

# Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας Διάσωσης 384 Μοίρα Έρευνας - Διάσωσης

Φωτό: Αρχείο Διοικητή 384 Μ.Ε.Δ. Αντισμήναρχο (Ι) κ. Κίμων Χυτήρη



## Όταν η βοήθεια έρχεται από ψηλά

Κείμενο - φωτό: ΠΕΤΡΟΣ ΡΙΚΑΣ



Σίγουρα κάποιοι από εμάς σε κάποια εξόρμηση στο βουνό (πεζοπορία, ορειβασία, αναρρίχηση, σπηλαιολογία, χειμερινό σκι, mountain bike, canyoning, rafting) έχουμε γίνει μάρτυρες κάποιου ατυχήματος στην παρέα μας ή το έχουμε βιώσει οι ίδιοι. Είτε αυτό μπορεί να είναι ένα επιπόλαιο επιφανειακό τραύμα που μπορούμε να επιληφθούμε επί τόπου είτε κάτι πιο σοβαρό που χρήζει άμεση κινητοποίηση των διασωστικών μέσων και τη γρήγορη διακομιδή του τραυματία στο νοσοκομείο.

Σε αυτό το άρθρο θα εστιάσουμε στη διαδικασία Έρευνας - Διάσωσης (Ε/Δ) και της πρωτογενούς αεροδιακομιδής των επειγόντων περιστατικών σε ορειβατικό ατύχημα με ελικόπτερο (Super Puma ή Augusta Bell 205), στο πώς κινητοποιείται ο μηχανισμός της διάσωσης για να φέρει την απαραίτητη βοήθεια, πώς μπορούμε εμείς να κινητοποιήσουμε τη διαδικασία με το σωστό τρόπο, κερδίζοντας χρόνο και πώς μπορούμε να βοηθήσουμε το ελικόπτερο Έρευνας και Διάσωσης S.A.R. (Search And Rescue) και το πλήρωμά του να εκτελέσει γρήγορα την παραλαβή του τραυματία για την άμεση διακομιδή του στο νοσοκομείο.

**Αριστερά. Ο θάλαμος διακυβέρνησης είναι πλούσιος σε ηλεκτρονικό εξοπλισμό.**

Για να τα μάθουμε όλα αυτά μόνο ένας τρόπος υπήρχε. Να συναντήσουμε τους πλέον αρμόδιους και να μας μιλήσουν για τις διαδικασίες και τις ενέργειες που είναι απαραίτητες για την από αέρος Ε/Δ. Έτσι λοιπόν οι «ΚΟΡΦΕΣ» βρέθηκαν την 21η Ιουνίου στο Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας - Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.) στον Πειραιά και στην 384 Μοίρα Έρευνας - Διάσωσης των ελικοπτέρων S.A.R. Super Puma στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Ελευσίνας.

Πριν αρχίσουμε να αναλύουμε τις διαδικασίες της Ε/Δ ας μάθουμε πρώτα πώς είναι στημένος ο μηχανισμός διάσωσης στην Ελλάδα. Η Έρευνα - Διάσωση (Ε/Δ) στην Ελλάδα σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους έχει ανατεθεί σε τρεις υπηρεσίες.

1. Για αεροπορικά ατυχήματα (πολιτικού, στρατιωτικού, ελαφρού, υπερελαφρού αεροσκάφους, αλεξιπτώτου πλαιγιάς κ.ά) αρμόδια υπηρεσία είναι η **Πολιτική Αεροπορία (Π.Α.)**.

2. Για ναυτικά ατυχήματα (πλωτών, λουομένων) αρμόδια υπηρεσία είναι το **Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.)**.

3. Για χερσαία ατυχήματα (πλην αεροπορικού σε χερσαίο χώρο) αρμόδια υπηρεσία είναι η **Πυροσβεστική Υπηρεσία (Π.Υ.)**.

Η Π.Α. διαχειρίζεται τον Αεροπορικό Τομέα (Α/Τ) και το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. το Ναυτικό Τομέα (Ν/Τ) του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. και

έχουν άμεση συνεργασία μεταξύ τους γιατί ο θάλαμος επιχειρήσεων είναι ενιαίος και αυτό βοηθάει στη γρήγορη λήψη αποφάσεων και τη μείωση στους χρόνους αντίδρασης σε κάθε αποστολή διάσωσης.

Γι' αυτό και ονομάζεται **Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. (Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης)** και στεγάζεται στο κτίριο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στον Πειραιά.

Στον Α/Τ του ΕΚ.Σ.Ε.Δ., η Π.Α. έχει τη διαχείριση των αποστολών διάσωσης, το συντονισμό των αεροπορικών ατυχημάτων και επιπλέον διαχειρίζεται τα εναέρια μέσα της Π.Α. για τη συνδρομή σε άλλα ατυχήματα.

Στον Ν/Τ του ΕΚ.Σ.Ε.Δ. το ΛΣ-ΕΛΑΚΤ. έχει τη διαχείριση των αποστολών διάσωσης, το συντονισμό των ναυτικών ατυχημάτων και διαχειρίζεται τα πλωτά (ΛΣ-ιδιωτικά) που διατίθενται για τη συνδρομή σε άλλα ατυχήματα.

Η Π.Υ. έχει ως κεντρική υπηρεσία το Συντονιστικό Επιχειρησιακό Κέντρο Υπηρεσιών Πυροσβεστικού Σώματος (Σ.Ε.Κ.Υ.Π.Σ.) ενώ οι επιχειρήσεις Ε/Δ γίνονται από τα κατά τόπους τμήματα.

Όταν λαμβάνεται σήμα κινδύνου αξιολογείται άμεσα ο τύπος του ατυχήματος (αεροπορικό, ναυτικό ή χερσαίο τύπου) και επεμβαίνει η υπηρεσία που είναι αρμόδια ή γίνεται συνεργασία των υπηρεσιών όταν κριθεί απαραίτητο (αίτηση εναερίων, πλωτών, χερσαίων μέσων).

Η συνεργασία του ΕΚ.Σ.Ε.Δ με την Π.Υ. για τη χρήση εναερίων ή πλωτών μέσων, γίνεται κατόπιν αιτήσεως του επικεφαλής του χερσαίου περιστατικού στο Κέντρο Επιχειρήσεων της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας (Γ.Γ.Π.Π.) και έγκρισής τους.

Το ΕΚ.Σ.Ε.Δ αλλά και η Π.Υ. για να επιτελέσουν την αποστολή τους, διαθέτουν σε ετοιμότητα ένα δίκτυο αεροπορικών, ναυτικών και χερσαίων μέσων και πληρωμάτων, διασπαρμένο σε όλη την Ελληνική επικράτεια έτσι ώστε να προσφέρουν άμεσα και αποτελεσματικά κάθε υπηρεσία Ε/Δ.

