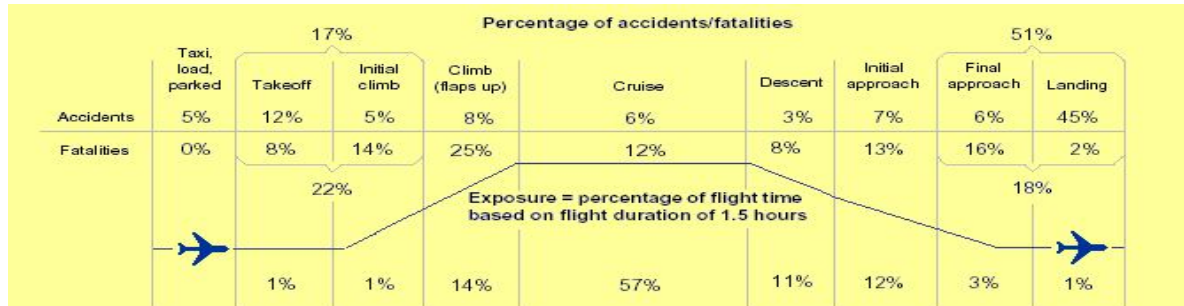


ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΤΗΣΗ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ

ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΠΙΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΦΑΣΗ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ;

Το παρακάτω στατιστικό σχεδιάγραμμα, το οποίο προέρχεται από έρευνα της κατασκευάστριας εταιρείας Α/Φ Boeing, αφορά πτήσεις πολιτικών Α/Φ και θα μας βοηθήσει να καταλήξουμε σε χρήσιμα συμπεράσματα.



Μελετώντας τον χρόνο πτήσης, σε συσχέτισμό με τα ατυχήματα που συνέβησαν, συμπεραίνονται τα παρακάτω:

- Κατά την φάση της ΕΟΠ και της καθόδου, οι οποίες καλύπτουν τα 2/3 του συνολικού χρόνου πτήσης των Α/Φ του διαγράμματος, συνέβησαν μόνο το 9% των ατυχημάτων, κυρίως λόγω του ότι αυτές οι φάσεις πτήσης είναι λιγότερο απαιτητικές.
- Κατά την φάση της απογείωσης, η οποία καλύπτει το 1% του συνολικού χρόνου πτήσης, συνέβησαν το 12% των ατυχημάτων.
- Κατά την φάση της προσγείωσης, η οποία καλύπτει το 1% του συνολικού χρόνου πτήσης, συνέβησαν το 45% των ατυχημάτων.
- Κατά την φάση της ανόδου και της προσέγγισης, οι οποίες καλύπτουν το 15% του συνολικού χρόνου πτήσης, συνέβησαν το 13% των ατυχημάτων.

Μελετώντας όμως, τη σοβαρότητα των ατυχημάτων που συνέβησαν, σε συσχέτισμό με την φάση πτήσεως, συμπεραίνονται τα παρακάτω:

- Ξεκινώντας από τα λιγότερα θανατηφόρα, βλέπουμε ότι, το 2% συνέβη στην προσγείωση, το 8% στην απογείωση, 20% κατά τη διάρκεια της ΕΟΠ και την κάθοδο και το 29% στην προσέγγιση.
- Η φάση της ανόδου, κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό, 39% συνολικά, στην σοβαρότητα των ατυχημάτων (τα περισσότερα έγιναν μετά την ανάσυρση των πτερυγίων καμπυλότητας).

Ο πιο εύκολος τρόπος ενόργανης αναχώρησης, κατά την άποψη των χειριστών, είναι με χρήση «ραντάρ καθοδήγησης».

Ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, έχει την ευθύνη του διαχωρισμού των Α/Φ, της αποφυγής των εμποδίων και του εδάφους.

Αν όμως, η αναχώρηση γίνεται από αεροδρόμια εκτός ελεγχόμενου εναερίου χώρου, η οποιαδήποτε πορεία που εξουσιοδοτείται από τον ΕΕΚ, σχετίζεται μόνο με τον διαχωρισμό από άλλη κυκλοφορία και έχει εφαρμογή σαν «ραντάρ καθοδήγησης», όταν το Α/Φ εισέλθει σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο.

Οι SID (Standard Instrument Departure) ή οι εξουσιοδοτήσεις ODP (Obstacle Departure Procedure), έχουν πάντα εφαρμογή για έναν συγκεκριμένο διάδρομο.

Όταν μία εξουσιοδότηση δεν περιλαμβάνει οδηγίες αναχώρησης, ο χειριστής πρέπει να αποφασίσει και να επιλέξει τον τρόπο που θα εκτελέσει την απογείωση και άνοδο μέχρι το MEA (Minimum Enroute Altitude).

Πρέπει πάντα να θυμόμαστε ότι, μέχρι να φθάσουμε σε έναν διάδρομο ή να λάβουμε οδηγίες από ένα ραντάρ καθοδήγησης, ο ΕΕΚ δεν έχει καμία ευθύνη και δυνατότητα διαχωρισμού με τα εμπόδια και το έδαφος.

Όταν έχουν εκδοθεί ενόργανες διαδικασίες για ένα Α/Δ, καλό είναι να χρησιμοποιούνται, ακόμα και αν επικρατούν VMC συνθήκες και κυρίως κατά τη διάρκεια της νύκτας.

Οι διαδικασίες προσέγγισης σε ένα Α/Δ, έχουν καθορισμένα κριτήρια σε σχέση με τις συνθήκες ορατότητας, προκειμένου να ολοκληρωθεί η προσέγγιση σε αυτό.

Καθορισμένα κριτήρια δεν υπάρχουν πάντα, για τις αναχωρήσεις από Α/Δ.

Σύνταξη - Επιμέλεια: 1ο ΤΕΑΣ/ΓΑΠΕ

Χρήσιμη Βιβλιογραφία

Περιοδικό PROFESSIONAL PILOT (Ιούλιος 2007)

Flight fax March, 2002

ΣΠΑ/ΣΑΠΕ/ Εκπαιδευτικές σημειώσεις Αεροπ. Ιατρικής