

# ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΓΚΗΣ

## ΠΡΟΛΕΓΟΜΕΝΑ

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα παγκοσμίως η αεροπορία (γενική, πολεμική, εμπορική) είναι το λεγόμενο Controlled Flight Into Terrain (CFIT: Ελεγχόμενη Πτήση Προς το Έδαφος). Ένα αεροσκάφος το οποίο δεν φαίνεται να αντιμετωπίζει σημαντικό πρόβλημα, με ένα πλήρωμα το οποίο δεν θα προκαλούσε καμία υποψία για τις επαγγελματικές του ικανότητες, περιέρχεται σε συνθήκες πτήσης οι οποίες καταλήγουν σε πρόσκρουση στο έδαφος.

Το φαινόμενο αυτό δεν έχει αφήσει ανέγγιχτη την Π.Α. η οποία φαίνεται πως έχει πληρώσει τελευταία αυξημένο φόρο αίματος και υλικού σε ατυχήματα από πιθανόν παρόμοιες καταστάσεις.

Το κλειδί για την αντιμετώπιση του προβλήματος βρίσκεται στην εκπαίδευση του πληρώματος σε διαδικασίες και μεθόδους που μειώνουν τον φόρτο εργασίας και αυξάνουν την αποτελεσματικότητα στο πιλοτήριο, ιδιαίτερα σε καταστάσεις ανάγκης. Παράλληλα εντείνεται η έκθεση σε υποθετικές καταστάσεις σε simulator.

Στην 361 MBE εξαιτίας της μικρής εμπειρίας των εκπαιδευομένων δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην εκπαίδευση για καταστάσεις όπου οι ικανότητες των νεαρών τίθενται σε δοκιμασία, όπως είναι οι καταστάσεις ανάγκης. Με ομαδικά και ατομικά briefing, συνεχώς καινούργιες προκλήσεις τίθενται για τους εκπαιδευόμενους. Η έλλειψη simulator είναι σημαντική, αλλά το τελευταίο χρονικό διάστημα ένας αριθμός από συμβάντα (διάφορες βλάβες), όπου οι μαθητές αντέδρασαν θαυμάσια, παρά την μικρή τους εμπειρία, μας έδωσαν θετικά μηνύματα.

Η προσπάθεια συμπληρώθηκε τελευταία με την έκδοση ενός 12σέλιδου φυλλαδίου πάνω στο αντικείμενο. Το κείμενο που ακολουθεί αποτελεί compte rendu (εκτεταμένη περίληψη) του φυλλαδίου.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αντιμετώπιση μιας κατάστασης ανάγκης απαιτεί από πλευράς του πληρώματος **ψυχραιμία, κατάρτιση, καλή κρίση και μεθοδικότητα.**

Λέγοντας **ψυχραιμία** εννοούμε την ανάγκη να διατηρήσει το πλήρωμα μια κατάσταση ηρεμίας και αυτοελέγχου. Σε ένα emergency θα υπάρξει κάποια ανησυχία και άγχος. Το πλήρωμα πρέπει να είναι σε θέση να ελέγξει τα συναισθήματά του προκειμένου να διασφαλίσει την καλή του κρίση και την ικανότητά του για λογική σκέψη.

Η καλή **κατάρτιση** είναι εξίσου και αυτονόητα απαραίτητη. Καλή κατάρτιση σημαίνει και εμπειρία. Αυτή εξασφαλίζεται από την εξάσκηση σε ένα simulator και από την τριβή με το αντικείμενο.

Η **καλή κρίση** είναι και αυτή απαραίτητη. Τα εγχειρίδια και οι οδηγίες των προϊστάμενων κλιμακίων δεν μπορούν να καλύψουν όλο το εύρος των καταστάσεων ανάγκης, που είναι δυνατόν να συμβούν.

**Μεθοδικότητα** σημαίνει εφαρμογή τυποποιημένης και προμελετημένης μεθοδολογίας. Δεν πρέπει να ενεργούμε χωρίς να αναλύσουμε το τι συμβαίνει και σε καμιά περίπτωση βιαστικά. Σε ελάχιστες περιπτώσεις θα απαιτηθεί ακαριαία αντίδραση (π.χ. απώλεια ώσης αμέσως μετά την Α/Γ).

Καθώς θα διαβάζετε το κείμενο που ακολουθεί, να έχετε πάντα υπόψη σας, ότι τα παρακάτω αποτελούν απλά **υποδείξεις και όχι διαδικασίες**. Η σωστή αεροπορική κρίση είναι πάντα ο καλύτερος οδηγός σε τέτοιες καταστάσεις.