Ειδικότερα το ΕΚ.Σ.Ε.Δ. όταν λάβει ένα σήμα που αφορά ναυτικό ή αεροπορικό ατύχημα κινείται αυτεπάγγελα και έχει την αρμοδιότητα να δώσει άμεσα άδεια απόπλου σε πλωτά ή άδεια απογειώσεως στα έξι ελικόπτερα Augusta Bell 205 της 358 Μ.Ε.Δ., στα τέσσερα Super Puma της 384 Μ.Ε.Δ., σε ένα C-130 της 356 Μοίρας Τακτικών Μεταφορών και σε ένα Canadair της 383 Μοίρα Ειδικών Επιχειρήσεων & Αεροπυρόσβεσης την περίοδο του χειμώνα (το καλοκαίρι τα Canadair διασκορπίζονται στον Ελληνικό χώρο και επιχειρούν μόνο για αποστολές δασοπυρόσβεσης).

Στα ορειβατικά όμως ατυχήματα η διαδικασία περιπλέκεται.

Σύμφωνα με τη νομοθεσία (ΦΕΚ 258Α/06) η Ε/Δ σε χερσαίο μέρος αλλά και η ειδοποίηση των αρμόδιων Υπηρεσιών για τη διακομιδή των τραυματιών στο νοσοκομείο, έχει ανατεθεί στην Π.Υ. Επιπλέον αν υπάρχει πρωτοβάθμια περίθαλψη στον τόπο του ατυχήματος (π.χ. ιατρός) τότε τη μεταφορά του τραυματία μπορεί να την αιτηθεί και το ΕΚΑΒ μέσω του υπεύθυνου ιατρού.

Αν το ατύχημα απαιτεί διάσωση από ελικόπτερο Ε/Δ τότε η Π.Υ. μέσω του επικεφαλής πυροσβέστη ενημερώνει την Τοπική Περιφέρεια που θα ενημερώσει τη Γ.Γ.Π.Π. για το συμβάν και αυτή με τη σειρά της θα καλέσει το ΕΚ.Σ.Ε.Δ. για να αιτηθεί την απογείωση του κατάλληλου μέσου που συνήθως για τα χερσαία περιστατικά είναι το ελικόπτερο Super Puma λόγω της δυνατότητας ανόδου φορέου και ανόδου σε μεγάλο υψόμετρο.

Για το αίτημα πρέπει να ενημερωθεί το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (Γ.Ε.Α.) και αφού δώσει στο ΕΚ.Σ.Ε.Δ. θετική απάντηση στο αίτημα του ελικοπτερού τότε δίνεται άδεια απογείωσης στο εν υπηρεσία πλήρωμα του Super Puma της 384 Μ.Ε.Δ. για αποστολή Ε/Δ. (Πρέπει να τονιστεί ότι η Π.Α. δεν εκτελεί πρωτογενείς αεροδιακομιδές, πλην όμως σε ειδικές καταστάσεις - έκτακτες ανάγκες συνέπειας μαζικών καταστροφών και απωλειών υγείας ή μεγάλων ατυχημάτων οι απαιτήσεις θα εξετάζονται κατά περίπτωση και εφόσον πληρούνται τα



κριτήρια και οι κανόνες ασφαλείας προσωπικού - μέσων και πτήσεων, θα αποφασίζεται η εκτέλεση αυτών από τα θεσμικά όργανα της Π.Α. Παρά τη μεγάλη διαδρομή της διαδικασίας δεν χρειάζονται μόνο παρά λίγα λεπτά μέχρι να ληφθεί η τελική απόφαση.

**1. Δεξιά της φωτογραφίας ο Διοικητής του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. Αντισμήναρχος (Ι) κ. Παναγιώτης Μπακοδήμας και αριστερά ο Υποδιοικητής Επισημηναγός (Ι) κ. Βασίλειος Κρουστάλης.**

**2. Με το Διοικητή της 384 Μ.Ε.Δ. Αντισμήναρχο (Ι) κ. Κίμωνα Χυτήρη στο χώρο της μοίρας.**

Ας δούμε με παράδειγμα ένα βαρύ περιστατικό στο βουνό, τα βήματα που θα πρέπει να ακολουθήσουμε για να κερδίσουμε χρόνο και να δώσουμε την καλύτερη δυνατή ενημέρωση στους αρμόδιους φορείς, για να έχουν ολοκληρωμένη εικόνα του ατυχήματος και να πάρουν σωστές αποφάσεις για τη διάσωση.

Σε οποιαδήποτε περίπτωση ατυχήματος η πιο συνηθισμένη κίνηση είναι να καλούμε την Αστυνομία (100) ή την Πυροσβεστική Υπηρεσία (199) από το κινητό μας τηλέφωνο. Αν είμαστε τυχεροί και έχουμε σήμα εκεί που θα είμαστε η κλήση μας θα ανταποκριθεί σε τοπικό επίπεδο. Θα απαντήσουν δηλαδή τα τμήματα της

αστυνομίας ή της Π.Υ. της κοντινότερης πόλης που υποστηρίζει το τηλεφωνικό δίκτυο. Σε κάθε περίπτωση η Π.Υ. θα ενημερωθεί και θα αναλάβει τη διάσωση.

Αφού ενημερώσουμε για το ατύχημα, δίνουμε πληροφορίες για τη θέση μας, την κατάσταση του τραυματία, τα άτομα της ομάδας, άλλα τηλέφωνα επικοινωνίας καθώς και τον ομοδρόχη ή τον επικεφαλής της ομάδας με τον οποίο θα μιλάμε τα συνεργεία διάσωσης από τον οποίο ζητάμε να εξετάσει τη δυνατότητα αίτησης ελικοπτερού εάν η κατάσταση επιβάλλει. Ο επικεφαλής θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που θα του δοθούν, τα μέσα και το προσωπικό που διαθέτει, την περιοχή αλλά και τους χρόνους πρόσβασης στον τόπο του ατυχήματος για τη μετάβαση των διασωστών πεζοπορικά, οδικά ή από αέρος, αλλά και τους χρόνους τελευταίου φωτός μιας και οι επιχειρήσεις τη νύχτα απαιτούν ειδική προετοιμασία και σχεδίαση και κατά συνέπεια περισσότερο χρόνο.

Είναι σημαντικό να μπορούμε να αντιληφθούμε αν ο τραυματισμός είναι τόσο σοβαρός ώστε να χρειάζεται **άμεσα** ο τραυματίας ιατρική περίθαλψη κάτι που μπορεί να επιτευχθεί **μόνο** με τη μεταφορά του από αέρος.

Το τοπικό τμήμα της Π.Υ. που αναλαμβάνει τη διάσωση τις περισσότερες φορές ξεκινάει την επιχείρηση με τα δικά της μέσα ή καλεί την Ε.Μ.Α.Κ. (Ειδική Μονάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών) αλλά να μην επιτυγχάνει να φτάσει στο σημείο που βρίσκεται ο τραυματίας, για πολλούς αστάθμητους παράγοντες ή κακούς υπολογισμούς ή να καθυστερεί αρκετά λόγω του δύσβατου εδάφους ή κακού καιρού ή αρχίζει να νυχτώνει με αποτέλεσμα να χάνεται πολύτιμος χρόνος που επιβαρύνει την κατάσταση του τραυματία αλλά και της ομάδας. Η διανυκτέρευση του τραυματία στο βουνό εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για τη ζωή του και πρέπει να γίνεται η άμεση διακομιδή του όταν κρίνεται απαραίτητη.



