



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ & ΚΡΙΣΕΩΝ

POST GRADUATE PROGRAM
ENVIRONMENTAL, DISASTER & CRISES MANAGEMENT STRATEGIES

Μεταπτυχιακή Διατριβή Ειδίκευσης

Master Thesis

Η συνδρομή της Πολεμικής Αεροπορίας στην αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών και κρίσεων κατά τον 21ο αιώνα – Κοινωνική προσφορά σε περίοδο ειρήνης

The contribution of the Hellenic Air Force to the treatment of natural disasters and crises in the 21st century – Social contribution during peace period.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΠΟΥΛΙΔΗΣ / KONSTANTINOS PAPAROULIDIS

A.M. / R.N. : 17173

Ειδικές Εκδόσεις / Special Publications:

No. 2019080

Αθήνα, Μάρτιος 2019

Athens, March 2019



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ & ΚΡΙΣΕΩΝ

POST GRADUATE PROGRAM
ENVIRONMENTAL, DISASTER & CRISES MANAGEMENT STRATEGIES

Μεταπτυχιακή Διατριβή Ειδίκευσης

Master Thesis

Η συνδρομή της Πολεμικής Αεροπορίας στην αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών και κρίσεων κατά τον 21ο αιώνα – Κοινωνική προσφορά σε περίοδο ειρήνης

The contribution of the Hellenic Air Force to the treatment of natural disasters and crises in the 21st century – Social contribution during peace period.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΠΑΠΟΥΛΙΔΗΣ / KONSTANTINOS PAPAROULIDIS

A.M. / R.N. : 17173

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή:

Δρ. Ε. Λέκκας,
Καθηγ. ΕΚΠΑ

Δρ. Ε. Βασιλάκης,
Επικ. Καθηγ. ΕΚΠΑ

Δρ. Σ. Λόζιος,
Επικ. Καθηγ. ΕΚΠΑ

Εξειδικευμένη Επιστημονική Καθοδήγηση:

Δ. Ρούκας
Ψυχίατρος - Ψυχοθεραπευτής

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα	ii
Περίληψη	v
Abstract	vi
Ευχαριστίες	vii
Κατάλογος Πινάκων	viii
Κατάλογος Εικόνων	x
Συντμήσεις	xii

Κεφάλαιο 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΕΝΝΟΙΕΣ-ΟΡΙΣΜΟΙ..... 1

1.1. Πολεμική Αεροπορία.....	1
1.1.1. Σύντομο Ιστορικό	1
1.1.2. Οργανωτική διάταξη.....	5
1.2. Έννοιες θέματος	6
1.2.1. Ορισμοί της Καταστροφής	6
1.2.2. Κρίση	8
1.2.3. Κοινωνική Προσφορά	10
1.2.4. Κοινωνικό έργο	10
1.3. Διαχείριση Καταστροφών.....	11
1.3.1. Ο κύκλος της διαχείρισης καταστροφών	11
1.3.2. Φάσεις του Κύκλου Διαχείρισης Καταστροφών	11

Κεφάλαιο 2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ13

2.1. Πυροσβεστικό Σώμα (ΠΣ).....	13
2.2. Εθνικό κέντρο Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ)	14
2.3. Λιμενικό Σώμα (ΛΣ)	15
2.4. Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ)	16
2.4.1. Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας – Διάσωσης / Αεροπορικός Τομέας (ΕΚΣΕΔ/ΑΤ).....	16
2.5. Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας (ΓΓΠΠ).....	17
2.5.1. ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ - Γενικό Σχέδιο Πολιτικής Προστασίας.....	18
2.5.2. Έννοιες / Ορισμοί σχεδίου ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ	19

Κεφάλαιο 3. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ - ΣΧΕΔΙΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ...21

3.1. Η Αποστολή της Πολεμικής Αεροπορίας.....	21
3.2. Τα Αεροπορικά Μέσα ΠΑ.....	22
3.2.1. C-130H Hercules	22
3.2.2. C-27J Spartan.....	23
3.2.3. Embraer EMB-135	24
3.2.4. Gulfstream V.....	25
3.2.5. AS 332C1 Super Puma.....	26
3.2.6. A-109E Power.....	27
3.2.7. AB-205	28
3.2.8. B-212.....	29
3.2.9. Canadair CL-215GR	30
3.2.10. Canadair CL-415	31
3.2.11. PZL (Mielec) M-18B «Dromader»	32
3.2.12. T-41D	33

3.2.13. Grumman Schweizer G.164G Ag-Cat	34
3.2.14. Dornier Do28/D-2 SKYSERVANT	35
3.3. Διαταγές-Συνεργασίες- Ετοιμότητες	36
3.3.1. Αποστολή Αεροπυρόσβεσης	36
3.3.2. Αποστολή Αεροδιακομιδής	38
3.3.3. Αποστολή Έρευνας και Διάσωσης	40
3.3.4. Κινητή Ομάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών	42

Κεφάλαιο 4. ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΠΑ ΣΤΗΝ ΑΕΡΟΠΥΡΟΣΒΕΣΗ 2006-201844

4.1. Έτος 2006.....	45
4.2. Έτος 2007.....	46
4.3. Έτος 2008.....	47
4.4. Έτος 2009.....	48
4.5. Έτος 2010.....	49
4.6. Έτος 2011.....	50
4.7. Έτος 2012.....	51
4.8. Έτος 2013.....	52
4.9. Έτος 2014.....	53
4.10. Έτος 2015.....	54
4.11. Έτος 2016.....	55
4.12. Έτος 2017.....	56
4.13. Έτος 2018.....	57
4.14. Πεσόντες αεροπόροι σε αποστολές Αεροπυρόσβεσης	57

Κεφάλαιο 5. ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΠΑ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΔΙΑΚΟΜΙΔΕΣ 2007-2018.....59

5.1. Έτος 2007.....	59
5.2. Έτος 2008.....	60
5.3. Έτος 2009.....	60
5.4. Έτος 2010.....	61
5.5. Έτος 2011.....	61
5.6. Έτος 2012.....	62
5.7. Έτος 2013.....	62
5.8. Έτος 2014.....	63
5.9. Έτος 2015.....	63
5.10. Έτος 2016.....	64
5.11. Έτος 2017.....	64
5.12. Έτος 2018.....	65

Κεφάλαιο 6. ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΠΑ ΣΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ – ΔΙΑΣΩΣΗ 2005-2018.....67

6.1. Έτος 2005.....	68
6.2. Έτος 2006.....	69
6.3. Έτος 2008.....	70
6.4. Έτος 2009.....	71
6.5. Έτος 2010.....	72
6.6. Έτος 2011.....	73
6.7. Έτος 2012.....	74
6.8. Έτος 2013.....	75
6.9. Έτος 2014.....	76
6.10. Έτος 2015.....	77
6.11. Έτος 2016.....	78
6.12. Έτος 2017.....	79

6.13. Έτος 2018.....	80
----------------------	----

Κεφάλαιο 7. ΣΥΝΟΨΗ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	81
--	-----------

7.1. Γενικά	81
-------------------	----

7.2. Αντί επιλόγου.....	82
-------------------------	----

Βιβλιογραφία	83
---------------------------	-----------

Περίληψη

Η Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), σύμφωνα με το Βασικό της Δόγμα, αποτελεί τον πρωταρχικό παράγοντα εμπλοκής και επίδειξης ισχύος της χώρας, λόγω της ταχύτητας αντίδρασής της και εξαιτίας της εξαιρετικής ιδιομορφίας της ελληνικής επικράτειας. Εκτός όμως από το να εξασφαλίζει την «αποτροπή» και την ασφάλεια, κατά την περίοδο της ειρήνης συμμετέχει στην Πολιτική Σχεδίαση για την αντιμετώπιση Εκτάκτων Αναγκών και εκτελεί σημαντικό έργο επ' ωφελεία του κοινωνικού συνόλου.

Διαθέτοντας προσωπικό και μέσα σε πλήρη ετοιμότητα, εκτελεί καθημερινά και πολλές φορές υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες *Αεροδιακομιδές* πολιτών που βρίσκονται σε κίνδυνο σε οποιοδήποτε απομακρυσμένο και δυσπρόσιτο μέρος της ελληνικής επικράτειας. Επιπλέον, διαθέτοντας την κατάλληλη υποδομή και μέσα, εκτελεί *Αεροπορικές Επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης* (Search And Rescue – SAR) μέσω του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ). Τρίτον, ιδιαίτερα σημαντική είναι η συμβολή της ΠΑ στην *ανίχνευση και αντιμετώπιση πυρκαγιών*, συμβάλλοντας έτσι ενεργά στην προστασία των δασών και των περιουσιών των Ελλήνων πολιτών.

Στην παρούσα εργασία παρουσιάζονται τα στοιχεία εκείνα που προσδιορίζουν τόσο την ποσοτική όσο και την ποιοτική προσφορά της ΠΑ στην αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών και κρίσεων κατά τον αιώνα που διανύουμε εξεταζόμενα κυρίως μέσα από το πρίσμα των τριών (3) παράλληλων αποστολών που προαναφέρθηκαν αλλά όχι μόνο.

Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε είναι η βιβλιογραφική ανασκόπηση στο Διαδίκτυο με τη χρήση λέξεων – κλειδιών.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο μέρος παρέχονται γενικοί αλλά βασικοί ορισμοί και έννοιες που αφορούν το θέμα που πραγματεύεται η εργασία καθώς κρίνεται απαραίτητη η εξοικείωση του αναγνώστη με τα κύρια χαρακτηριστικά τόσο της Πολεμικής Αεροπορίας όσο και με τις βασικές αρχές της θεωρίας διαχείρισης καταστροφών.

Στον κύριο κορμό της εργασίας παρατίθενται οι δυνατότητες της ΠΑ επάνω στο κομμάτι της κοινωνικής προσφοράς ενώ στη συνέχεια παρουσιάζονται τα στοιχεία που επιβεβαιώνουν την βαθεία εμπλοκή της στην αντιμετώπιση καταστροφών.

Σκοπός της εργασίας είναι η προβολή του συγκεκριμένου κλάδου των Ενόπλων Δυνάμεων (ΕΔ) αλλά και η ανάδειξη της σημαντικότητας του έργου που προσφέρεται σε περίοδο ειρήνης, κάτι το οποίο αποτελεί και έναν από τους βασικότερους λόγους για τους οποίους η ΠΑ απολαμβάνει υψηλότερα ποσοστά αποδοχής από την ελληνική κοινωνία.

Λέξεις κλειδιά: φυσικές καταστροφές, ανθρωπιστικές κρίσεις, αεροδιακομιδές, αεροπυρόσβεση, έρευνα και διάσωση

Abstract

The Hellenic Air Force (HAF), according to its Basic Doctrine, is the primary factor in engaging and demonstrating the strength of the country due to its speed of reaction and due to the exceptional peculiarity of the Greek territory. Apart from ensuring "deterrence" and security, during the peace period, HAF participates in Political Design for Emergency Needs and carries out important work for the benefit of society as a whole.

With personnel and aircrafts in full readiness, it performs daily and often under adverse weather conditions air transfers of civilian that are at risk in any remote and inaccessible part of the Greek territory. In addition, with the appropriate infrastructure and means, it performs Search and Rescue (SAR) through the Single Research and Rescue Coordination Center (EKSED). Thirdly, HAF's contribution to fire detection and response is particularly important, thus actively contributing to the protection of forests and property of Greek citizens.

In the present paper the elements that determine both the quantitative and the qualitative contribution of HAF in dealing with natural disasters and crises during the century are presented, dealing mainly with the view of the three (3) parallel missions mentioned above and more.

The method used is the bibliographic research of the Internet using keywords.

More specifically, the first part provides some general but crucial definitions and concepts concerning the subject of the paper, as it is necessary to familiarize the reader with the main characteristics of the Air Force and with the basic principles of the disaster/crises management.

In the main body of the paper, the abilities of HAF on the part of the social offer are presented, followed by the evidence confirming its deep involvement in the disaster response.

The aim of the project is to promote this specific Armed Forces (AF) sector, as well as to highlight the importance of the help being offered in peacetime, which is one of the main reasons why HAF enjoys high acceptance rates from Greek society.

Keywords: natural disasters, humanitarian crises, air transfers, firefighting, research and rescue

Ευχαριστίες

Βαθιές ευχαριστίες θέλω να εκφράσω στον επιβλέποντα καθηγητή της εργασίας κ. Δημήτριο Ρούκα τόσο για την αρχική του προτροπή και συμβουλή να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο θέμα παντρεύοντας τη στρατιωτική μου ιδιότητα με την ακαδημαϊκή εκπαίδευση, όσο και για την ουσιαστική και συνεχή επίβλεψη και βοήθειά του κατά τη διάρκεια της εκπόνησής της. Η γνωριμία μου με έναν καταξιωμένο επιστήμονα αλλά και στέλεχος των ενόπλων δυνάμεων με γεμίζει περιφάνεια και αισιοδοξία για το μέλλον.

Στο πρόσωπό του θέλω να ευχαριστήσω και όλους τους καθηγητές του προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Στρατηγικές Διαχείρισης Περιβάλλοντος, Καταστροφών και Κρίσεων» και ειδικά τον επικεφαλής καθηγητή κ. Ευθύμιο Λέκκα για την συμβολή τους στην επιτυχημένη ολοκλήρωση του προγράμματος σπουδών αλλά κυρίως για την δυνατότητα ακαδημαϊκής ενασχόλησης που παρέχουν στα στελέχη των ενόπλων δυνάμεων.

Τέλος, ασφαλώς η ολοκλήρωση τόσο της παρούσας εργασίας όσο και του προγράμματος σπουδών στο σύνολό της δεν θα ήταν δυνατή χωρίς την καθημερινή υποστήριξη της συζύγου μου Ελένης. Την ευχαριστώ για την υπομονή αλλά και την κατανόηση που επέδειξε για τον χρόνο που στέρησα τόσο από αυτήν όσο και από τον γιό μας Μενέλαο.

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1 Μέσα διακομιδής ΕΚΑΒ (πηγή ιστοσελίδα ΕΚΑΒ)	15
Πίνακας 4.1 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2006 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	45
Πίνακας 4.2 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2007 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	46
Πίνακας 4.3 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2008 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	47
Πίνακας 4.4 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2009 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	48
Πίνακας 4.5 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2010 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	49
Πίνακας 4.6 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2011 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	50
Πίνακας 4.7 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2012 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	51
Πίνακας 4.8 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2013 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	52
Πίνακας 4.9 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2014 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	53
Πίνακας 4.10 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2015 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	54
Πίνακας 4.11 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2016 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	55
Πίνακας 4.12 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2017 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	56
Πίνακας 4.13 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2018 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	57
Πίνακας 5.1 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2007 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	59
Πίνακας 5.2 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2008 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	60
Πίνακας 5.3 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2009 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	60
Πίνακας 5.4 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2010 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	61
Πίνακας 5.5 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2011 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	61
Πίνακας 5.6 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2012 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	62
Πίνακας 5.7 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2013 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	62
Πίνακας 5.8 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2014 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	63
Πίνακας 5.9 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2015 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	63
Πίνακας 5.10 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2016 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	64
Πίνακας 5.11 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2017 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	64
Πίνακας 5.12 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2018 (πηγή ΓΕΑ, 2019).....	65
Πίνακας 6.1 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2005 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	68
Πίνακας 6.2 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2006 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	69
Πίνακας 6.3 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2008 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	70
Πίνακας 6.4 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2009 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	71
Πίνακας 6.5 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2010 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	72
Πίνακας 6.6 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2011 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	73
Πίνακας 6.7 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2012 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	74
Πίνακας 6.8 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2013 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	75

Πίνακας 6.9 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2014 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	76
Πίνακας 6.10 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2015 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	77
Πίνακας 6.11 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2016 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	78
Πίνακας 6.12 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2017 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	79
Πίνακας 6.13 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2018 (πηγή ΓΕΑ, 2019)	80

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1.1 Το έμβλημα της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας αναπαριστά αετό σε πτήση μπροστά από το κυκλικό διακριτικό της (πηγή ΓΕΑ, 2019)	1
Εικόνα 1.2 Φάσεις του Κύκλου Διαχείρισης Καταστροφών (πηγή ΕΚΠΑ)	12
Εικόνα 1.3 Οι φάσεις μαζί με τα στάδια του κύκλου διαχείρισης της καταστροφής (πηγή ΕΚΠΑ)	12
Εικόνα 2.1 Σήμα Πυροσβεστικού Σώματος (πηγή επίσημη ιστοσελίδα)	13
Εικόνα 2.2 Σήμα ΕΚΑΒ (πηγή επίσημη ιστοσελίδα)	14
Εικόνα 2.3 Θυρέος Λιμενικού Σώματος (πηγή επίσημη ιστοσελίδα)	16
Εικόνα 2.4 Σήμα Πολιτικής Προστασίας Ελλάδος (πηγή ΓΓΠΠ)	17
Εικόνα 3.1 Το ελληνικό C-130 με την παραλλαγή τύπου Βιετνάμ (πηγή ΓΕΑ)	22
Εικόνα 3.2 Ελληνικό C27 στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας (πηγή ΓΕΑ)	23
Εικόνα 3.3 Το Embraer EMB-135 σε φάση προσγείωσης (πηγή ΓΕΑ)	24
Εικόνα 3.4 Το Gulfstream V σε αποστολή στη Γαλλία (πηγή ΓΕΑ)	25
Εικόνα 3.5 Το Super Puma επιφυλακής της Ρόδου (πηγή ΓΕΑ)	26
Εικόνα 3.6 Το ελικόπτερο A109 με τα χρώματα του ΕΚΑΒ (πηγή ΓΕΑ)	27
Εικόνα 3.7 Το ελικόπτερο AB-205 του κλιμακίου επιφυλακής του Αλμυρού Μαγνησίας (πηγή ΓΕΑ)	28
Εικόνα 3.8 Ελικόπτερο B121 στην πίστα της Ελευσίνας (πηγή ΓΕΑ)	29
Εικόνα 3.9 Η ελληνική έκδοση του CL-215 (πηγή airliners.net)	30
Εικόνα 3.10 Ζεύγος CL-415 σε αποστολή στην Χαλκιδική (πηγή mononews.gr)	31
Εικόνα 3.11 Το PZL σε διαδικασία τροχοδρόμησης για απογείωση (πηγή ΓΕΑ)	32
Εικόνα 3.12 Το εκπαιδευτικό T41 έτοιμο για δασοεπιτήρηση όποτε απαιτηθεί (πηγή ΓΕΑ)	33
Εικόνα 3.13 Ζεύγος Grumman σε ετοιμότητα αεροπυρόσβεσης στο Τατόι (πηγή ΓΕΑ) ..	34
Εικόνα 3.14 Το Dornier DO28 επάνω από την ελληνική επικράτεια (πηγή ΓΕΑ)	35
Εικόνα 3.15 Άφεση νερού και "απαγκίστρωση" από CL415 (πηγή ΓΕΑ)	36
Εικόνα 3.16 Σχηματικά η ροή των εντολών Α/Γ (πηγή ΒΔ ΠΑ 2-1, 2015)	37
Εικόνα 3.17 Επεξήγηση κοινής ορολογίας ΠΑ και ΠΣ (πηγή ΒΔ ΠΑ 2-1, 2015)	38
Εικόνα 3.18 Το C27 έτοιμο για απογείωση για μεταφορά μοσχεύματος (πηγή ΓΕΑ)	39
Εικόνα 3.19 Καταβίβαση δύτε από Super Puma προς διάσωση ναυαγών από ιστιοπλοϊκό σκάφος στις Κυκλάδες (πηγή ΓΕΑ)	41
Εικόνα 3.20 Η KOMAK στην πρώτη κοινή στρατιωτική Ελληνοτουρκική άσκηση «Α/Κ» στην Άγκυρα συνεπιχειρώντας με διασώστες του Τάγματος "DAK", που ανήκει στις Τουρκικές Ειδικές Δυνάμεις (πηγή ΓΕΑ, 2019)	43
Εικόνα 4.1 CL-415 της Πολεμικής Αεροπορίας σε χαμηλή ρήψη νερού σε αστική πυρκαγιά στο Ισραήλ το 2016 (πηγή defenceview.gr)	44
Εικόνα 4.2 Ελληνικό CL-415 στην Χάιφα του Ισραήλ το 2016 (πηγή Shay Levi)	58

Εικόνα 5.1 Αεροδιακομιδή 12χρονης ασθενούς για προγραμματισμένο χειρουργείο το 2012 (πηγή in.gr).....	66
Εικόνα 5.2 Διάθεση πρωθυπουργικού αφους για μεταφορά μοσχεύματος στο Ανόβερο της Γερμανίας το 2015 (πηγή protothema.gr)	66
Εικόνα 6.1 Ελληνικό Super Puma στο Norman Atlantic (πηγή thetoc.gr)	67
Εικόνα 6.2 Διάσωση πιλότου μαχητικού αφους μετά από εγκατάλειψη στις Σποράδες το 2017 (πηγή enikos.gr)	79
Εικόνα 6.3 Διάσωση ορειβάτισσας από το οροπέδιο του Ολύμπου το 2018 (πηγή in.gr).....	80
Εικόνα 7.1 Ο 6χρονος Θεοφύλακτος που γεννήθηκε εν πτήση μέσα στο Super Puma το 2012 λέει την ιστορία του στη γιορτή της πολεμικής Αεροπορίας το 2018 (πηγή in.gr)	82

