεύτηκε στα F-16. Τέλος τοποθετήθηκε στην 335Μ όπου υπηρετεί μέχρι σήμερα με τα καθήκοντα του επιθεωρητή επιπέδου -5-Crew Chief F-16 Blk 52Μ.

Στις 16 Οκτωβρίου 2012 κατά τη διαδικασία End of Runway του Α/Φ F-16C με s/n 06-0013 για εκτέλεση νυκτερινής πτήσης, διαπίστωσε ότι ο Jettison Electrical Connector της δεξαμενής καυσίμου 370 Gallon External Fuel Tank ήταν μη ασφαλισμένος. Επισημαίνεται δε ότι το συγκεκριμένο εύρημα έγινε κάτω από δύσκολες καιρικές συνθήκες (βροχή, νυκτερινές πτήσεις) καθώς επίσης και ότι η πρόσβαση στο συγκεκριμένο σημείο είναι αρκετά δύσκολη, καθότι ο Electrical Connector δεν είναι πάντοτε ορατός. Κατά τους προβλεπόμενους από την οικεία βιβλιογραφία λειτουργικούς ελέγχους (έλεγχος φυσιγγίων απόρριψης δεξαμενής), που εκτελέστηκαν μετά την τοποθέτηση της 370 Gallon External Fuel Tank, δεν είχε διαπιστωθεί κάτι το αντικανονικό. Σε περίπτωση δε που δεν είχε διαπιστωθεί το συγκεκριμένο εύρημα το Α/Φ δεν θα είχε την δυνατότητα να πραγματοποιήσει απόρριψη της δεξαμενής σε περίπτωση άμεσης ανάγκης.

Ο εν λόγω Τεχνικός επιδεικνύοντας υψηλή επαγγελματική κατάρτιση, αυξημένη παρατηρητικότητα και ενεργώντας με γνώμονα την ασφάλεια πτήσεων και εδάφους, συνέβαλλε αποτελεσματικά στην επιχειρησιακή εκμετάλλευση του εν λόγω Α/Φ και την αποτροπή πιθανού ατυχήματος

Η Πτήση συγχαίρει για την πράξη

Διάκριση

Ασφάλειας Πτήσεων & Εδάφους



Ο **Υπογός (ΤΗΓ) Μπουλιώτης Ιωάννης** γεννήθηκε στη Λαμία το 1969. Εισήχθη στην ΣΤΥΑ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός. Τον Ιούλιο του 2001 εγγράφεται στη δύναμη της 111ΠΜ και τοποθετείται στη ΜΣΕ, όπου υπηρετεί μέχρι σήμερα ως Προϊστάμενος Σμήνους Ηλεκτρισμού.

Στις 28/7/2012, ως υπεύθυνος παρακολούθησης εκτέλεσης του έργου «Εκσυγχρονισμός Πεδίων Μέσης Τάσης 9ης ΜΣΕΠ», κατά την εκτέλεση ηλεκτρολογικών εργασιών, εντόπισε δυσδιάκριτο σπινθηρισμό καλωδίου σε παρακείμενο υποσταθμό της ΔΕΗ από τον οποίο τροφοδοτείται και η 9η ΜΣΕΠ. Ο εντοπισμός που δεν έγινε αντιληπτός και από τους έμπειρους τεχνικούς της ΔΕΗ ήταν πέραν των καθηκόντων του και οδήγησε σε αποκατάσταση βλάβης η οποία θα μπορούσε να έχει επιπτώσεις στην εύρυθμη λειτουργία της μονάδας.

Ο εν λόγω Αξιωματικός επιδεικνύοντας υψηλή επαγγελματική κατάρτιση, βαθιά γνώση του αντικειμένου και αυξημένη παρατηρητικότητα, συνέβαλλε στην αποφυγή ενδεχόμενης επισφαλούς κατάστασης για το προσωπικό και τις εγκαταστάσεις της 9ης ΜΣΕΠ, προάγοντας την Ασφάλεια Εδάφους.