Έτσι λοιπόν αφού καλέσουμε και ενημερώσουμε για το περιστατικό την τοπική Π.Υ. μπορούμε να ενημερώσουμε για το περιστατικό και τον Αεροπορικό Τομέα του ΕΚΣ.Ε.Δ.

Τι επιτυγχάνουμε με αυτό: Ενημερώνοντας για το περιστατικό το ΕΚΣ.Ε.Δ., ενεργοποιείται και έρχεται σε αρχική επαφή με τους επικεφαλής συντονισαίου καθώς και με τους επικεφαλής στο χώρο του περιστατικού ενημερώνοντάς τους για τις δυνατότητες της Π.Α., για το πώς και σε πόσο χρόνο μπορεί να συνδράμει, συνεγείροντας τα κατάλληλα εναέρια μέσα.

Το ΕΚΣ.Ε.Δ. ανεξάρτητα της αίτησης χρησιμοποίησης ή όχι του ελικοπτερού από την Π.Υ. επικοινωνεί με την 384 ΜΕ.Δ. και σχεδιάζουν από κοινού την αποστολή. Αυτό σημαίνει ότι οι ΑΞ/κοι του ΕΚΣ.Ε.Δ. και το εν υπηρεσία πλήρωμα του ελικοπτερού χαράζουν την πορεία για τον τόπο του συμβάντος, υπολογίζουν τους χρόνους που θα χρειαστεί το ελικοπτερό για να φτάσει, ψάχνουν για πιθανά σημεία προσεγγίσεως μέσω δορυφορικών χαρτών, ενημερώνονται για τον καιρό στην περιοχή, προετοιμάζουν τον κατάλληλο διασωστικό εξοπλισμό και παραμένουν σε κατάσταση standby μέχρι να δοθεί η αίτηση του ελικοπτερού από τη ΓΓΠΠ. Στη συνέχεια δίνεται η άδεια προγραμματισμένου σημείου του Γ.Ε.Α. Κατά τη διάρκεια της μετάβασης του ελικοπτερού στον τόπο του ατυχήματος, το ΕΚΣ.Ε.Δ. επικοινωνεί και προγραμματίζει με το κατάλληλο νοσοκομείο ή το ΕΚΑΒ. για ασθενοφόρο, ανάλογα με τον τραυματισμό που έχουμε αναφέρει και την παραλαβή του τραυματία όταν θα προσεγγισθεί το Super Puma στο ελικοδρόμιο του νοσοκομείου ή σε άλλο προγραμματισμένο σημείο.

Ακόμα και αν δεν χρειαστούν όλα αυτά έχουμε κινητοποιήσει τη διαδικασία προετοιμασίας πιθανής αποστολής Ε/Δ από αέρος σε περίπτωση που κάτι πάει στραβά. Έτσι όταν η ΓΓΠΠ. αιτηθεί για ελικοπτερό και το Γ.Ε.Α.

δώσει άδεια η απογείωση θα είναι άμεση. Στα περιστατικά που δεν ενημερώνεται έγκαιρα το ΕΚΣ.Ε.Δ. ο χρόνος προετοιμασίας και έγκρισης της αποστολής, που χρειάζεται

**3. Ο Επικελευστής κ. Μιχάλης Μαραγκουδάκης μας δείχνει πώς πρέπει να εφαρμόζει η αρτάνη ανάσυρσης στο σώμα μας.**

**4. Ο Αρχικελευστής κ. Θεόδωρος Χαλκιάς μας δείχνει το πώς θα μας κρατήσει αν χρειαστεί να μας ανεβάσει με το hoist, και πώς θα δεθούμε μαζί του σε περίπτωση που φοράμε μπουντιέ.**

μέχρι την απογείωση είναι αρκετά μεγάλος για τέτοιες επειγούσες περιπτώσεις. Σε αντίθετη περίπτωση ο χρόνος για την απογείωση είναι 30 λεπτά ή 15 λεπτά ανάλογα με την ετοιμότητα. Σκεφτείτε πόσο κρίσιμος είναι ο χρόνος προετοιμασίας της αποστολής κυρίως όταν πλησιάζει η νύχτα. Με το τηλεφώνημά μας όμως τον έχουμε κερδίσει.

Ο ελληνικός στόλος αποτελείται από 12 Super Puma και η διανομή των ελικοπτερών ανά την Ελλάδα έχει γίνει με τέτοιο τρόπο από τους αρμόδιους ώστε σε οποιοδήποτε περιστατικό να φτάνει στο χώρο του συμβάντος το πολύ σε 90'. Εκτός από το αεροδρόμιο της Ελευσίνας από ένα Super Puma υπάρχει μόνιμα στη Ρόδο, στη Χίο και τη Λήμνο. Υπάρχει πρόβλεψη η οποία είναι σε εξέλιξη να εγκατασταθεί ένα Super Puma και στη Δυτική Ελλάδα σε ένα από τα τρία αεροδρόμια (Άκτιο, Άραξος,

Καλαμάτα) για να ολοκληρωθεί πλήρως η κάλυψη για βοήθεια στον Ελλαδικό χώρο.

Το Super Puma έχει την ικανότητα να κάνει διάσωση και τη νύχτα αλλά υπάρχουν κίνδυνοι και περιορισμοί τους οποίους θα αναλύσουμε παρακάτω.

Διαβάσαμε παραπάνω τι μπορεί να κάνει το ΕΚΣ.Ε.Δ. για μας. Ας αντιστρέψουμε τώρα την εικόνα και ας δούμε τι μπορούμε να κάνουμε και εμείς για αυτούς, βοηθώντας τους με τις πληροφορίες που θα τους δίνουμε.

Απ' τη στιγμή που θα επικοινωνήσουμε με το ΕΚΣ.Ε.Δ. αυτό θα ορίσει μέσα απ' την ομάδα έναν συντονιστή (on scene coordinator) με τον οποίο θα μιλάει μόνο μαζί του και θα είναι τα «μάτια τους» στο χώρο του περιστατικού. Αν στο χώρο του περιστατικού φτάσει κρατικός φορέας π.χ. η Ε.Μ.Α.Κ. τότε συντονιστής θα γίνει κάποιος μέλος της Ε.Μ.Α.Κ. Η νομοθεσία επιβάλλει ο συντονιστής να είναι κρατικός φορέας. Μόνο εν απουσία του μπορούμε να έχουμε το ρόλο του συντονιστή. Ο ρόλος είναι να ενημερώνει τα συντονιστικά όργανα (Π.Υ., ΕΚΣ.Ε.Δ.) για ό,τι ερωτηθεί, να αιτείται οποιαδήποτε βοήθεια θεωρεί απαραίτητη καθώς και να διευθύνει τη διάσωση. Γι' αυτό και ορίζεται κάποιο άτομο ειδικά εκπαιδευμένο και εξοικειωμένο με τις διαδικασίες Ε/Δ.

Το πρώτο πράγμα που θέλει να ξέρει το ΕΚΣ.Ε.Δ. είναι η θέση μας. Βάσει της θέσης μας θα οργανωθεί η αποστολή διάσωσης.