Συντμήσεις

ΑΑΣ: Ανώτατο Αεροπορικό Συμβούλιο
Α/Β: Αεροπορική Βάση
ΑΔΚ: Αεροδιακομιδή
ΑΤΑ: Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας
Α/Φ: Αεροσκάφος
ΒΔ: Βασική Διαταγή
ΓΓΠΠ: Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας
ΓΕΑ: Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
ΓΕΕΘΑ: Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας
ΔΑΕ: Διοίκηση Αεροπορικής Εκπαίδευσης
ΔΑΥ: Διοίκηση Αεροπορικής Υποστήριξης
ΕΒΑ: Ελληνική Βασιλική Αεροπορία
ΕΔ: Ένοπλες Δυνάμεις
ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΣ: Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός
ΕΚΑΒ: Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας
ΕΚΣΕΔ: Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης
ΕΚΣΕΔ/ΑΤ: Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας – Διάσωσης / Αεροπορικός Τομέας
ΕΛ.ΑΚΤ: Ελληνική Ακτοφυλακή
ΕΜΑΚ: Ειδική Μονάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών
ΕΜΥ: Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία
Ε/Π: Ελικόπτερο
ΕΣΚΕ: Ενιαίο Συντονιστικό Κέντρο Επιχειρήσεων
ΕΣΥ: Εθνικό Σύστημα Υγείας
ΗΠΑ: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΚΕΠΙΧ: Κέντρο Επιχειρήσεων
ΚΕΠΠ: Κέντρου Επιχειρήσεων Πολιτικής Προστασίας
ΚΟΜΑΚ: Κινητή Ομάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών
ΚΥΣΕΑ: Κυβερνητικό Συμβούλιο Εξωτερικών και Άμυνας
ΛΣ: Λιμενικό Σώμα
ΜΑΕΔΥ: Μοίρα Αεροπορικής Εξυπηρέτησης Δημοσίων Έργων
ΜΚΑΟΧΕ: Μοίρα Κατασκευής Ασφαλικών Οδοποιίας Χωματοουργικών Εργασιών
ΜΟΕ: Μέτρα Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης
ΜΤΜ: Μοίρα Τακτικών Μεταφορών
ΟΗΕ: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΠΑ: Πολεμική Αεροπορία
ΠΑΥ: Πτέρυγα Αεροπορικών Υποδομών
ΠΔ: Προεδρικό Διάταγμα
ΠΜ: Πτέρυγα Μάχης
ΠΝ: Πολεμικό Ναυτικό
ΠΠ: Πολιτική Προστασία
ΠΣ: Πυροσβεστικό Σώμα
ΠΥ: Πυροσβεστική Υπηρεσία
ΣΙ: Σχολή Ικάρων
ΣΙΡ: Σχολή Ιπταμένων Ραδιοναυτίλων

ΣΟΤ: Σχολείο Όπλων Τακτικής
ΣΤΥΑ: Σχολή Τεχνικών Υπαξιωματικών Αεροπορίας
ΣΥΔ: Σχολή Υπαξιωματικών Διοικητικών
ΣΧΑΛ: Σχολή Αλεξιπτωτιστών
ΥΕΘΑ: Υπουργός Εθνικής Άμυνας
ΥΠΕΘΑ: Υπουργείο Εθνικής Άμυνας
ΥΠΕΠΘ: Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων
ΦΕΚ: Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως

FIR: Flight Information Region
ICAO: International Civil Aviation Organization
NATO: North Atlantic Treaty Organization
SAR: Search and Rescue
SRR: Search and Rescue Region
UNISDR: United Nations Office Risk Reduction
USAR: Urban Search and Rescue

Κεφάλαιο 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΕΝΝΟΙΕΣ-ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Πολεμική Αεροπορία

1.1.1. Σύντομο Ιστορικό

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ) είναι ο τρίτος κατ' αρχαιότητα Κλάδος των Ελληνικών Ένοπλων Δυνάμεων που αποτελεί και την πολεμική αεροπορική ισχύ της Ελλάδας. Πρώτιστη αποστολή της Πολεμικής Αεροπορίας είναι η φύλαξη και προστασία του ελληνικού εναέριου χώρου από κάθε είδους παραβιάσεις, η παροχή εναέριας υποστήριξης σε επιχειρήσεις τόσο στον Ελληνικό Στρατό όσο και το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό και παράλληλα η έρευνα και διάσωση, πυρόσβεση, καθώς και η παροχή κάθε δυνατής ανθρωπιστικής βοήθειας ακόμα και σε άλλες χώρες όταν παρίσταται έκτακτη ανάγκη.

Κατά την περίοδο της Βασιλευμένης Δημοκρατίας η αεροπορική δύναμη ονομαζόταν Ελληνική Βασιλική Αεροπορία (ΕΒΑ).

Το σύνθημα της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας είναι «Αίεν Υψικρατείν», το οποίο σημαίνει «Πάντοτε να κυριαρχείς στα ύψη», φράση που αποδίδεται στον Αντισμήναρχο (αργότερα Υποπτέραρχο) Σπύρο Παπασπύρο, διοικητή του Κέντρου Κατάταξης στη Βάση της Γάζας, ο οποίος με τη φράση αυτή, στην Ημερήσια Διαταγή της 5ης Οκτωβρίου 1941, καλωσόρισε στην Αίγυπτο το προσωπικό της 335 Μοίρας, της πρώτης ελληνικής Μοίρας μαχητικών αεροσκαφών στη Μέση Ανατολή.



Εικόνα 1.1 Το έμβλημα της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας αναπαριστά αετό σε πτήση μπροστά από το κυκλικό διακριτικό της (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία ιδρύθηκε το 1911 και μετράει 114 χρόνια ιστορίας. Οι πρώτες προσπάθειες εισαγωγής της αεροπορίας στην Ελλάδα ανήκουν στον Πρωθυπουργό

Ελευθέριο Βενιζέλο, τη συνεισφορά του οποίου η Ελληνική Κυβέρνηση αναγνώρισε το 2000, δίνοντας το όνομά του στον νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Το 1911 η Ελληνική Κυβέρνηση ανέθεσε σε Γάλλους ειδικούς τη δημιουργία Ελληνικής Αεροπορικής Υπηρεσίας. Έξι αξιωματικοί στάλθηκαν στη Γαλλία για να εκπαιδευτούν ως πιλότοι, ενώ παραγγέλθηκαν τα πρώτα αεροπλάνα τύπου Farman. Στις 8 Φεβρουαρίου 1912 ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος έγινε ο πρώτος Έλληνας αεροπόρος πετώντας με ένα αεροσκάφος Nieuport IV.G. Alcuin. Στη δεύτερη πτήση που εκτέλεσε ο Αργυρόπουλος την ίδια μέρα, πέταξε με τον τότε Πρωθυπουργό της χώρας Ελευθέριο Βενιζέλο.

Η πρώτη στρατιωτική πτήση έγινε στις 13 Μαΐου 1912 από τον Υπολοχαγό Δημήτριο Καμπέρο με το πρώτο στρατιωτικό αεροπλάνο της Ελλάδας τύπου Farman. Τον Ιούνιο του ίδιου έτους ο Καμπέρος πέταξε με τον «Δαίδαλο», το αεροσκάφος Farman το οποίο είχε μετασκευαστεί σε υδροπλάνο, θέτοντας έτσι τις βάσεις της Ναυτικής Αεροπορίας. Τον Σεπτέμβριο ο Ελληνικός Στρατός απέκτησε την πρώτη του πολεμική αεροπορική μονάδα, τον «Λόχο Αεροπόρων», με έδρα τη Λάρισα.

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία συμμετείχε στους Βαλκανικούς Πολέμους, αναδεικνύοντας το αεροπλάνο ως πρωτοποριακό πολεμικό μέσο.

Στις 5 Οκτωβρίου 1912 πραγματοποιήθηκε η πρώτη πολεμική αεροπορική αποστολή αναγνώρισης στο μέτωπο της Θεσσαλίας, ενώ ακολούθησαν αποστολές βομβαρδισμού με ρίψεις αυτοσχέδιων βομβών στα οχυρά του Μπιζανίου, καθώς και ρίψεις τροφίμων και εφημερίδων στους πολιορκούμενους κατοίκους των Ιωαννίνων. Στις 24 Ιανουαρίου 1913 πραγματοποιήθηκε η πρώτη πολεμική αποστολή ναυτικής συνεργασίας στον κόσμο, πάνω από τα Δαρδανέλλια, γεγονός που αποτέλεσε σταθμό στην ιστορία των θαλάσσιων επιχειρήσεων. Ο Υπολοχαγός Μιχαήλ Μουτούσης και ο Σημαιοφόρος Αριστείδης Μωραϊτίνης, πετώντας με υδροπλάνο Maurice Farman, εντόπισαν και κατάρτισαν σχεδιάγραμμα των θέσεων του τουρκικού Στόλου, τον οποίο και βομβάρδισαν. Η αποστολή αυτή σχολιάστηκε ευρέως τόσο από τον Ελληνικό όσο και τον διεθνή Τύπο.

Στις 4 Απριλίου 1913 ο αεροπόρος Εμμανουήλ Αργυρόπουλος έγινε ο πρώτος νεκρός της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, χάνοντας τη ζωή του όταν έπεσε το αεροπλάνο του τύπου Bleriot XI.

Στη διάρκεια του Μεσοπολέμου η Πολεμική Αεροπορία ανασυγκροτήθηκε και εκσυγχρονίστηκε. Από το 1925 και έπειτα παρελήφθησαν νέοι τύποι αεροπλάνων αγγλικής και γαλλικής κυρίως κατασκευής, τύπου Gloster Mars Nighthawk, Fairey III F, Morane-Saulnier, Hawker Horsley, Avro 621, Avro 626 και Breguet Bre 19. Παράλληλα ιδρύθηκε στο Φάληρο το Εργοστάσιο Αεροπλάνων, σε συνεργασία με την εταιρεία Blackburn Aeroplane, στο οποίο κατασκευάζονταν τα υδροπλάνα T.3A Velos και τα αεροσκάφη Atlas και Avro 504.

Το 1930 ιδρύθηκε το Υπουργείο Αεροπορίας και η Πολεμική Αεροπορία καθιερώθηκε ως αυτοτελής, τρίτος, Κλάδος των Ενόπλων Δυνάμεων. Πρώτος Υπουργός Αεροπορίας ορκίστηκε ο ίδιος ο Ελευθέριος Βενιζέλος. Παράλληλα το 1931 ιδρύθηκε στο Τατόι η Σχολή Αεροπορίας, η σημερινή Σχολή Ικάρων. Επίσης συστάθηκε η Μετεωρολογική Υπηρεσία, γεγονός που αποτέλεσε επίτευγμα ύψιστης σημασίας για την ασφάλεια των πτήσεων. Το 1934 ιδρύθηκε το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, ενώ παρελήφθησαν νέα αεροπλάνα τύπου PZL P.24, Dornier Do

22, Avro Anson, Potez 63, Henschel Hs 126, Fairey Battle και Bristol Blenheim. (Βροντάκης, 1937)

Το 1939 παραγγέλθηκαν 24 μαχητικά αεροσκάφη Marcel Bloch MB.151, από τα οποία παρελήφθησαν μόνο εννέα, καθώς η έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου εμπόδισε τη Γαλλία να ολοκληρώσει την παραγγελία. Τα εννέα αεροσκάφη εντάχθηκαν στην 24η Μοίρα Δίωξης της τότε Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας.

Με την κήρυξη του Ελληνοϊταλικού Πολέμου η Ελλάδα, έχοντας 77 αεροπλάνα πρώτης γραμμής, κλήθηκε να αντιμετωπίσει περισσότερα από 463 ιταλικά. Παρά την αριθμητική υπεροχή της Ιταλικής Πολεμικής Αεροπορίας, η Ελληνική Αεροπορία ανέτρεψε από τις πρώτες ημέρες του πολέμου τα σχέδια των Ιταλών και κατάφερε να εμποδίσει τη δράση της, να συγκεντρώσει πληροφορίες για τις κινήσεις του εχθρού, να καταστρέψει σημαντικές εχθρικές γραμμές ανεφοδιασμού και να παράσχει προστασία στα ελληνικά στρατεύματα.

Χαρακτηριστική είναι η αποστολή της 2 Νοεμβρίου 1940 κατά την οποία ένα Breguet Bre 19, εκτελώντας χαμηλή πτήση κατά μήκος των ελληνοαλβανικών συνόρων, εντόπισε την Ιταλική Ταξιαρχία Αλπινιστών Τζούλια τη στιγμή ακριβώς που είχε εισδύσει στην Πίνδο και κινούνταν προς κατάληψη του Μετσόβου. Την ίδια μέρα ο Υποσμηναγός Μαρίνος Μητραλέξης πέρασε στη σφαίρα του θρύλου όταν κατά τη διάρκεια αερομαχίας, έχοντας εξαντλήσει τα πυρομαχικά του, κατέρριψε ένα τρικινητήριο ιταλικό βομβαρδιστικό χτυπώντας το πηδάλιο του με την έλικα του PZL του, σε αερομαχία πάνω από τον Λαγκαδά.

Η δράση της Ελληνικής Αεροπορίας συνεχίστηκε αμείωτη τόσο κατά τη μεγάλη εαρινή επίθεση του Μαρτίου του 1941, η οποία αντιμετωπίστηκε με επιτυχία, όσο και κατά τη γερμανική εισβολή και τη σύγκρουση με τη Luftwaffe.

Η Ελληνική Αεροπορία κατά τη διάρκεια της ιταλικής και γερμανικής εισβολής έχασε 52 πιλότους και κατερρίφθησαν συνολικά 64 εχθρικά αεροσκάφη, ενώ πιθανολογείται η κατάρριψη άλλων 24.

Κατά τη διάρκεια της Γερμανικής Κατοχής η Ελληνική Αεροπορία ανασυγκροτήθηκε στη Μέση Ανατολή με 5 αεροσκάφη Avro Anson, τα οποία είχαν διαφύγει με τα πληρώματα τους εκεί μετά την κατάρρευση του μετώπου. Με τη συμβολή της RAF συγκροτήθηκαν δύο ελληνικές Μοίρες Διώξεως με αεροσκάφη τύπου Supermarine Spitfire, Hawker Hurricane και Martin Baltimore. Παράλληλα δημιουργήθηκαν μονάδες επισκευής και τεχνικής εκπαίδευσεως στη Γάζα της Παλαιστίνης, καθώς και κέντρα εκπαίδευσης στη Νότια Ροδεσία.

Η δραστηριότητα των ελληνικών μοιρών περιελάμβανε συνοδείες νηοπομπών, ανθυποβρυχιακές έρευνες, επιθετικές περιπολίες, αναγνωρίσεις, επιθέσεις και αναχαίτισης της εχθρικής αεροπορίας. Το καλοκαίρι του 1943 οι ελληνικές Μοίρες Διώξεως πήραν μέρος στις μεγάλες επιδρομές που σχεδίαζαν οι Σύμμαχοι για την προσβολή γερμανικών στρατιωτικών στόχων στην Κρήτη. Οι απώλειες της Ελληνικής Αεροπορίας ανήλθαν σε 86 αξιωματικούς και υπαξιωματικούς.

Μετά την υποχώρηση των γερμανικών δυνάμεων από την Ελλάδα το 1944 και την απελευθέρωση η Ελληνική Αεροπορία επέστρεψε στη χώρα, όπου και έλαβε μέρος στον Εμφύλιο Πόλεμο, που κράτησε μέχρι το 1949. (Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, 1980)

Στις αρχές του 1950 η Ελλάδα εντάχθηκε στο NATO και η Ελληνική Αεροπορία ανασυντάχθηκε και οργανώθηκε σύμφωνα με τα νατοϊκά πρότυπα με τη βοήθεια των ΗΠΑ.

Το Νοέμβριο του 1950, στο πλαίσιο αποστολής των Ηνωμένων Εθνών στη Νότια Κορέα, η οποία είχε δεχθεί επίθεση από τη Βόρεια Κορέα, η Ελλάδα συμμετείχε με το 13ο Σμήνος Μεταφορικών Αεροσκαφών που αποτελούνταν από οκτώ αεροσκάφη C-47 Dakota και 67 αξιωματικούς και οπλίτες. Μέχρι τον Μάιο του 1955 το 13ο Ελληνικό Σμήνος πραγματοποίησε 2916 πολεμικές αποστολές μεταφοράς προσωπικού, αιχμαλώτων και εφοδίων, συλλογής πληροφοριών και μεταφοράς τραυματιών κάτω από δυσμενέστερες συνθήκες, μεταφέροντας συνολικά 70568 επιβάτες, 9243 τραυματίες και καταγράφοντας 13777 ώρες πτήσης.

Τα πληρώματα που συμμετείχαν στον Πόλεμο της Κορέας διακρίθηκαν για την τόλμη και την αποφασιστικότητά τους, ενώ οι απώλειες του ελληνικού Σμήνους στη Νότια Κορέα ανήλθαν σε δώδεκα άτομα και τέσσερα αεροσκάφη. (Βρανάς, 2013)

Στις αρχές της δεκαετίας του 1950 τα ελικοφόρα αεροσκάφη της Ελληνικής Αεροπορίας άρχισαν να αντικαθίστανται από αεριωθούμενα. Τον Σεπτέμβριο του 1951 παρελήφθησαν τα πρώτα εκπαιδευτικά T-33A Silver Star, το 1952 τα πρώτα μαχητικά F-84G Thunderjet, το 1954 τα F-86E Sabre και το 1957 τα F-84F Thunderstreak και την φωτοαναγνωριστική έκδοσή του, τα RF-84F, τα οποία έμειναν σε υπηρεσία στην 348 Μοίρα Τακτικής Αναγνώρισης μέχρι το 1991. Το 1964 παρελήφθησαν τα F-104G Starfighter και το 1969 τα F-102 Delta Dagger, για να ακολουθήσουν τα F-5 Freedom Fighter, τα μεταγωγικά Nord Noratlas, τα εκπαιδευτικά Cessna T-37, τα F-4E Phantom, τα A-7H Corsair, Dassault Mirage F1CG, C-130 και Canadair CL-215 το 1975 και τα RF-4E το 1979. (Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, 1980)

Στις 27 Αυγούστου του 1966, ο βασιλιάς Κωνσταντίνος έθεσε το θεμέλιο λίθο του γενικού νοσοκομείου της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας στου Γουδή.

Τον Ιούλιο του 1974 αεροσκάφη Noratlas της 354 Μοίρας Τακτικών Μεταφορών συμμετείχαν στην επιχείρηση αερομεταφοράς Ελλήνων καταδρομέων από την Κρήτη στην Κύπρο. Παρά την παλαιότητα των αεροσκαφών και τις αντίξοες συνθήκες πτήσης, 12 από τα 15 αεροσκάφη που συμμετείχαν στην αποστολή «NIKH» προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο της Λευκωσίας, ένα αεροσκάφος όμως καταρρίφθηκε από φίλια πυρά στοιχίζοντας τη ζωή του τετραμελούς πληρώματός του και 27 αλεξιπτωτιστών.

Το 1988 παρελήφθησαν τα πρώτα αεροσκάφη τρίτης γενιάς Mirage 2000 EG/BG, ενώ το 1989 τα πρώτα F-16C/D Block 30. Στις 29 Μαρτίου 1991 αποσύρθηκαν τα RF-84F, ενώ τον Νοέμβριο του 1992 παρελήφθησαν επιπλέον αεροσκάφη RF-4E.

Τον Ιούλιο του 1997 ξεκίνησε η παραλαβή των F-16 Block 50, τα οποία εξοπλίζονταν με ατρακτίδια πλοήγησης και σκόπευσης LANTIRN και πυραύλους AMRAAM και HARM.

Το 2000 αποφασίστηκε η αγορά 15 αεροσκαφών Mirage 2000-5 Mk2 και τον Σεπτέμβριο του 2004 άρχισε ο εκσυγχρονισμός δέκα επιπλέον αεροσκαφών Mirage 2000BG/EG στο επίπεδο 2000-5 Mk2 από την κατασκευάστρια Dassault και την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία. Το 2000 παραγγέλθηκαν με το πρόγραμμα Peace Xenia III 60 συνολικά F-16C/D Block 52+, η παράδοση των οποίων τελείωσε το 2004. Το 2005 η Ελληνική Κυβέρνηση αποφάσισε την αγορά άλλων 30 F-16C/D Block52+ Adv. Με τα F-16 Block 52+ και

Block 52M (Blk52 Adv.) η Πολεμική Αεροπορία έγινε μία από τις πρώτες χώρες που απέκτησε τα αναβαθμισμένα F-16 Block 52+. (ιστοσελίδα ΓΕΑ, 2019)

1.1.2. Οργανωτική διάταξη

Το ανώτατο επιτελικό όργανο της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας είναι το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ), το οποίο ιεραρχικά υπάγεται στο Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ), το οποίο με τη σειρά του υπάγεται στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (ΥΕΘΑ).

Οργανωτικά στο ΓΕΑ υπάγονται:

1. Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας (ΑΤΑ) με έδρα την Α/Β στην Λάρισα
 - Πτέρυγες Μάχης
 - Σμηναρχίες Μάχης
 - Μονάδες Αεράμυνας
 - Λοιπές Μονάδες ΑΤΑ
2. Διοίκηση Αεροπορικής Υποστήριξης (ΔΑΥ) με έδρα την Α/Β Θριάσιου (Ελευσίνα)
 - Μονάδες Αεροσκαφών
 - Εργοστάσια
 - Μονάδες Εφοδιασμού
 - Λοιπές Μονάδες
3. Διοίκηση Αεροπορικής Εκπαίδευσης (ΔΑΕ) με έδρα την Α/Β Τατοΐου στην Δεκέλεια Αττικής .
 - Σχολές οι οποίες παρέχουν την εκπαίδευση
4. Μονάδες και Υπηρεσίες του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας (ΜΤΑ - ΓΝΑ κ.α.)

Οι πολεμικές επιχειρήσεις επιβλέπονται από το Ανώτατο Αεροπορικό Συμβούλιο (ΑΑΣ). Η Σχολή Ικάρων (ΣΙ), η Σχολή Τεχνικών Υπαξιωματικών Αεροπορίας (ΣΤΥΑ), η Σχολή Υπαξιωματικών Διοικητικών (ΣΥΔ) και η Σχολή Ιπταμένων Ραδιοναυτίλων (ΣΙΡ) αποτελούν τις παραγωγικές σχολές Αξιωματικών και Υπαξιωματικών της ΠΑ, ενώ το Σχολείο Όπλων Τακτικής (ΣΟΤ), καθώς και άλλα σχολεία, αποτελούν στάδια μετεκπαίδευσης κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας τους. Όλα τα παραπάνω υπάγονται στη Διοίκηση Αεροπορικής Εκπαίδευσης.

Οι οκτώ κυριότερες αεροπορικές βάσεις της Πολεμικής Αεροπορίας βρίσκονται στη Λάρισα, τη Νέα Αγχίαλο, την Ελευσίνα, την Τανάγρα, τη Θεσσαλονίκη, τη Σούδα, την Ανδραβίδα και τον Άραξο. Βοηθητικά αεροδρόμια βρίσκονται διάσπαρτα στα νησιά του Αιγαίου, την Κάρπαθο, τη Σαντορίνη, τη Ρόδο, τη Σκύρο, τη Λήμνο, την Καβάλα, το Ηράκλειο και το Τατόι.