## ΟΡΙΣΜΟΙ

**Κατάλληλη περιοχή για προσγείωση** : Μια περιοχή όπως διάδρομος προσγείωσης, τροχόδρομος, under/overrun, ή άλλη προετοιμασμένη επιφάνεια με κατάλληλο μήκος για προσγείωση. Προσγείωση σε μη προετοιμασμένη επιφάνεια ή ditching δεν συνιστώνται.

**Ευθεία οριζόντια πτήση** : Το α/φος διατηρεί το ύψος του, έχει τις πτέρυγες οριζόντιες και ασφαλή ταχύτητα που του επιτρέπει να διατηρεί ένα ελάχιστο επίπεδο ελιγμών ή και απλώς το ύψος σταθερό και τις πτέρυγες οριζόντιες.

**Ασφαλές ύψος** : Ένα ύψος το οποίο εξασφαλίζει ικανότητα επιτυχούς εγκατάλειψης, επαρκές clearance από περιβάλλοντα εμπόδια και άνεση στο χειριστή να ασχοληθεί με το πρόβλημα που τον απασχολεί.

## ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ EMERGENCY

1. **Διατήρηση ψυχραιμίας.**
2. **Διατήρηση ελεγχου του α/φους.**
3. **Ανάλυση κατάστασης & εκτέλεση Προβλεπόμενων ενεργειών.**
4. **(Σχεδίαση για) Προσγείωση το συντομότερο μόλις οι συνθήκες το επιτρέψουν.**
5. **Εκτέλεση ενεργειών προ καθόδου.**
6. **Αναφορά emergency.**
7. **Εκτέλεση του σχεδίου που εκπονήθηκε στην παραπάνω ενέργεια No 3.**
8. **Αναφορά σε επί μέρους emergency κατά την επιστροφή.**

## ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΨΥΧΡΑΙΜΙΑΣ

Δώστε στο εαυτό σας, το **χρόνο να σκεφτεί**, έστω και για λίγο. Είναι πολύ λίγες οι περιπτώσεις όπου ο διαθέσιμος χρόνος είναι ανεπαρκής για κάτι τέτοιο. Ακόμα και τότε όμως η καλύτερη λύση είναι η **ταχύτερη και όχι βεβιασμένη εφαρμογή** των απαραίτητων διαδικασιών. Σε καμία περίπτωση ωστόσο μην παραμείνετε αδρανής. **Δουλέψτε γρήγορα** μέσα στο cockpit. **Όχι βιαστικά**, αλλά ούτε και κωλυσιεργώντας. Πρέπει να έχετε υπόψη σας ότι **ο χρόνος** σε τέτοιες περιπτώσεις **μετράει ανάποδα**, και δεν υπάρχουν περιθώρια για άσκοπες καθυστερήσεις.

## ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΟΥ Α/ΦΟΥΣ

Σε αρκετές περιπτώσεις ο βασικός έλεγχος του α/φους **μπορεί να περιλαμβάνει και ενέργειες** που αφορούν στην αντιμετώπιση του emergency (π.χ. ΟΞΥΓΟΝΟ-100%). Στο **έδαφος** σημαίνει την συντομότερη δυνατή **ακινητοποίηση του α/φους**.

Στην **πτήση** σημαίνει :

1. Την **παραμονή σε συνθήκες VMC**. Αν αυτό δεν είναι δυνατό τότε προχωρήστε στο β. πετώντας με όργανα.

2. Τη διαπίστωση της **δυνατότητας ελέγχου του α/φους**. Αν το α/φος σας δεν ελέγχεται, πρέπει να το εγκαταλείψετε πριν βγείτε εκτός του φακέλου εγκατάλειψης.

3. Την εξασφάλιση, αν είναι δυνατόν, **ευθείας οριζόντιας πτήσης σε ασφαλές ύψος**. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την **ολοκλήρωση του ελιγμού ή και την διακοπή του**. Αν απαιτείται εφαρμόστε **διαδικασίες εξόδου από ασυνήθη στάση**.

Σε **χαμηλές ναυτιλίες απαιτείται άνοδος**, εάν είναι δυνατό.

**Σημείωση** : Αν δεν μπορείτε να διατηρήσετε **ΕΟΠ και ασφαλές ύψος** τότε μάλλον πρέπει να **εγκαταλείψετε** άμεσα, πριν βγείτε εκτός των παραμέτρων του καθίσματος.