Ας δούμε πώς μπορούμε να δώσουμε στίγμα για το πού ακριβώς βρισκόμαστε.

1. Η τεχνολογία έχει προχωρήσει τόσο πολύ πια, που τα νέας γενιάς κινητά τηλέφωνα έχουν προεγκατεστημένη εφαρμογή GPS (Global Position System). Η εφαρμογή είναι τόσο εξελιγμένη που αν την ενεργοποιήσουμε από την αρχή της διαδρομής μας, γίνεται η καταγραφή του ίχνους μας και μπορεί μέσω δορυφόρου να γίνει ο εντοπισμός και μέσω του δορυφορικού χάρτη να δουν την πορεία που έχουμε κάνει, το σημείο που βρισκόμαστε και την ευρύτερη περιοχή. Επίσης οι συντεταγμένες που θα λάβουν για το σημείο θα είναι τόσο ακριβείς που το ελικόπτερο θα έρθει χωρίς άλλες οδηγίες ακριβώς πάνω απ' το σημείο που βρισκόμαστε.

2. Τα παλαιότερης γενιάς GPS είναι επίσης αξιόπιστα μηχανήματα και δίνουν ακριβή θέση γεωγραφικού πλάτους και μήκους που αν το έχουμε μαζί μας και ο συντονιστής δώσει το στίγμα μας είναι αρκετό για να εντοπιστούμε από το ελικόπτερο τόσο εύκολα όσο και στην παραπάνω περίπτωση.

3. Αν δεν έχουμε GPS. Πολλοί άνθρωποι που ασχολούνται με κάθε μορφής δραστηριότητα στο βουνό φρονάνε ρολόγια που δίνουν πληροφορίες βαρομετρική πίεση, εξωτερική θερμοκρασία, πιεζίδα, υψόμετρο ή έχουν ξεχωριστή πιεζίδα για χάραξη πορείας στο χάρτη και διόπτευσης σημείων ή αυτόνομη συσκευή υψομέτρου και βαρομετρικής πίεσης. Το υψόμετρο και η πιεζίδα μπορούν να δώσουν πληροφορίες και σε συνδυασμό με έναν χάρτη που πιθανόν να έχουμε σχεδιάσει από πριν την πορεία μας και κάποια ευδιάκριτα αναγνωριστικά σημεία (π.χ. κορφές απέναντι βουνών) στο περιβάλλον που θα γίνουν ορατά από το ελικόπτερο μπορούν επίσης να είναι χρήσιμες πληροφορίες για τον εντοπισμό μας.

4. Αν δεν έχουμε τίποτα από τα παραπάνω καλούμε από το κινητό μας τηλέφωνο και ξεκινάει η διαδικασία όπως περιγράφηκε στην αρχή του άρθρου. Αν έχουμε σήμα όλα καλά.

Τι γίνεται όμως όταν δεν υπάρχει σήμα, όταν είμαστε μέσα σε μια χαράδρα και δεν υπάρχει τρόπος πρόσβασης σε κάποιο ύψωμα και η κλήση για βοήθεια είναι αδύνατη;

**Όταν δεν υπάρχει σήμα θυμηθείτε τον αριθμό κλήσεως ανάγκης 112.**

(<http://www.gscpr.gr/gppp/site/home/ws/units/arithmetic/mos/more.csp>)

Καλώντας από κινητό τηλέφωνο το 112 κάποιο δίκτυο θα πιάσει το σήμα και θα απαντήσει κάποιος που θα γνωρίζει τουλάχιστον 4 γλώσσες (Ελληνικά, Αγγλικά, Γαλλικά και ανάλογα με το άτομο που έχει υπηρεσία Ιταλικά ή Γερμανικά)



**5. Τα απαραίτητα εργαλεία για την έρευνα και τον εντοπισμό.**

**6. Το Billy Ruck είναι πολύ πρακτικό και ασφαλές για την ανάσυρση ατόμων. Χωράει μέχρι δύο άτομα. Αυτή είναι η στάση του διασώστη όταν υπάρχει άλλο άτομο μέσα για να ασφαλίσει την πόρτα κατά την ανάσυρση στο ελικόπτερο. Η πόρτα του Billy Ruck πρέπει να «κοιτάει» την πόρτα του ελικοπτερίου. Η παρουσίαση γίνεται ανάποδα για τις ανάγκες της φωτογράφισης.**

**7. Στο φορείο ακινητοποίησης μπορείς να κουνήσεις ΜΟΝΟ τα δάχτυλα των χεριών και των ποδιών.**



και θα τον ενημερώσουμε για το επείγον της κατάστασης ζητώντας ελικόπτερο. Αυτός με τη σειρά του θα ενημερώσει την Π.Υ. η οποία όμως δεν θα μπορεί να επικοινωνήσει μαζί μας λόγω έλλειψης σήματος στο κινητό. Όμως τους έχουμε λύσει τα χέρια γιατί τους έχουμε δώσει τη δυνατότητα να μας εντοπίσουν από το σήμα του κινητού τηλεφώνου. Όταν καλείται το 112 για περίπτωση ανάγκης χωρίς να χρειάζεται εισαγγελική απόφαση υπάρχει άρση του απόρρητου του ιδιωτικού τηλεφώνου και δίνει τη δυνατότητα στην υπηρεσία Ε/Δ να ξεκινήσει τη διαδικασία εντοπισμού του σήματος του κινητού με αποτέλεσμα να έχουν στο χάρτη μια ευρύτερη περιοχή για το πού βρισκόμαστε. Έτσι οι ομάδες διάσωσης ή το ελικόπτερο που θα απογειωθεί θα έχει μια αρχική περιοχή έρευνας. Η διαδικασία εντοπισμού σήματος του κινητού δεν επιτρέπεται να πραγματοποιηθεί αν καλέσουμε το 100 ή το 199. Χρειάζεται εισαγγελική εντολή που σημαίνει χρόνος που πιθανόν να μην έχουμε. Και αν βρισκόμαστε κάπου που το σήμα είναι οριακό, ή έχουμε κάνει αρκετή χρήση του κινητού (η μπαταρία δεν κρατάει για πάντα, ειδικά όταν κάνει κρύο) τα πράγματα γίνονται ακόμα χειρότερα.

Στις πρώτες τρεις περιπτώσεις το ποσοστό επιτυχίας της αποστολής διάσωσης είναι μεγάλο. Οι πληροφορίες είναι συγκεκριμένες και ο εντοπισμός είναι εύκολος.

Τι γίνεται όμως στην τέταρτη περίπτωση που το ελικόπτερο μπορεί να πετά ακριβώς από πάνω μας και να μην μας βλέπει. Πρέπει με κάποιο τρόπο να γίνουμε ορατοί.

