

1^Η ΕΝΟΤΗΤΑ

ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Συντονιστής κ. Αναστάσιος Τενεκούδης, Κοσμήτωρ Α.ΑΚ.Ε., τ. Γενικός Διευθυντής ΥΠΕΘΑ.

ΣΥΝΟΨΗ-ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΕΝΕΚΟΥΔΗΣ (Συντονιστής): Όπως βλέπετε, οι ομιλητές είναι πολύ επιλεγμένοι, στοχευμένοι, για κάτι που θα θέλαμε περισσότερο ακροατήριο, αλλά το ακροατήριο το οποίο είναι αυτή την στιγμή εδώ, είναι πολύ πιο σημαντικό. Είναι ένα world meeting, το οποίο μπορεί μετά να το περάσουν θεσμικά, εκεί που πρέπει. Κλείνω με τις παρατηρήσεις και των τριών ομιλητών.

Σχετικά με τον **κ. Δημητρακόπουλο**, τον ιατρό. Είναι εντυπωσιακή η αναφορά του για το ισοζύγιο φόβου και πτήσης. Πραγματικά δεν υπάρχει άνθρωπος ο οποίος όταν βρίσκεται στην 3^η διάσταση, είτε προς τα πάνω, είτε προς τα κάτω, να μην το λαμβάνει υπόψη, και τον επηρεάζει πάρα πολύ.

Επίσης είναι αξιοσημείωτα τα ψυχοσωματικά χαρακτηριστικά ενός αεροπόρου και ο τρόπος με τον οποίον πρέπει να διαχειριστεί το στρες. Και μάθαμε και είδαμε ότι υπάρχει το θετικό στρες, το οποίο πρέπει να το εκμεταλλευόμαστε και να μην το αφήνουμε μετά να περνάει από την κάτω γραμμή και να γίνεται στρες πανικού. Γιατί αυτό επηρεάζει την ασφάλεια των πτήσεων.

Σημαντικό επίσης είναι το situation awareness (επίγνωση κατάστασης) που αυτό ισχύει, όχι μόνο για τους αεροπόρους, για όλες τις συνθήκες της ζωής ενός ανθρώπου. Επίσης είναι πολύ εντυπωσιακό το να μπορέσουμε να κάνουμε improvement (βελτίωση), να αναπτύξουμε πάρα πολύ την συνεργασία σε όσους εμπλέκονται με τις πτήσεις, από οποιοδήποτε μετερίζι, είτε στο «παρά πέντε», είτε με διαστημόπλοια, και να αυξήσουμε πολύ τον βαθμό της Ομαδικότητας. Αυτό που λέμε Cockpit Resource Management ή Crew Resource Management (C.R.M.).

Σχετικά με τον **κ. Γιάνκοβιτς**. Είναι εντυπωσιακό ότι υπάρχει ένας πίνακας που πραγματικά εγώ προσωπικά τον είδα πρώτη φορά, που δείχνει τους τύπους των πτυχίων και ποιοι δικαιούνται πτυχίο με βάση τις σημερινές Νομοθεσίες, οι οποίες βέβαια, όπως ξέρετε, πέραν από τις εθνικές, επηρεάζονται και από τις διεθνείς νομοθεσίες, κυρίως από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία έχει και τον πρωτεύοντα ρόλο στα θέματα. Έχουμε την EASA όπως γνωρίζετε και αυτή επιβάλλει την κοινοτική νομοθεσία, που μετά με την σειρά μας εμείς πρέπει να εφαρμόζουμε.

Εκεί λοιπόν και μετά τον τελευταίο διαχωρισμό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) υπάρχουν κάποια θέματα, τα οποία οπωσδήποτε πρέπει να λυθούν. Θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν, για να υπάρχει μια συναντίληψη για να διευκολυνθούν, όσοι θέλουν να μεταπίπτουν από τον έναν χώρο στον άλλον, στρατιωτικά ή πολιτικά, και να μην έχουν προβλήματα στην απόκτηση των πτυχίων.

Επίσης κρατάω σαν σημείωση ότι δεν πρέπει να υπάρχουν στεγανά μεταξύ Στρατιωτικής Αεροπορίας γενικά και Πολιτικής Αεροπορίας, σε όλα τα μετερίζια και σε όλα τα επίπεδα των πτήσεων και των εμπλεκομένων και να υπάρχουν περισσότερες συνέργιες. Επίσης αυτό που είπε με πολύ χαρακτηριστικό τρόπο, με τις εμπειρίες του είναι ότι, η πτήση δεν παύει να είναι πάντα μία πτήση. Άρα πρέπει να υπάρχει ο απαιτούμενος σεβασμός.