4. **Στροφή προς την κοντινότερη κατάλληλη περιοχή για προσγείωση (κοντινότερο A/M)**.

5. **Παραμονή σε ίχνος/περιοχή για την οποία σας έχει δοθεί clearance από τον ΕΕΚ**.

**Μέχρι να ενημερώσετε τον ΕΕΚ, συμμορφωθείτε με τις τελευταίες οδηγίες που έχετε πάρει**.

Αν αυτό δεν είναι δυνατό, προχωρήστε με **μεγάλη προσοχή και καλό έλεγχο χώρου**, λαμβάνοντας υπόψη τη λοιπή **κυκλοφορία** γύρω σας. Επιδιώξτε να έρθετε γρήγορα σε **επαφή** με τον ΕΕΚ ώστε να σας δοθεί προτεραιότητα και να απαλλαγείτε από αυτό το επιπλέον βάρος.

Αν δεν έχετε ασύρματο και πάλι συνεχίστε όπως περιγράψαμε πιο πάνω.

**ΠΡΟΣΟΧΗ**

Αν πετάτε με όργανα, επειδή **δεν** μπορείτε να παραμείνετε σε **VMC**, τότε πρέπει να έχετε υπόψη σας ότι πρέπει να ακολουθήσετε τα **τυποποιημένα ίχνη**.

Εάν αυτό δεν είναι δυνατό τότε πρέπει τουλάχιστον να τηρήσετε τα **minimum sector altitudes** και να ακολουθήσετε την τελική κάπποιου τυποποιημένου ίχνους.

Εάν αυτό είναι αδύνατο τότε μάλλον πρέπει να εγκαταλείψετε.

Ζητήστε κατεύθυνση με **radar** για περισσότερη ασφάλεια και ευκολία.

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ

Ανάλογα με τη συγκεκριμένη κατάσταση, την εμπειρία και τις ικανότητες του πληρώματος, μπορείτε να περάσετε σε αυτό το βήμα **χωρίς να έχετε ολοκληρώσει** τις ενέργειες για την διατήρηση του ελέγχου του α/φους.

**Μην θυσιάζετε τον βασικό έλεγχο του α/φους προκειμένου να ασχοληθείτε με την εκτέλεση ενεργειών.**

1. **Ανάλυση κατάστασης:** Χρησιμοποιήστε τις διαθέσιμες ενδείξεις μέσα αλλά και έξω από το cockpit, προκειμένου να σχηματίσετε μια **σαφή άποψη** για το τι ακριβώς συμβαίνει.

2. **Εκτέλεση προβλεπομένων ενεργειών :**

α. Εφόσον υπάρχει **BOLDFACE** θυμηθείτε το και εκτελέστε το αμέσως.

β. Εφόσον δεν υπάρχει **BOLDFACE** συμβουλευτείτε οπωσδήποτε το checklist για την εκτέλεση των ενεργειών. Επιθυμητό είναι η πρώτη/ες βασική/ές ενέργεια/ες να γίνεται/ονται χωρίς την βοήθεια του checklist, όπως π.χ. σε βλάβη του συστήματος ελαίου.

## ΠΡΟΣΟΧΗ

Το checklist **ΔΕΝ** υποκαθιστά την άρτια θεωρητική κατάρτιση του πληρώματος αλλά την υποστηρίζει σε μια δύσκολη στιγμή στην πτήση. Η χρήση του εξασφαλίζει **100%** ότι δεν θα παραληφθεί **ΚΑΜΙΑ** ενέργεια και ότι όλες θα εκτελεστούν με την **ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΣΕΙΡΑ**. Με άλλα λόγια αποτελεί εγγύηση για την ολοκληρωμένη και άρα σωστή αντιμετώπιση ενός emergency. **ΔΕΝ** σημαίνει ότι θα μας βοηθήσει χωρίς προηγούμενη γνώση να ανακαλύψουμε την στιγμή της εκδήλωσης ενός emergency τι πρέπει να κάνουμε

γ. Σε περίπτωση όπου αναφέρεται στο checklist «...όπως απαιτείται...», εφαρμόστε την **αεροπορική σας κρίση** και την **γνώση** των συστημάτων του α/φους.

δ. Σε διαδικασίες όπως το controllability check, δεν πρέπει να εκτελέσετε τις προβλεπόμενες ενέργειες μακριά από το A/M αλλά όταν **πλησιάζετε**, για να εξοικονομήσετε πολύτιμο καύσιμο.