Μπορεί εμείς από κάτω να διακρίνουμε εύκολα το ελικόπτερο να έρχεται, όμως δεν συμβαίνει το ίδιο για τους πιλότους και το υπόλοιπο πλήρωμα. Οι φωνές μας δεν είναι αρκετά δυνατές και καλύπτονται από το θόρυβο των κινητήρων του ελικοπτερίου, και το κούνημα των χεριών από ψηλά είναι λιγιστό μπροστά στην απέναντη εικόνα που έχει το πλήρωμα. Τα πράγματα από ψηλά δείχνουν διαφορετικά. Οι πιλότοι και οι διασώστες έχουν να αντιμετωπίσουν ποικιλία χρωμάτων του εδάφους, ανάγλυφες επιφάνειες, χαμηλή ή ψηλή βλάστηση, όγκους πετρωμάτων και με λίγα λόγια είμαστε πολύ μικροί

μπροστά στο βουνό. Πρέπει να έχουμε κάτι μαζί μας που θα μας κάνει ευδιάκριτους.

Ο Διοικητής του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. Αντισμήναρχος (Ι) κ. Παναγιώτης Μπακοδήμας μας συμβουλεύει «Να έχετε μαζί σας πάντα ένα καπνογόνο για την ημέρα και μια φωτοβολίδα για τη νύχτα. Ο καπνός είναι ευδιάκριτος από ψηλά και το ελικόπτερο μπορεί να προσεγγίσει γρήγορα. Επίσης χρησιμοποιώντας την αντανάκλαση του ηλίου σε έναν μικρό καθρέπτη προς το ελικόπτερο μπορεί να δώσει τη θέση σας».

5. Τέλος όταν είμαστε μέσα σε μια χαράδρα και δεν υπάρχει τρόπος πρόσβασης σε κάποιο ύψωμα και η κλίση για βοήθεια είναι αδύνατη για τον εντοπισμό μας υπάρχουν προσωπικές συσκευές εντοπισμού σήματος ανάγκης (Personal Locator Beacon) που ενεργοποιούν άμεσα το μηχανισμό διάσωσης ο οποίος έχει καταχωρημένα τα στοιχεία του κατόχου αφού με την αγορά του είναι απαραίτητο να τα καταθέσει, και μέσω δορυφόρου γίνεται ο ακριβής εντοπισμός του τραυματία. Η συσκευή δεν ξεπερνά στο μέγεθος έναν μικρό ασύρματο και όταν την ενεργοποιούμε εκπέμπει στη συχνότητα 406 MHz σήμα κινδύνου το οποίο σήμα λαμβάνει ο θάλαμος επιχειρήσεων (Ελληνικό Κέντρο Αποστολών / GRMCC) που παρακολουθεί τη συχνότητα και ενημερώνει άμεσα το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. μιας και βρίσκονται σε διπλανές αίθουσες και με τη σειρά του ενεργοποιεί τη διαδικασία διάσωσης σε συνεργασία με την Π.Υ. Το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. διαβιβάζει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες που χρειάζονται οι ομάδες διάσωσης και το ελικόπτερο για να μπορούν να φτάσουν ακριβώς από πάνω από τον τραυματία χωρίς να χρειαστεί να υπάρξει καμία άλλη επικοινωνία. «Έχουμε κάνει διάσωση μόνο με PLB χωρίς καμία άλλη επαφή. Οι άνθρωποι ήταν μέσα στο νερό και τα κινητά τους είχαν βραχεί και το μοναδικό που λειτουργούσε ήταν το PLB. Σώθηκαν 3 Νεοζηλανδοί μετά από 50 λεπτά έρευνα με 4 μποφόρ αέρα» μας λέει ο Υποδιοικητής του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. Επισημηγάος (Ι) κ. Βασίλειος Κρουστάλης.

Είναι στην κρίση του καθενός ανάλογα με τις δραστηριότητές του για το αν θα έχει μια συσκευή PLB μαζί του που μπορεί να τον βοηθήσει σε μια δύσκολη στιγμή.

**Οι συσκευές πρέπει να ενεργοποιούνται μόνο σε περίπτωση ανάγκης.**

Αφού λοιπόν έχουμε κινητοποιήσει το μηχανισμό διάσωσης έχουμε κάνει γνωστή τη θέση μας και γνωρίζουμε ότι για τη διάσωσή μας θα χρησιμοποιηθεί ελικόπτερο τι άλλο μπορούμε να κάνουμε για να κερδίσουμε χρόνο. Αν βρισκόμαστε σε δασώδη περιοχή προσπαθούμε να βρούμε κάποιο ξέφωτο τουλάχιστον 20 X 20 μέτρα για να μπορούμε να προσεγγιστεί και ενημερώνουμε το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. για το χώρο προσεγγίωσης. Επιθυμητό μέρος για προσεγγίωση είναι η κορυφή του βουνού αλλά αν δεν προσφέρεται ή εμείς δεν μπορούμε να φτάσουμε το ελικόπτερο μπορεί να προσεγγιστεί σε πλαγιά με κλίση σε ανωφέρεια μέχρι 12° και σε κατωφέρεια μέχρι 8° με τον κινητήρα σε λειτουργία.

Αν η κλίση είναι ακόμα μεγαλύτερη το ελικόπτερο θα προσεγγίσει κάθετα την πλαγιά, ο ένας τροχός θα ακουμπήσει στο έδαφος και ο άλλος θα αιωρείται μέχρι να παραλάβουν τον τραυματία. Συνήθως οι διασώστες κατεβαίνουν και παραλαμβάνουν τον τραυματία αλλά αν χρειαστεί να πλησιάσουμε εμείς το ελικόπτερο προσέχουμε τα εξής: Πάντα πλησιάζουμε από το χαμηλό μέρος της πλαγιάς (προς τον τροχό που αιωρείται) και σε γωνία 30 μοιρών από το εμπρός και το πίσω μέρος για λόγους ασφαλείας. Αν πλησιάσουμε από το πάνω μέρος της πλαγιάς υπάρχει σοβαρός κίνδυνος να μας χτυπήσουν οι έλικες του κυρίου στροφέιου. Το ίδιο αν πλησιάσουμε και από μπροστά γιατί ο πιλότος για να κρατήσει το ελικόπτερο σταθερό κάνει μικρές διορθωτικές κινήσεις και το κύριο στροφέιο παίρνει ανάλογη κλίση για να κρατήσει σταθερή στάση και υπάρχει κίνδυνος να μας χτυπήσει. Ποτέ από το πίσω μέρος γιατί υπάρχουν οι έλικες του ουραίου στροφέιου που και αυτό είναι επικίνδυνο να μας χτυπήσει.

Αν ο τραυματίας είναι πολυκαταγματίας και τον έχουμε φέρεϊ σε θέση ακινητοποίησης με κάποιο αυτοσχέδιο φορείο ή επιδέσμοις πρέπει οπωσδήποτε όταν έρθει το ελικόπτερο να τον έχουμε ελευθερώσει. Οι διασώστες θα τον τοποθετήσουν στο ειδικό φορείο που έχει το ελικόπτερο στο διασωστικό εξοπλισμό και θα τον ανεβάσουν με το βαρούλκο (hoist). **Οποιαδήποτε άλλη κατασκευή ακινητοποίησης ή φορείο δεν είναι πρακτική για τους διασώστες και στο ελικόπτερο θα δημιουργήσει πρόβλημα και όχι λύση.**

Το φορείο του Super Puma μπορεί να μεταφέρει τον τραυματία στο νοσοκομείο και να βγάλει μέχρι και ακτινογραφίες χωρίς να χρειαστεί να λυθεί.

