

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΜΟΥ ΠΛΑΓΙΑΣ



Ενημερωτικό Δελτίο Ασφάλειας & Συστάσεις ασφαλείας



Φεβρουάριος 2018

Εισαγωγή

Με βάση

- τις αναφορές συμβάντων που έχουν σταλεί από αθλητές και σωματεία καθ' όλη την προηγούμενη χρονιά 2017
- τα συμβάντα που γνωστοποιήθηκαν μεταξύ των πιλότων Α/Π κατά το 2017
- και με αφορμή το υλικό από την πρόσφατη συνάντηση ασφάλειας που διοργάνωσε η ΕΔΑΑΠ σε συνεργασία με την ΕΛΑΟ (10/12/2017, Τατόι)

η Επιτροπή Αλεξιπτώτου Πλαγιάς, προχωρεί στην καθ' όλον ενημέρωση των αεραθλητικών σωματείων, των σχολών εκμάθησης και των αθλητών για σχετικά θέματα που αφορούν τον τομέα της ασφάλειας πτήσεων και των ζητούμενων ενεργειών που γενικότερα ή ειδικότερα κρίνονται απαραίτητες και προτείνονται για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και την εξάλειψη ή μείωση των αιτίων που οδηγούν σε συμβάντα, ατυχήματα ή δυστυχήματα.

Ενημερωτικό Δελτίο Ασφάλειας

Η ΕΔΑΑΠ στα στοιχεία που παρουσίασε για την τελευταία δεκαετία μολονότι δεν σχετίζονται με τον όγκο των δραστηριοτήτων (αφού μέχρι πρόσφατα δεν καταγράφονταν το σύνολο των απογειώσεων ή ωρών πτήσης), καταλήγει στα παρακάτω:

- Τα αλεξιπτώτα πλαγιάς και τα υπερελαφρά ευθύνονται για 17 από τους 20 συνολικά θανάτους (ποσοστό 85%) στην τρέχουσα δεκαετία
- Στα αλεξιπτώτα πλαγιάς και στα υπερελαφρά το 50% των ατυχημάτων είναι θανατηφόρα ενώ η τάση τους είναι αυξητική
- Η μεγάλη πλειοψηφία των θανατηφόρων ατυχημάτων (ποσοστό 64%) οφείλεται στον ανθρώπινο παράγοντα.

Η ΕΑΠ από την πλευρά της κάνει προσπάθεια **καταγραφής της ετήσιας δραστηριότητας Α/Π και των συμβάντων** του 2017 στον παρακάτω πίνακα και προχωρεί στην έκδοση **Ενημερωτικού Δελτίου Ασφάλειας**, με στόχο να γίνει η αφετηρία για εμπλουτισμό των αναφορών από όλους τους εμπλεκόμενους και να γενικευτεί- δημοσιοποιηθεί μια συζήτηση γύρω από τα θέματα ασφάλειας.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΛΕΟΝΑΡΝΤΟ 2017			ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΣΧΟΛΕΣ 2017		
(1) Αριθμός Πτήσεων που υποβλήθηκαν στο Λεονάρντο 2017	(2) Ώρες που καταγράφηκαν στο Λεονάρντο 2017	(3) Ολοκλήρωσαν την Βασική Εκπαίδευση Το 2017	(4) Τραυματισμοί που γνωστοποιήθηκαν 2017	(5) Συμβάντα που γνωστοποιήθηκαν/ χωρίς τραυματισμό 2017	(6) Θανατηφόρα Ατυχήματα 2017
7419 823 πτήσεις παραπάνω από το 2016	6997 811 ώρες παραπάνω από το 2016	78 άτομα	10/μόνο για 3 έγινε γραπτή αναφορά	15/καμιά αναφορά	0

Διαπιστώσεις

- Η **καταγραφή των πτήσεων στο Λεονάρντο είναι απαραίτητη** καθώς είναι πολύ βασική πηγή πληροφοριών για την καταγραφή της δραστηριότητας. Η καταγραφή φαίνεται ότι αυξάνεται και γίνεται συνήθης πρακτική όλο και πιο πολλών πιλότων/χειριστών.
- Υπάρχει διαδεδομένη η **λανθασμένη αντίληψη-στερεότυπα** για τις αναφορές κάθε είδους συμβάντων από τους εμπλεκόμενους (εκπαιδευτές, μέλη σωματείων, βοηθοί σχολών, χειριστές όλων των επιπέδων) και ως εκ τούτων οι αναφορές και οι καταγραφές είναι πολύ λίγες, ειδικά των συμβάντων με ή χωρίς τραυματισμό.
- **Τα συμβάντα και τα ατυχήματα ΣΥΜΒΑΙΝΟΥΝ**. Όμως:
 - Η **καλή γνώση** των παραγόντων που μπορεί να τα προκαλέσουν,
 - η **οριοθέτηση** της δράσης μας μέσα στα ατομικά μας **όρια** και το **κανονιστικό πλαίσιο** και
 - η ανάπτυξη ενός ορθολογικού **τρόπου σκέψης** για να εντοπίζουμε τους κινδύνους, και να σκεφτόμαστε/συζητάμε για τα «**λάθη**» ή τις «**παραβάσεις**» μας είναι απαραίτητα βήματα που υποχρεωτικά πρέπει να κάνουμε όλοι όσοι ασχολούμαστε με την πτήση.