Οι Αξιωματικοί της ΠΑ διακρίνονται σε Ιπτάμενους, Μηχανικούς, Αεράμυνας και Σωμάτων. Τα Σώματα είναι τα εξής δέκα: Οικονομικών, Υγειονομικών, Εφοδιαστών, Διοικητικών, Μετεωρολόγων, Έρευνας-Πληροφορικής, Ραδιοναυτίλων, Τεχνικής Υποστήριξης

(Μηχανικών, Οπλουργών, Αεράμυνας, Ηλεκτρολόγων, Τηλεπικοινωνιών-Ηλεκτρονικών, Συντηρητών Αεροπορικών Εγκαταστάσεων, Εφοδιαστών), Υπηρεσιών Υποστήριξης (Διοικητικών, Πληροφοριών, Μετεωρολόγων, Οικονομικών, Άμυνας Αεροδρομίων) και Μουσικών. Τέλος, τέσσερα Σώματα, όντας κοινά και για τους τρεις Κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων, εξυπηρετούν και την ΠΑ. Πρόκειται για το Σώμα Στρατολογικό-Στρατιωτικών Νομικών Συμβούλων, το Σώμα Στρατιωτικών Δικαστικών Γραμματέων, το Σώμα Στρατιωτικών Ιερέων (τέως Θρησκευτικό) και το Σώμα Διοικητικών Στρατολογικού. Το Δικαστικό Σώμα των Ενόπλων Δυνάμεων δεν αποτελεί στοιχείο των Ενόπλων Δυνάμεων, καθώς ανήκει στην προσωπικά και λειτουργικά ανεξάρτητη δικαστική εξουσία.

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία αριθμεί 26800 άτομα προσωπικό, από τα οποία τα 14400 είναι επαγγελματίες οπλίτες και στρατεύσιμοι και οι 1100 γυναίκες. (ιστοσελίδα ΓΕΑ, 2019)

1.2. Έννοιες θέματος

Παλαιότερα ο όρος καταστροφή ήταν περίπου συνυφασμένος με τη φυσική καταστροφή, δηλαδή με ακραίες εκδηλώσεις φυσικών φαινομένων, που είχαν ως συνέπεια μεγάλες απώλειες. Από τα τέλη του 20ου αιώνα όμως, και καθώς η διεθνής εμπειρία περιλαμβάνει διαδικασίες καταγραφής και θεραπείας των καταστροφών, έγινε φανερό ότι εμφανίζονται και άλλοι τύποι καταστροφών, των οποίων η εκδήλωση δεν σχετίζεται απαραίτητα με φυσικά φαινόμενα, αλλά με την ανθρώπινη δραστηριότητα. Πρόκειται για γεγονότα εξίσου μεγάλης κλίμακας, με εξίσου σοβαρές επιπτώσεις με αυτές των φυσικών καταστροφών. Ακόμα, διαβάζοντας προσεκτικά τον ορισμό της καταστροφής γίνεται φανερό ότι καταστάσεις όπως οι πόλεμοι και οι ένοπλες συρράξεις γενικότερα, καθώς επίσης και οι τρομοκρατικές ενέργειες συνιστούν καταστροφικά γεγονότα. Με αυτή την έννοια τα παραπάνω πρέπει να συμπεριλαμβάνονται σε μια συνολική θεώρηση των καταστροφών. Έτσι, εκτός από τις φυσικές καταστροφές, τα βιομηχανικά ατυχήματα μεγάλης κλίμακας, τα μεγάλα ατυχήματα μεταφοράς κ.λπ., οι πόλεμοι, οι τρομοκρατικές ενέργειες και άλλες παρόμοιες καταστάσεις συνιστούν ένα σύνθετο πλαίσιο που περικλείει μονοσήμαντα ή περίπλοκα καταστροφικά φαινόμενα. (Λέκκας-Ανδρεαδάκης, 2015)

1.2.1. Ορισμοί της Καταστροφής

Κατά το United Nations Office Risk Reduction (UNISDR) 2018, «καταστροφή» ορίζεται ως η σοβαρή διατάραξη της λειτουργίας μιας κοινότητας ή μιας κοινωνίας οποιασδήποτε κλίμακας λόγω επικίνδυνων γεγονότων που αλληλεπιδρούν με συνθήκες έκθεσης, ευπάθειας και χωρητικότητας, οδηγώντας σε ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα: ανθρώπινες, υλικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές απώλειες και επιπτώσεις.

Κατηγοριοποίηση σύμφωνα με UNISDR (2018):

- Καταστροφή μικρής κλίμακας: ένας τύπος καταστροφής που αφορά μόνο τις τοπικές κοινότητες που χρειάζονται βοήθεια πέρα από την πληγείσα κοινότητα.
- Καταστροφή μεγάλης κλίμακας: ένας τύπος καταστροφής που πλήττει μια κοινωνία που απαιτεί εθνική ή διεθνή βοήθεια.

- Συχνές και σπάνιες καταστροφές: εξαρτώνται από την πιθανότητα εμφάνισης και την περίοδο επιστροφής ενός συγκεκριμένου κινδύνου και των επιπτώσεών του. Ο αντίκτυπος των συχνών καταστροφών μπορεί να είναι σωρευτικός ή να γίνει χρονικός για μια κοινότητα ή μια κοινωνία.
- Μία καταστροφή με αργό ρυθμό ορίζεται ως μια καταστροφή που εμφανίζεται σταδιακά με την πάροδο του χρόνου. Οι καταστροφές με αργή έναρξη θα μπορούσαν να συσχετιστούν π.χ. με την ξηρασία, την απερίμωση, την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, την επιδημική ασθένεια.
- Μια καταστροφή ξαφνικής εκδήλωσης είναι αυτή που προκαλείται από ένα επικίνδυνο γεγονός που αναδύεται γρήγορα ή απροσδόκητα. Οι καταστροφές με αιφνίδια εκδήλωση θα μπορούσαν να σχετίζονται π.χ. με σεισμό, ηφαιστειακή έκρηξη, πλημμύρα, χημική έκρηξη, αποτυχία κρίσιμης υποδομής, ατύχημα κατά τη μεταφορά.

Σύμφωνα Ν.3013/2002 «Αναβάθμιση της Πολιτικής Προστασίας» και το Γενικό Σχέδιο Πολιτικής Προστασίας με τη συνθηματική λέξη «ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ»:

Καταστροφή νοείται κάθε ταχείας ή βραδείας εξέλιξης φυσικό φαινόμενο ή τεχνολογικό συμβάν στο χερσαίο, θαλάσσιο και εναέριο χώρο, το οποίο προκαλεί εκτεταμένες δυσμενείς επιπτώσεις στον άνθρωπο, καθώς και στο ανθρωπογενές ή φυσικό περιβάλλον.

Η ένταση της καταστροφής καθορίζεται από το μέγεθος των απωλειών ή ζημιών που αφορούν στη ζωή, στην υγεία και στην περιουσία των πολιτών, στα αγαθά, στις παραγωγικές πηγές και στις υποδομές.

Γενική Καταστροφή νοείται η καταστροφή που εκτείνεται σε περισσότερες από τρεις περιφέρειες της χώρας.

Περιφερειακή καταστροφή μικρής έντασης νοείται αυτή για την αντιμετώπιση της οποίας αρκεί το δυναμικό και τα μέσα πολιτικής προστασίας της περιφέρειας.

Περιφερειακή καταστροφή μεγάλης έντασης νοείται αυτή για την αντιμετώπιση της οποίας απαιτείται η διάθεση δυναμικού και μέσων πολιτικής προστασίας και από άλλες περιφέρειες ή και από κεντρικές υπηρεσίες και φορείς.

Τοπική καταστροφή μικρής έντασης νοείται αυτή για την αντιμετώπιση της οποίας αρκεί το δυναμικό και τα μέσα πολιτικής προστασίας σε επίπεδο νομού.

Τοπική καταστροφή μεγάλης έντασης νοείται αυτή για την αντιμετώπιση της οποίας απαιτείται η διάθεση δυναμικού και μέσων πολιτικής προστασίας και από άλλους νομούς, περιφέρειες ή και από κεντρικές υπηρεσίες και φορείς.

Φυσικές Καταστροφές

Ο όρος «φυσικές καταστροφές» αναφέρεται σε καταστροφές που προκαλούνται από φυσικά φαινόμενα. Αυτά τα φαινόμενα (όπως οι σεισμοί, οι κυκλώνες, οι πλημμύρες κ.λπ.) είναι στην τεχνική ορολογία γνωστά με τον όρο «φυσικοί κίνδυνοι». (Λέκκας-Ανδρεαδάκης, 2015)

Κατηγορίες Φυσικών Καταστροφών

1. Γεωλογικές Καταστροφές

- Σεισμοί
- Ηφαίστεια
- Κατολισθήσεις (Κινήσεις Γαιωδών Μαζών)
- Τσουνάμι
- Παράκτια Διάβρωση
- Ανθρωπογενείς Γεωλογικές Καταστροφές

2. Υδρομετεωρολογικές Καταστροφές

- Πλημμύρες
- Τροπικές Καταιγίδες
- Χιονοθύελλες
- Δασικές Πυρκαγιές
- Καύσωνες
- Ξηρασία
- Ερημοποίηση

3. Βιολογικές Προσβολές

- Επιδημίες
- Ασθένειες Καλλιεργειών και Ζώων
- Επιδρομές εντόμων ή τρωκτικών

Ανθρωπογενείς Καταστροφές

Ο όρος «ανθρωπογενείς καταστροφές» συνήθως αναφέρεται σε καταστροφές που προκαλούνται από ανθρωπογενείς κινδύνους. Οι ανθρωπογενείς καταστροφές μπορούν να διακριθούν στις παρακάτω κατηγορίες:

Ένοπλες συρράξεις – Επιθετικές ενέργειες. Η διαχείριση καταστροφών ασχολείται με διάφορες πτυχές αυτών των συρράξεων, όπως η προστασία και η υποστήριξη των προσφύγων κατά τη διάρκεια της σύρραξης, η φυσική και οικονομική ανασυγκρότηση και η κοινωνική αποκατάσταση μετά τη σύρραξη.

Τεχνολογικές καταστροφές. Οι τεχνολογικές καταστροφές είναι συνήθως αποτέλεσμα ατυχημάτων ή επεισοδίων που συμβαίνουν στους τομείς της βιομηχανίας, των μεταφορών των επικίνδυνων ουσιών, όπως τα καύσιμα, τα χημικά, τα εκρηκτικά ή τα ραδιενεργά υλικά. (Λέκκας-Ανδρεαδάκης, 2015)

1.2.2. Κρίση

Κρίση νοείται κάθε τροπή και κλιμάκωση των γεγονότων της πραγματικότητας, κατά τέτοιο τρόπο, που να αμφισβητείται ένα παγιωμένο σύστημα αξιών και συμφερόντων (εθνική ασφάλεια και κυριαρχία) και να προϋποτίθεται η ανταπάντηση και η αντίστοιχη ανάληψη πρωτοβουλιών από ένα αρμόδιο όργανο χειρισμού/ διαχείρισης κρίσεων. Πρόκειται για την αλληλεπίδραση πολλαπλών παραμέτρων με ποικίλα χαρακτηριστικά και άδηλα αποτελέσματα. (Παπαναστασόπουλος, 2002)

Σύμφωνα με το ΓΕΕΘΑ των ΗΠΑ κρίση αποτελεί μία κατάσταση που περικλείει απειλή για τη χώρα, τα εδάφη της, τους πολίτες, τις στρατιωτικές δυνάμεις και τα ζωτικά συμφέροντα, η οποία αναπτύσσεται πολύ γρήγορα και δημιουργεί μια συνθήκη τέτοιας διπλωματικής, οικονομικής, πολιτικής ή τέτοιας διπλωματικής ή στρατιωτικής σπουδαιότητας, ώστε να αντιμετωπίζεται το ενδεχόμενο χρήσης της στρατιωτικής δύναμης, προκειμένου να επιτευχθούν οι εθνικοί στόχοι» (Λυμπέρης, 1997).

Η κρίση σχετίζεται – σε επίπεδο πολιτικής – με “μια σοβαρή απειλή για τις βασικές δομές ή τις θεμελιώδεις αξίες και κανόνες ενός συστήματος, η οποία υπό χρονική πίεση και συνθήκες υψηλής αβεβαιότητας, απαιτεί αποφάσεις ζωτικής σημασίας” (Rosenthal, 1989).

Αυτός ο ορισμός καλύπτει ένα ευρύ φάσμα δυσχερειών: φυσικές καταστροφές, περιβαλλοντικές απειλές, οικονομικές καταρρεύσεις, ξαφνικές ή τρομοκρατικές επιθετικές ενέργειες, ομηρίες, επιδημίες, τεχνολογικά ατυχήματα, αστοχίες υποδομών και οργανισμών. Το κοινό χαρακτηριστικό όλων αυτών των καταστάσεων είναι ότι δημιουργούν ανοίκειες συνθήκες για αυτούς που διαχειρίζονται τις επιχειρήσεις απόκρισης και πρέπει να λάβουν επείγουσες αποφάσεις, ενώ λείπουν απαραίτητες και ουσιαστικές πληροφορίες για τα αίτια και τις συνέπειες της κατάστασης. Δηλαδή, η κρίση συντίθεται από τρία θεμελιώδη συστατικά στοιχεία:

1. Απειλή

Η κρίση περιλαμβάνει την απειλή θεμελιωδών στοιχείων και αξιών ή ζωτικών συστημάτων μιας κοινότητας. Η ασφάλεια, η τάξη, η ευημερία, η υγεία, η δικαιοσύνη, αποσταθεροποιούνται ή μπορεί ακόμα και να χάνουν το νόημά τους, ενόψει μιας (διαφαινόμενης) έξαρσης βίας, καταστροφής, ζημιών και άλλων μορφών δυσχερειών. Όσο περισσότερες ζωές εξαρτώνται από τις απειλούμενες αξίες, τόσο βαθιάει η κρίση. Γι' αυτό και οι φυσικές καταστροφές συνήθως προκαλούν ένα βαθύ αίσθημα κρίσης: η απειλή του θανάτου, της ζημίας, της απώλειας ή της σωματικής βλάβης, παραβιάζει τις βαθιά ριζωμένες αξίες της ασφάλειας του εαυτού και των αγαπημένων προσώπων (Raphael 1986).

2. Χρονική στενότητα (επείγον)

Η κρίση εμπεριέχει το αίσθημα του επείγοντος. Σοβαρές απειλές που δεν προκαλούν άμεσα προβλήματα (π.χ. η κλιματική αλλαγή ή τα ελλείμματα των ασφαλιστικών ταμείων) δεν προκαλούν ένα διαδεδομένο αίσθημα κρίσης. Μπορεί να ανησυχούν κάποιοι ειδικοί στο εκάστοτε αντικείμενο, αλλά το πολιτικό προσωπικό συνήθως δεν ανησυχεί ιδιαίτερα για προβλήματα που υπερβαίνουν χρονικά τον ορίζοντα της (πολιτικής) ζωής τους. Η χρονική στενότητα είναι καθοριστικό στοιχείο της κρίσης: η απειλή είναι εκεί ορατή, είναι πραγματική και πρέπει να αντιμετωπιστεί το συντομότερο δυνατόν, ή τουλάχιστον έτσι εκλαμβάνεται και γίνεται αντιληπτή στο κοινό και στο δημόσιο λόγο. (Λέκκας-Ανδρεαδάκης, 2015)

3. Αβεβαιότητα

Σε μια κρίση, η αντίληψη της απειλής συνοδεύεται από υψηλό βαθμό αβεβαιότητας. Αυτή εμπεριέχεται και στη φύση και στις επιπτώσεις της απειλής. Τι συμβαίνει και πώς, τι έπεται, πόσο άσχημα μπορεί να εξελιχθεί κ.λπ. Ακόμα, αβεβαιότητα καλύπτει και την αναζήτηση λύσεων: Τι μπορεί να γίνει, τι θα συμβεί ανάλογα με τις επιλογές, τι θα κάνουν οι άλλοι. (Λέκκας-Ανδρεαδάκης, 2015)

Ανθρωπιστική κρίση

Ως **ανθρωπιστική κρίση**, σύμφωνα με τον ΟΗΕ (2015), είναι κατανοητή μια κατάσταση κατά την οποία υπάρχει μια ασυνήθιστη και γενικευμένη απειλή για την ανθρώπινη ζωή, την υγεία ή τη διαβίωση. Οι κρίσεις αυτές εμφανίζονται συνήθως στο πλαίσιο μιας υφιστάμενης κατάστασης έλλειψης προστασίας, κατά την οποία μια σειρά από προ-υπάρχοντες παράγοντες (φτώχεια, ανισότητα, έλλειψη πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες) επιδεινώνονται από μια φυσική καταστροφή ή ένοπλη σύρραξη, πολλαπλασιάζοντας τις καταστροφικές συνέπειες. Από το τέλος του Ψυχρού Πολέμου έχει υπάρξει εξάπλωση του είδους της ανθρωπιστικής κρίσης που έχει γίνει γνωστή ως σύμπλεγμα έκτακτης ανάγκης. Αυτά τα φαινόμενα, που είναι επίσης γνωστά ως συμπλέγματα πολιτικών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, είναι τεχνητές κρίσεις κατά τις οποίες μια κατάσταση βίας προκαλεί ανθρώπινες απώλειες, εκτοπίσεις, επιδημίες και πείνα. Αυτά είναι συνδυασμένα με μια αποδυνάμωση ή ολική κατάρρευση των οικονομικών και πολιτικών δομών και, μερικές φορές, με την παρουσία μιας φυσικής καταστροφής. Τα συμπλέγματα καταστάσεων έκτακτης ανάγκης διαφέρουν από τις κρίσεις στο ότι είναι πιο παρατεταμένες, είναι στη ρίζα τους πολιτικές και έχουν σημαντικές καταστροφικές και αποδομητικές επιπτώσεις σε όλους τους τομείς της ζωής. Ως αποτέλεσμα, η απάντηση σε αυτές τις κρίσεις συνήθως περιλαμβάνει έναν μεγάλο αριθμό παικτών, καθώς και εκείνων που ασχολούνται αποκλειστικά με το ανθρωπιστικό έργο, συμπεριλαμβανομένων των ειρηνευτικών αποστολών και των πολιτικών και διπλωματικών σχημάτων. Οι δείκτες με βάση τους οποίους ο ΟΗΕ καταγράφει τις χώρες οι οποίες αντιμετωπίζουν ανθρωπιστική κρίση αφορούν στη σοβαρότητα παραγόντων, όπως η επισιτιστική κρίση ή οι εκτοπίσεις ανθρώπων εν μέσω βιαιοπραγιών, οι οποίοι άλλωστε ενεργοποιούν πόρους μέσα από αντίστοιχα ταμεία των Ηνωμένων Εθνών. Στο πλαίσιο αυτό, εντάσσονται χώρες όπως το Νότιο Σουδάν, η Αϊτή, η Σομαλία, το Ιράκ και η Συρία.

1.2.3. Κοινωνική Προσφορά

Η έννοια αυτή δεν μπορεί να οριστεί μονοσήμαντα και στατικά στη σύγχρονη κοινωνία. Υπό την ευρεία έννοια καθορίζεται ως η συνεισφορά ατόμων στο πλαίσιο μίας μη κερδοσκοπικής, μη αμειβόμενης δράσης που δεν προβλέπει επαγγελματική εξέλιξη. Σκοπό έχει την ευημερία του συνανθρώπου, της κοινότητας ή της κοινωνίας γενικότερα.

1.2.4. Κοινωνικό έργο

Οι Ένοπλες Δυνάμεις (ΕΔ) στον καιρό της ειρήνης, εκτός από την κύρια αποστολή τους, προσφέρουν και σημαντικό κοινωνικό έργο, σε συνεργασία με τους αρμόδιους κρατικούς φορείς.

