

ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΤΗΣΗΣ



Η ικανότητα πτήσης, είναι ένας συνδυασμός από διάφορα χαρακτηριστικά. Είναι δύσκολο να τα περιγράψεις με ακρίβεια και είναι από τα πράγματα που τα πιστεύεις μόνο όταν τα δεις.

Στην ικανότητα πτήσης περιλαμβάνονται, ένα μέρος από την **επιδεξιότητα** του χειριστή, ένα μέρος της **κρίσης** του, ένα μέρος της **γνώσης** του και ένα μέρος της **εμπειρίας** του. Όλα αυτά τα συστατικά, είναι απαραίτητα, συνδυάζονται και κανένα δεν μπορεί να αναπληρώσει τα άλλα απόλυτα.

Η γνώση οδηγεί στην απόφαση και η εμπειρία βελτιώνει την τεχνική.

Η κρίση κάνει ένα χειριστή ασφαλή και έτσι αποκτάται μεγαλύτερη εμπειρία. Μεγαλύτερη αναλογία από κάθε συστατικό και καλύτερο «ανακάτεμα», είναι το αποτέλεσμα υψηλότερου επιπέδου ικανότητας στην πτήση.

Έχει αποδειχθεί στατιστικά ότι, επικίνδυνη ζώνη για ένα χειριστή, είναι όταν αυτός βρίσκεται σε επίπεδο πτητικής εμπειρίας από 50 έως 500 ώρες, σε κάποιο τύπο Α/Φ. Όταν βρίσκεσαι σ' αυτή τη περιοχή πτητικής εμπειρίας, σε κάποιο τύπο Α/Φ, ούτε έχεις εκπαιδευτεί αρκετά και το βασικότερο, δεν έχεις δει αρκετά.

Οι χειριστές που αναφέρονται στην επικίνδυνη αυτή ζώνη, έχουν έλλειψη εμπειρίας.

Τα ατυχήματα, δείχνουν ότι σ' αυτή την περιοχή της πτητικής εμπειρίας, η ικανότητα του χειριστή είναι μικρή και η πιθανότητα ατυχήματος μεγάλη. Αλλά, όσο ο παράγοντας «ικανότητα χειριστή» είναι υψηλός, η περίπτωση του ατυχήματος μειώνεται.

Η τεχνική ικανότητα, προλαμβάνει τα ατυχήματα. Οι χειριστές με τεχνικές ικανότητες, έχουν το κατάλληλο επίπεδο αυτοπεποίθησης.

Οι αρχάριοι χειριστές, συχνά έχουν υπερ-εμπιστοσύνη. Ίσως επειδή δεν γνωρίζουν αρκετά, για να καταλάβουν για ποια πράγματα πρέπει να ανησυχούν. Σε πολλά περιστατικά, έχει αποδειχθεί ότι, άπειροι χειριστές έχουν απογειωθεί και ενεπλάκησαν σε ατύχημα, ενώ έμπειροι χειριστές έμειναν στο έδαφος. Υπερ-εμπιστοσύνη και αλαζονεία, είναι οι πραγματικές αιτίες πολλών ατυχημάτων, ανάμεσα στους χειριστές της επικίνδυνης ζώνης.



Αλαζονεία και τεχνική πτήσης, δεν «ανακατεύονται».

Εάν έχεις ικανότητα, είσαι καλύτερος από το να είσαι αλαζών.

Εάν είσαι αλαζών, δεν έχεις μάθει πολλά, για να είσαι αεροπόρος.

Τι είναι αυτό που κάνει την εμπειρία τόσο πολύτιμη; Γιατί την «ανακαλύπτουμε» αυτόματα, ως πολύτιμη σχεδόν, μόνο όταν συμβεί κάτι.

Η διαφορά ανάμεσα σε έναν έμπειρο χειριστή και σε έναν αρχάριο, είναι η ποιότητα των αποφάσεων που παίρνει.

Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από έναν έμπειρο χειριστή, υποστηρίζονται από την μνήμη του, σε περιστατικά του παρελθόντος. Εάν κάποιος έχει εμπειρία, αυτό σημαίνει ότι έχει δει περισσότερα πράγματα. Έχει περάσει μέσα από προβλήματα στο παρελθόν και γνωρίζει τι «δουλεύει» και τι όχι, κάτω από διαφορετικές περιστάσεις. Εάν παρουσιαστεί ένα πρόβλημα που είχε στο παρελθόν, γνωρίζει τι πρέπει να κάνει, διότι το έχει ήδη αντιμετωπίσει στο παρελθόν.