Σύμφωνα με την μελέτη των περιπτώσεων και τους προβληματισμούς που αναπτύχθηκαν, διαφαίνεται ότι ελλείμματα εντοπίζονται:

1. στην εκπαίδευση στο συγκεκριμένο αντικείμενο, της ασφάλειας. Δηλ **δεν φαίνεται να αφιερώνεται αρκετός χρόνος κατά την θεωρητική εκπαίδευση** για συζητήσεις και παρουσίαση –μελέτη περιπτώσεων ώστε να καλλιεργηθεί μια στάση ευθύνης ως προς τα θέματα ασφάλειας.
2. στην ειλικρινή πληροφόρηση των εκπαιδευομένων και την ανοιχτή παραδοχή ότι η δραστηριότητα ενέχει κινδύνους που μόνο με την σταδιακή απόκτηση γνώσεων και δεξιοτήτων, την καλλιέργεια της στάσης ευθύνης του χειριστή και την ένταξή του σε ένα οργανωμένο πλαίσιο δράσης-σωματείο, σχολή εκμάθησης μπορούν να ελαχιστοποιηθούν.
3. Στην νοοτροπία/στάση των εμπλεκόμενων στα συμβάντα/ατυχήματα και την ύπαρξη στερεότυπων και προκαταλήψεων που παρεμποδίζουν την αναφορά και την καταγραφή τους.
4. Στην επίσημη ενημέρωση που προωθείται από τα θεσμικά όργανα, Σωματεία/ ΕΑΠ/ΕΛΑΟ
5. Ελλείμματα και κενά του κανονιστικού πλαισίου.

«Εχθροί» της ασφάλειας –Τα «Λάθη»

Σύμφωνα με τον ICAO - International Civil Aviation Organization «**ασφάλεια πτήσεων** είναι η κατάσταση στην οποία ο κίνδυνος για πρόσωπα ή πράγματα μειώνεται και διατηρείται σε ένα αποδεκτό επίπεδο, μέσω μιας **συνεχούς** διαδικασίας εντοπισμού κινδύνων και διαχείρισης του ρίσκου».

Κανένας δεν ξεκινά να πάει στο βουνό για πτήση, σκοπεύοντας να κάνει ατύχημα. Πάει για να αθληθεί, να προπονηθεί, να μάθει, να χαρεί, να διασκεδάσει.

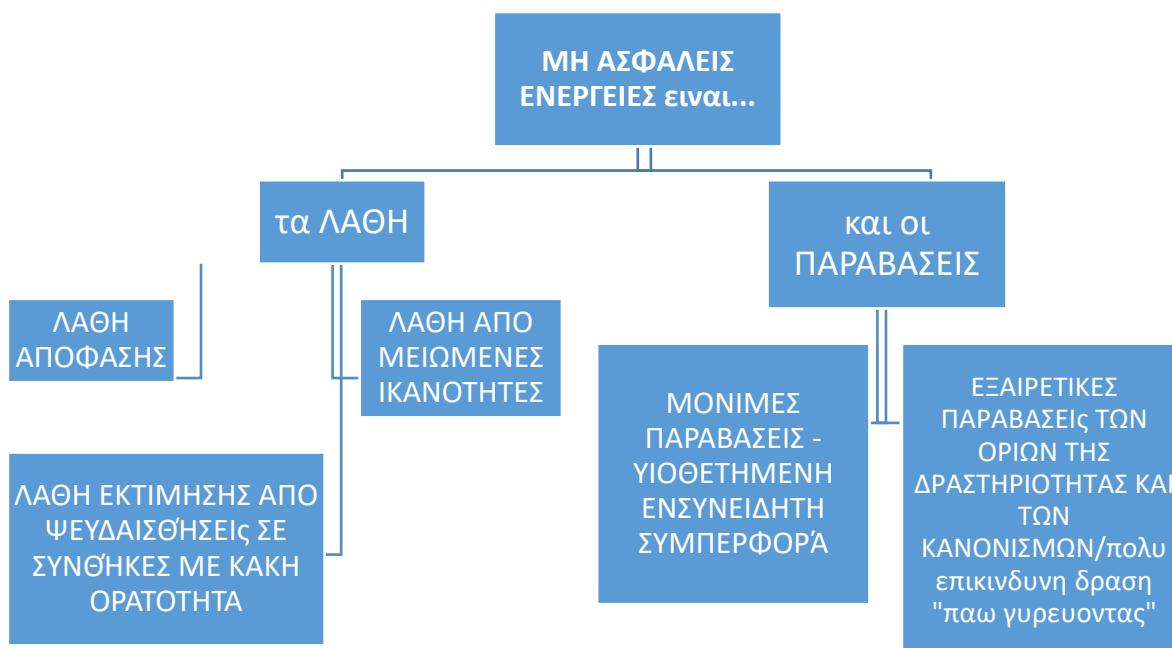
Όμως ΑΝ...