Για την υλοποίηση αυτού του έργου αναλαμβάνονται ποικίλες δράσεις που δεν θίγουν το κύριο επιχειρησιακό έργο των ΕΔ. Στο πλαίσιο αυτό, οι ΕΔ συμβάλουν ενδεικτικά στην έρευνα και διάσωση, στις αεροδιακομιδές, στην πρόληψη και καταστολή δασικών πυρκαγιών, στην υγειονομική υποστήριξη κατοίκων σε ακριτικές και απομακρυσμένες περιοχές, στην εθελοντική αιμοδοσία, στην εξουδετέρωση πυρομαχικών, στην αντιμετώπιση των συνεπειών φυσικών καταστροφών, στην κατασκευή μικρών τεχνικών έργων, στη διάθεση εξειδικευμένου τεχνικού και επιστημονικού προσωπικού, και στην αρωγή σε συνανθρώπους μας που ευρίσκονται σε ανάγκη. (ΓΕΕΘΑ, 2017)

1.3. Διαχείριση Καταστροφών

Η Διαχείριση καταστροφών (Disaster Management) είναι το σύνολο των τακτικών και διαχειριστικών αποφάσεων και επιχειρησιακών δραστηριοτήτων για τα διάφορα στάδια μιας καταστροφής σε όλα τα επίπεδα. (UNDP 1992:11). Στόχος της διαχείρισης καταστροφών, και ένας από τους ισχυρούς συνδέσμους της με την ανάπτυξη, είναι η προώθηση της αειφόρου ζωής (βιωσιμότητας) και η προστασία της και ανάκαμψή της κατά την διάρκεια καταστροφών ή κρίσεων. Όταν αυτός ο στόχος έχει επιτευχθεί τότε οι άνθρωποι θα έχουν μεγαλύτερη ικανότητα να αντιμετωπίζουν τις καταστροφές και η ανάκαμψή τους είναι πολύ πιο γρήγορη και πολύ πιο σταθερή, θα έχουν με λίγα λόγια καλύτερη προσαρμοστικότητα. (Λέκκας-Ανδρεαδάκης, 2015)

1.3.1. Ο κύκλος της διαχείρισης καταστροφών

Ο κύκλος της διαχείρισης καταστροφών αποτελεί μια σχηματική αναπαράσταση όλων των μέτρων και δράσεων μιας κοινωνίας για την θωράκιση της απέναντι στις καταστροφές. Ο λόγος για τον οποίο έχει χρησιμοποιηθεί ο κύκλος σαν σχηματική αναπαράσταση των σταδίων της διαχείρισης καταστροφών οφείλεται στο ότι η επιτυχής απόκριση σε μια καταστροφή βασίζεται στον σωστό προκαταστροφικό σχεδιασμό και αντίστοιχα ο προκαταστροφικός σχεδιασμός είναι και αποτέλεσμα μιας σωστής απόκρισης σε μια καταστροφή. Επίσης, δεδομένου ότι οι κίνδυνοι που απειλούν μια κοινωνία προκαλούν καταστροφές επανειλημμένα, τονίζει την αναγκαιότητα της συνεχόμενης ενασχόλησης με τα μέτρα και τις δράσεις προκειμένου να αποκτηθεί εμπειρία από τις επιπτώσεις μιας καταστροφής και να βελτιωθεί ο προκαταστροφικός σχεδιασμός ώστε στην επόμενη καταστροφή να υπάρχουν λιγότερες δυσμενείς επιπτώσεις. (Λέκκας-Ανδρεαδάκης, 2015)

1.3.2. Φάσεις του Κύκλου Διαχείρισης Καταστροφών

Ο κύκλος διαχείρισης καταστροφών σύμφωνα με τους Λέκκα και Ανδρεαδάκη (2015) περιλαμβάνει τρεις ποιοτικά διαφορετικές χρονικές φάσεις:

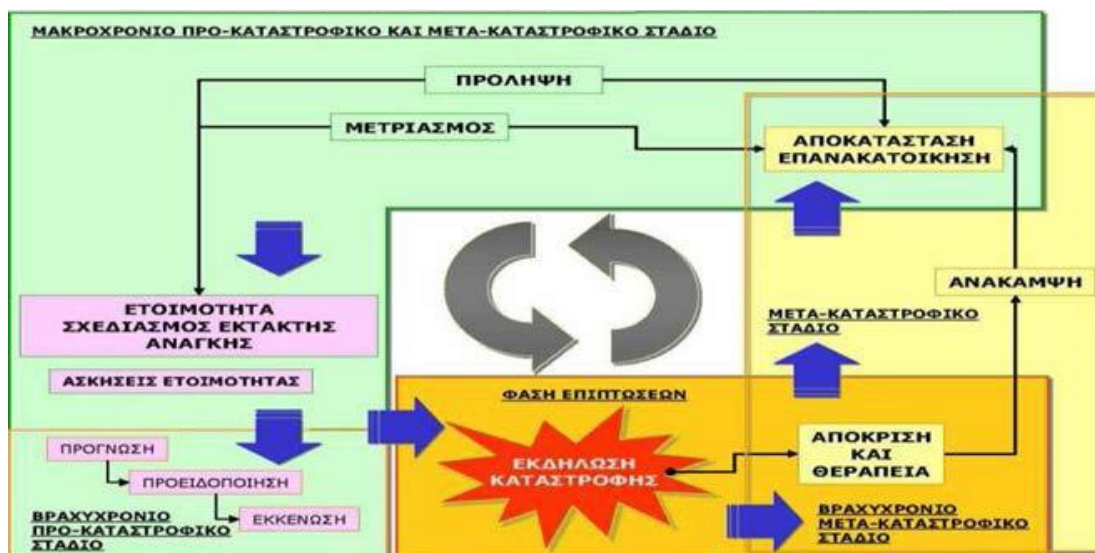
1. Τη φάση ανάπτυξης και σχεδιασμού πριν από μια καταστροφή (pre-disaster planning) η οποία περιλαμβάνει τα στάδια:
 - Πρόληψης. Η πρόληψη βασίζεται στο επίπεδο των κοινωνικών και τεχνολογικών επιτευγμάτων και στη σχέση κόστος/όφελος, επενδύοντας σε προληπτικά μέτρα σε περιοχές που πλήττονται συχνά από καταστροφές. Στο πλαίσιο της κοινωνικής ενημερότητας και επιμόρφωσης σε σχέση με την μείωση της διακινδύνευσης μιας καταστροφής, η αλλαγή στάσης και συμπεριφοράς συνεισφέρει στην προαγωγή του «πολιτισμού της πρόληψης».
 - Μετριασμού
 - Ετοιμότητας
2. Τη φάση επιπτώσεων κατά τη διάρκεια και αμέσως μετά το καταστροφικό γεγονός η οποία περιλαμβάνει τα στάδια:
 - Απομόνωση.
 - Διάσωση.
 - Θεραπεία.

3. Τη φάση ανθρωπιστικής απόκρισης και δράσης (disaster response) μετά από μια καταστροφή η οποία περιλαμβάνει τα στάδια:

- Αρωγής
- Ανακατασκευής
- Επανακατοίκησης / Αποκατάστασης



Εικόνα 1.2 Φάσεις του Κύκλου Διαχείρισης Καταστροφών (πηγή ΕΚΠΑ)



Εικόνα 1.3 Οι φάσεις μαζί με τα στάδια του κύκλου διαχείρισης της καταστροφής (πηγή ΕΚΠΑ)

Κεφάλαιο 2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.1. Πυροσβεστικό Σώμα (ΠΣ)

Το **Πυροσβεστικό Σώμα (Π.Σ.)** είναι Σώμα Ασφαλείας και υπάγεται στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, με τοπική αρμοδιότητα, που εκτείνεται σε όλη την επικράτεια, εκτός από τους χώρους για τους οποίους ειδικές διατάξεις προβλέπουν αρμοδιότητα άλλων Υπηρεσιών.



Εικόνα 2.1 Σήμα Πυροσβεστικού Σώματος (πηγή επίσημη ιστοσελίδα)

Έχει ως αποστολή:

- i. Την ασφάλεια και προστασία της ζωής και της περιουσίας των πολιτών και του κράτους, καθώς και του δασικού πλούτου και φυσικού περιβάλλοντος της χώρας από τους κινδύνους των πυρκαγιών, θεομηνιών και άλλων καταστροφών.
- ii. Την ευθύνη και τον επιχειρησιακό σχεδιασμό της καταστολής των πάσης φύσεως πυρκαγιών και την παροχή κάθε είδους δυνατής συνδρομής για τη διάσωση των ατόμων και υλικών αγαθών, που απειλούνται από αυτές. Ως «επιχειρησιακός σχεδιασμός της καταστολής», νοείται η οργάνωση, η διαχείριση και ο συντονισμός όλων των εμπλεκόμενων δυνάμεων πυρόσβεσης και διάσωσης, του εξοπλισμού και των άλλων μέσων και περιλαμβάνει ενέργειες, που εξασφαλίζουν τον έγκαιρο εντοπισμό, αναγγελία και επέμβαση, ώστε να επιτυγχάνεται η άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση των πυρκαγιών και των κινδύνων, που απορρέουν από αυτές.

Το Πυροσβεστικό Σώμα, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, συμμετέχει στην αντιμετώπιση κάθε έκτακτης ανάγκης, που προκαλείται σε περίοδο ειρήνης ή πολέμου και σε συνεργασία με τις συναρμόδιες Αρχές και Υπηρεσίες, συμβάλλει στην εξασφάλιση της πολιτικής προστασίας και της πολιτικής άμυνας της χώρας. (Άρθρο 1 του Ν. 3511/2006 ΦΕΚ 258Α')

2.2. Εθνικό κέντρο Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ)

Το **Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ)** ιδρύθηκε το 1985 με τον Ν. 1579/1985 και είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Το ΕΚΑΒ υπάγεται στην εποπτεία του Υπουργείου Υγείας και έχει έδρα την Αθήνα.



Εικόνα 2.2 Σήμα ΕΚΑΒ (πηγή επίσημη ιστοσελίδα)

Σκοπός του ΕΚΑΒ είναι ο συντονισμός της παροχής σε έκτακτες περιπτώσεις άμεσης βοήθειας και επείγουσας ιατρικής φροντίδας στους πολίτες και η μεταφορά των πολιτών αυτών σε μονάδες παροχής υπηρεσιών υγείας.

Ο οργανισμός του ΕΚΑΒ ορίζεται με το ΠΔ 376/1988 και τροποποιήθηκε με το ΠΔ 348/1996.

Το ΕΚΑΒ είναι αναπτυγμένο Πανελλαδικά σε 12 Παραρτήματα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Λάρισα, Καβάλα, Ιωάννινα, Λαμία, Αλεξανδρούπολη, Τρίπολη, Κοζάνη και Μυτιλήνη) και κάθε Παράρτημα αναπτύσσεται σε Τομείς στις διάφορες περιοχές της χώρας.

Η ανάπτυξη του ΕΚΑΒ δημιουργεί ένα σύγχρονο σύστημα υπηρεσιών Επείγουσας Προνοσοκομειακής Ιατρικής και συμβάλει καθοριστικά:

- στην ποιοτική αναβάθμιση των παρεχόμενων συνολικά υπηρεσιών υγείας
- στην άμεση παροχή οργανωμένων υπηρεσιών ΕΠΙ με συνέπεια την ελάττωση της θνητότητας, του χρόνου νοσηλείας και της συχνότητας προσωρινής ή μόνιμης ανικανότητας και αναπηρίας
- στη μείωση του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών υγείας
- στη μείωση του βαθμού μετανάστευσης προς τα μεγάλα αστικά κέντρα με τη δημιουργία αισθήματος ασφάλειας στους κατοίκους της περιφέρειας
- στη μείωση των αποτρέψιμων θανάτων (διεθνώς μόνο για τα ατυχήματα κατά 30%)

Τα μέσα διακομιδής που διαθέτει το ΕΚΑΒ πανελλαδικά, σύμφωνα με την ιστοσελίδα του (www.ekav.gr, 2019), προκειμένου να αποστείλει γρήγορα εξειδικευμένο προσωπικό στον τόπο του συμβάντος και με ασφαλή και γρήγορο τρόπο να διακομίσει τον πάσχοντα στον πλησιέστερο Υγειονομικό Σχηματισμό, είναι:

Πίνακας 2.1 Μέσα διακομιδής ΕΚΑΒ (πηγή ιστοσελίδα ΕΚΑΒ)

Ασθενοφόρα	735
Ειδικές Κινητές Μονάδες Επείγουσας Προνοσοκομειακής Ιατρικής	102
Μοτοσυκλέτες	25
Μικρά οχήματα ταχείας πρόσβασης (smart, saxo)	4
Ελικόπτερα*	3
Αυτοκινούμενα Συντονιστικά Κέντρα	2
Οχήματα Αντιμετώπισης Καταστροφών	2
Ασθενοφόρα που έχουν παραχωρηθεί από το ΕΚΑΒ και χρησιμοποιούνται από Νοσοκομεία και Κέντρα Υγείας	350

*Τα τρία Ελικόπτερα έχουν παραχωρηθεί στην Πολεμική Αεροπορία για επιχειρησιακή εκμετάλλευση στις αεροδιακομιδές επειγόντων περιστατικών από το ΕΚΑΒ.

2.3. Λιμενικό Σώμα (ΛΣ)

Το Λιμενικό Σώμα, το οποίο συστήθηκε με το άρθρο 3 του ν. 1753/1919 (ΦΕΚ 67 Α'), μετονομάστηκε σε Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή με το άρθρο 1 του ν.3922/2011 (ΦΕΚ 35 Α') και έχει ως αποστολή την εφαρμογή του νόμου στις περιοχές και τους χώρους στους οποίους εκτείνεται η αρμοδιότητά του. Ειδικότερα στην αποστολή του περιλαμβάνονται κυρίως:

- Γενική Αστυνόμευση-Τροχαία
- Δημόσια και Κρατική Ασφάλεια
- Ασφάλεια ναυσιπλοΐας
- Έρευνα και Διάσωση
- Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος
- Έλεγχος θαλάσσιων συνόρων
- Ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων
- Προσωπικό πλοίων



Εικόνα 2.3 Θυρεός Λιμενικού Σώματος (πηγή επίσημη ιστοσελίδα)

Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα περιλαμβάνει ιδίως:

1. Τον συντονισμό του έργου έρευνας και διάσωσης στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης της χώρας
2. Τη συνεργασία με τα Γενικά Επιτελεία Ναυτικού και Αεροπορίας καθώς και άλλους φορείς, υπηρεσίες και ιδιώτες που υποχρεούνται ή προσφέρονται να συνδράμουν σε περίπτωση ατυχήματος στον θαλάσσιο ευθύνης της χώρας
3. Τη συνεργασία με κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης άλλων χωρών
4. Την οργάνωση, υποστήριξη και λειτουργία των ηλεκτρονικών και τηλεπικοινωνιακών μέσων καθώς και συστημάτων θαλάσσιας κυκλοφορίας που σχετίζονται με το έργο της έρευνας και διάσωσης και της επιτήρησης του θαλάσσιου χώρου ευθύνης της χώρας

2.4. Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ)

Από το 1987, λειτουργεί στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.), το οποίο αποτελεί διάδοχη μορφή του Θαλάμου Επιχειρήσεων και είναι στελεχωμένο με εξειδικευμένο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και της Πολεμικής Αεροπορίας.

Με βάση τις αρμοδιότητες του το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.:

- συντονίζει τις ενέργειες Έρευνας και Διάσωσης, σε περιπτώσεις ναυτικών και αεροπορικών ατυχημάτων, εντός και πλησίον των ορίων της περιοχής ευθύνης της χώρας μας.
- Επιλαμβάνεται αρχικά σε περιστατικά εκτός περιοχής ευθύνης του, όταν είναι ο πρώτος αποδέκτης των σημάτων κινδύνου και μέχρι την ανάληψη της ευθύνης χειρισμού από το αρμόδιο ΚΣΕΔ.
- Παρακολουθεί και επεμβαίνει συνεργαζόμενο με τα αρμόδια ΚΣΕΔ της αλλοδαπής, σε περιπτώσεις ατυχημάτων Ελληνικών ή Ελληνόκτητων πλοίων που συμβαίνουν εκτός των ορίων ευθύνης του.
- Συντονίζει τις ενέργειες για τη μεταφορά ασθενών ή τραυματιών από πλοία και συνδράμει το έργο του ΕΚΑΒ σε περιπτώσεις μεταφοράς ασθενών από νησιά, εφόσον πραγματοποιηθεί δια θαλάσσης.

2.4.1. Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας – Διάσωσης / Αεροπορικός Τομέας (ΕΚΣΕΔ/ΑΤ)

Ιδρύθηκε το 1953 ως αυτόνομος οργανισμός ενώ το 1987 εντάχθηκε στο ΕΚΣΕΔ. Εδρεύει στο Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος – Ελληνική Ακτοφυλακή, στον Πειραιά και

υπάγεται στο Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας. Στο παρελθόν είχε στο δυναμικό του αεροσκάφη τύπων C-47 Dakota, Nord N.2501D/N.2501 Noratlas, Dornier Do28, Sikorsky UH-19B/D Chickasaw, CH-47 Chinook. Πλέον τα Α/Φ – Ε/Π που υπηρετούν είναι τα C-130H/B Hercules, CL-415 Canadair, AS-332C1 Super Puma, AB-205.

Η αποστολή του Τομέα Αεροπορικής Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ/ΑΤ) είναι να προβαίνει στις αναγκαίες κινητοποιήσεις και ενέργειες που απορρέουν από τις οικίες συμβάσεις, εγχειρίδια του ICAO και τις οδηγίες του ΓΕΑ με σκοπό την υποβοήθηση του ΕΚΣΕΔ στο συντονισμό και όπου απαιτείται στη διεύθυνση, των αεροπορικών και ναυτικών επιχειρήσεων Έρευνας – Διάσωσης. Η περιοχή ευθύνης (Search and Rescue Region – SRR) παροχής υπηρεσιών αεροπορικής και ναυτικής έρευνας και διάσωσης ταυτίζεται με το FIR Αθηνών.

2.5. Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας (ΓΓΠΠ)

Με την παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν. 2344/1995 (ΦΕΚ Α΄ 212) συστάθηκε η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας (Γ.Γ.Π.Π.), η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Εσωτερικών.



Εικόνα 2.4 Σήμα Πολιτικής Προστασίας Ελλάδος (πηγή ΓΓΠΠ)

Η Γ.Γ.Π.Π. έχει ως αποστολή τη μελέτη, το σχεδιασμό, την οργάνωση και το συντονισμό δράσης για την εκτίμηση κινδύνου, την πρόληψη, ετοιμότητα, ενημέρωση και αντιμετώπιση των φυσικών, τεχνολογικών και λοιπών καταστροφών ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, το συντονισμό των δράσεων αποκατάστασης, τον έλεγχο της εφαρμογής των ανωτέρω, καθώς και την ενημέρωση του κοινού για τα ζητήματα αυτά. Επιπρόσθετα οργανώνει και εποπτεύει το Σύστημα Εθελοντισμού Πολιτικής Προστασίας. Στο πλαίσιο της ανωτέρω αποστολής, στο Γενικό Γραμματέα Πολιτικής Προστασίας υπάγεται το Πυροσβεστικό Σώμα, το οποίο αποτελεί τον επιχειρησιακό της βραχίονα.

Η Γ.Γ.Π.Π. ασκεί τις αρμοδιότητες του άρθρου 6 του Ν. 3013/2002 (ΦΕΚ Α΄ 102), όπως ισχύει, και, στο πλαίσιο αυτό, προωθεί τις σχέσεις της χώρας με την Ευρωπαϊκή Ένωση, τους διεθνείς οργανισμούς και αντίστοιχους φορείς άλλων χωρών στον τομέα της πολιτικής προστασίας. Η αποκλειστική αρμοδιότητα της υποβολής αιτημάτων διεθνούς συνδρομής για τη χώρα μας ανήκει αποκλειστικά στην Γ.Γ.Π.Π. σύμφωνα με τον Ν. 3013/2002, όπως ισχύει με την τροποποίηση του άρθρου 27 παρ. 2 του Ν. 3536/2007. Συμβάλλει επίσης στην καλή λειτουργία του Κέντρου Επιχειρήσεων Πολιτικής Προστασίας (Κ.Ε.Π.Π.), το οποίο με το άρθρο 68 του Ν. 4249/2014 (ΦΕΚ Α΄ 73) εντάχθηκε στο Ενιαίο Συντονιστικό Κέντρο Επιχειρήσεων (ΕΣΚΕ) του Πυροσβεστικού Σώματος. Η οργάνωση, διάρθρωση και λειτουργία του Ε.Σ.Κ.Ε. αναφέρονται στην ΥΑ 29310 οικ. Φ.109.1/27-06-2014 (ΦΕΚ 1869/Β΄/2014).

Το Κ.Ε.Π.Π. συντονίζει και διαχειρίζεται σε εθνικό επίπεδο τη διάθεση μέσων για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης για την ενίσχυση των φορέων που επιχειρούν για την βραχεία διαχείριση συνεπειών. Λειτουργεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, επί 24ώρου βάσεως, στελεχώνεται από Αξιωματικούς και Υπαξιωματικούς των Ενόπλων Δυνάμεων, της Ελληνικής Αστυνομίας, του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. και του Πυροσβεστικού Σώματος και πλαισιώνεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, εάν απαιτηθεί, από ειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό.

Εξάλλου εφόσον συντρέχουν λόγοι εφαρμογής του άρθ. 28 της ΥΑ 29310 οικ. Φ.109.1/27-06-2014 και μέχρι την εφαρμογή των άρθ. 107 και 109 του Ν.4249/2014, η Δ/νση Σχεδιασμού και Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της Γ.Γ.Π.Π., αποτελεί μόνιμο επιστημονικό υποστηρικτικό μηχανισμό του Ε.Σ.Κ.Ε. και ιδίως, του Σ.ΚΕ.Δ. και του Κ.Ε.Π.Π., στη διαχείριση των συμβάντων πολιτικής προστασίας και στην παροχή της αναγκαίας τεχνογνωσίας και επιστημονικής πληροφόρησης, κατά τη μεταβατική περίοδο, όπως αυτή ορίζεται στην παρ.1 του αρθ. 119 του Ν.4249/2014.

Η Γ.Γ.Π.Π. συνδέεται μέσω της ηλεκτρονικής εφαρμογής CECIS με το Κέντρο Συντονισμού Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών – ERCC (Ευρωπαϊκή Επιτροπή / Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Προστασίας και Επιχειρήσεων Ανθρωπιστικής Βοήθειας, DG ECHO), στις Βρυξέλλες, το οποίο λειτουργεί στο πλαίσιο του Μηχανισμού Πολιτικής Προστασίας της Ένωσης.

Το Κ.Ε.Π.Π. αποτελεί το επιχειρησιακό σημείο επαφής με τον Μηχανισμό και μέσω της εφαρμογής CECIS λαμβάνει πληροφόρηση για συμβάντα καταστροφών, που σημειώνονται παγκοσμίως και τα οποία παρακολουθεί το ERCC ή για τα οποία ενεργοποιείται ο Μηχανισμός.

Στην περίπτωση αιτημάτων για παροχή διεθνούς βοήθειας (π.χ. μέσω του Μηχανισμού Πολιτικής Προστασίας της Ένωσης, διεθνών οργανισμών ή διμερώς), είτε προς, είτε από τη χώρα μας, ύστερα από αίτημα δημόσιας αρχής, το Κ.Ε.Π.Π. εφαρμόζει τις διαδικασίες για την αποστολή ή την υποδοχή διεθνούς βοήθειας, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Διεθνών Σχέσεων, Εθελοντισμού – Εκπαίδευσης και Εκδόσεων της Γ.Γ.Π.Π., και σύμφωνα με τις οδηγίες του Γενικού Γραμματέα Πολιτικής Προστασίας.

2.5.1. ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ - Γενικό Σχέδιο Πολιτικής Προστασίας

Ο σκοπός του Γενικού Σχεδίου με τη συνθηματική λέξη «Ξενοκράτης» είναι η διαμόρφωση ενός συστήματος αποτελεσματικής αντιμετώπισης καταστροφικών φαινομένων για την προστασία της ζωής, της υγείας και της περιουσίας των πολιτών, καθώς και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Ο «Ξενοκράτης» συντάχθηκε από τη ΓΓΠΠ με την Υ.Α. 1299/2003 (ΦΕΚ 423 Β' / 10-4-2003) και αναθεωρήθηκε με συμπληρωματική Υ.Α. 3384/2006 (ΦΕΚ 776/28-6-06) με την οποία εγκρίθηκε το Ειδικό Σχέδιο «Διαχείριση Ανθρώπινων Απωλειών».