Η Πτήση συγχαίρει για την πράξη

Διάκριση

Ασφάλειας Πτήσεων & Εδάφους



Ο **Σμίας (ΤΜΑ) Πικέας Διονύσιος** γεννήθηκε στον Πύργο Ηλίας το 1990. Εισήλθε στην ΣΤΥΑ. το 2008 και τοποθετήθηκε στην 117ΠΜ/338Μ στις 02/11/2010, όπου υπηρετεί μέχρι σήμερα με τα καθήκοντα του Εκτελεστή Επιπέδου 3, Πρώτου Βαθμού Συντήρησης σε Α/Φ F-4E PI2000.

Στις 25/-2/2013 κατά τη διάρκεια εκτέλεσης Μεταξύ Πτήσεων Επιθεώρηση σε Α/Φ F-4E PI2000 με S/N 7201-524, ανετλήθη ρωγμή στο CANOPY HINGE FAIRING της Α Θέσης Χειριστού. Με βάση τα τεχνικά εγχειρίδια και τα θεσμικά κείμενα, δεν προβλέπεται επιθεώρηση του συγκεκριμένου σημείου κατά την εκτέλεση της εν λόγω επιθεώρησης. Επισημαίνεται ότι η επέκταση της ρωγμής θα είχε ως συνέπεια την αποκοπή του συγκεκριμένου εξαρτήματος (CANOPY HINGE FAIRING) από το Α/Φ και την ενδεχόμενη αναρρόφηση του από τον Α/Κ με αποτέλεσμα την πρόκληση Αεροπορικού Ατυχήματος (FOD).

Ο εν λόγω Τεχνικός επιδεικνύοντας υψηλή επαγγελματική κατάρτιση, υπερβάλλοντα ζήλο και υψηλό αίσθημα ευθύνης συνέβαλλε αποφασιστικά στην αποφυγή ενδεχόμενης επισφαλούς κατάστασης προάγοντας την Ασφάλεια Πτήσεων

Η Πτήση συγκρατεί για την πράξη

Διάκριση

Ασφάλειας Πτήσεων & Εδάφους



Ο **Σμίας (ΟΟΧΟΜ) Αγραπίδης Γεώργιος** γεννήθηκε στην Πάτρα το 1980. Εισήχθη στην Π.Α. με την 3η σειρά ΕΠΟΠ. το 2005 και μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης του στην 124ΠΒΕ τοποθετήθηκε το 2006 στην 112ΠΜ/ΜΜ όπου υπηρετεί μέχρι σήμερα με την ειδικότητα του οδηγού.

Στις 13/02/2013 εκτελέστηκε προγραμματισμένη εκπαιδευτική επίσκεψη των μαθητών της 1ης/2013, εκπαιδευτικής σειράς ΚΕΕΠ στο ΚΕΠ/ΑΘ που βρίσκεται στο Ελληνικό Αττικής. Η μεταφορά έγινε με υπηρεσιακό λεωφορείο της Μ.Μ. και περιλάμβανε μετάβαση και επιστροφή από την 112ΠΜ στο ΚΕΠ/ΑΘ.

Κατά την επιστροφή από το ΚΕΠ/ΑΘ στην 112ΠΜ μέσω της Αττικής Οδού, με δυσμενείς καιρικές συνθήκες (έντονη χαλαζόπτωση και χαμηλή ορατότητα), συνθήκες που οδήγησαν σε ατύχημα ακριβώς μπροστά από το λεωφορείο και η εμπλοκή με το ατύχημα αποφεύχθηκε χάρη στον υψηλό επαγγελματισμό και την ψυχραιμία του εν λόγω οδηγού.

Το λεωφορείο εισερχόταν σε μία σήραγγα της Αττικής Οδού όταν ένα φορτηγό επιχειρήσε προσπέραση με υψηλή ταχύτητα με αποτέλεσμα ο οδηγός να χάσει τον έλεγχο του και να προσκρούσει βίαια αρχικά στα τοιχώματα της σήραγγας και στη συνέχεια να ακινητοποιηθεί λίγα μόλις μέτρα μπροστά από το υπηρεσιακό όχημα. Ο οδηγός του λεωφορείου αντέδρασε άμεσα και με ιδιαίτερη ψυχραιμία κατάφερε να το ακινητοποιήσει έγκαιρα και με ασφάλεια αποφεύγοντας παράλληλα την πρόσκρουση του με το ακινητοποιημένο φορτηγό.