- Δεν γνωρίζω καλά το αντικείμενο , σε θεωρητικό / πρακτικό επίπεδο και τα δεδομένα της ασφάλειας των πτήσεων.
- Αγνώ, παραβλέπω ή ενσυνείδητα παραβιάζω τους κανονισμούς και νόμους που διέπουν το αεράθλημα στην Ελλάδα και παγκόσμια

- Είμαι ανυπάκουος/η/ , ασχολούμαι ευκαιριακά ή είμαι απομονωμένος/η
- είμαι αντιδραστικός/η, ορμητικός/η , άτρωτος/η , δείχνω υπερεμπιστοσύνη και παντοδυναμία, είμαι παράτολμος/η/ επιδειξίας ή αντίθετα, παραιτούμαι εύκολα και δεν φτάνω σε ένα καλό χειριστικό επίπεδο.
- Είμαι **“εφησυχασμένος”** Ο εφησυχασμός,(complacency) εντοπίζεται ως **βασικό αίτιο** σε σοβαρά ατυχήματα όπου εμπλέκονται πολύ συχνά οι παλαιότεροι και εμπειρότεροι. Έχει διαπιστωθεί ότι η προχωρημένη πρακτική εκπαίδευση σε χειριστικές ικανότητες, η εμπειρία, τα SIV και το ενεργό πιλοτάρισμα, είναι το ζητούμενο και αυξάνουν σημαντικά τον δείκτη της ενεργητικής ασφάλειας. Μπορεί όμως και να οδηγήσουν σε υπερεμπιστοσύνη ,κακώς εννοούμενη «παντοδυναμία» και σε τελικά παρακινδυνευμένες επιλογές.

...τότε η ασφάλεια βάλλεται, οι κίνδυνοι αυξάνονται, τα όρια στενεύουν και συμβάντα/ατυχήματα μπορούν να συμβούν.

Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζονται όλες οι κατηγορίες των **ΜΗ ΑΣΦΑΛΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ :**



Όρια

Ο προσδιορισμός ή επαναπροσδιορισμός των ορίων είναι απαραίτητος για την διατήρηση της ασφάλειας, που φαίνεται να απειλείται από τον ίδιο τον ανθρώπινο χαρακτήρα.

Για την απόκτηση μια **νοοτροπίας ασφάλειας** πρέπει πρωτίστως ο πιλότος να εκπαιδεύεται και να γνωρίζει τα **ΟΡΙΑ της δραστηριότητας του Α/Π.**

Ως ΟΡΙΑ νοούνται:

- τα όρια και οι νόμοι που θέτει η ίδια η **φύση** στο σύνθετο και περίπλοκο **περιβάλλον** μέσα στο οποίο δραστηριοποιούμαστε και φυσικά...
- τα **ανθρώπινα όρια** – ανθρώπινες/ατομικές δυνατότητες και περιορισμοί

Πετώντας και χειριζόμενοι έναν κατάλληλο εξοπλισμό, καταφέρνουμε μια κατάσταση που δεν είναι συνήθης και φυσιολογική για τον άνθρωπο, ΠΕΤΑΜΕ! και οφείλουμε να δείξουμε σε αυτό τον απαραίτητο **σεβασμό** μελετώντας πολύ καλά:

- το ίδιο το άθλημα, Αρχές λειτουργίας, Αεροδυναμική, τεχνικές χειρισμού
- τον εξοπλισμό μας, χαρακτηριστικά δυνατότητες και περιορισμοί
- τον σχεδιασμό της πτήσης και
- το περιβάλλον της πτήσης, έδαφος και αέρας -μετεωρολογία
- τον εαυτό μας, ειλικρίνεια και επίγνωση των ορίων μας.

Τα όρια έχουν μια ελαστικότητα και μερικές φορές ο παράγοντας της **καλής τύχης** λανθασμένα μας παρασύρει να πιστέψουμε ότι «αφού την γλύτωσα τώρα θα την γλυτώσω πάντα»...