Στο σχέδιο «Ξενοκράτης» καθορίζονται τα είδη των καταστροφών και οι αντίστοιχοι όροι πολιτικής προστασίας, ενώ παράλληλα καθορίζονται ρόλοι και δίνονται κατευθύνσεις σχεδίασης σε Υπουργεία, Περιφέρειες, Ν.Α., Δήμους, Κοινότητες. Τέλος αποσαφηνίζεται ότι όλα τα σχέδια εγκρίνονται από τη ΓΓΠΠ.

Στο σχέδιο προσδιορίζονται οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες & φορείς καθώς και τα όργανα που διευθύνουν και συντονίζουν τις επιχειρησιακές δυνάμεις σε όλα τα επίπεδα.

Επίσης παρέχονται ουσιώδη στοιχεία για την αξιολόγηση κινδύνων, την επισήμανση ευπαθών χώρων και την εκπόνηση ειδικών σχεδίων για κάθε κίνδυνο.

Σύμφωνα με το σχέδιο προβλέπεται:

- Η δημιουργία συστήματος επικοινωνίας και ροής πληροφοριών μεταξύ όλων των εμπλεκομένων υπηρεσιών και παραγόντων στη διαχείριση των κρίσεων.

- Το εν λόγω σχέδιο αποτελεί ένα βασικό πλαίσιο σχεδιασμού, βάσει του οποίου ανατίθεται η κατάρτιση των ειδικών ανά κίνδυνο σχεδίων στα καθ' ύλη αρμόδια υπουργεία. Ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη διαδικασία συγκρότησης ομάδων εργασίας στα υπουργεία, με πρωτοβουλία της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, προκειμένου να αναβαθμίσουν τα ειδικά σχέδια ανά κίνδυνο.

Μέσα από τα ειδικά σχέδια που θα εκπονηθούν από τις ομάδες εργασίας, μπορεί να δοθούν ειδικότερες οδηγίες ή απαιτήσεις σχεδίασης προς τις Περιφέρειες και τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις για την εκ μέρους της σύνταξη σχεδίων.

Μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας εκπόνησης και έγκρισης των ειδικών σχεδίων, ισχύουν όσα προβλέπονται από τα ήδη εγκεκριμένα σχέδια.

2.5.2. Έννοιες / Ορισμοί σχεδίου ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ

Κατάσταση κινητοποίησης πολιτικής προστασίας είναι η ενεργοποίηση και η κλιμάκωση της δράσης του δυναμικού και των μέσων πολιτικής προστασίας σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, για τους σκοπούς της πολιτικής προστασίας και ειδικότερα για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών από καταστροφές ή και για τον έλεγχο και περιορισμό των δυσμενών επιπτώσεων, που σχετίζονται με τους αντίστοιχους κινδύνους.

Η κατάσταση κινητοποίησης πολιτικής προστασίας διακρίνεται σε:

- Κατάσταση ετοιμότητας πολιτικής προστασίας, λόγω τεκμηριωμένου κινδύνου, στην οποία περιλαμβάνεται η κλιμάκωση της ετοιμότητας του δυναμικού και των μέσων πολιτικής προστασίας, κατά την εξειδίκευση που γίνεται στο σχεδιασμό ετοιμότητας.

- Κατάσταση έκτακτης ανάγκης πολιτικής προστασίας στην οποία περιλαμβάνεται η κατάσταση, που σχετίζεται με συγκεκριμένη καταστροφή.

Στο δυναμικό και στα μέσα Πολιτικής Προστασίας περιλαμβάνονται:

- Ειδικευμένα στελέχη πολιτικής προστασίας σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, στα οποία ανατίθεται η επίβλεψη εκπόνησης και εφαρμογής των σχεδίων, προγραμμάτων και μέτρων πολιτικής προστασίας, καθώς και ο συντονισμός των αναγκαίων ενεργειών.

- Το σύνολο των κρατικών υπηρεσιών, οι υπηρεσίες των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και των οργανισμών κοινής ωφέλειας, που είναι υπεύθυνες σε επιχειρησιακό επίπεδο για τις επί μέρους δράσεις πολιτικής προστασίας και κυρίως για την ετοιμότητα και την

αντιμετώπιση των καταστροφών (όπως Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα, Ελληνική Αστυνομία, Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας, Ένοπλες Δυνάμεις, Οργανισμός Αντισεισμικού Σχεδιασμού & Προστασίας, υπηρεσίες της Περιφέρειας, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και των πρωτοβάθμιων Ο.Τ.Α., Δ.Ε.Η., Ο.Τ.Ε., Ε.Υ.Δ.Α.Π., Δ.Ε.Π.Α, Ε.Μ.Υ.).

- Οι εθελοντικές οργανώσεις πολιτικής προστασίας, καθώς και οι ειδικευμένοι εθελοντές πολιτικής προστασίας, σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, που εντάσσονται στο σχεδιασμό της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας και αναλαμβάνουν την υποστήριξη σχεδίων και δράσεων πρόληψης και αποκατάστασης, καθώς και δράσεις ετοιμότητας και αντιμετώπισης καταστροφών.

Κεφάλαιο 3. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ - ΣΧΕΔΙΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

3.1. Η Αποστολή της Πολεμικής Αεροπορίας

Η αποστολή της Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ) είναι η άρτια οργάνωση, στελέχωση, εξοπλισμός, εκπαίδευση, αξιολόγηση και προπαρασκευή του προσωπικού της με σκοπό την ανάπτυξη αεροπορικής ισχύος, ικανής να προασπίσει τα εθνικά συμφέροντα, πρωταρχικά μέσω της «ΑΠΟΤΡΟΠΗΣ» και αν αυτό δεν καταστεί δυνατό να διεξάγει άμεσα εντατικές και παρατεταμένες αεροπορικές επιχειρήσεις για την απόκτηση και διατήρηση του μέγιστου δυνατού βαθμού αεροπορικού ελέγχου, να διασφαλίσει την αεράμυνα της χώρας, να παρέξει αεροπορική προστασία και υποστήριξη στις επιχειρήσεις των άλλων Κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων και να συμβάλλει στην επίτευξη των εθνικών στόχων.

Επιπλέον, η ΠΑ κατά την περίοδο της ειρήνης συμμετέχει:

1. Στην Πολιτική Σχεδίαση για αντιμετώπιση Εκτάκτων Αναγκών και εκτελεί σημαντικό έργο επ' ωφελεία του κοινωνικού συνόλου, εκτελώντας:
 - I. Αποστολές Αεροπυρόσβεσης, συνδράμοντας από αέρος στο έργο του Πυροσβεστικού Σώματος.
 - II. Αποστολές Έρευνας – Διάσωσης σε συνεργασία με το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας – Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.
 - III. Αποστολές Αεροδιακομιδών ασθενών και μοσχευμάτων επ' ωφελεία του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ).
 - IV. Αποστολές απεγκλωβισμού, μεταφοράς υλικών, τροφίμων κ.ά. σε περιπτώσεις φυσικών και άλλου είδους καταστροφών, όπου αυτό απαιτηθεί, στο εσωτερικό και το εξωτερικό.
2. Σε πολυεθνικές επιχειρήσεις και αποστολές ανθρωπιστικής βοήθειας στα πλαίσια αποφάσεων του ΟΗΕ με σκοπό τη συμβολή στη διατήρηση της Διεθνούς Ειρήνης και Ασφάλειας.

3.2. Τα Αεροπορικά Μέσα ΠΑ

3.2.1. C-130H Hercules



Εικόνα 3.1 Το ελληνικό C-130 με την παραλλαγή τύπου Βιετνάμ (πηγή ΓΕΑ)

Το C-130H είναι τετρακινητήριο μεταγωγικό αεροσκάφος που μπορεί να εκτελέσει αποτελεσματικά ένα μεγάλο εύρος αποστολών, γεγονός που δικαιολογεί και την αδιάκοπη παραγωγή του εδώ και τέσσερις δεκαετίες. Το 1992 παραλήφθηκαν πέντε παλαιότερα μεταχειρισμένα C-130B από αποθέματα της ANG των ΗΠΑ.

Τα C-130 ανήκουν στην 356 Μοίρα Τακτικών Μεταφορών «Ηρακλής», η οποία εδρεύει στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας. Τα Ελληνικά C-130 έφεραν τετράχρωμη παραλλαγή τύπου «Βιετνάμ» μέχρι που τροποποιήθηκαν σε μονόχρωμη γκρι παραλλαγή.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Πλήρωμα: 5
- Κινητήρες: C-130B Allison T-56-A7, C-130H Allison T-56-A-15 ισχύς 4.058 hp
- Εκπέτασμα Πτερύγων: 40.4μ
- Μήκος: 29.8μ
- Μέγιστη ταχύτητα: 621χλμ. την ώρα
- Μέγιστο ύψος (έμφορτο): 7.000μ ή 23.000 πόδια
- Μέγιστο ύψος (κενό): 10.000μ ή 33.000 πόδια

3.2.2. C-27J Spartan



Εικόνα 3.2 Ελληνικό C27 στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας (πηγή ΓΕΑ)

Πρόκειται για ένα δίκινητήριο μεταγωγικό αεροσκάφος που δύναται να εκτελεί αεροδιακομιδές, ανθρωπιστικές αποστολές και αποστολές αερομεταφορών.

Η Ελλάδα έχει προμηθευτεί οκτώ αεροπλάνα, η παράδοση των οποίων ξεκίνησε το 2004. Τα αεροπλάνα έχουν ενταχθεί στην 354 Μοίρα «Πήγασος», η οποία είχε διακόψει το επιχειρησιακό της έργο στα τέλη της δεκαετίας του '70.

Στην 354 MTM ανήκαν τα θρυλικά Noratlas, τα οποία εκτέλεσαν την αποστολή «Νίκη» στην Κύπρο τον Ιούλιο του 1974. Τα Ελληνικά C-27J Spartan φέρουν μονόχρωμη γκρι παραλλαγή.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Πλήρωμα: 3
- Κινητήρες: 2 Rolls Royce AE 2100D2 turboprops
- Εκπέτασμα Πτερύγων: 28.70μ
- Μήκος: 22.70μ
- Μέγιστη ταχύτητα: 602χλμ την ώρα
- Μέγιστο ύψος: 9.150μ ή 30.000 πόδια

3.2.3. Embraer EMB-135



Εικόνα 3.3 Το Embraer EMB-135 σε φάση προσγείωσης (πηγή ΓΕΑ)

Πρόκειται για Αεροσκάφος μεταφοράς υψηλών προσώπων (VIP) και η ΠΑ διαθέτει δύο τύπους. Τον EMB-135LR με ικανότητα μεταφοράς 32 ατόμων και τον EMB-135BJ LEGACY με ικανότητα μεταφοράς 15 ατόμων.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις EMB-135LR

- Πλήρωμα: 4 (κυβερνήτης – συγκυβερνήτης – μηχανικός – ιπτάμενος συνοδός)
- Κατασκευάστρια Εταιρεία: EMBRAER
- Κινητήρες: 2 Turbofan ROLLS ROYCE, τύπος AE3007A1P, ώση 2×8169 lb
- Εκπέτασμα Πτερύγων: 20,04 μ
- Μήκος: 26,33 μ
- Οροφή: 37000 ft
- Μέγιστη Ταχύτητα: 0,78 Mach

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις EMB-135BJ LEGACY

- Πλήρωμα: 4 (κυβερνήτης – συγκυβερνήτης – μηχανικός – ιπτάμενος συνοδός)
- Κατασκευάστρια Εταιρεία: EMBRAER
- Κινητήρες: 2 Turbofan ROLLS ROYCE, τύπος BR700-710A1-10, ώση 2×14700 lb
- Εκπέτασμα Πτερύγων: 21,17 μ
- Μήκος: 26,33 μ
- Οροφή: 39000 ft
- Μέγιστη Ταχύτητα: 0,78 Mach

3.2.4. Gulfstream V



Εικόνα 3.4 Το Gulfstream V σε αποστολή στη Γαλλία (πηγή ΓΕΑ)

Το Gulfstream V είναι και αυτό Αεροσκάφος μεταφοράς υψηλών προσώπων.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Πλήρωμα: 4 (κυβερνήτης – συγκυβερνήτης – μηχανικός – φροντιστής)
- Κατασκευάστρια εταιρεία: Gulfstream
- Κινητήρες: 2 turbofan Rolls Royce
- Τύπος: BR700-710A1-10
- Ώση: 2×14700 lb
- Εκπέτασμα πτερύγων: 28.5μ
- Μήκος: 29.4μ
- Οροφή: 51.000 ft
- Μέγιστη Ταχύτητα: 0.88 Mach

3.2.5. AS 332C1 Super Puma



Εικόνα 3.5 Το Super Puma επιφυλακής της Ρόδου (πηγή ΓΕΑ)

Το συγκεκριμένο ελικόπτερο είναι μια συμπαραγωγή της EUROCOPTER GROUP-AEROSPATIALE και DASA. Είναι δικινητήριο, μονού στροφείου, μέσης μεταφορικής ικανότητας ελικόπτερο πολλαπλού ρόλου με μεγάλη ευελιξία, αξιοπιστία και επιβιωσιμότητα σε περιβάλλον μάχης.

Πρόκειται για ένα ελικόπτερο που εισήγαγε καινούργια δεδομένα στις αποστολές έρευνας και διάσωσης. Έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει 19 επιβάτες /ναυαγούς ή εναλλακτικά 10 ασθενείς (6 σε φορεία και 4 σε καθίσματα). Στα συστήματα ναυτιλίας και ανίχνευσης που φέρει περιλαμβάνονται: αυτόματος πιλότος, ψηφιακός διαχειριστής πλοήγησης, υπολογιστής ναυτιλίας, ραντάρ ντόπλερ, VOR/DME, GPS και σύστημα FLIR. Ο εξοπλισμός Avionics του Super Puma είναι εφάμιλλος του αντίστοιχου των σύγχρονων μαχητικών.

Στην Ελλάδα εκτελεί σημαντικό κοινωνικό έργο, καθώς χρησιμοποιείται για αεροδιακομιδές, αποστολές έρευνας και διάσωσης και έρευνα και διάσωση μάχης. Επιχειρεί από την 112 Πτέρυγα Μάχης (112ΠΜ), στην Αεροπορική Βάση Ελευσίνας. Τα Super Puma ανήκουν στην 384 Μοίρα Έρευνας Διάσωσης. Φέρουν δίχρωμη παραλλαγή μπλε και γκρι.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Πλήρωμα: 4 (2 χειριστές, διασώστης και μηχανικός)
- Μήκος: 18.70μ
- Βάρος: 4.370 κιλά (άδειο)
- Διάμετρος έλικα: 15.08μ
- Μέγιστη ταχύτητα: 277χλμ. την ώρα

3.2.6. A-109E Power



Εικόνα 3.6 Το ελικόπτερο A109 με τα χρώματα του ΕΚΑΒ (πηγή ΓΕΑ)

Το A-109 είναι ελικόπτερο γενικής χρήσης, ιταλικής κατασκευής και χρησιμοποιείται από πλειάδα χωρών. Στη χώρα μας, το A-109 είναι ένα από τα εναέρια μέσα διακομιδής ασθενών. Επιχειρεί από την 112 Πτέρυγα Μάχης στην Αεροπορική Βάση Ελευσίνας.

Διαθέτει αυτόματο πιλότο και πλήρη σειρά ραδιοβοηθημάτων. Ο εξοπλισμός των A-109 περιλαμβάνει μία πλήρη εντατική ιατρική μονάδα για μεταφορά ασθενών, με την καμπίνα να είναι διαμορφωμένη για Emergency Medical Services.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Πλήρωμα: 4 (2 ιπτάμενοι, γιατρός και νοσηλεύτης)
- Μήκος: 13.06μ
- Βάρος: 2.850 κιλά
- Διάμετρος έλικα: 11.02μ
- Μέγιστη ταχύτητα: 305χλμ. την ώρα
- Ραδιοβοηθήματα: VOR, ILS, GPS, ADF, Weather Radar

3.2.7. AB-205



Εικόνα 3.7 Το ελικόπτερο AB-205 του κλιμακίου επιφυλακής του Αλμυρού Μαγνησίας (πηγή ΓΕΑ)

Περιγραφή

Τα Ε/Π Agusta Bell-205 και 205-A1 είναι οι πολιτικές εκδόσεις του UH-1H γνωστό και ως HUEY. Το αρχικό μοντέλο κατασκευάστηκε το 1955 από την εταιρία Bell Helicopters και ξεκίνησε η παραγωγή του ως Bell 205 το 1959. Το Bell 205-A1 αποτελεί μια εκσυγχρονισμένη έκδοση του Bell 205, είναι λίγο μεγαλύτερο, διαθέτει καλύτερες επιδόσεις καθώς εκμεταλλεύεται περισσότερη ιπποδύναμη από τον κινητήρα λόγω βελτιώσεων στο transmission και παρουσιάζει καλύτερη αεροδυναμική συμπεριφορά λόγω διαφοροποιήσεων στο ουραίο στροφέιο.

Τα ελληνικά Ε/Π έχουν παραχθεί από την ιταλική Agusta κατόπιν συμφωνίας των εταιριών Bell και Agusta. Η μεγάλη επιτυχία του HUEY και κατ' επέκταση του AB 205 οφείλεται στο ότι είναι από τα πρώτα Ε/Π στα οποία χρησιμοποιήθηκε κινητήρας turboshaft, με αποτέλεσμα την κατακόρυφη αύξηση των δυνατοτήτων του σε ισχύ, ταχύτητα και εμβέλεια σε συνδυασμό με μειωμένη κατανάλωση καυσίμου. Δεν είναι τυχαίο ότι το HUEY θεωρείται το Νο 1 Ε/Π στον κόσμο για τον 20ο αιώνα, αφού έχουν κατασκευαστεί περισσότερα από 16.000 UH 1H (εκ των οποίων τα 7.000 γνώρισαν πολεμική δράση στο Βιετνάμ) και πάνω από 12.000 BELL και Agusta Bell-205 και 205-A1, πολλά από τα οποία πετάνε ακόμα σε περισσότερες από 70 χώρες στον κόσμο, καλύπτοντας ανάγκες σε έρευνα και διάσωση, αεροδιακομιδές, μεταφορές VIP-προσωπικού, κ.α.

Είναι μονοκινητήριο, μονού κύριου στροφείου, μέσης μεταφορικής ικανότητας και πολλαπλού ρόλου. Ο εξοπλισμός των AB-205 σε διαμόρφωση SAR απαρτίζεται από hoist, rescue basket, rescue seat, αρτάνη διάσωσης, μεγαφωνική εγκατάσταση, ατομικά σωσίβια, δύο σωστικές λέμβους 7 ατόμων έκαστη, 2 φορεία, φωτοβολίδες, καπνογόνα, ιατρικό υλικό, ιατρικό οξυγόνο και συνοδευτικό απαραίτητο υλικό.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Πλήρωμα: 3 (2 χειριστές και μηχανικός)
- Επιβάτες: 5 με διαμόρφωση Αεροναυαγοσωστικού (A/N), μέγιστο 9 άτομα, καθήμενοι και ασφαλισμένοι.
- Μήκος: 16,50μ
- Βάρος: 2.495 kg (κενό), 4.309 kg (επιχειρησιακό)
- Διάμετρος έλικα: 14,71 μ
- Μέγιστη ταχύτητα: 222 Km/h
- Ραδιοβοηθήματα: ADF, TACAN, GPS

3.2.8. B-212



Εικόνα 3.8 Ελικόπτερο B121 στην πίστα της Ελευσίνας (πηγή ΓΕΑ)

Το BELL-212 (γνωστό και ως Twin Huey) είναι ο δίκινητήριος απόγονος του Bell 205. Κατασκευάστηκε το 1968 από την Bell Helicopter αρχικά με την στρατιωτική μορφή ως CUH-1N για την Καναδική Αεροπορία και την USAF, αλλά μέχρι το 1971 είχε γίνει παγκοσμίως γνωστό με την πολιτική του μορφή ως Bell 212. Χρησιμοποιείται για μεταφορά υλικών, VIP προσωπικού αλλά και αεροδιακομιδές ασθενών.

Είναι δίκινητήριο, μονού στροφείου, μέσης μεταφορικής ικανότητας ελικόπτερο πολλαπλού ρόλου και έχει ελαφρά διαφοροποιημένες διαστάσεις σε σχέση με τον προκάτοχό του. Τα ελληνικά Bell 212 της 358 Μοίρας Έρευνας – Διάσωσης, ανήκουν στην έκδοση VIP και η καμπίνα τους είναι ειδικά διαμορφωμένη γι αυτό το σκοπό.

Χρησιμοποιούνται από το έτος 1976 αποκλειστικά για μεταφορές υψηλών προσώπων, συνήθως με προορισμούς τοποθεσίες όπου δεν υπάρχει αεροδρόμιο. Επίσης χρησιμοποιήθηκε από το 2003 έως το 2005 για αποστολές αεροδιακομιδών (MEDEVAC). Επιπρόσθετα, από το 2003 ένα B-212 φέρει το σύστημα NIOBH, το οποίο αποτελείται από σύστημα λήψης και

μετάδοσης εικόνας αποστολών SAR, αεροδιακομιδών, αεροπυρόσβεσης και αεροπορικών επιδείξεων.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Πλήρωμα: 3 (2 χειριστές και μηχανικός)
- Επιβάτες: 5 με πλήρη διαμόρφωση, μέγιστο 8
- Μήκος: 17,41 μ
- Βάρος: 2.695 κιλά (άδειο)
- Διάμετρος έλικα: 14,63 μ
- Ταχύτητα πλεύσης: 220 Km/h
- Ραδιοβοηθήματα: διπλό VOR, ILS, ADF, TACAN, GPS

3.2.9. Canadair CL-215GR



Εικόνα 3.9 Η ελληνική έκδοση του CL-215 (πηγή airliners.net)

Η κύρια αποστολή του είναι η αεροπυρόσβεση, αλλά χρησιμοποιείται και σε αποστολές έρευνας και διάσωσης. Έχει τη δυνατότητα λήψης 5000 λίτρων νερού σε δώδεκα δευτερόλεπτα. Φέρει δίχρωμη παραλλαγή με κίτρινο και κόκκινο χρώμα. Τα CL-215 έχουν δυνατότητα προσθαλάσωσης σε λίμνες ή θάλασσα με σκοπό την πλήρωση των δεξαμενών τους με νερό. Εναλλακτικά μπορεί να χρησιμοποιηθεί επιβραδυντικό υγρό.