Κλείνω με τον **κ. Γιάνκοβιτς**, ότι πράγματι και αυτός είναι και ο σκοπός του Συνεδρίου, υπάρχουν θα έλεγα δύο “τεκτονικές πλάκες”, ο **Αεραθλητισμός**, πριν οδηγηθεί κανείς στον επαγγελματισμό και ο **Επαγγελματισμός**. Άρα είναι πολύ λογικό και πάρα πολύ παρήγορο, το

να περνάει κανείς από τον Αεραθλητισμό πρώτα και μετά στον Επαγγελματισμό, ώστε η Επαγγελματική Αεροπορία να μπορεί να ωφελείται από την Αεραθλητική Αεροπορία.

Στα λεγόμενα του **κ. Μπίνη**, πράγματι, υπάρχουν τεράστια προβλήματα στα αεροδρόμια, που όσα χρόνια κανείς και να τα ακούει, παραμένουν περίπου τα ίδια. Είναι πολύ μικρός ο βαθμός προόδου της επίδρασης του κράτους στην προαγωγή της Γενικής Αεροπορίας σε όλα της τα μετερίζια.

Στα Αεροδρόμια της Ελλάδος τα ακούσατε, υπάρχουν προβλήματα υποδομών για την Γενική Αεροπορία, καυσίμων, εξυπηρέτησης από την ΥΠΑ, ωράρια λειτουργίας. Σήμερα έχουμε και μία νέα διάσταση, το να φορτίζονται τα αεροπλάνα με ηλεκτρικό ρεύμα, επίσης υψηλά τέλη, απαγορευτικά, NOTAM περίεργα και υπάρχει και αυτό το μίγμα Στρατιωτικών και Πολιτικών Αεροδρομίων, στα οποία ενίοτε δημιουργούνται προστριβές, παρεξηγήσεις, ή επιβραδύνουν την παραγωγή των πτήσεων.

Επίσης θα έλεγα ότι θα πρέπει να αναπτυχθεί μια **κοινή στρατηγική υπέρ της Γενικής Αεροπορίας και του Αεραθλητισμού, κυρίως από θεσμικούς Φορείς, από το κράτος.** Επειδή αυτά επαναλαμβάνονται και επαναλαμβάνονται 10ετίες, συγχωρήστε με γι' αυτή την παρατήρηση, ο κατάλληλος άνθρωπος κάποια στιγμή θα πρέπει να μπαίνει στην κατάλληλη θέση, για να υπηρετείται αυτό το ιδανικό της Αεροπορικής Ιδέας, πρώτα μέσω του Αεραθλητισμού και εν συνεχεία μέσω των Στρατιωτικών εφαρμογών, της ΠΑ-Ικάρων, του Πολεμικού Ναυτικού, Στρατού Ξηράς, της ΕΛΑΣ κλπ.

Επίσης συγκρατώ ότι ο δείκτης ατυχημάτων διαχρονικά στην Γενική Αεροπορία δεν είναι και τόσο καλός και αυτό το οποίο πρέπει να κάνουμε είναι ότι, θα πρέπει να ενεργοποιήσουμε κάποιο Σύστημα, να υπάρχει ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τον Δείκτη Ατυχημάτων. Εδώ θα επικαλεστώ αυτό που εφαρμόζουν οι Στρατιωτική Αεροπορία και η Πολεμική Αεροπορία. Το σύστημα Αναφορά Επικινδύνου Καταστάσεως (ΑΕΚ). Έστω ένα τέτοιο έντυπο, θα μπορούσε να εφαρμόζεται υποχρεωτικά και θεσμικά στις Αερολέσχες, θα μπορούσε με αυτό σαν data να συγκεντρώνονται οι πληροφορίες και να βγάνουν από εκεί τα ευρήματα και να γίνονται improvements (βελτιώσεις) στο Σύστημα της Ασφάλειας των Πτήσεων.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ. Μετά το διάλειμμα θα περάσουμε στο 2^ο μέρος που είναι καθαρά της Ακαδημαϊκής και Αεροπορικής Εκπαίδευσης από την Πολεμική Αεροπορία.