Η σωστή «στάση» για την ασφάλεια πτήσεων διαμορφώνεται **μέσω της εκπαίδευσης** και συνιστά ουσιαστικό χαρακτηριστικό μιας **αεροπορικής Παιδείας** δηλ πρόκειται για μια συνολική γνώση, εκτίμηση, αποδοχή και συνειδητή/αυθόρμητη εφαρμογή κάθε μέτρου πρόληψης ατυχημάτων από τον χειριστή Α/Π ανάλογα με το επίπεδο δραστηριοποίησής του.

Σε όποιο επίπεδο κι αν βρίσκεται ο χειριστής, **του αναλογούν αντίστοιχες ευθύνες γνώσης, εκτίμησης και εφαρμογής των απαραίτητων ενεργειών που θα εξασφαλίσουν μια ομαλή απογείωση, πτήση και προσγείωση στον ίδιο και στους συναθλητές του και μια τυποποίηση ενεργειών σε περίπτωση που κάτι δεν πάει καλά.**

Επομένως,

η ασφάλεια ΜΑΘΑΙΝΕΤΑΙ όπως ο χειρισμός της πτέρυγας και η μετεωρολογία, οι τεχνικές προσγείωσης και το x/c. Αντικείμενα όπως

- "ο ανθρώπινος παράγοντας". Αυτογνωσία και προσωπικά όρια
- η θεώρηση/αξιολόγηση του "λάθους"
- η εξάσκηση/προετοιμασία σε εναλλακτικά σενάρια αντιμετώπισης προβληματικών ή έκτακτων καταστάσεων-θεωρητικά και πρακτικά,

φαίνεται ότι πρέπει να απασχολούν πιο συστηματικά την εκπαιδευτική διαδικασία. Και αυτό είναι δουλειά όλων και κυρίως **των σχολών εκπαίδευσης και των σωματείων** που συνεργάζονται, από κοινού. Η συζήτηση για την **ασφάλεια** πρέπει να είναι **ΠΑΝΤΑ επίκαιρη και για ΟΛΟΥΣ, για να μην ξεχνιόμαστε ποτέ.**



Ενέργειες και καλές πρακτικές για την ασφάλεια πτήσεων

A) Ο ΠΙΛΟΤΟΣ αναρωτιέται:

- Ξεκινώντας ή συνεχίζοντας να πετάω, σε όποιο επίπεδο και να βρίσκομαι έχω ενημερωθεί και συνεχώς ενημερώνομαι για τους **κινδύνους και τις ευθύνες**/την σοβαρότητα της δραστηριότητας;
- Έχω απευθυνθεί για εκπαίδευση σε μια **αναγνωρισμένη από την ΕΛΑΟ Σχολή**;
- Γνωρίζω και ενημερώνομαι για τους **κανονισμούς** και τους νόμους που λειτουργεί το αεράθλημα στην Ελλάδα;
- Στην **επιλογή πτέρυγας** και κατάλληλου/αξιόπλοου εξοπλισμού για το επίπεδο μου ενημερώνομαι μελετάω και συμβουλευόμαι τον εκπαιδευτή μου ή άλλα έμπειρα κι καταξιωμένα στον χώρο άτομα;
- Ενημερώνομαι για τις **προδιαγραφές του εξοπλισμού** μου μελετώντας το manual και παρακολουθώντας τις συζητήσεις στο ελληνικό και παγκόσμιο φόρουμ;
- **Ελέγχω και συντηρώ τον εξοπλισμό** μου όσο συχνά προβλέπει ο κατασκευαστής και σε πιστοποιημένο **κέντρο ελέγχου**;
- Μαθαίνω και χρησιμοποιώ το **Check List** κατά την προετοιμασία της πτήσης- επιβεβαίωση καλής κατάστασης και ετοιμότητας για πτήση του συνολικού εξοπλισμού και κυρίως της πτέρυγας και του εφεδρικού μου;
- Έχω μάθει να «βλέπω» τις καιρικές προβλέψεις και μπορώ να αξιολογήσω αν είναι κατάλληλος για πτήση, τόσο μέσω του δελτίου όσο και διαζώσης στην απογείωση; (από διαφορετικές προγνώσεις αξιόπιστων πηγών)
- Έχω ενημερωθεί από ντόπιους πιλότους για την καταλληλότητα του πεδίου απογείωσης / προσγείωσης αλλά και την τοπική μετεωρολογία/ιδιαιτερότητες, της περιοχής που θα πετάξω;
- Συμμετέχω στην ομάδα;
- Δείχνω σεβασμό στα θεσμικά όργανα και τους επίσημους κανονισμούς;
- Έχω συχνή δραστηριότητα και είμαι «ενεργός» πιλότος;
- Είμαι κάτοχος συστήματος εντοπισμού, κατά την πτήση;
- Έχω ενημέρωση για τα NOTAM στην περιοχή που θα πάω να πετάξω;

B) ΤΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ- ΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΕΣ ΣΧΟΛΕΣ από κοινού:

- Διοργανώνουν σε ετήσια βάση ή όσο συχνά κρίνεται απαραίτητο, **σεμινάρια με θέματα ασφάλειας πτήσεων ώστε να κρατούν ενήμερα και σε εγρήγορη τα μέλη τους/τους συνεργαζόμενους εκπαιδευτές, για θέματα ασφάλειας**. Να παρακολουθούν σε ετήσια βάση τις συναντήσεις της ΕΔΑΑΠ και τα πορίσματα των ατυχημάτων και να προβάλλουν τις εκάστοτε συστάσεις ασφάλειας.
- Εφοδιάσουν τα μέλη τους με τις **απαραίτητες πληροφορίες και τηλέφωνα** για επικοινωνία με ΕΔΑΑΠ, αεροδρόμια, Κέντρο Επιχειρήσεων για διαχείριση αεροπορικών ατυχημάτων κτλ. και να επιδιώκουν την τυποποίηση της επικοινωνίας με αεροδρόμια και συχνή επικοινωνία με αυτά.
- **Τοποθετούν ενημερωτικές πινακίδες στις περιοχές δράσης τους-απογειώσεις και προσγειώσεις και να αναρτούν** στα επίσημα sites και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης,

σημαντικό ενημερωτικό υλικό για Έλληνες και ξένους πιλότους, χάρτες απογειώσεων, τηλ επικοινωνίας, ενημερωτικά βίντεο, άρθρα, tips ασφάλειας κτλ

- **Καταγράφουν όλα τα συμβάντα** και να ενημερώνουν την ΕΑΠ, είτε με χρήση της φόρμας που υπάρχει στην ιστοσελίδα της ΕΑΠ είτε με ένα απλό mail. Η αναφορά ενός συμβάντος δεν είναι “κάρφωμα” αλλά υποχρέωση και στάση ευθύνης. Δεν οδηγεί πάντα σε διερεύνηση, αλλά χρησιμοποιείται σαν βάση συζήτησης για τον παραδειγματισμό όλων μας. Τα «παραλίγο ατυχήματα» “φτηνά την γλύτωση” κτλ καταγράφονται και αξιολογούνται αφού είναι προειδοποιητικά σημάδια ότι κάτι δεν κάνουμε καλά με την ασφάλεια.
- Δημοσιοποιήσουν και προβάλουν το ενδιαφέρον τους για την τήρηση όσων προβλέπονται για την ασφάλεια πτήσεων και να είναι σε **συνεχή εγρήγορση για τον εντοπισμό/αναφορά των κινδύνων**. Οι μη ασφαλείς επιλογές κατ αρχήν, πρέπει να απορρίπτονται από την κοινότητα. Αυτό θα αποθαρρύνει κάποιους επαναπαυμένους, ανυπάκουους ή «παντοδύναμους» πιλότους. Αν θαυμάζουμε ή κολακεύουμε συστηματικά και θεωρούμε «πρότυπο» τον πιλότο που παραβιάζει συνέχεια τα όρια, ενισχύουμε αυτή την συμπεριφορά και στάση και έμμεσα την «νομιμοποιούμε» στα μάτια των υπολοίπων.

Γ) ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

- Παρεμβάσεις και διορθωτικές αλλαγές του κανονιστικού πλαισίου (ΙΑΣ) και των επιμέρους κανονισμών πχ της ύλης των εξετάσεων χειριστών, πχ. με εισαγωγή σκέλους της γραπτής/προφορικής εξέτασης σε σχετικά θέματα.
- Συχνή και εστιασμένη πληροφόρηση της αεραθλητικής κοινότητας με ενημερωτικά δελτία και συστάσεις ασφάλειας.
- Αποτελεσματική εποπτεία των σχολών εκπαίδευσης στον τομέα της ασφάλειας
- Η ΕΑΠ τηρεί πίνακα καταγραφής συμβάντων προκειμένου να γίνονται παρατηρήσεις και να σχεδιάζονται παρεμβάσεις όπου δυνατόν και στον βαθμό απαιτείται (δράσεις, ενημέρωση, κανονισμοί κτλ)
- Επιβράβευση των καλών πρακτικών ασφάλειας.

Επίλογος

“Συζητώ για την Ασφάλεια-Νοιάζομαι για την ασφάλεια”

Μαθαίνοντας, μπορούμε να αλλάξουμε φιλοσοφία και στάση.

Καταγράφοντας και συζητώντας μπορούμε να εντοπίσουμε αιτίες και να συζητήσουμε για δράσεις. Η διαχείριση πρέπει να είναι **ολόπλευρη**. Η **ασφάλεια ΔΕΝ είναι προαιρετική επιλογή**, είναι **υποχρέωσή** μας αν θέλουμε, σαν αεράθλημα, να χαρακτηριζόμαστε από αεραθλητικό πολιτισμό και σοβαρότητα.