Μια σχετικά άγνωστη πτυχή του επιχειρησιακού έργου του αεροσκάφους είναι η έρευνα και η διάσωση. Μπορεί να προσθαλασσωθεί και να περισυλλέξει ναυαγούς με τη βοήθεια λέμβου που μεταφέρεται στην άτρακτο. Μέχρι την εμφάνιση του ελικοπτέρου αυτός ήταν άλλωστε ο μόνος τρόπος διάσωσης από αέρος, αποστολή που αναλάμβαναν στο παρελθόν οι αεράκατοι.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Πλήρωμα: 2
- Κινητήρες: 2 εμβολοφόροι κινητήρες PRATT AND WHITNEY R-2800CA3, 2100 SHP
- Εκπέτασμα Πτερύγων: 28.60μ
- Μήκος: 19.82μ
- Μέγιστη ταχύτητα: 350χλμ την ώρα

3.2.10. Canadair CL-415



Εικόνα 3.10 Ζεύγος CL-415 σε αποστολή στην Χαλκιδική (πηγή mononews.gr)

Το CL-415 είναι ο διάδοχος του ομώνυμου CL-215. Η κύρια αποστολή του είναι η αεροπυρόσβεση αλλά χρησιμοποιείται και σε αποστολές έρευνας και διάσωσης. Είναι αισθητά αναβαθμισμένο σε σχέση με τον προκατόχό του. Το πλέον εντυπωσιακό χαρακτηριστικό του αεροσκάφους είναι ότι έχει τη δυνατότητα λήψης 5455 λίτρων νερού σε 12 δευτερόλεπτα. Τα CL-415 βρίσκονται στην 113 Πτέρυγα Μάχης στη Θεσσαλονίκη, στην 383 Μοίρα Ειδικών Επιχειρήσεων και Αεροπυρόσβεσης «Πρωτέας». Φέρει δίχρωμη παραλλαγή με κίτρινο και κόκκινο χρώμα.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Πλήρωμα: 2
- Κινητήρες: 2 turboprop PRATT AND WHITNEY PW123AF, 2380shp
- Εκπέτασμα Πτερύγων: 28.60μ
- Μήκος: 19.82μ
- Μέγιστη ταχύτητα: 376χλμ την ώρα

3.2.11. PZL (Mielec) M-18B «Dromader»



Εικόνα 3.11 Το PZL σε διαδικασία τροχοδρόμησης για απογείωση (πηγή ΓΕΑ)

Στα χρόνια του ψυχρού πολέμου, η ΠΑ ήταν η μοναδική αεροπορία του ΝΑΤΟ που διέθετε στο δυναμικό της κάποια αεροσκάφη που κατασκευάστηκαν σε χώρα του Ανατολικού συνασπισμού. Αυτά δεν ήταν μαχητικά, αλλά αεροσκάφη αγροτικών εφαρμογών Πολωνικής κατασκευής PZL (Mielec) M-18.

Τριάντα αγοράστηκαν μεταξύ Μαρτίου '83 και Ιανουαρίου '84 με πολύ ευνοϊκούς όρους αποπληρωμής. Από τότε υπηρετούν στην 359 ΜΑΕΔΥ με αποστολή αεροψεκασμούς και πυρόσβεση. Σήμερα ο ρόλος τους έχει επικεντρωθεί στην πυρόσβεση, μετά τους περιορισμούς που επιβλήθηκαν στους αεροψεκασμούς για λόγους προστασίας του οικοσυστήματος.

Ως πυροσβεστικό το PZL είναι κατάλληλο για τη μορφολογία του ελληνικού εδάφους καθώς μπορεί να προσεγγίσει δύσβατες ορεινές εκτάσεις με κλίσεις έως και 60%. Μπορεί να μεταφέρει 2500lt υγρού φορτίου.

Αποτελεί ενδιαφέρον προϊόν διεθνούς τεχνολογικής συνεργασίας, καθώς το αεροσκάφος σχεδιάστηκε με τη βοήθεια της αμερικανικής εταιρείας Rockwell, για να κατασκευαστεί στην Πολωνία με προοπτική εξαγωγών σε δυτικές χώρες

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Πλήρωμα: 1-2
- Κατασκευάστρια Εταιρεία: POLSKIE ZAKLADY LOTNICZE
- Κινητήρες: Εμβολοφόρος PZL-KALISZ Τύπος Asz-621Rm18
- Ισχύς: 967 HP
- Εκπέτασμα Πτερύγων: 17,7 μ
- Μήκος: 9,5 μ
- Μέγιστη ταχύτητα: 228 χλμ/ώρα
- Οροφή: 4000 μ

3.2.12. T-41D



Εικόνα 3.12 Το εκπαιδευτικό T41 έτοιμο για δασοεπιτήρηση όποτε απαιτηθεί (πηγή ΓΕΑ)

Το T-41 είναι μονοκινητήριο, ελικοφόρο, εκπαιδευτικό της ΠΑ με το οποίο πραγματοποιείται η αρχική εκπαίδευση των νέων Ικάρων στο αεροδρόμιο του Τατοΐου. Είναι Αμερικάνικης προέλευσης και τα πρώτα κατασκευάστηκαν στα μέσα της δεκαετίας του 60. Αποτελεί στρατιωτική έκδοση του μοντέλου πολιτικής αεροπορίας Cessna R-172 από το οποίο διαφοροποιείται στον κινητήρα.

Η Ελληνική ΠΑ προμηθεύτηκε το T-41 το 1969. Συνολικά αποκτήθηκαν 21 καινούργια αεροσκάφη μέσω του προγράμματος στρατιωτικής βοήθειας MAP. Υπηρέτησε ως αεροσκάφος αρχικής εκπαίδευσης της Σχολής Ικάρων μέχρι το 2018, έχοντας συμπληρώσει πάνω από 200.000 ώρες πτήσης. Ανήκουν στην 360 Μοίρα Αρχικής Εκπαίδευσης «Θαλής» στο αεροδρόμιο της Δεκέλειας. Φέρουν δίχρωμη παραλλαγή κόκκινου και γκρι.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Πλήρωμα: 2 (εκπαιδευτής και εκπαιδευόμενος)
- Κινητήρας: 1 Continental IO-360-D εξακύλινδρος εμβολοφόρος. Ισχύς 210 hp
- Εκπέτασμα Πτερύγων: 10.92 m
- Μήκος: 8.21 m
- Μέγιστη ταχύτητα: 232 km/h
- Μέγιστο ύψος: 5.800μ. ή 17.000 πόδια

3.2.13. Grumman Schweizer G.164G Ag-Cat



Εικόνα 3.13 Ζεύγος Grumman σε ετοιμότητα αεροπυρόσβεσης στο Τατόι (πηγή ΓΕΑ)

Τα πρώτα 10 G.164G παραλήφθηκαν το 1974 και εξόπλισαν την 359 Μοίρα Αεροπορικής Εξυπηρέτησης Δημοσίων Υπηρεσιών (359 ΜΑΕΔΥ), ενώ άλλα 12 παραλήφθηκαν το 1976. Το μοντέλο που διέθετε η 359 ΜΑΕΔΥ ήταν το Super Ag-Cat, με κινητήρα Pratt & Whitney R-1340 των 525 ίππων και δεξαμενές ικανές να φέρουν ψεκαστικό υγρό βάρους 1893 λίτρων. Με μέγιστη ταχύτητα 275 χιλιόμετρα την ώρα, το Ag-Cat εκτελούσε αεροψεκασμούς και στη συνέχεια αεροπυροσβέσεις μέχρι το 2011, οπότε όλα τα αεροπλάνα αποσύρθηκαν.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Ρόλος: Πυροσβεστικό / Ψεκαστικό
- Διαστάσεις: Εκπέτασμα 10.95m, Μήκος 7.42m, Ύψος 3.35m
- Κινητήρας: 1 x Pratt & Whitney R-1340-AN-1 (525 hp)
- Φορτίο: 1.893lt νερό
- Πλήρωμα: 1
- Αριθμός σε υπηρεσία: 22
- Χώρα Κατασκευής: Ηνωμένες Πολιτείες
- Περίοδος χρήσης: 1974 – 2011

3.2.14. Dornier Do28/D-2 SKYSERVANT



Εικόνα 3.14 Το Dornier DO28 επάνω από την ελληνική επικράτεια (πηγή ΓΕΑ)

Από το 1984 ως το 1987, δεκαέξι αεροσκάφη παραδόθηκαν στην 355 Μοίρα Τακτικών Μεταφορών (MTM). Αρχικά ήταν βαμμένα στα γερμανικά χρώματα και στη συνέχεια βάφτηκαν σταδιακά στα χρώματα της παραλλαγής «Vietnam», ενώ εξαίρεση αποτέλεσε ένα το οποίο χρησιμοποιούνταν για πτήσεις VIP, με λευκό χρώμα σε όλες τις επιφάνειες του και γαλάζιες λωρίδες στις πλευρές της ατράκτου. Οι αποστολές των Do28D-2 ήταν η μεταφορά ασθενών και στελεχών της ΠΑ και αποσύρθηκαν το 2010.

Τεχνικά χαρακτηριστικά/Επιδόσεις

- Ρόλος: Μεταγωγικό
- Διαστάσεις: Εκπέτασμα 15.55 m, μήκος 11.41 m, ύψος 3.90 m
- Κινητήρας: 2 x Lycoming IGSO-540-A1E (380 hp)
- Μεταφορική Ικανότητα: 12 άτομα
- Πλήρωμα: 2
- Αριθμός: 16
- Χώρα Κατασκευής: Γερμανία
- Περίοδος σε υπηρεσία: 1984 – 2010

3.3. Διαταγές-Συνεργασίες- Ετοιμότητες

3.3.1. Αποστολή Αεροπυρόσβεσης



Εικόνα 3.15 Άφηση νερού και "απαγκίστρωση" από CL415 (πηγή ΓΕΑ)

Η ΠΑ συμμετέχει κάθε χρόνο ενεργά στο έργο του Πυροσβεστικού Σώματος ενώ οι Μονάδες/Μοίρες της Π.Α. και τα Α/Φ που συμμετέχουν στις επιχειρήσεις αεροπυρόσβεσης είναι:

α. Η 359 ΜΑΕΔΥ με όλα τα διαθέσιμα Α/Φ PZL M-18 και M-18B/S

β. Η 112ΠΜ/ 355ΜΤΜ με όλα τα διαθέσιμα Α/Φ CL-215

γ. Η 113ΠΜ/ 383ΜΕΕΑ με όλα τα διαθέσιμα Α/Φ CL-415

Από την έναρξη της πυροσβεστικής περιόδου η οποία ορίζεται από την 1^η Μαΐου μέχρι και το πέρας της, την 31^η Οκτωβρίου, τα αεροσκάφη της ΠΑ επιχειρούν από τις μητρικές Μονάδες ή από καθορισμένα αεροδρόμια διασποράς όπου μετασταθμεύουν προκειμένου να βρεθούν έγκαιρα σε εστίες πυρκαγιών σε όλη την επικράτεια και σύμφωνα με το σχεδιασμό του Πυροσβεστικού Σώματος. Τα Α/Φ τηρούνται σε ετοιμότητα για εκτέλεση επιχειρήσεων ή υποστήριξης αεροπυρόσβεσης από το πρώτο μέχρι το τελευταίο φως, σύμφωνα με την τοπική ώρα του Α/Δ αναχώρησης. Οι ετοιμότητες μπορούν να τροποποιηθούν όταν ο δείκτης επικινδυνότητας είναι χαμηλός, με σύμφωνη γνώμη του Π.Σ. (Ε.Σ.Κ.Ε.).

Οι ετοιμότητες των Α/Φ αναλύονται παρακάτω ανά τύπο ως εξής:

1. CL-215/ CL-415. Όλα τα Α/Φ των είκοσι (20) λεπτών.
2. PZL
 - Σε κλιμάκιο των τριών (3) Α/Φ, τα δύο (2) των δεκαπέντε (15) λεπτών και το ένα (1) των εξήντα (60) λεπτών.

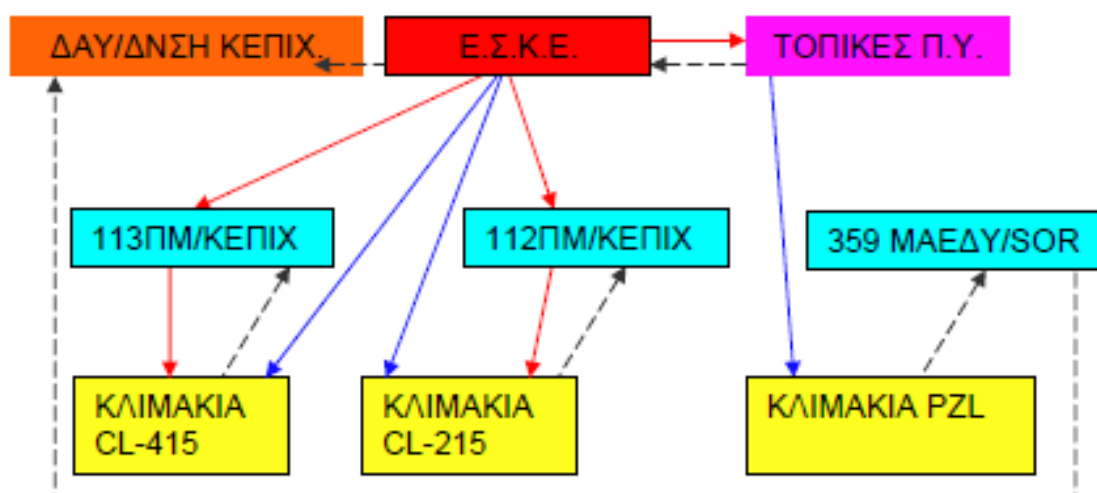
- Σε κλιμάκιο δύο (2) Α/Φ, όλα των δεκαπέντε (15) λεπτών.
3. Ένα (1) C-130 ή C-27 σε ετοιμότητα διάθεσης, εφόσον απαιτηθεί, για μεταφορά, δυνάμεων ή μέσων δασοπυρόσβεσης, το οποίο καθορίζεται από το ΓΕΑ/ΚΕΠΙΧ, σε συνεργασία με τη ΔΑΥ/ΔΝΣΗ ΚΕΠΙΧ, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα και τις υφιστάμενες επιχειρησιακές ανάγκες.
 4. Ένα (1) Ε/Π ΑΒ-212 σε ετοιμότητα των δύο (2) ωρών από την 112 ΠΜ, για μεταφορά της Πολιτικο-Στρατιωτικής Ηγεσίας.

Για την έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση δασικών πυρκαγιών, η ΔΑΥ συγκροτεί τακτικά κλιμάκια διασποράς ή έκτακτα όταν και όπου απαιτούνται, προγραμματισμένα ή άμεσα αναπτυσσόμενα (με τη διαδικασία FLIGHT LINE για τα CL-415), μεριμνώντας για την υποδομή και τα μέσα υποστήριξης των πτήσεων αεροπυρόσβεσης, στα αεροδρόμια που καθορίζονται με Διαταγή του ΓΕΑ.

Παράλληλα, εκτελούνται πτήσεις περιπολίας και δασοεπιτήρησης πάνω από όλη τη χώρα για τον έγκαιρο εντοπισμό εστιών πυρκαγιάς, από πυροσβεστικά αλλά και από άλλα αεροσκάφη της ΠΑ (εκπαιδευτικά κλπ), ενώ τα αεροσκάφη που εκτελούν τις διάφορες αποστολές τους, ενημερώνουν τις αρμόδιες αρχές στην περίπτωση εντοπισμού κάποιας εστίας πυρκαγιάς. Αυτό εξασφαλίζει την έγκαιρη προειδοποίηση και την άμεση επέμβαση από τις επίγειες αλλά και τις εναέριες δυνάμεις συμβάλλοντας έτσι αποτελεσματικά στην προστασία του φυσικού μας πλούτου.

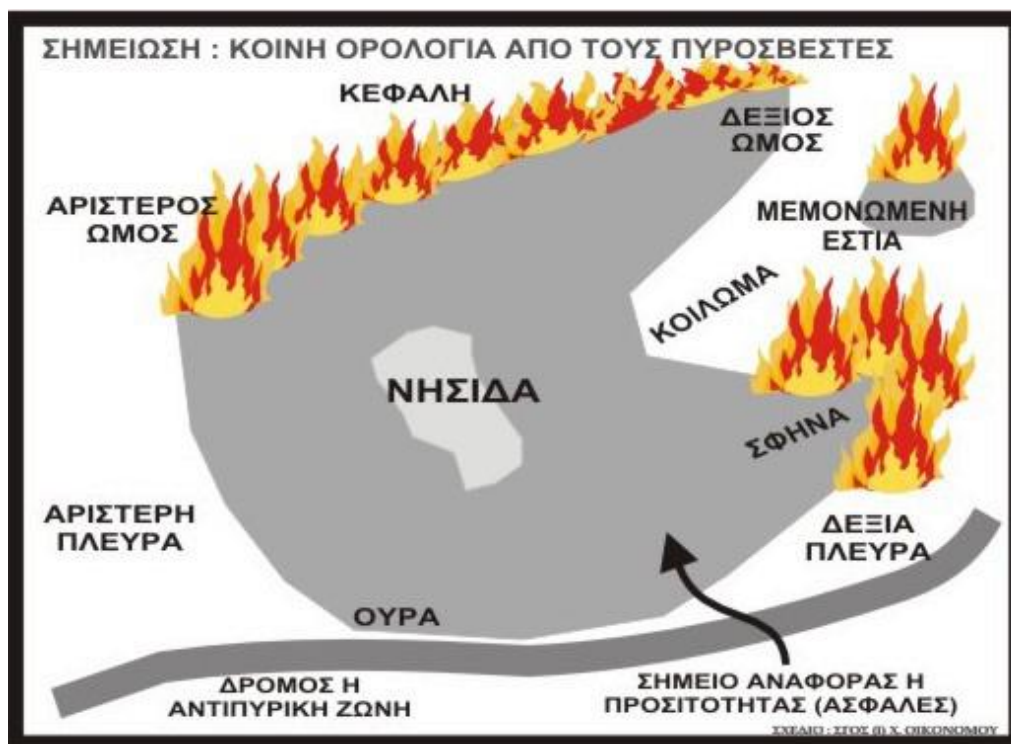
Σχετικά με την εκτέλεση του σχεδιασμού, οι Αεροπορικές Δυνάμεις Αεροπυρόσβεσης αρχικά τηρούνται σε ετοιμότητα άμεσης επέμβασης από τις μητρικές Μονάδες και από τα κλιμάκια διασποράς και απογειώνονται κατόπιν εντολής του Ε.Σ.Κ.Ε για τα Α/Φ CL-215/415 ή απευθείας εντολής από τις κατά τόπους Δκσεις των Π.Υ στις περιοχές ευθύνης τους για τα Α/Φ της 359 ΜΑΕΔΥ, με ταυτόχρονη ενημέρωση του Ε.Σ.Κ.Ε και του ΔΑΥ/ΔΝΣΗ ΚΕΠΙΧ για:

- Επιτήρηση και πρόληψη δασικών πυρκαγιών
- Κατάσβεση ή περιορισμό δασικών πυρκαγιών



Εικόνα 3.16 Σχηματικά η ροή των εντολών Α/Γ (πηγή ΒΔ ΠΑ 2-1, 2015)

Τέλος, η ΠΑ διαθέτει προσωπικό και μέσα με σκοπό την επιτήρηση περιοχών (περιπολίες) που παρουσιάζουν υψηλό κίνδυνο εκδήλωσης πυρκαγιών ενώ παρέχει εξειδικευμένα στελέχη και υλικά στις επίγειες πυροσβεστικές δυνάμεις όπου και όποτε υπάρχει ανάγκη. (ΒΑΣΙΚΗ ΔΙΑΤΑΓΗ Π.Α. 2-1/ 2015)



Εικόνα 3.17 Επεξήγηση κοινής ορολογίας ΠΑ και ΠΣ (πηγή ΒΔ ΠΑ 2-1, 2015)

3.3.2. Αποστολή Αεροδιακομιδής

Σημαντικότερη προσφορά της ΠΑ στο κοινωνικό σύνολο είναι οι αεροδιακομιδές υγείας, στο εσωτερικό αλλά και στο εξωτερικό, από απομακρυσμένες ή αποκλεισμένες περιοχές, από ακριτικά νησιά ή ακόμη και από πλοία, ασθενών ή τραυματιών που έχουν ανάγκη άμεσης ιατρικής βοήθειας, με τα αεροπλάνα και τα ελικόπτερα που διαθέτει.

Σύμφωνα με την ΒΑΣΙΚΗ ΔΙΑΤΑΓΗ της ΠΑ 2-8 / 14, αεροδιακομιδή (ΑΔΚ) νοείται η αποστολή της δι' αέρος μεταφοράς απωλειών υγείας υπό υγειονομική επίβλεψη.

Το ΕΚΑΒ έχει οριστεί ως αποκλειστικός φορέας διαχείρισης ΑΔΚ στην ελληνική επικράτεια και είναι το υπεύθυνο κρατικό όργανο, το οποίο εξετάζει, ιεραρχεί και αιτείται από το ΚΕΠΙΧ/ΓΕΑ την εκτέλεσή τους, εντός των δυνατοτήτων της ΠΑ.

Επιπλέον, τα μέσα της ΠΑ εκτελούν και επείγουσες αερομεταφορές μοσχευμάτων τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.

Η αποστολή αυτή έχει ανατεθεί με Απόφαση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας (ΦΕΚ 746Β/2 Ιουν 05), στον Αρχηγό της ΠΑ επ' ωφελεία του ΕΚΑΒ. Το έργο αυτό, εκτελείται κατ' αρχήν με μέσα της ΠΑ και όταν απαιτείται με πτητικά μέσα που ανήκουν σε Μονάδες που υπάγονται στην επιχειρησιακή Διοίκηση του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας.