Οι αρχάριοι χειριστές, δεν έχουν αυτήν την πρότερη γνώση, για να μπόρουν να αντλήσουν πληροφορίες και έτσι ... «ανακαλύπτουν και πάλι τον τροχό». Δεν γνωρίζουν ποια λύση είναι η ενδεδειγμένη, έτσι υποθέτουν και ελπίζουν για το καλύτερο. Άπειροι χειριστές, συχνά υποθέτουν λανθασμένα, με αποτελέσματα δυσάρεστα.

Σε μία κατάσταση ανάγκης, υπάρχει λίγος ή καθόλου χρόνος να σκεφτείς το πρόβλημα. Δεν υπάρχει χρόνος, για να κάνεις μία λίστα, για το τι πρέπει να κάνεις. Εάν σου πάρει πολύ χρόνο για να σκεφτείς, μπορεί να χάσεις την ευκαιρία και δεν θα κάνεις τίποτε. Αλλά, αν έχεις δει αυτή την κατάσταση πριν, μπορεί να θυμηθείς τι «δούλεψε» την προηγούμενη φορά.

Οπλισμένος με την γνώση, μπορείς να ξεκινήσεις τις διορθωτικές ενέργειες σχεδόν αμέσως. Θα φανεί σε έναν παρατηρητή, ότι πήρες μία πολύπλοκη απόφαση σε κλάσματα δευτερολέπτου, αλλά στην πραγματικότητα εφαρμόσες μία λύση για μία κατάσταση που ήδη γνώριζες.

Η πραγματική ερμηνεία της «εμπειρίας» είναι, όταν αναγνωρίζεις μία ευρεία κλίμακα από πιθανά προβλήματα και έχεις ήδη τις λύσεις που ταιριάζουν στο καθένα.

Αυτό σημαίνει ότι, πρέπει να σου συμβεί κάτι για να μάθεις από αυτό;

Η απάντηση είναι όχι. Η αντικατάσταση του παράγοντα «εμπειρία», με γνώση, αποτελεί μία πιθανή λύση. Το κίνητρο, σε συνδυασμό με την καλή εκ-

παίδευση και ωριμότητα, μπορούν να κάνουν ένα χειριστή των 300 ωρών, να έχει το ίδιο επίπεδο με ένα χειριστή με επίπεδο εμπειρίας αρκετά περισσότερων ωρών.

Εάν αυτό επιτευχθεί, τότε έχουμε απομακρύνει αυτόν τον χειριστή από την επικίνδυνη ζώνη.

Εάν γίνουν όλα αυτά, τότε αποφύγαμε το επόμενο ατύχημα της επικίνδυνης ζώνης.

Πολλές από τις μεγάλες αεροπορικές εταιρείες, γνωρίζουν ότι είναι δυνατόν να προσλάβουν ένα χειριστή των 1500 ωρών, που δείχνει ικανότητα στην πτήση (airmanship), αντί να προσλάβουν ένα χειριστή των 3000 ωρών. Οι αεροπορικές εταιρείες γνωρίζουν ότι, θα προσλάβουν πολλούς χειριστές τα επόμενα χρόνια. Θέλουν να προσλάβουν νέους, διότι θα έχουν μεγαλύτερο όφελος από τα έξοδα της εκπαίδευσης, εάν αυτός ο χειριστής πετάξει με την εταιρεία για 35 χρόνια.



Που θα βρουν όμως τα καλύτερα ταλέντα - χειριστές; Ψάχνουν στα πανεπιστήμια που δίνουν αεροπορική και αεροδιαστημική εκπαίδευση. Γνωρίζουν ότι, αν βρουν κάποιον που διψά για μάθηση, μπορούν να τον κάνουν έναν αξιόπιστο και ασφαλή εργαζόμενο - χειριστή.

Οι εταιρείες αερογραμμών συμφωνούν ότι, **μία αεροπορική εκπαίδευση με ποιοτικά θεμέλια, αξίζει χιλιάδες ώρες πτητικής εμπειρίας.**

Πώς δουλεύει αυτό;

Πώς γίνεται να αντικαταστήσεις, την έλλειψη εμπειρίας με επιπλέον ικανότητα, γνώση και κρίση;

Καταρχήν, παίζεις το παιχνίδι «τι θα κάνεις αν».