Η **ενημέρωση** είναι ο βασικός πυλώνας μας. Οι συστάσεις ασφάλειας και η συζήτηση με αφορμή τις αναφορές και τα συμπεράσματα των συμβάντων είναι οι αφορμές για αυτήν την ενημέρωση και το να τα μοιραζόμαστε με τους ενασχολούμενους βοηθά στην **διατήρηση ενός διαλόγου πάνω στην ασφάλεια**.

Πηγές:

«Μεθοδολογία Πρόληψης Αεροπορικών Ατυχημάτων & Συμβάντων» Σμ/χος (Ι) Ν. Ζυγούρης ΓΕΑ/ΚΕΑΠΕ
«Ο ανθρώπινος παράγοντας στα ατυχήματα Γενικής Αεροπορίας.» Σμ/χος (ΥΙ) Οδ. Παξινός Ορθοπαιδικός Χειρουργός
«Γενική Αεροπορία και Όρια Πτήσεων» Σ. Στάμου, Επιθεωρητής ΥΠΑ/Δ2

Χρήσιμα Links: <https://www.fai.org/page/paragliding-incidents-types>

<http://federation.ffvl.fr/pages/parapente-films-securite>

<https://www.aaiasb.gr/> Διερεύνηση Ατυχημάτων /ΕΔΑΑΠ

<http://eap.elao.gr/> -Επιτροπή Α/Π

Συστάσεις ασφαλείας

Οι παρακάτω συστάσεις ασφαλείας αφορούν όλους τους εμπλεκόμενους :

- ΣΩΜΑΤΕΙΑ
- ΣΧΟΛΕΣ
- ΚΑΙ ΜΕΜΟΝΟΜΕΝΟΥΣ ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ όλων των επιπέδων

και προκύπτουν από συμβάντα με ή χωρίς τραυματισμό που έγιναν το 2017 στην χώρα μας. Σε καμμία από τις καταγεγραμμένες περιπτώσεις **δεν εντοπίστηκαν προβλήματα στα υλικά** και η ποιότητα του εξοπλισμού ήταν πολύ καλή, άριστη ή εξαιρετική. Σε όλα τα συμβάντα τον βασικό ρόλο φαίνεται να παίζει, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο ο **ανθρώπινος παράγοντας**, λάθη ή ελλείψεις των χειριστών κατά την διαδικασία **απογείωσης, πτήσης και προσγείωσης**

Ειδικότερα:

Αριθμητική παρουσίαση ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ 2017									
Από τα 10 συμβάντα με τραυματισμό μόνο για 3 εστάλησαν αναφορές στην ΕΔΑΑΠ-ΕΑΠ									
Από τα 15 συμβάντα χωρίς τραυματισμό κανένα δεν αναφέρθηκε επισήμως									
ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΒΑΣΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ-ΡΑΡΑΡΟ STAGE 1-2		ΠΙΛΟΤΟΣ ΛΕΣΧΗΣ-ΠΛ ΡΑΡΑ PRO STAGE 3		ΠΙΛΟΤΟΣ-Π ΡΑΡΑΡΟ STAGE 4		ΠΕΠΕΙΡΑΜΕΝΟΣ ΠΙΛΟΤΟΣ-ΠΠ ΡΑΡΑ PRO STAGE 5		ΔΙΘΕΣΙΟ	
ΜΕ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ	ΧΩΡΙΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ	ΜΕ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ	ΧΩΡΙΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ	ΜΕ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ	ΧΩΡΙΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ	ΜΕ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ	ΧΩΡΙΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ	ΜΕ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ	ΧΩΡΙΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ
2	1	4	7	3	2	1	3	0	2
ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ	
3		11		5		4		2	

Συμπεράσματα

- Φαίνεται ότι το ίσως το **επίπεδο 3- ΠΛ είναι το δύσκολο στάδιο** στο οποίο ο πιλότος είναι πιο ευάλωτος -εκτεθειμένος και εκεί ίσως τα λάθη να είναι πιο συχνά.
- Η πολύ μικρή επίσημη καταγραφή είναι ενδεικτική της συνολικής στάσης των ενασχολούμενων να αποφεύγουν ή να αδιαφορούν να αναφέρουν επίσημα τα ατυχήματα και τα συμβάντα, ενώ τα συζητούν και τα προβάλλουν με μεγαλύτερη ευκολία σε μεταξύ τους συζητήσεις και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι είναι **σημαντικό όλοι οι εμπλεκόμενοι σε κάθε φάση και επίπεδο της δραστηριότητας να αναφέρουν τα συμβάντα ή τουλάχιστον να τα γνωστοποιούν**, ώστε να συμβάλλουν στην προώθηση της ορθής νοοτροπίας στην ασφάλεια πτήσεων και την συντονισμένη προσπάθεια αξιοποίησης των συμβάντων.
- Χρειάζεται προσπάθεια για να πειστούν όλοι ότι η αναφορά των συμβάντων δεν σχετίζεται κατά προτεραιότητα με την απόδοση ευθυνών αλλά με την αξιοποίηση της εμπειρίας για την επιμόρφωση των εμπλεκόμενων και τον **σχεδιασμό παρεμβάσεων –λήψη μέτρων πρόληψης** σε προσωπικό, σωματειακό ή θεσμικό επίπεδο.