ε. Αν βρίσκεστε σε συνθήκες VMC αλλά απαιτείται στην συνέχεια να κάνετε ενόργανη προσέγγιση, αναλογιστείτε πως επηρεάζεται ο έλεγχος του α/φους στην τελική, και πως πρέπει να τροποποιήσετε τις διαδικασίες κατά την κάθοδο (ταχύτητες, διαμόρφωση).

στ. **Σημείωση για διθέσια α/φη** : Ο κυβερνήτης θα αναλάβει στις περισσότερες περιπτώσεις τον **έλεγχο του α/φους** και θα ζητήσει από τον **συγκυβερνήτη** να τον **υποστηρίξει** με το checklist.

Εναλλακτικά, και ανάλογα με το επίπεδο ικανότητας και εμπειρίας του συγκυβερνήτη, μπορεί να του δοθεί ο έλεγχος του α/φους, μετά την πρώτη αντίδραση, και ο κυβερνήτης να ασχοληθεί με το emergency, ιδιαίτερα αν αυτό περιλαμβάνει κάποια μακροσκελή ακολουθία ενεργειών μέσα στο cockpit, παραμένοντας σε εγρήγορση να αναλάβει και πάλι τον έλεγχο του α/φους αν αυτό απαιτηθεί. Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται η **μέγιστη αξιοποίηση και αποτελεσματικότητα** των διαθέσιμων δυνατοτήτων μέσα στο πιλοτήριο (Cockpit/Crew Resource Management). Να θυμάστε πως είναι δυνατόν να βρεθείτε σε κατάσταση που να ξεπερνάει τις δυνατότητές σας (Task Saturation). Η αξιοποίηση των όποιων δυνατοτήτων του άλλου μέλους θα αποδειχθεί τότε ανεκτίμητη.

### **(ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΓΙΑ) ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΤΟ ΣΥΝΤΟΜΟΤΕΡΟ ΜΟΛΙΣ ΟΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΟ ΕΠΙΤΡΕΨΟΥΝ**

Το σχέδιο επιστροφής/προσέγγισης σας στο A/M όπου κατευθύνεστε μπορεί να παρακάμψει τις τυπικές διαδικασίες αλλά πρέπει να ενημερωθεί οπωσδήποτε ο ΕΕΚ.

Αν οι καιρικές συνθήκες υπαγορεύουν ενόργανη κάθοδο, τότε κατευθυνθείτε στο IAF της καταλληλότερης καθόδου. Εάν πρέπει να κάνετε κάθοδο εκτός του χρόνου που σας έχει εκχωρηθεί, διαλέξτε ένα χρόνο ανάμεσα στα 5λεπτα (π.χ. και 2' ή και 3', και 7' ή και 8', κ.ο.κ.)

Σε κάθε περίπτωση ωστόσο, προτιμήστε να κατευθυνθείτε σε αεροδρόμιο όπου να μπορείτε να προσεγγίσετε VFR, εκτός αν αυτό δεν είναι πρακτικό ή ασφαλές (π.χ. το VFR είναι πολύ πιο μακριά, ή απαιτείται π/γ ASAP).

Για την σχεδίαση της επιστροφής διαλέξτε τον συντομότερο δρόμο σε συνάρτηση με τις δυνατότητες του α/φους την συγκεκριμένη στιγμή.

### **ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΠΡΟ ΚΑΘΟΔΟΥ**

Συμβαίνει συχνά στην διάρκεια ενός emergency να γίνουμε «απρόσεχτοι» στην εφαρμογή κανονικών διαδικασιών.

**ΛΑΘΟΣ!**

Οι ενέργειες προ καθόδου περιέχουν σημαντικές ενέργειες που επηρεάζουν το σχέδιο επιστροφής και/ή την ασφάλεια των πτήσεων.

## ΑΝΑΦΟΡΑ EMERGENCY

Μην παραλείπετε την τοποθέτηση του IFF σε θέση EMERGENCY (Mode 3 κώδικας 7700) ή, σε περίπτωση βλάβης R/T, την τοποθέτηση στο mode 3 κώδικα 7600. Αναφέρετε το σχέδιο επιστροφής και τις προθέσεις σας μετά την Π/Γ.

Σε κάθε αναφορά σας σε σταθμό εδάφους, αναφέρατε με το χαρακτηριστικό σας **ακολουθούμενο πάντα** από την λέξη **EMERGENCY**.

### ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΥ ΕΚΠΟΝΗΘΗΚΕ ΠΙΟ ΠΑΝΩ

Εκτελέστε το σχέδιο που εκπονήσατε παραμένοντας σε εγρήγορση για να αντιμετωπίση πιθανή αναζωπύρωση του προβλήματος ή και επιπλέον emergency. Σε τέτοια περίπτωση ξεκινήστε ξανά από την αρχή και τροποποιήστε αναλόγως την υπόλοιπη επιστροφή σας.

### ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ EMERGENCY ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ

Θυμηθείτε άλλες διαδικασίες ανάγκης που αφορούν το emergency που αντιμετωπίσατε. Π.χ. σε κράτηση ενός κινητήρα, την εγκατάλειψη ή το Go Around με ένα κινητήρα. Αναφερθείτε στα **BOLDFACE** και αν υπάρχει χρόνος αναφερθείτε και στο checklist για τις υπόλοιπες ενέργειες.

### ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Στην προ πτήσης ενημέρωση αναφερθείτε σε πιθανές καταστάσεις ανάγκης και ξεκαθαρίστε τον ρόλο του καθενός μέλους του σχηματισμού. Μπορείτε μάλιστα να καθορίσετε και επιπλέον διαδικασίες ή οπτικά σήματα ή και οτιδήποτε άλλο σας φαίνεται αναγκαίο για την συγκεκριμένη αποστολή, αλλά σε όλες τις περιπτώσεις βεβαιωθείτε ότι όλα τα μέλη του σχηματισμού έχουν εμπεδώσει τόσο τις τυποποιημένες όσο και τις επιπλέον οδηγίες.

Η “διατήρηση του ελέγχου του α/φους” πρέπει να μετατραπεί σε “**Διατήρηση του ελέγχου του α/φους και της συνοχής του σχηματισμού**”. Αυτό μπορεί να μην είναι πάντα δυνατό.

Σε κάθε περίπτωση ωστόσο περιλαμβάνει:

1. **Αποφυγή σύγκρουσης και διατήρηση οπτικής επαφής.**
2. **Επικοινωνία.**
3. **Προτεραιότητα και παροχή υποστήριξης στο α/φος που έχει το πρόβλημα.**

### ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΟΠΤΙΚΗΣ ΕΠΑΦΗΣ

Αντιμετωπίζετε πρόβλημα σαν No 2 :

Ανοίξτε τον σχηματισμό ή παραμείνετε σε απόσταση. Αναφέρατε “**knock-it-off**”, και ενημερώστε, μετά την ολοκλήρωση της αναφοράς knock-it-off από όλον τον σχηματισμό, για την φύση του προβλήματος.

Αν **δεν έχετε ασύρματο**, κινηθείτε όπως σας είναι δυνατό προκειμένου να εξασφαλίσετε την αποφυγή σύγκρουσης και στην συνέχεια **ταλαντεύστε (και πάλι, εάν αυτό είναι δυνατό) τις πτέρυγες του α/φους σας για να προσελκύσετε την προσοχή του άλλου α/φους.**

**Μην χάσετε την οπτική επαφή** με τον αρχηγό πριν να είστε βέβαιοι ότι σας βλέπει. Αυτό μπορεί να σημαίνει ότι πρέπει να συνεχίσετε τον ελιγμό που εκτελούσατε για λίγο ακόμα.

Στην συνέχεια πρέπει να (και θα), σας δοθεί η **αρχηγία** προκειμένου να μπορέσετε να προσηλωθείτε στην αντιμετώπιση του emergency.

Αν το emergency συμβεί σε **IMC**, μάλλον πρέπει να εφαρμόσετε **εκούσια τις διαδικασίες απώλειας αρχηγού εντός νεφών**. Το τι θα κάνετε όμως ακριβώς, δεν είναι *τυποποιήσιμο*. Εξαρτάται από την συγκεκριμένη κατάσταση και είναι κάτι που πρέπει να το αποφασίσετε εκείνη την στιγμή.

Αν ανοίξατε από κλειστό σχηματισμό εντός νεφών **επιστρέψτε στο ίχνος IFR** που ακολουθούσατε πιο πριν και ζητήστε από τον ΕΕΚ να σας δοθεί προτεραιότητα, μαζί με **καινούργιο clearance**.