Οι ΑΔΚ διακρίνονται σε:

- ΑΔΚ επ' ωφελεία ΕΚΑΒ
- ΑΔΚ επ' ωφελεία στρατιωτικού προσωπικού των Ενόπλων Δυνάμεων (ΕΔ)

Σε όλες τις περιπτώσεις απαίτησης ΑΔΚ το αίτημα διαβιβάζεται αρχικά στον κατά περιοχή ορισμένο από το ΕΚΑΒ, υπεύθυνο φορέα, ο οποίος συντονίζεται με το κέντρο του ΕΚΑΒ (Γενικό Νοσοκομείο Αθηνών “Γεώργιος Γεννηματάς”). Εξαιρούνται μόνο ΑΔΚ στα πλαίσια υποστήριξης ειδικών επιχειρήσεων, όπου απαιτείται η τήρηση του απορρήτου, οπότε η υγειονομική υποστήριξη παρέχεται σύμφωνα με τον εκάστοτε σχεδιασμό.

Καθημερινά τηρούνται οι παρακάτω προτεραιότητες διάθεσης αεροσκαφών και ελικοπτέρων:

1. Ημέρα

- Α/Φ C-27 ή Ε/Π A-109
- Πτητικά Μέσα Έρευνας-Διάσωσης αναλόγως της περιοχής, των ειδικών απαιτήσεων της αεροδιακομιδής και των επιχειρησιακών απαιτήσεων και ετοιμοτήτων.
- Α/Φ ERJ-145

2. Νύχτα

- Α/Φ C-27
- Μέσα Έρευνας-Διάσωσης αναλόγως της περιοχής, των ειδικών απαιτήσεων της αεροδιακομιδής και των επιχειρησιακών απαιτήσεων και ετοιμοτήτων. που έχουν ως κύρια αποστολή την Έρευνα-Διάσωση (Ε-Δ).
- Α/Φ ERJ-145



Εικόνα 3.18 Το C27 έτοιμο για απογείωση για μεταφορά μοσχεύματος (πηγή ΓΕΑ)

Η ΠΑ τηρεί σε ετοιμότητα, καθ' όλη τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου, 365 ημέρες το χρόνο, ελικόπτερα A-109 και Super Puma καθώς και αεροσκάφη C-130 και C-27J, ενώ στις πτήσεις αυτές, ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό του ΕΚΑΒ συνοδεύει τους ασθενείς.

Πιο συγκεκριμένα τηρούνται ετοιμότητες ΑΔΚ:

1. Ένα (1) Ε/Π A-109 από την 112 ΠΜ των τριάντα λεπτών (30'), μόνο την ημέρα με παράταση του χρόνου Π/Γ στη 112ΠΜ μέχρι τριάντα λεπτά (30') μετά το τελευταίο φως (Τ.Φ.), με δυνατότητα Follow on, ανάλογα με την διαθεσιμότητα. Η ετοιμότητά του λογίζεται από την ώρα ανάθεσης της αποστολής.
2. Ένα (1) Α/Φ C-27 από την 112 ΠΜ των εξήντα λεπτών (60') όλο το 24ωρο

Οι ΑΔΚ, σύμφωνα με το ΕΚΑΒ, κατατάσσονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- **Πρωτογενείς:** Είναι οι ΑΔΚ βαρέων πασχόντων ασθενών, από τον τόπο του συμβάντος στον πλησιέστερο κατάλληλο υγειονομικό σχηματισμό, για την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση της πάθησής του.
- **Δευτερογενείς:** Είναι οι ΑΔΚ βαρέως πασχόντων ασθενών από πρωτοβάθμιο υγειονομικό σχηματισμό, στον πιο κοντινό κατάλληλο υγειονομικό σχηματισμό, για την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση της πάθησής του.
- **Τριτογενείς:** Είναι οι ΑΔΚ ασθενών από δευτεροβάθμιο υγειονομικό σχηματισμό σε Μονάδα Εντατικής Θεραπείας ή σε εξειδικευμένο Κέντρο για την πάθησή του ή την αποθεραπεία του.
- **Τεταρτογενείς:** Είναι οι ΑΔΚ για μεταφορά ασθενών προς μεταμόσχευση ή μεταφορά μοσχευμάτων.

Η Πολεμική Αεροπορία εκτελεί **μόνο** Δευτερογενείς ΑΔΚ και κατά περίπτωση Τριτογενείς και Τεταρτογενείς, εφόσον είναι πλήρως αιτιολογημένη η αναγκαιότητα εκτέλεσης αυτών.

Επίσης **ΔΕΝ** εκτελεί Πρωτογενείς ΑΔΚ, πλην όμως σε ειδικές καταστάσεις-έκτακτες ανάγκες, συνεπεία 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 ΠΑ.

Ο διαχωρισμός σύμφωνα με το ΓΕΕΘΑ είναι:

1. ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ. Ασθενείς για τους οποίους η ταχεία ΑΔΚ είναι αναγκαία για επιβίωση, αποφυγή μόνιμης βλάβης ή αναπηρίας, αποφυγή μειζόνων επιπλοκών.
2. Ασθενείς για τους οποίους απαιτείται ειδική θεραπεία σε πιο ειδικευμένο σχηματισμό, η καθυστέρηση της οποίας μπορεί να επιδεινώσει τη γενική τους κατάσταση.
3. Ασθενείς για τους οποίους η θεραπεία είναι διαθέσιμη επιτόπου, αλλά η μεταφορά τους θα ευνοήσει την πρόγνυσή τους.

3.3.3. Αποστολή Έρευνας και Διάσωσης

Σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν. 211/1947 «Κύρωση της Σύμβασης του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας-International Civil Aviation Organization (ICAO)», η Ελλάδα έχει αναλάβει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης Ε-Δ – Search &

Rescue (SAR) των Ιπτάμενων πληρωμάτων και επιβατών που βρίσκονται σε κίνδυνο ή χρειάζονται άμεση βοήθεια στην περιοχή ευθύνης του FIR Αθηνών.

Σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος, η ΠΑ έχει την ευθύνη και τη δυνατότητα άμεσης επέμβασης προκειμένου να παρέχει υπηρεσίες Ε-Δ των Ιπτάμενων πληρωμάτων που βρίσκονται σε κίνδυνο ή χρειάζονται άμεση βοήθεια. Για το σκοπό αυτό διαθέτει ελικόπτερα AS-332C1 Super Puma και AB-205. Επιπλέον, τα ελικόπτερα Super Puma σε συνεργασία με τα στελέχη της 31 Μοίρας Επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης, δύνανται να εκτελέσουν αποστολές Έρευνας και Διάσωσης Μάχης-Combat Search & Rescue (CSAR) Ιπτάμενων πληρωμάτων που βρίσκονται σε εχθρικό έδαφος.



Εικόνα 3.19 Καταβίβαση δύτη από Super Puma προς διάσωση ναυαγών από ιστιοπλοϊκό σκάφος στις Κυκλάδες (πηγή ΓΕΑ)

Παράλληλα με τις αποστολές αυτές και σε συνεργασία με το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και το Λιμενικό Σώμα, τα ελικόπτερα της ΠΑ παρέχουν υπηρεσίες εντοπισμού και διάσωσης ατόμων που κινδυνεύουν στη θάλασσα ή ατόμων, που βρίσκονται σε κίνδυνο μετά από αεροπορικό ατύχημα στην περιοχή ευθύνης του ΕΚΣΕΔ, η οποία ταυτίζεται με το FIR Αθηνών. Επιπλέον, τα μέσα της ΠΑ συμμετέχουν σε αποστολές παροχής βοήθειας σε άτομα των οποίων η ζωή βρίσκεται σε κίνδυνο, σε περιστατικά που δεν σχετίζονται με ναυτική ή αεροπορική έρευνα ή διάσωση.

Τον συντονισμό των εμπλεκόμενων υπηρεσιών (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας, Πυροσβεστικό Σώμα, Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας) και εναέριων μέσων που καλούνται σε περίπτωση αεροπορικού ή ναυτικού ατυχήματος, αναζήτησης αγνοουμένων κλπ. αναλαμβάνει το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης/Αεροπορικός Τομέας (ΕΚΣΕΔ/ΑΤ) αρμοδιότητας της ΠΑ.

Για την επιτυχή εκτέλεση της αποστολής Έ-Δ είναι αναπτυγμένα σε επιλεγμένα σημεία της χώρας κλιμάκια, τα οποία βρίσκονται σε εικοσιτετράωρη ετοιμότητα, 365 μέρες το χρόνο. Στις επιχειρήσεις Ε-Δ εκτός από τα διαθέσιμα ελικόπτερα της ΠΑ, συμμετέχουν και αεροσκάφη C-130, C-27J, CL-215 και CL-415. Η ακριβείς θέσεις των κλιμακίων Ε-Δ που αναπτύσσει η ΠΑ είναι απόρρητη.

3.3.4. Κινητή Ομάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών

Η Κινητή Ομάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών (ΚΟΜΑΚ) συστάθηκε το 2000, μετά το σεισμό, που έπληξε την Αθήνα.

Η ΚΟΜΑΚ έχει ως αποστολή την οργάνωση και εκτέλεση επιχειρήσεων αντιμετώπισης καταστροφών σε εγκαταστάσεις της ΠΑ. Υπό ειδικές συνθήκες, κατόπιν εγκρίσεως του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας ΓΕΕΘΑ, επεμβαίνει προς όφελος των λοιπών Κλάδων των ΕΔ ή του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.

Το προσωπικό της ΚΟΜΑΚ έχει εκπαιδευθεί στο αντίστοιχο σχολείο της 206 Πτέρυγας Αεροπορικών Υποδομών (ΠΑΥ), σε διασωστικά σχολεία του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού (ΕΕΣ), καθώς και σε αντίστοιχα στρατιωτικά σχολεία «Urban Search and Rescue» (USAR) στην Ελβετία, τη Γαλλία και το Ισραήλ. Στελέχη της ΚΟΜΑΚ έχουν αποφοιτήσει από τη Σχολή Αλεξιπτωτιστών (ΣΧΑΛ) και τα Σχολεία Υποβρύχιων Αποστολών, Αυτοδυτών, Ναυαγοσωστών και Μηχανοσωστών της 206 ΠΑΥ.

Η ΚΟΜΑΚ διαθέτει ειδικό φορητό διασωστικό εξοπλισμό και μηχανήματα διάτρησης και κοπής διαφόρων οικοδομικών υλικών και διάνοιξης οπών για τη δημιουργία διόδων σε ερείπια κτιρίων. Επίσης, διαθέτει διασωστικούς σκύλους και ειδικές οπτικοακουστικές συσκευές ανίχνευσης εγκλωβισμένων ατόμων. Τέλος, η Ομάδα υποστηρίζεται από τη 206 ΠΑΥ σε περίπτωση ανάγκης χρήσης βαρέων οχημάτων και μηχανημάτων.

Τα τελευταία χρόνια, η ΚΟΜΑΚ έχει συμμετάσχει σε διασωστικές ασκήσεις τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό σε συνεργασία με την Ειδική Μονάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών (ΕΜΑΚ), τον ΕΕΣ και την Τουρκική «ΑΚΥΤ». Επίσης, η ΚΟΜΑΚ συμμετείχε στις δύο (2) μεγάλης κλίμακας διακλαδικές ασκήσεις «DOLPHIN» το 2005 και το 2006, που διοργανώθηκαν από το ΓΕΕΘΑ με τη συμμετοχή χωρών του Μεσογειακού Διαλόγου. Στο πλαίσιο της υλοποίησης των Μέτρων Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης (ΜΟΕ) μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, η ΚΟΜΑΚ συμμετείχε στην πρώτη κοινή στρατιωτική Ελληνοτουρκική άσκηση αντιμετώπισης καταστροφών στην Άγκυρα συνεπιχειρώντας με διασώστες του Τάγματος «ΔΑΚ», που ανήκει στις Τουρκικές Ειδικές Δυνάμεις. Τον Μάιο του 2008 διεξήχθη η άσκηση «NDI 08» στην έδρα της ΚΟΜΑΚ.



Εικόνα 3.20 Η KOMAK στην πρώτη κοινή στρατιωτική Ελληνοτουρκική άσκηση «Α/Κ» στην Άγκυρα συνεπιχειρώντας με διασώστες του Τάγματος “DAK”, που ανήκει στις Τουρκικές Ειδικές Δυνάμεις (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Η KOMAK τίθεται άμεσα σε επιφυλακή σε μείζονα αεροπορικά ατυχήματα. Στο πλαίσιο αυτό, η Ομάδα συμμετείχε στον απεγκλωβισμό θυμάτων (με συγκεκριμένη αποστολή επικεντρωμένη στο θάλαμο διακυβέρνησης) κατά το μείζον αεροπορικό ατύχημα της εταιρείας HELIOS. Σημαντική ήταν επίσης και η συμβολή της KOMAK [μαζί με την Μοίρα Κατασκευής Ασφαλικών- Οδοποιίας – Χωματοουργικών Εργασιών (ΜΚΑΟΧΕ) και την ΚΟΣΥΘΕ] στις επιχειρήσεις έρευνας-διάσωσης στις πυρόπληκτες περιοχές της Ηλείας το καλοκαίρι του 2007.

Τέλος, προσωπικό της KOMAK, σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων (ΥΠΕΠΘ), παρέχει συστηματικά εκπαίδευση ενηλίκων ανά την επικράτεια στο πλαίσιο της ευαισθητοποίησης του πληθυσμού σε θέματα αντιμετώπισης καταστροφών.

Κεφάλαιο 4. ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΠΑ ΣΤΗΝ ΑΕΡΟΠΥΡΟΣΒΕΣΗ 2006-2018

Κάθε χρόνο τα ιπτάμενα πληρώματα των πυροσβεστικών αεροσκαφών της ΠΑ αλλά και το προσωπικό εδάφους κάθε βαθμίδας και ειδικότητας δίνουν τον καλύτερό τους εαυτό ώστε να αντιμετωπιστούν έγκαιρα και αποτελεσματικά όλες οι δασικές πυρκαγιές, συμμετέχοντας δραστικά στο έργο του Πυροσβεστικού Σώματος

Επιπλέον, η Πολεμική Αεροπορία έχει κληθεί αρκετές φορές να προσφέρει υπηρεσίες αεροπυρόσβεσης σε τρίτες χώρες τόσο με αεροσκάφη Canadair όσο και με PZL, συμβάλλοντας στην κατάσβεση δασικών πυρκαγιών στην Αλβανία (2017), στην Τουρκία (1999), στο Ισραήλ (2016), στην Πορτογαλία (2016) και στην Κύπρο (1999,2001,2017). Αξιοσημείωτη είναι η βοήθεια προς την Τουρκία καθώς για πρώτη φορά παγκοσμίως χρησιμοποιήθηκαν αεροσκάφη CL415 στην κατάσβεση πυρκαγιάς σε διυλιστήριο συγκεκριμένα της Κωνσταντινούπολης.



Εικόνα 4.1 CL-415 της Πολεμικής Αεροπορίας σε χαμηλή ρήψη νερού σε αστική πυρκαγιά στο Ισραήλ το 2016 (πηγή defenceview.gr)

Τέλος, στις αποστολές των πυροσβεστικών εντάσσεται και η εναέρια επιτήρηση, εξασφαλίζοντας όχι μόνο τον εντοπισμό της πυρκαγιάς αλλά και την άμεση από αέρος επέμβαση για κατάσβεσή της. Τα οφέλη είναι πολλαπλά καθώς μειώνεται τόσο ο κίνδυνος εξάπλωσης της φωτιάς όσο και το ρίσκο που καλούνται να αναλάβουν τα πληρώματα καθώς επιχειρούν σε μικρές εστίες, χωρίς πυκνούς καπνούς και πριν δημιουργηθούν τοπικές καιρικές συνθήκες.

Ακολουθούν αναλυτικοί στατιστικοί πίνακες ανά έτος.

4.1. Έτος 2006

Πίνακας 4.1 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2006 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο											
	CL-415		CL-215		PZL		GRUMMAN		T-41		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ώρες
Ιανουάριος			1	1,7							1	1,7
Φεβρουάριος												
Μάρτιος												
Απρίλιος												
Μάιος	3	9,7									3	9,7
Ιούνιος	26	77,1	23	58,1	104	145,8	10	13,5	6	12,5	169	307
Ιούλιος	116	328,3	113	304,1	339	277,8	52	66	11	25,7	631	1001,9
Αύγουστος	181	603,5	205	560,6	453	830,9	43	48,5	19	44,3	901	2087,8
Σεπτέμβριος	68	194,1	80	214,3	269	433	31	36,6	13	29,2	461	907,2
Οκτώβριος	12	32,3	11	24,6	73	98,3	11	12,6	1	1,5	108	169,3
Νοέμβριος												
Δεκέμβριος	4	4,1									4	4,1
Σύνολα	410	1249,1	433	1163,4	1238	1785,8	147	177,2	50	113,2	2278	4488,7

4.2. Έτος 2007

Πίνακας 4.2 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2007 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο											
	CL-415		CL-215		PZL		GRUMMAN		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ωρες
Ιανουάριος	12	29,7	2	3,5							14	33,2
Φεβρουάριος												
Μάρτιος	1	3,5	3	6,9							4	10,4
Απρίλιος	9	23,6	2	5,5							11	29,1
Μάιος	13	28,8	21	45,8	140	220,7	23	29,4	4	7,6	201	332,3
Ιούνιος	127	368,7	132	340,2	202	336,7	69	101,4	13	26,8	543	1173,8
Ιούλιος	329	1003,5	345	892,2	597	1075,5	70	85,7	8	15	1349	3071,9
Αύγουστος	268	820,9	284	712	518	901,5	87	108,9	216	386,2	1373	2929,5
Σεπτέμβριος	138	422,9	94	219,6	230	364,1	15	13,9	59	106,4	536	1126,9
Οκτώβριος	36	90,3	22	40,8	109	151,4	11	14,1			178	296,6
Νοέμβριος			4	8,7							4	8,7
Δεκέμβριος												
Σύνολα	933	2791,9	909	2275,2	1796	3049,9	275	353,4	300	542	4213	9012,4

4.3. Έτος 2008

Πίνακας 4.3 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2008 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο											
	CL-415		CL-215		PZL		GRUMMAN		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ωρες
Ιανουάριος			2	1,3							2	1,3
Φεβρουάριος												
Μάρτιος	12	29,4	14	26,1							26	55,5
Απρίλιος	6	17,4	14	29							20	46,4
Μάιος	18	46,8	35	62,7	8	9,1			2	5	63	123,6
Ιούνιος	119	312,3	109	254,1	113	176,9	14	16,6			355	759,9
Ιούλιος	344	972,8	354	947	221	357,9	63	90,3			982	2368
Αύγουστος	162	479,8	189	478,2	333	499,2	77	116,1			761	1573,3
Σεπτέμβριος	82	220	81	148,5	159	289,5	14	20,6			336	678,6
Οκτώβριος	14	31,8	14	28,7	73	97,4	4	2,7	18	21,5	123	182,1
Νοέμβριος	5	14,1	18	45,2							23	59,3
Δεκέμβριος	4	5,6	2	1							6	6,6
Σύνολα	766	2130	832	2021,8	907	1430	172	246,3	20	26,5	2697	5854,6

4.4. Έτος 2009

Πίνακας 4.4 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2009 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο											
	CL-415		CL-215		PZL		GRUMMAN		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ωρες
Ιανουάριος			2	1,9							2	1,9
Φεβρουάριος												
Μάρτιος												
Απρίλιος	2	7,8	9	21,5							11	29,3
Μάιος	8	23	13	25,7							21	48,7
Ιούνιος	75	197,9	57	139,8	98	124,9	11	11,9			241	474,5
Ιούλιος	111	290,9	148	387	310	474,1	30	37,3	16	31,5	615	1220,8
Αύγουστος	172	496,4	137	379,7	215	312,7	16	24,6			539	1213,4
Σεπτέμβριος	11	29,5	26	54,5	59	84,2	2	2,6			98	170,8
Οκτώβριος	25	75,7	23	56,4	30	31,3					78	163,4
Νοέμβριος			2	2,9							2	2,9
Δεκέμβριος												
Σύνολα	403	1121,2	417	1069,4	712	1027,2	59	76,4	16	31,5	1607	3325,7

4.5. Έτος 2010

Πίνακας 4.5 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2010 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο											
	CL-415		CL-215		PZL		GRUMMAN		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ωρες
Ιανουάριος	4	6	6	13,2							10	19,2
Φεβρουάριος												
Μάρτιος			2	5,8							2	5,8
Απρίλιος	2	6,9	4	12,8							6	19,7
Μάιος	4	11	33	74,7							37	85,7
Ιούνιος	30	69,5	38	105,6	90	126,2	17	29,9	17	33,3	192	364,5
Ιούλιος	109	292,6	64	151,6	272	431,4	12	20	31	59,8	488	955,4
Αύγουστος	91	264	155	380,4	329	600,2	12	19,5	6	10,3	593	1274,4
Σεπτέμβριος	32	88,6	39	88	156	252,7	3	5,4	6	11,8	236	446,5
Οκτώβριος	11	34,5	4	9,2	5	8,7					20	52,4
Νοέμβριος			10	19,4							10	19,4
Δεκέμβριος	2	3,4	1	1,1							3	4,5
Σύνολα	285	776,5	356	861,8	852	1419,2	44	74,8	60	115,2	1597	3247,5

4.6. Έτος 2011

Πίνακας 4.6 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2011 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο									
	CL-415		CL-215		PZL		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ώρες
Ιανουάριος										
Φεβρουάριος			2	7					2	7
Μάρτιος										
Απρίλιος	2	4	3	3,3					5	7,3
Μάιος										
Ιούνιος	14	44,8	23	50,8	76	116,1			113	211,7
Ιούλιος	89	272	88	232,8	456	573,6	9	17,9	642	1096,3
Αύγουστος	165	536,4	189	564,6	426	777,1	38	74,2	818	1952,3
Σεπτέμβριος	80	245,4	74	216,6	205	356,2	6	9,6	365	827,8
Οκτώβριος	20	57,1	23	60,4					43	117,5
Νοέμβριος	15	50,8	2	5,8					17	56,6
Δεκέμβριος			2	5,4					2	5,4
Σύνολα	385	1210,5	406	1146,7	1163	1823	53	101,7	2007	4281,9