Δύο πράγματα λοιπόν που πρέπει να θυμόμαστε όταν έρθει το ελικόπτερο είναι α) πάντα περιμένουμε στο κάτω μέρος της πλαγιάς (αν βρισκόμαστε σε πλαγιά) και β) πάντα ο τραυματίας να είναι λυμένος για να τοποθετηθεί στο φορείο ακινητοποίησης του ελικοπτερού και να μην χαθεί πολύτιμος χρόνος εκείνη τη στιγμή προσπαθώντας να τον λύσουμε.

Επίσης αν έχουμε μαζί μας ασυρμάτους, ενημερώνουμε το ΕΚΣ.Ε.Δ. για τη συχνότητα επικοινωνίας με το ελικόπτερο για τη διευκόλυνση της συνεργασίας, σε κάθε άλλη περίπτωση το ΕΚΣ.Ε.Δ. επικοινωνεί με το ελικόπτερο για τη διαβίβαση των πληροφοριών μέσω ενός ασυρμάτου High Frequency (H.F.).

Αν δεν υπάρχει μέρος για προσγείωση τότε το ελικόπτερο θα αιωρηθεί από πάνω μας και θα κατέβει ο ένας διασώστης με το hoist να παραλάβει τον τραυματία. Αν φοράει το μποντριέ ο τραυματίας θα δεθεί από το γιλέκο του διασώστη ή θα τον δέσει ο διασώστης με την αρπάνη ανάνυψης και θα τον ανεβάσουν μόνο του με το hoist ή θα τον βάλει στη διχτυωτή κλούβα (Billy Ruck) και θα ανέβουν και οι δύο μαζί. Ο κάθε εξοπλισμός χρησιμοποιείται ανάλογα με την περίπτωση, την κατάσταση του τραυματία και την κρίση των διασωστών. Σε περίπτωση που είναι πολυκαταγματίας θα τον παραλάβουν με το φορείο ακινητοποίησης του ελικοπτερού όπως περιγράφηκε παραπάνω.



Όλα αυτά είναι σχετικά εύκολη υπόθεση για τα έμπειρα πλέον πληρώματα των Super Puma μιας και τα ελικόπτερα μετρούν περισσότερες από 20.000 ώρες πτήσεων σε αποστολές διάσωσης με πάρα πολλές επιτυχίες.

Τι γίνεται όμως όταν πέφτει η νύχτα ή όταν έχει κακοκαιρία; Εδώ ο βαθμός επικινδυνότητας των αποστολών ανεβαίνει σημαντικά και συντελούν πολλοί παράγοντες για την εκτέλεσή της.

Όταν πέσει η νύχτα τα Super Puma πραγματοποιούν διασώσεις στη θάλασσα χωρίς κανέναν περιορισμό εκτός από τις εξαιρετικά αντίξοες καιρικές συνθήκες.

Η θάλασσα είναι επίπεδη, δεν έχει εμπόδια και το ελικόπτερο πετάει με ασφάλεια σε όλη τη διάρκεια της αποστολής. Η θερμική κάμερα που έχει στον εξοπλισμό του το ελικόπτερο μπορεί εύκολα να εντοπίσει ναυαγούς μέσα στο νερό γιατί η διαφορά θερμοκρασίας νερού και ανθρώπινου σώματος είναι μεγάλη και μπορεί εύκολα να απεικονιστεί στην οθόνη η σιλουέτα του ανθρώπινου σώματος και το έργο του εντοπισμού γίνεται εύκολο. Στην ξηρά όμως οι νυχτερινές αποστολές δεν είναι καθόλου εύκολες. Οι ορεινοί όγκοι, το ανάγλυφο του εδάφους, οι δασώδεις εκτάσεις, τα ψηλά κτήρια, οι πυλώνες μεσαίας και υψηλής τάσης είναι πολύ επικίνδυνα εμπόδια για μια νυχτερινή αποστολή. Πάνω απ' όλα προέχει η ασφάλεια του πληρώματος και γι' αυτό το λόγο γίνεται με μεγάλη προσοχή η αξιολόγηση των δεδομένων της αποστολής για το αν θα απογειωθεί το Super Puma νύχτα. Εκτός απ' αυτό η θερμική κάμερα μπορεί να μπερδέψει την ανθρώπινη σιλουέτα με οτιδήποτε άλλο έχει παραπλήσια θερμοκρασία με το ανθρώπινο σώμα (ζώα, θερμές εστίες), επίσης τα κλαδιά, τα φυλλώματα των δέντρων αλλά και η απόσταση που πετάει το ελικόπτερο πάνω από το σημείο που ερευνά είναι σημαντικοί παράγοντες μείωσης της απόδοσης της θερμικής κάμερας. Συνήθως οι νυχτερινές αποστολές είναι εφικτές όταν ο τραυματίας μπορεί να παραληφθεί ή μεταφερθεί από κάποιο πολύ μεγάλο και ανοιχτό χώρο π.χ. ένα γήπεδο ποδοσφαίρου ή μια μεγάλη πεδιάδα με καλές καιρικές συνθήκες και οι πιλότοι γνωρίζουν καλά την περιοχή. Αυτοί είναι κυρίως οι παράγοντες για να γίνει μια νυχτερινή αποστολή. Οποιοσδήποτε άλλες συνθήκες εγκυμονούν κινδύνους για την ασφάλεια του πληρώματος και του ελικοπτερού.

Όταν λέμε ότι ένα ελικόπτερο είναι παντός καιρού εννοούμε ότι το ελικόπτερο έχει την ικανότητα να αποφεύγει τον κακό καιρό. Καμία πτητική συσκευή δεν πετάει μέσα από πυκνά μαύρα σύννεφα ή δυνατές καταιγίδες. Η παγοποίηση της ατράκτου και του κινητήρα είναι ο χειρότερος εφιάλης των πιλότων. Αυτό συμβαίνει από τις χαμηλές θερμοκρασίες. Τα επικίνδυνα καθοδικά ρεύματα δημιουργούν ισχυρές αναταράξεις, οι κεραυνοί μπορούν να προκαλέσουν σοβαρές βλάβες στα ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά συστήματα του αεροσκάφους, η χαλαζόπτωση και η βροχή επίσης είναι αρνητικοί παράγοντες και η πτήση γίνεται πια επικίνδυνη. Παρ' όλα αυτά το ελικόπτερο έχει πολύ καλές δομικές αντοχές και

έχει ιστορικό αποστολών με εξαιρετικά δύσκολο καιρό. Ο Διοικητής της 384 Μ.Ε.Δ. Αντισμήναρχος (Ι) κ. Κίμωνας Χατήρης μας λέει «Σε κάποιες αποστολές με κακοκαιρία ενώ βρισκόμασταν σε στιγμή διάσωσης και έπρεπε να κρατήσουμε το ελικόπτερο σταθερό πάνω από κάποιο σκάφος χρειάστηκε να χρησιμοποιήσουμε όλη τη διαδρομή του ηηδαλίου κάνοντας ακραίες διορθωτικές κινήσεις για να το επιτύχουμε. Τότε καταλαβαίνουμε ότι το ελικόπτερο έχει φτάσει στα όριά του».