Αντιμετωπίζετε πρόβλημα σαν No 1:

Δώστε **break out, knock-it-off και διατηρήστε τον έλεγχο του α/φους**. Ζητήστε από το/α άλλο/α α/φος/η να παραμείνουν σε **ασφαλή απόσταση** και ασχοληθείτε με το emergency.

Αν το/α άλλο/α α/φος/η βρίσκονται μακριά σας (π.χ. trail, rejoin), αναφέρατε **knock-it-off και διακόψτε** τον ελιγμό. Ζητήστε τους και πάλι να μείνουν σε **ασφαλή απόσταση** και ασχοληθείτε με το emergency.

Αν βρίσκεστε σε IMC τότε μάλλον πρέπει να “διώξετε” τον No 2, ιδιαίτερα αν η παραμονή του σε κλειστό σχηματισμό είναι επισφαλής ή αδύνατη, και να εξασφαλίσετε καινούργιο clearance από τον ΕΕΚ.

Συνοδεύετε α/φος με πρόβλημα.

Δώστε του προτεραιότητα. Αποκτήστε οπτική επαφή (αν δεν είχατε). Δώστε του την αρχηγία και μείνετε σε ασφαλή απόσταση. Διατηρηθείτε σε θέση τέτοια ώστε :

1. Να είναι δυνατόν επικοινωνείτε με οπτικά σήματα με το άλλο α/φος.
2. Να μην παρεμποδίζετε το α/φος με το πρόβλημα.

## ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Απευθυνθείτε προς τον σχηματισμό και δώστε πληροφορίες γύρω από την κατάσταση που αντιμετωπίζετε. Έτσι θα βοηθήσετε να σας παράσχουν υποστήριξη.

Αν συνοδεύετε α/φος με πρόβλημα μάθετε τι συμβαίνει.

Είπαμε και πιο πάνω ότι το πλήρωμα ενός α/φους με emergency βρίσκεται υπό κατάσταση αυξημένου stress. Γι' αυτό μιλήστε ήρεμα στον ασύρματο. Δώστε οδηγίες αν απαιτείται. Ιδιαίτερα αν είστε ο φυσικός αρχηγός, να θυμάστε πως η ασφάλεια ολόκληρου του σχηματισμού είναι αποκλειστικά δική σας ευθύνη.

### ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΣΤΟ Α/ΦΟΣ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Δώστε του την αρχηγία και αφού μάθετε τι συμβαίνει, ανοίξτε και εσείς το checklist σας και βεβαιωθείτε ότι έκανε όλες τις ενέργειες που αφορούν το emergency. Ζητήστε του να σας επιβεβαιώσει ότι τις έκανε.

Αν είστε ο φυσικός No 1 τότε να έχετε υπόψη σας ότι προφανώς πρόκειται για λιγότερο έμπειρο πλήρωμα από εσάς. Βοηθήστε τον με την σχεδίαση, ιδιαίτερα αν φαίνεται να αντιμετωπίζει δυσκολίες ή βρίσκεται σε σύγχυση. Αναλάβετε τις επικοινωνίες, για να τον απαλλάξετε από ένα επιπλέον καθήκον.

Κάντε ερωτήσεις πάνω στην παρούσα κατάσταση ή την εξέλιξη του προβλήματος. Σε ορισμένες περιπτώσεις (π.χ. δομική καταστροφή, απασφάλιστο Σ/Π), θα απαιτηθεί να κάνετε οπτικό έλεγχο του άλλου αεροσκάφους.

Βάλτε τον εαυτό σας στην θέση του. Μεταφέρετέ του τις σκέψεις σας υπό μορφή οδηγιών. **Μην τον πατρονάρετε.** Αν αντιδρά καλά, αφήστε τον να προχωρήσει όπως έχει σχεδιάσει. Δώστε οδηγίες μόνο αν κάτι δεν πάει καλά.

Ζητήστε από τα υπόλοιπα μέλη του σχηματισμού να μην επηρεάσουν εσάς και το α/φος που έχει το πρόβλημα.

Αναθέστε στον εφεδρικό αρχηγό την καθοδήγηση των υπόλοιπων μελών του σχηματισμού.

Παραμένετε υπεύθυνος και για την δική τους ασφάλεια, αλλά προτεραιότητα σας αποτελεί το α/φος με το πρόβλημα. Ζητήστε αυστηρότατη **πειθαρχία ασυρμάτου.**

ΚΑΛΗ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ...

Σγος (I) Παναγιώτης Κ. Μηταφίδης  
120 ΠΕΑ / 361 ΜΒΕ