Από την μελέτη των περιπτώσεων που καταγράφηκαν το 2017 , προκύπτουν οι **παρακάτω συστάσεις –προτάσεις παρεμβάσεων προς τα σωματεία, τις σχολές εκμάθησης και όλους τους χειριστές:**

1. Οι σχολές να διδάσκουν με επιμέλεια τους εκπαιδευόμενους ειδικά των αρχικών σταδίων χειριστών, 1,2,3 για την αναγκαιότητα να πετάνε **μαζί με άλλους** και ποτέ μόνοι τους να παίρνουν πληροφορίες για τον καιρό και την απογείωση από ντόπιους πιλότους και πόσο σημαντικό είναι αυτό για την ασφάλειά τους.
2. Τα σωματεία –οι συνεργαζόμενες σχολές να κάνουν ειδικά σεμινάρια βασικών γνώσεων για τον **Εναέριο χώρο** και το αεροπορικό περιβάλλον στα μέλη/χειριστές και να τους παρέχουν τις πηγές πρόσβασης ή τηλεφώνα απαραίτητα για να ελεγχθεί η ύπαρξη **NOTAM** στις εκάστοτε περιοχές πτήσεων.
3. Μέσα από παραδείγματα και μελέτη περιπτώσεων να γίνει κατανοητή η **επικινδυνότητα του βουνού**, το πόσο κοντά ή μακριά του θα μείνω δεν είναι κάτι απόλυτο αλλά εξαρτάται και επιλέγεται από διάφορους παράγοντες και κυρίως τον καιρό και την συμπεριφορά/μηνύματα της πτέρυγας σε κάθε πτήση. Μερικές φορές μπορώ να πλησιάζω πάρα πολύ τα βράχια κι κάποιες άλλες να φύγω μακριά.
4. Σε απογειώσεις με μεγάλο εύρος να ελέγχεται πολύ καλά αν είναι **ελεύθερο το πεδίο για απογείωση** και ότι δεν απογειώνεται ταυτόχρονα κάποιος άλλος στην άλλη πλευρά της. Αν είναι πολλοί πιλότοι έτοιμοι να απογειώνονται μετά από συνεννόηση και ανακοινώνοντας ότι φεύγουν.
5. Η **πυξίδα** μηχανική, η τουλάχιστον ηλεκτρονική –του GPS είναι ένα απαραίτητο όργανο στο κόκπιτ του χειριστή. Η απογείωση μέσα σε σύννεφο απαγορεύεται. Η απογείωση μέσα σε σύννεφο ενός μονοθέσιου Α/Π είναι επικίνδυνη και μπορεί να προκαλέσει από το «τίποτε» μέχρι σοβαρότατο τραυματισμό του χειριστή. Η απογείωση διθέσιου σε σύννεφο χωρίς πυξίδα και χωρίς όργανο είναι τουλάχιστον **ΑΝΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ** του χειριστή. Η φερόμενη **ΝΟΟΤΡΟΠΙΑ** των χειριστών είναι μια ευθύνη όλων των εμπλεκομένων. Οι σχολές, τα σωματεία αλλά και όλοι οι χειριστές οφείλουν να διδάσκουν, να επιμορφώνουν και να ενημερώνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα για τα σχετικά θέματα και **να αναφέρουν τα συμβάντα όπου, όποτε και από όποιους εντοπίζονται.**
6. Επιμόρφωση και ευαισθητοποίηση των χειριστών κάθε επιπέδου για τις **δύσκολες καταστάσεις κατά την προσγείωση και μελέτη περιπτώσεων** δύσκολων προσγειώσεων όπου ξαφνικά ο καιρός άλλαξε ή που η προσγείωση έχει ισχυρή αύρα, αναταράξεις θερμικά-φούσκες κτλ. και η **προσέγγιση του πεδίου προσγείωσης δυσχεραίνει.**
7. Τα σωματεία και κυρίως οι σχολές να προωθήσουν την **φιλοσοφία της ενεργούς πτήσης** μέσα από επιμορφωτικά σεμινάρια για την αεροδυναμική ,την τεχνική της πτήσης, την χρήση των φρένων, της επιτάχυνσης, τις ασκήσεις προσομοίωσης σε θεωρητικό επίπεδο και πρακτικό –και το SIV.
8. Κάθε σωματείο / συνεργαζόμενη σχολή να **αξιοποιήσει τα συμβάντα και τα ατυχήματα των μελών του για να εντοπιστούν τα ελλείματα** και να χτιστεί μια νοοτροπία ανοιχτής συζήτησης και ανάλυσης που θα είναι προς όφελος όλων.
9. Καθώς τα επίγεια είναι μια **δια βίου πρακτική προπόνησης** για τους πιλότους όλων των επιπέδων, οι σχολές και τα σωματεία να εστιάσουν τις **ενημερώσεις τους για τα επίγεια** και τι πρέπει να προσέχουμε στις επίγειες ασκήσεις.
10. Να γίνουν ειδικές αναφορές και επισημάνσεις και ενημέρωση των χειριστών με κάθε τρόπο για την **σημασία της ΕΥΘΥΝΗΣ** που καθένας έχει κατά την ενασχόλησή του να **προστατέψει τον εαυτό του αλλά και τους γύρω του** από ένα συμβάν ή ατύχημα. Ειδικά για τους χειριστές διθέσιου που έχουν και την ευθύνη των επιβατών τους πρέπει να είμαστε πολύ αυστηροί όταν ατυχήματα συμβαίνουν από την ενσυνείδητη και ανεύθυνη επιλογή του χειριστή. Τα σωματεία έχουν απόλυτο δικαίωμα και υποχρέωση να ασκήσουν τις προβλεπόμενες από τα καταστατικά τους **διαβαθμισμένες πειθαρχικές κυρώσεις** στον χειριστή που θα