Ο εν λόγω Υπαξιωματικός επιδεικνύοντας υπερβάλλοντα ζήλο και ψυχραιμία, απέφυγε ένα ατύχημα που θα μπορούσε να προκαλέσει εκτός από υλικές ζημιές και πιθανό τραυματισμό των επιβαίνόντων σε αυτό συμβάλλοντας έτσι ουσιαστικά στην Ασφάλεια Εδάφους.

Η Πτήση συγκρατεί για την πράξη

Διάκριση

Ασφάλειας Πτήσεων & Εδάφους



Ο Σγος (Ι) Λεωνίδας Γαβριηλίδης γεννήθηκε στην Αθήνα στις 27-5-1978. Εισήλθε στη ΣΙ στις 25-09-1996 και τοποθετήθηκε στην 117ΠΜ/338Μ στις 10-6-2002. Στις 26-10-2012 τοποθετήθηκε στο ΣΜΕΤ όπου υπηρετεί έως σήμερα ως Εκπαιδευτής Πτήσεων.

Στις 23-5-2013 και ενώ ήταν προγραμματισμένος ως εκπαιδευτής για πτήση CPM, κατά τη διάρκεια της εξωτερικής, προ πτήσης, επιθεώρησης του Α/Φ εντόπισε χτυπήματα στην 3η βαθμίδα του στροβίλου του Νο 1 Α/Κ του Α/Φ με S/N 520. Το σημείο που εντόπισε τα χτυπήματα είναι ιδιαίτερα δυσδιάκριτο και ο εντοπισμός τους κρίνεται εξαιρετικά δύσκολος ακόμα για πολύ έμπειρο τεχνικό.

Ο εν λόγω Αξιωματικός, με την άριστη επαγγελματική του κατάρτιση, το ζήλο και το υψηλό αίσθημα ευθύνης συνέβαλε αποφασιστικά στην ΑΠΕ.

Η Πτήση συγκρατεί για την πράξη

Διάκριση

Ασφάλειας Πτήσεων & Εδάφους



Ο Ασμίας (ΤΜΑ) Μαρταράς Αργύριος γεννήθηκε στην Λαμία στις 8-6-1986. Εισήχθη στη Σ.Τ.Υ.Α. στις 18-10-2004. Απεφοίτησε στις 4-10-06 και τοποθετήθηκε στην 117ΠΜ/339ΜΠΚ στις 6-12-2006 όπου και υπηρετεί έως σήμερα σαν επιθεωρητής εργασιών APG 1ου Β.Σ. α/φων F-4E.

Στις 23-08-2013 κατά την διαδικασία διερεύνησης βλάβης στο σύστημα καλυπτρών σε Α/Φ F-4E με S/N 503 εντόπισε δυσδιάκριτη ρωγμή στο δεξιό UPPER LONGERON της Α Θ.Χ.. Συναφώς αναφέρεται ότι το συγκεκριμένο εύρημα απαιτεί αυξημένη παρατηρητικότητα και δεν προβλεπόταν στην οικεία βιβλιογραφία κατά την διερεύνηση της βλάβης.

Ο εν λόγω υπαξιωματικός με την υψηλή επαγγελματική του κατάρτιση και την ι-διαίτερη παρατηρητικότητα του, συνέβαλε άμεσα στην πρόληψη πιθανού αεροπο-ρικού ατυχήματος.

Η Πτήση συγκρατεί για την πράξη



№ 208 Γ-2013

η Πτήση

στο διαδίκτυο
βρες και κατέβασε
το τελευταίο τεύχος

<http://www.haf.gr/el/articles/ptisi.asp>



Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
Κέντρο Ασφάλειας Πτήσεων και Εδάφους
fsd.hafgs@haf.gr