Ρώτησε τον εαυτό σου ή καλύτερα έναν άλλον χειριστή, «τί θα έκανες, αν ξαφνικά οι στροφές του κινητήρα πέσουν από τις 6.600 στις 6.300;», «Τι θα έκανες, αν η θερμοκρασία στο αεροδρόμιο προορισμού είναι 13 βαθμοί και το σημείο δρόσου 10;» Μπορείς να σκεφτείς ένα εκατομμύριο τέτοιες ερωτήσεις. Συζήτησε το σενάριο «τί θα κάνεις αν.....». Άκουσε διάφορες απόψεις. Πολύ συχνά, θα υπάρξουν περισσότερες από μία σωστές απαντήσεις και περισσότερες από μία διορθωτικές ενέργειες. Εάν κάποια μέρα, στον αέρα, συμβεί ένα από αυτά τα «αν», θα είσαι καλύτερα προετοιμασμένος. Μπορεί να μην σου συνέβη στη πτήση, αλλά έχεις ένα «ιστορικό» με αυτό το πρόβλημα και δεν χρειάζεται να υποθέτεις και να εύχεσαι για το καλύτερο.

Γίνε ενεργός στην εκπαίδευση, απόκτησε αεροπορική παιδεία, διάβασε, διάβασε, διάβασε. Μετά, ξαναδιάβασε. Σήμερα, είναι διαθέσιμες πολλές πληροφορίες για τους χειριστές στα βιβλία, περιοδικά και στο διαδίκτυο.

Όσο οι ώρες πτήσης θα αυξάνονται, προσπάθησε να αυξήσεις την ποιότητα της εμπειρίας σου και όχι την ποσότητα.

Όλες οι ώρες πτήσης δεν είναι ίδιες. Θα λάβεις μεγαλύτερο όφελος προς την κατεύθυνση της ικανότητας πτήσης, όταν η πρόκληση είναι μεγαλύτερη. Μία ώρα προχωρημένης εκπαίδευσης, είναι περισσότερο ωφέλιμη από μία ώρα προσωπικής πτήσης.

Γενικά, μία ώρα IFR, έχει μεγαλύτερη αξία από μία ώρα VFR. Μία νυχτερινή πτήση, προσφέρει μεγαλύτερη εμπειρία, από μία πτήση ημέρας. Μία πτήση σε ένα πολυάσχολο αεροδρόμιο, βοηθά περισσότερο από μία πτήση σε ένα μη ελεγχόμενο αεροδρόμιο. Ο χειμώνας, συνήθως έχει περισσότερες προκλήσεις από το καλοκαίρι. Ο πλάγιος άνεμος, διδάσκει περισσότερα από την άπνοια. Μαθαίνεις περισσότερα σε μία ενόργανη προσέγγιση, παρά σε μία προσέγγιση όψεως. Θα γίνεις καλύτερος, όταν σχεδιάζεις την πτήση με καιρό που είναι στα όρια, απ' ότι όταν ο καιρός είναι υπέροχος.

Εάν πετάξεις 100 ώρες «μπρος - πίσω», σε πτήσεις ημέρας, σε μη ελεγχόμενα αεροδρόμια, θα αποκομίσεις κάποια οφέλη, αλλά, «ξεπουλάς τον εαυτό σου τζάμπα». Ανεβάζοντας τον πήχη, ζητώντας περισσότερες προκλήσεις, οι 100 αυτές ώρες θα αξίζουν περισσότερο και θα αποκτήσεις περισσότερη ικανότητα πτήσης.

Προσγειώσεις διάρκειας μίας ώρας τη νύχτα, δεν κοστίζουν περισσότερο από μία ώρα πτήσης την ημέρα. Παρομοίως, μία ώρα πτήσης σε ένα περιβάλλον με radar, κοστίζει το ίδιο σε ένα αεροδρόμιο χωρίς radar, αλλά, η αξία είναι διαφορετική.



Το σοβαρότερο πρόβλημα που πρέπει να λυθεί στην αεροπορία είναι, το πώς να νικήσουμε την επικίνδυνη ζώνη.

Με ποιο τρόπο, οι χειριστές χωρίς εμπειρία, θα αποκτήσουν εμπειρία, χωρίς να δημιουργήσουν ατύχημα, όσο διαρκεί αυτή η διαδικασία;

Η απάντηση είναι: **Να αυξήσεις την πτητική σου ικανότητα, με ποιοτικότερη εκπαίδευση.**

Επιμέλεια: 2ο ΤΕΕΠ/ΓΑΠΕ

Χρήσιμη Βιβλιογραφία

<http://helicoptersafety.wordpress.com>

Μάρτιος 2010