Το Super Puma είναι εφοδιασμένο με ραντάρ καιρού και έχει την ικανότητα απεικόνισης σε οθόνη των καιρικών φαινομένων σε ακτίνα 160 ναυτικών μιλίων περιμετρικά του ελικοπτερού. Οι πιλότοι αξιολογούν την εικόνα που βλέπουν και χαράζουν νέα πορεία όταν χρειάζεται και είναι εφικτό για να μεταβούν στο σημείο που είναι ο τραυματίας με ασφάλεια.

Από τα 12 Super Puma τα τέσσερα φέρουν τη χαρακτηριστική πορτοκαλί ρίγα στην άτρακτο για αποστολές - διασώσεις πολιτών και τα υπόλοιπα 8 φέρνουν χρώματα παραλλαγής και χρησιμοποιούνται για διάσωση και σε συνθήκες μάχης C.S.A.R. (Combat Search And Rescue) Οι ισχυροί του κινητήρες και η μεγάλη αυτονομία καυσίμου που έχει (4,2 ώρες πτήσης max) είναι από τα δυνατά σημεία του ελικοπτερού σε συνδυασμό με τα ηλεκτρονικά βοηθήματα των πιλότων, το hoist, τον προβολέα έρευνας, το σύστημα μεγαφώνων για τη μετάδοση φωνητικών μηνυμάτων έξω από το ελικόπτερο, τη θερμική κάμερα, το ραντάρ καιρού, και τις διόπτρες νυχτερινής όρασης το βοηθάνε να έχει στο ενεργητικό του πολλές επιτυχημένες αποστολές. Το Super Puma αναβάθμισε τον Ελληνικό στόλο στον τομέα Ε/Δ και ήρθε να δώσει λύση στους περιορισμούς του Augusta Bell 205 το οποίο είναι μονοκινητήριο παλαιότερης γενιάς ελικόπτερο και έχει στο ενεργητικό του κάτι παραπάνω από τέσσερις δεκαετίες υπηρεσίας Ε/Δ στην Ελλάδα στην 358 Μ.Ε.Δ.

Το πρώτο AS-332C1 Super Puma προσγειώθηκε στην Ελλάδα το Δεκέμβριο του 1999 και εντάχθηκε μαζί με τα υπόλοιπα που ακολούθησαν στην 358 Μ.Ε.Δ.. Το Φεβρουάριο του 2006 10 πλέον στον αριθμό, τα Super Puma απόκτησαν τη δικιά τους μοίρα, την 384 Μ.Ε.Δ. και ο στόλος ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2011 με την παραλαβή του τελευταίου και αναβαθμισμένου σε ηλεκτρονικό εξοπλισμό AS-332C1 Super Puma.

Το πλήρωμα του ελικοπτερού στις χερσαίες αποστολές είναι πενταμελές αποτελούμενο από τον κυβερνήτη, το συγκυβερνήτη, το μηχανικό-χειριστή βαρούλκου διάσωσης και δύο δύτες-διασώστες. Οι εσωτερικοί του χώροι είναι πάρα πολύ ικανοποιητικοί. Μπορεί να μεταφέρει μέχρι και 19 άτομα καθιστούς (ανάλογα με το σωματότυπο) συν τους δύο πιλότους και το τριμελές πλήρωμα ή μέχρι 6 φορεία 6 και 4 επιβάτες σε καθίσματα.

Όλοι οι δύτες - διασώστες προέρχονται από τις ειδικές δυνάμεις του λιμενικού ή του στρατού, έχουν τελειώσει σχολείο αυτοδύτων ή εκπαιδεύτηκαν στη μονάδα υποβρυχίων καταστροφών και έχουν παρακολουθήσει σχολεία σχετικά με το αντικείμενο της

**8. Αποστολή διάσωσης σε εξέλιξη (αρχείο Επικελευστή Μιχάλη Μαραγκουδάκη)**

**9. Το hoist είναι ηλεκτροϋδραυλικό. Αποτελείται από 75 μέτρα καλώδιο μεταβαλλόμενης ταχύτητας (0-0,9 μ/δευτ.) και μπορεί να σηκώσει βάρος μέχρι 275 kg (606 lb) ή δύο άτομα ταυτόχρονα.**



θάλασσης, τη διάσωση, πρώτες βοήθειες που οργανώθηκαν από την Π.Α. ή το Π.Ν. Το αντικείμενο της θαλάσσιας διάσωσης είναι πιο εξελιγμένο λόγω του μεγαλύτερου αριθμού ατυχημάτων στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο αλλά και την ανάληψη των χειραίων περιστατικών από την Π.Υ.

Ένα λεπτό σημείο που πρέπει να επισημανθεί είναι ότι οι δύτες - διασώστες μπορούν να προσφέρουν μόνο πρώτες βοήθειες και όχι ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Ιατροφαρμακευτική περίθαλψη μόνο γιατρός πιστοποιημένος από τη σχολή του Ε.Κ.Α.Β. έχει το δικαίωμα να δώσει σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους. Στο πλήρωμα του ελικοπτερού όμως δεν συμπεριλαμβάνεται ιατρικό προσωπικό. Ο γιατρός πρέπει να περιμένει τον τραυματία να τον κατεβάζουν από το ελικόπτερο στο ασθενοφόρο ή το νοσοκομείο. Γι' αυτό και τα Super Puma στο 99% των αποστολών πετάνε χωρίς γιατρό. Στο 1% που επιβαίνει γιατρός γίνεται με δική του ευθύνη και πρωτοβουλία καθαρά εθελοντικά.

Οι δύτες - διασώστες παρά τις δυσκολίες και τις ελλείψεις σε εξοπλισμό και αναλώσιμα υλικά έχουν την υποστήριξη των πολιτών που πολλές φορές τους καλύπτουν βασιικές ανάγκες και δεν σκέφτονται ούτε στιγμή να κάνουν πίσω κατά τη διάσωση.

Ο Αρχικελευστής κ. Θεόδωρος Χαλκιάς μας καταθέτει την εμπειρία του. «Βρισκόμασταν πάνω από ένα σκάφος που βυθιζόταν και προσπαθούσα να κατέβω παρά τον ισχυρό άνεμο και τη θαλασσοταραχή που είχε. Τα κύματα ήταν τόσο μεγάλα που κάλυπταν τη γέφυρα του σκάφους. Κατεβαίνοντας με το hoist στο σκάφος είδα ένα κύμα να έρχεται και κατάλαβα ότι θα με χτυπήσει. Το είδε όμως και ο πιλότος και σήκωσε το ελικόπτερο μαζί και εμένα και έτσι το απέφυγα. Όταν το πλήρωμα είναι έμπειρο και καλό τότε κάνει και καλά τη δουλειά του».