διαπιστώσουν ότι πετάει επικίνδυνα για τους άλλους-συναθλητές ή επιβάτες και σε περίπτωση που δεν το κάνουν θα το πράττει η ΕΛΑΟ μετά από εισήγηση της ΕΑΠ. Η επιβολή κυρώσεων είναι επιβεβλημένη σε ανεύθυνους χειριστές-ειδικά διθέσιων που βάζουν συνειδητά την ζωή των επιβατών τους σε κίνδυνο.

11. Ενημέρωση όλων των ασχολούμενων με την δραστηριότητα ήδη από τις πρώτες πτήσεις για την μεγάλη σημασία της **χρήσης συστήματος εντοπισμού σε κάθε πτήση ΛΕΟΝΑΡΝΤΟ LIVE** και το πόσο αυτό μπορεί να αποβεί σωτήριο όταν το ατύχημα συμβεί και πρέπει να συντονιστούν οι ενέργειες διάσωσης/μεταφοράς του τραυματία.

12. **Τυποποίηση** και ενημέρωση όλων των ασχολούμενων :

- με τις **διαδικασίες/ενέργειες** που πρέπει να γίνουν ,
- τα **τηλέφωνα επικοινωνίας** κατά περίπτωση και κατά περιοχή και
- το **λεκτικό των επικοινωνιών** με υπηρεσίες διάσωσης για την γρηγορότερη και ασφαλή μεταφορά του τραυματία.

Από την μεριά της, η Επιτροπή Αλεξιπτώτου Πλαγιάς:

- ✓ Θα προβάλλει και δημοσιοποιήσει κάθε πρωτοβουλία των σωματείων και των σχολών εκμάθησης προς την διοργάνωση σχετικών **σεμιναρίων, επιμορφωτικών δράσεων, άρθρων, δημοσιεύσεων** κτλ με τα σχετικά θέματα.
- ✓ Θα προωθήσει τις **αλλαγές στους κανονισμούς** που είναι απαραίτητες για την προώθηση της ασφάλειας πτήσεων
- ✓ Θα συνεχίσει να **καταγράφει και να αναμένει τις αναφορές σας**, επίσημες ή ανεπίσημες με την πεποίθηση ότι μια γενικευμένη συζήτηση γύρω από τα συμβάντα και η ανάλυση των περιπτώσεων είναι βασική για την εκπαίδευση, επιμόρφωση και συνεχή εγρήγορση / ετοιμότητα όλων των χειριστών σε όποιο επίπεδο κι αν βρίσκονται.

Παρακαλούμε να ενημερωθούν με κάθε τρόπο όλα τα μέλη σας και οι συνεργάτες των σχολών σας για το περιεχόμενο και τις συστάσεις του παρόντος και αναμένουμε να μας γνωστοποιήσετε τις ενέργειές σας προς την κατεύθυνση αυτή.



The image shows a slide with a list of statistics on the left and an iceberg illustration on the right. The iceberg is mostly submerged in the water, with only a small tip visible above the surface. The text on the slide is as follows:

- **1**
ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟ
ΑΤΥΧΗΜΑ
- **10**
ΜΗ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- **30**
ΣΥΜΒΑΝΤΑ
- **600**
ΛΑΘΗ (ΜΗ ΑΝΑΦΕΡΘΕΝΤΑ)

...Το σοβαρό ατύχημα, που όλοι μαθαίνουμε, είναι η κορυφή του παγόβουνου...
Τι υπάρχει όμως στην βάση του;