Σε ερώτηση που κάναμε «Πώς κρίνεις το βαθμό επικινδυνότητας στη θάλασσα πριν κατέβεις» στον Επικελευστή κ. Μιχάλη Μαραγκουδάκη πήραμε μια πολύ συγκεκριμένη απάντηση «Δεν κρίνεις, κατεβαίνεις... κατεβαίνεις και στα 10 και στα 11 και 12 (μυοφόρο). Βράζει, δεν βράζει η θάλασσα πρώτα θα κατέβεις και μετά θα κρίνεις. Δεν υπάρχει περιστατικό στη θάλασσα που να μην έχουμε επιχειρήσει».

Και οι δύο βρίσκονται στα Super Puma 12 χρόνια, ουσιαστικά από το ξεκίνημα της υπηρεσίας και δηλώνουν ότι η θαλάσσια διάσωση είναι το αγαπημένο κομμάτι της δουλειάς τους.

Μέσα από το άρθρο μπορούμε να διακρίνουμε με τι ανθρώπους είναι επανδρωμένοι ο διασωστικός μηχανισμός. Είτε σε συντονιστικό, είτε σε εκτελεστικό επίπεδο.

Αυτοί οι άνθρωποι κάνουν μια δουλειά που δεν ανταποκρίνεται σε καμία οικονομική αμοιβή.

Δεν έχει κοστολόγιο το να σώσεις μια ανθρώπινη ζωή, ούτε και μια ανθρώπινη ζωή μπορεί να συγκριθεί σε κόστος.

Στόχος των υπευθύνων του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. είναι από Ενιαίο Κέντρο να γίνει Εθνικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας - Διάσωσης. Αυτό σημαίνει τη συμμετοχή της Π.Υ. στο κομμάτι της διάσωσης μαζί με την Π.Α. και το Λ.Σ.-Ε.Λ.Α.Κ.Τ. κάνοντας με αυτόν τον τρόπο πιο λειτουργική και γρήγορη τη διαδικασία της διάσωσης σε οποιοδήποτε περιστατικό βοήθειας προκύψει (χειραίο, ναυτικό, αεροπορικό). Έχοντας κοινή γραμμή θα υπάρξει καλύτερη χρονική ανταπόκριση, περισσότερα μέσα διαθέσιμα αλλά και θα καλυφθούν κάποια από τα νομοθετικά κενά που υπάρχουν και θα παρακαμφθούν χρονοβόρες διαδικασίες που περιπλέκουν άνεμο λόγου και αιτίας την εξέλιξη των αποστολών.

Πάνω απ' όλα αυτό που ζητούν από τους πολίτες οι υπεύθυνοι του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. είναι **έγκαιρη και σωστή ενημέρωση**.

**Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας - Διάσωσης / Αεροπορικός Τομέας**

Ακτή Βασιλειάδη, Πύλη Ε2, Πειραιάς, Τ.Κ. 18510  
Τηλέφωνο: 210 4131619, Φαξ: 210 4116389  
E-mail: eksedat@gmail.com



**Ανάσωση φορείου με τραυματία (αρχείο Επικελευστή Μιχάλη Μαραγκουδάκη)**

#### **Λίγα λόγια από το γράφοντα.**

Προσπάθησα με όσο πιο απλό τρόπο να εξηγήσω πώς λειτουργεί η διαδικασία της από αέρος Ε/Δ στη χώρα μας, κυρίως σε ορειβατικό περιστατικό καθώς οι πληροφορίες που μου δόθηκαν ήταν τόσες πολλές που ήταν αδύνατον να γραφτούν όλες σε ένα μόνο άρθρο.

Αν όλες αυτές οι πληροφορίες γίνουν αιτία να σωθεί έστω και ένας άνθρωπος, τότε το άρθρο αυτό θα έχει πετύχει το σκοπό του.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω το Διοικητή του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. **Αντισμήναρχο (Ι) κ. Παναγιώτη Μπακοδήμα** και τον Υποδιοικητή **Επισμηναγό (Ι) κ. Βασίλειο Κρουστάλη** για την άμεσα θετική απάντηση στο αίτημα της επίσκεψής μου στο χώρο του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. εκ μέρους του περιοδικού μας σε ώρα εργασίας τους, οι οποίοι έδωσαν και με το παραπάνω, υλικό, πληροφορίες καθώς και τη βοήθειά τους για τη συγγραφή του άρθρου.

Να ευχαριστήσω επίσης το Διοικητή της 384 Μ.Ε.Δ. **Αντισμήναρχο (Ι) κ. Κίμων Χυτήρη** για τη συνεργασία, τις συμπληρωματικές πληροφορίες που έδωσε για το ελικόπτερο, το φωτογραφικό υλικό που αυτοβούλως παραχώρησε, τη φιλοξενία του στη μοίρα και τη διάθεση των δύο διασωστών για τις ανάγκες του άρθρου.

Να ευχαριστήσω το Διοικητή της Μοίρας Συντήρησης Ελικοπτερών (Μ.Σ.Ε/Π.) **Επισμηναγό κ. Γεώργιο Σερέτη** για τη διάθεση ενός Super Puma για τις ανάγκες της φωτογράφισης, καθώς και τους δύτες - δια-

σώστες **Αρχικελευστή κ. Θεόδωρο Χαλκιά** και **Επικελευστή κ. Μιχάλη Μαραγκουδάκη** για τις πληροφορίες που έδωσαν για το διασωστικό εξοπλισμό αλλά και για τις διαδικασίες και τις τεχνικές λεπτομέρειες που απαιτούνται τη στιγμή της διάσωσης.

Ήταν η τρίτη φορά που βρισκόμουν στην πίστα των ελικοπτερών της 384 Μ.Ε.Δ. για παρόμοιο λόγο και θα ήθελα να ευχαριστήσω τον **Επισμηναγό (Ι) κ. Αθανάσιο Λέσκο** και το **Σμηναγό (ΤΜΑ) κ. Σωτήριο Δεληβελιώτη** για τις τεχνικές πληροφορίες που έδωσαν κατά το παρελθόν για το ελικόπτερο και τον εξοπλισμό του, γεγονός που δεν θα είχε επιτευχθεί αν δεν είχαν συμβάλει σημαντικά ο **Αντιπτεράρχος ε.α. (Ι) κ. Κωνσταντίνος Καλαμάτας** (πρώην Διοικητής της 112 Π.Μ.) και ο **Σμήναρχος (Ι) κ. Λουκάς Γιαννάκης** (πρώην Διοικητής της 358 Μ.Ε.Δ.) τους οποίους επίσης ευχαριστώ θερμά.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εκπρόσωπο του γραφείου τύπου του Γ.Ε.Α. **Αντισμήναρχο (Ι) κ. Κωνσταντίνο Γράφα** ο οποίος χωρίς διαταγμό έδωσε όλες τις απαραίτητες άδειες για την επίσκεψη στο χώρο του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. και της 384 Μ.Ε.Δ. καθώς και την άδεια φωτογράφισης του διασωστικού εξοπλισμού του Super Puma και την τελική έγκριση δημοσίευσης του άρθρου στο περιοδικό μας.

**Ευχόμενα στα πληρώματα καλές και ασφαλείς προσγειώσεις!!!**



**Το Super Puma τροχοδρομεί στην πίστα μετά την προσγείωση για full stop υπό τις υποδείξεις του σηματορώ.**