4.7. Έτος 2012

Πίνακας 4.7 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2012 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο									
	CL-415		CL-215		PZL		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ώρες
Ιανουάριος										
Φεβρουάριος										
Μάρτιος	2	5,6	4	10					6	15,6
Απρίλιος	2	5,2	2	2,4					4	7,6
Μάιος	4	13	2	7,4					6	20,4
Ιούνιος	41	115,8	57	153,6	90	131,9			188	401,3
Ιούλιος	161	500,6	136	355,4	214	324,7			511	1180,7
Αύγουστος	282	870,4	261	782	331	604,3			874	2256,7
Σεπτέμβριος	67	191,4	75	212,3	128	208,9			270	612,6
Οκτώβριος	10	31,8	2	4,6					12	36,4
Νοέμβριος			2	2,4					2	2,4
Δεκέμβριος										
Σύνολα	569	1733,8	541	1530,1	763	1269,8			1873	4533,7

4.8. Έτος 2013

Πίνακας 4.8 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2013 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο									
	CL-415		CL-215		PZL		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ώρες
Ιανουάριος										
Φεβρουάριος										
Μάρτιος										
Απρίλιος	8	19							8	19
Μάιος	4	11	11	28,9					15	39,9
Ιούνιος	19	52,3	22	52,4	49	69,3			90	174
Ιούλιος	76	231,2	45	117,3	92	135,6			213	484,1
Αύγουστος	137	419,4	148	440,4	239	441,2			524	1301
Σεπτέμβριος	44	127,7	57	141,7	101	175,5			202	444,9
Οκτώβριος	5	12	12	31,4	11	10,2			28	53,6
Νοέμβριος			2	5,4					2	5,4
Δεκέμβριος			2	4					2	4
Σύνολα	293	872,6	299	821,5	492	831,8			1084	2525,9

4.9. Έτος 2014

Πίνακας 4.9 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2014 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο									
	CL-415		CL-215		PZL		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ώρες
Ιανουάριος										
Φεβρουάριος										
Μάρτιος										
Απρίλιος										
Μάιος	2	6,8	14	35,0					16	41,8
Ιούνιος	23	76,3	28	80,2	46	71,4			97	227,9
Ιούλιος	24	70,7	54	138,1	133	203,4			211	412,2
Αύγουστος	58	164,9	78	210,0	222	413,1	7	18,1	365	806,1
Σεπτέμβριος	8	21,8	11	30,0	63	107			82	158,8
Οκτώβριος	5	17,2	20	60,9	10	18,6			35	96,7
Νοέμβριος										
Δεκέμβριος			1	1					1	1
Σύνολα	120	357,7	206	555,2	474	813,5	7	18,1	807	1744,5

4.10. Έτος 2015

Πίνακας 4.10 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2015 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο									
	CL-415		CL-215		PZL		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ώρες
Ιανουάριος										
Φεβρουάριος										
Μάρτιος										
Απρίλιος	2	2,6	4	7,3					6	9,9
Μάιος	2	4	6	18					8	22
Ιούνιος	14	46,7	17	48	17	26			48	120,7
Ιούλιος	58	171	83	21,4	139	205,7	1	2,5	281	590,6
Αύγουστος	35	101,9	57	139,3	150	247,8			242	489
Σεπτέμβριος	16	45,4	46	117,8	105	171			167	334,2
Οκτώβριος										
Νοέμβριος										
Δεκέμβριος	1	3,3							1	3,3
Σύνολα	128	374,9	213	541,8	411	650,5	1	2,5	753	1569,7

4.11. Έτος 2016

Πίνακας 4.11 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2016 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο									
	CL-415		CL-215		PZL		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ωρες
Ιανουάριος										
Φεβρουάριος			4	8,4					4	8,4
Μάρτιος			2	5,3					2	5,3
Απρίλιος	6	19,6	9	23,1					15	42,7
Μάιος			16	23,6					16	23,6
Ιούνιος	57	151,3	84	211,1	88	153,1			229	515,5
Ιούλιος	80	222,2	102	283,1	152	270,8	9	11,7	343	787,8
Αύγουστος	75	209,5	87	220,7	225	443,1			387	873,3
Σεπτέμβριος	55	181,1	66	162,2	90	183,8			211	527,1
Οκτώβριος	12	34,9	12	20	11	20,3			35	75,2
Νοέμβριος	3	3	12	33					15	36
Δεκέμβριος										
Σύνολα	288	821,6	394	990,5	566	1071	9	11,7	1257	2894,9

4.12. Έτος 2017

Πίνακας 4.12 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2017 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο									
	CL-415		CL-215		PZL		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ώρες
Ιανουάριος										
Φεβρουάριος	2	5							2	5
Μάρτιος	2	3,9	2	6,2					4	10,1
Απρίλιος	7	15,4	10	21,9					17	37,3
Μάιος	1	2,9	4	10,8	4	8			9	21,7
Ιούνιος	4	4,2	11	24,8	30	54,2			45	83,2
Ιούλιος	16	45,7	101	256,5	277	489,6			394	781,8
Αύγουστος	84	257,6	126	364,1	397	764	2	4,2	609	1389,9
Σεπτέμβριος	37	99,9	48	139,9	221	402,1			306	641,9
Οκτώβριος	18	47,2	17	42,9	80	118			115	208,1
Νοέμβριος			4	9,3					4	9,3
Δεκέμβριος										
Σύνολα	171	481,8	323	876,4	1009	1835,9	2	4,2	1505	3188,3

4.13. Έτος 2018

Πίνακας 4.13 Στατιστικά Στοιχεία Αεροπυρόσβεσης 2018 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο									
	CL-415		CL-215		PZL		Λοιποί Τύποι *		Γενικό Σύνολο	
	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Εξ.	Ωρ.	Έξοδοι	Ώρες
Ιανουάριος										
Φεβρουάριος										
Μάρτιος	2	5,2	4	7,6					6	12,8
Απρίλιος	5	14,5	5	11,9					10	26,4
Μάιος			2	4	4	1,6			6	5,6
Ιούνιος	19	60,7	14	35	32	42,3			65	138
Ιούλιος	32	97,1	41	119,4	83	149,6	4	9,2	160	375,3
Αύγουστος	24	45,7	51	127,7	147	285,5	30	56,7	252	515,6
Σεπτέμβριος	16	42,2	22	54,3	135	247,7	12	27,5	185	371,7
Οκτώβριος	28	82,7	5	17,5	22	38,9			55	139,1
Νοέμβριος	6	10,6	2	5,8					8	16,4
Δεκέμβριος										
Σύνολα	132	358,7	146	383,2	423	765,6	46	93,4	747	1600,9

4.14. Πεσόντες αεροπόροι σε αποστολές Αεροπυρόσβεσης

Σύμφωνα με τον Πανελλήνιο Σύλλογο Οικογενειών Πεσόντων Αεροπόρων - ΠΑΣΟΙΠΑ (2019) οι απώλειες χειριστών αεροσκαφών αεροπυρόσβεσης εν ώρα αποστολής ανά τύπο είναι οι εξής:

PZL (Mielec) M-18B "Dromader"

1. ΚΟΥΡΕΛΙΑΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ - 25/08/2003
2. ΚΩΤΟΥΛΑΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ - 27/08/2009
3. ΜΠΕΣΛΕΜΕΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ του Σεραφείμ - 07/08/2000

CL-215

1. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του Ανδρέου - 26/05/1977
2. ΕΠΙΤΡΟΠΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Αντωνίου - 09/03/1984

3. ΖΙΩΤΑΣ ΜΙΧΑΗΛ του Νικολάου - 26/05/1977
4. ΚΑΡΑΣΑΒΒΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Γεωργίου - 15/07/2000
5. ΚΕΛΕΤΣΕΚΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ του Ιωάννη - 22/08/1993
6. ΛΙΑΣΚΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ του Γεωργίου - 26/05/1977
7. ΜΥΛΩΝΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Γεωργίου - 15/07/2000
8. ΠΑΛΑΜΙΩΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του Αθανασίου - 22/08/1993
9. ΣΚΑΜΑΓΚΟΥΛΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ του Κωνσταντίνου - 09/03/1984

CL-415

1. ΣΤΟΪΛΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - 23/07/2007
2. ΧΑΤΖΟΥΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ - 23/07/2007



Εικόνα 4.2 Ελληνικό CL-415 στην Χάιφα του Ισραήλ το 2016 (πηγή Shay Levi)

Κεφάλαιο 5. ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΠΑ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΔΙΑΚΟΜΙΔΕΣ 2007-2018

Η Ελλάδα παρουσιάζει το μοναδικό στην Ευρώπη μορφολογικό χαρακτηριστικό η επικράτειά της να περιλαμβάνει 6000 νησιά και νησίδες διάσπαρτα στα πελάγη του Αιγαίου και του Ιονίου, 227 εκ των οποίων είναι κατοικημένα. Αδιαμφισβήτητο το φυσικό τους κάλος, όμως αδιαμφισβήτητη και η πρόκληση για το σύστημα υγείας σε περιπτώσεις δύσκολων περιστατικών και εκτάκτων αναγκών κατοίκων και επισκεπτών τους.

Υπεύθυνος εθνικός φορέας για την παροχή άμεσης βοήθειας και διακομιδής πασχόντων ατόμων προς τους πλησιέστερους υγειονομικούς σχηματισμούς είναι το ΕΚΑΒ όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Στο πλαίσιο αυτό και σε καθημερινή βάση κρίνεται απαραίτητη η από αέρος μεταφορά ασθενών από απομακρυσμένες και δυσπρόσιτες περιοχές της χώρας μας σε κατάλληλα νοσηλευτικά ιδρύματα. Η αποστολή αυτή έχει ανατεθεί με εντολή του Υπουργού Εθνικής Άμυνας στον αρχηγό της ΠΑ επ' ωφελεία του ΕΚΑΒ.

Οι Αεροδιακομιδές λοιπόν εξυπηρετούν στη γρήγορη και ασφαλή μεταφορά των ασθενών από τον τόπο του συμβάντος, ή από μια μονάδα υγείας σε μια πιο εξειδικευμένη μονάδα.

Ακολουθούν οι αναλυτικοί στατιστικοί πίνακες ανά έτος.

5.1. Έτος 2007

Πίνακας 5.1 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2007 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																				
	C-130			Super Puma			Gulfstream/EMB 135			A-109			AB-205			C-27J			Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ωρες	Ασθενείς
Ιανουάριος	45	97,7	61	11	28,8	13				15	39,4	16	1	2,2	1	3	6,3	1	75	174,4	92
Φεβρουάριος	38	86,5	50	17	37,2	21				9	23,5	9	1	3	1	2	7,7	2	67	157,9	83
Μάρτιος	46	97,8	54	11	33,2	15				11	27,2	11				2	6,5	2	70	164,7	82
Απρίλιος	42	96,2	78	18	43,6	20	1	6,8	1	17	39,9	18				2	4	2	80	190,5	119
Μάιος	40	94,2	57	14	32,7	16				14	35	16				23	46,1	29	91	208	118
Ιούνιος	38	94,2	52	28	73,3	38				27	64,2	29				19	52,6	23	112	284,3	142
Ιούλιος	40	87,2	63	32	74,2	38	2	10,6	2	33	80,4	35	1	4,9	1	15	44,2	25	122	301,5	164
Αύγουστος	49	107,4	62	33	76,1	44				30	77,5	32	1	4	1	20	42,6	30	133	307,6	169
Σεπτέμβριος	29	65,7	41	38	115,1	50				20	48,3	23	1	2,3	1	18	46,6	28	106	278	143
Οκτώβριος	31	75,4	38	25	63	27				14	28	15				12	36,8	13	82	203,2	93
Νοέμβριος	28	99,2	34	13	23,1	20				11	23,2	10				8	31,4	8	60	176,9	72
Δεκέμβριος	36	83,8	51	15	22,7	12				11	22,7	12				11	25,3	14	73	154,5	89
Σύνολα	462	1085,3	641	255	623	314	3	17,4	3	212	509,3	226	5	16,4	5	135	350,1	177	1071	2601,5	1366

5.2. Έτος 2008

Πίνακας 5.2 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2008 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																				
	C-130			Super Puma			Gulfstream/EMB 135			A-109			AB-205			C-27J			Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ωρες	Ασθενείς
Ιανουάριος	45	115,2	61	21	48,1	22				7	13,6	9				14	38,3	19	87	215,2	111
Φεβρουάριος	22	68	40	14	32,1	18	1	9,1	1	10	22,9	10				6	18,3	7	53	150,4	76
Μάρτιος	46	100,7	57	19	41	23				17	44,6	18				12	42,8	17	94	229,1	115
Απρίλιος	37	80,9	47	25	52	32				19	45,2	21				15	56,4	22	96	234,5	122
Μάιος	39	84,8	48	14	32,9	17				15	37,8	15				21	64,4	24	89	219,9	104
Ιούνιος	13	33,8	16	16	39,7	18				18	36,6	18				55	131	70	102	201,4	122
Ιούλιος	13	31	15	17	35,6	18				25	54,7	25				55	140	78	110	260,3	136
Αύγουστος	15	34,1	25	46	111,8	65				22	50,8	25				71	194,8	105	154	391,5	220
Σεπτέμβριος	9	21,6	11	20	49,8	27				15	33,4	15	1	2,2	1	64	165,3	90	109	272,3	144
Οκτώβριος	10	37,5	14	17	32,7	19				17	38,6	17				42	98,9	55	86	207,7	105
Νοέμβριος	20	60,1	37	21	42,4	22				17	45,3	20	2	1,2	1	35	106,2	52	95	255,2	132
Δεκέμβριος	9	17,5	14	25	57,5	30				4	9,5	4	2	3,7	2	44	124	62	84	212,2	112
Σύνολα	278	685,2	385	255	574,6	311	1	9,1	1	186	433	197	5	7,1	4	434	1180,4	601	1159	2889,4	1499

5.3. Έτος 2009

Πίνακας 5.3 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2009 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																				
	C-130			Super Puma			A-109			AB-205			C-27J			Γενικό Σύνολο					
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ωρες	Ασθενείς			
Ιανουάριος	6	10,9	6	20	43,8	25	9	19,3	12				43	108,5	62	78	182,5	105			
Φεβρουάριος	18	44,1	22	17	42,3	26	6	11,6	6				31	78,5	50	72	176,5	104			
Μάρτιος	5	15,6	10	31	68,5	35	10	23,4	10	1	2,5	1	46	136,7	65	93	246,7	121			
Απρίλιος	6	12,8	11	18	42,4	22	14	32,1	15	1	4,4	1	56	144,4	71	95	236,1	120			
Μάιος	8	19,4	12	23	55	29	21	49,5	22				56	149,7	84	108	273,6	147			
Ιούνιος	9	21,5	17	27	62,4	32	21	47,1	23				55	129,2	76	112	260,2	148			
Ιούλιος	19	61,2	30	30	74,7	47	25	49,5	25				60	147	100	134	332,4	202			
Αύγουστος	14	33,9	25	47	104	65	19	44,9	25				65	159,5	110	145	342,3	225			
Σεπτέμβριος	15	31,2	22	15	31,6	16	14	33,5	14				49	134,9	85	93	231,2	137			
Οκτώβριος	5	13	9	24	54,7	35	9	19,9	9	1	2,8	1	49	109,7	66	88	200,1	120			
Νοέμβριος	16	49,6	21	21	46,1	24	10	22,5	10				37	91,2	42	84	209,4	97			
Δεκέμβριος	7	15,6	9	25	51,7	31	14	29,7	16	2	3,1	1	46	113,9	63	94	214	120			
Σύνολα	128	328,8	194	298	677,2	387	172	383	187	5	12,8	4	593	1503,2	874	1196	2905	1646			

5.4. Έτος 2010

Πίνακας 5.4 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2010 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																	
	C-130			Super Puma			A-109			AB-205			C-27J			Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ωρες	Ασθενείς
Ιανουάριος	19	56,9	21	24	57,8	30	12	25,1	12				44	109,8	61	99	249,6	124
Φεβρουάριος	10	21,6	13	24	56,3	27	14	37,5	14	1	1,4	1	32	99,7	44	81	216,5	99
Μάρτιος	15	29,8	18	18	40,2	22	14	34,8	15				41	127,7	54	88	232,5	109
Απρίλιος	11	36,5	20	22	50,7	26	12	28,8	12				53	127,8	80	98	243,8	138
Μάιος	7	16,8	8	28	60,7	38	13	26,9	13				43	96,8	53	91	201,2	112
Ιούνιος	8	18,8	10	20	51,3	25	16	35,1	17				46	106,2	57	90	211,4	109
Ιούλιος	13	27,9	19	31	70,9	41	12	28,1	12				53	125,8	82	109	252,7	154
Αύγουστος	12	29,8	20	35	81,9	44	23	46,9	25				53	141	99	123	299,6	188
Σεπτέμβριος	50	105,7	74	19	40	21	15	28,5	15				10	22,7	16	94	196,9	126
Οκτώβριος	49	112,1	61	20	49,4	23	11	21,3	11				3	8,2	5	83	191	100
Νοέμβριος	13	37,9	24	14	32,4	17	8	15,3	8				31	84,8	44	66	170,4	93
Δεκέμβριος	15	38,4	26	14	32,8	15	10	19,6	8				30	73,3	38	69	164,1	87
Σύνολα	222	532,2	314	269	624,4	329	160	347,9	162	1	1,4	1	439	1123,8	633	1091	2629,7	1439

5.5. Έτος 2011

Πίνακας 5.5 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2011 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																	
	C-130			Super Puma			A-109			AB-205			C-27J			Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ωρες	Ασθενείς
Ιανουάριος	10	25,2	16	20	40,5	21	9	20,5	9				32	84,6	41	71	170,8	87
Φεβρουάριος	8	18	10	20	41,4	20	4	9	5	2	2,7	2	31	85	53	65	156,1	90
Μάρτιος	10	28,2	14	26	64,6	40	9	19	9				39	95,1	59	84	206,9	122
Απρίλιος	13	32,5	22	20	41,3	26	2	5,4	3				28	65,4	31	63	144,6	82
Μάιος	15	41,9	21	15	37,8	16	11	21,5	11				32	71,2	49	73	172,4	97
Ιούνιος	18	42,9	28	24	53,2	29	14	29,4	15				40	109,6	50	96	235,1	122
Ιούλιος	7	14,4	10	25	52,2	36	19	42	20				39	94,1	69	90	202,7	135
Αύγουστος	25	59,6	46	51	119,8	67	15	36	15				39	93	61	130	308,4	189
Σεπτέμβριος	15	36	22	31	65,9	38	8	19,4	9				37	87,8	63	91	209,1	132
Οκτώβριος	17	45,5	31	17	37,6	21	7	19,2	8				34	81,7	49	75	184	109
Νοέμβριος	17	33,8	20	14	26	16	7	14,7	7				27	67,3	34	65	141,8	77
Δεκέμβριος	12	37,9	17	27	52	27	5	11,3	5				28	71,3	43	72	172,5	92
Σύνολα	167	415,9	257	290	632,3	357	110	247,4	116	2	2,7	2	406	1006,1	602	975	2304,4	1334

5.6. Έτος 2012

Πίνακας 5.6 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2012 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																				
	C-130			Super Puma			Gulfstream/EMB 135			A-109			AB-205/B-212			C-27J			Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ώρες	Ασθενείς
Ιανουάριος	13	39,7	33	27	53,4	27				4	9,5	4	1	1,2	1	30	80	51	75	183,8	116
Φεβρουάριος	14	40,9	20	23	47,3	29				3	6,2	3	2	4,3	2	31	82,7	39	73	181,7	93
Μάρτιος	20	50	30	19	36,4	24				14	33,5	16				28	77,4	46	81	197,3	116
Απρίλιος	21	48	28	25	56,3	32				6	14,6	6	2	3,9	2	29	74,7	45	83	197,5	113
Μάιος	26	66,2	46	8	18,2	11				11	23,6	11	2	3,9	2	25	62,4	35	72	174,3	105
Ιούνιος	31	82,5	46	29	61,2	37				5	11,8	5	5	11	5	21	54,6	31	91	221,1	124
Ιούλιος	24	59,1	34	29	61,4	41				13	31,4	16	1	2,6	1	38	92,7	49	105	247,2	141
Αύγουστος	18	47,8	32	27	55,3	29				18	38,5	19				39	87,8	59	102	229,4	139
Σεπτέμβριος	15	36,6	22	26	49,8	31				8	18,5	8	4	12,6	4	33	74,1	49	86	191,6	114
Οκτώβριος	45	109,7	71	19	41,7	26	2	5,7		11	27,5	12	1	2,3	1				78	186,9	110
Νοέμβριος	26	70,5	38	17	40,5	21	2	3,7		8	18,5	8				10	23,1	13	63	156,3	80
Δεκέμβριος	34	94,8	55	27	62,4	31							6	12,9	6	7	16,1	8	74	186,2	100
Σύνολα	287	745,8	455	276	583,9	339	4	9,4		101	233,6	108	24	54,7	24	291	725,6	425	983	2353,3	1351

5.7. Έτος 2013

Πίνακας 5.7 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2013 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																				
	C-130			Super Puma			Gulfstream/EMB 135			A-109			AB-205/B-212			C-27J			Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ώρες	Ασθενείς
Ιανουάριος	34	81,4	49	23	57	29	4	14,3	2				4	8,9	4				65	161,6	84
Φεβρουάριος	23	63,2	39	21	38,3	26				8	18,6	9				10	23,7	14	62	143,8	88
Μάρτιος	20	45,5	37	26	61,4	33	1	8,5	1	5	12,8	5	3	6,7	4	24	63,4	37	79	198,3	117
Απρίλιος	31	74,2	58	32	73	38	2	11,6	3				7	15,3	7	13	31,7	22	85	205,8	128
Μάιος	24	54,7	38	28	58,4	34	3	12,7	2				4	9	4	32	72,6	43	91	207,4	121
Ιούνιος	46	103,6	76	26	57,1	31	2	8,1					4	7,7	4	12	38,3	10	90	214,8	121
Ιούλιος	53	123,9	91	30	62,3	37	1	3	1	11	27,8	11	4	9,5	4				99	226,5	144
Αύγουστος	49	108,7	87	36	78,8	54	4	23,2	4	16	34,4	16	3	13,1	4				108	258,2	165
Σεπτέμβριος	46	105,8	77	35	72,4	48	1	4	1	3	7,7	3	3	7	3				88	196,9	132
Οκτώβριος	46	94,6	63	27	49,7	29				1	1,9	1	4	13,1	6				78	159,3	99
Νοέμβριος	34	77,9	50	17	35,6	23				11	20,8	10							62	134,3	83
Δεκέμβριος	18	47,6	26	13	33	17				11	22,4	12				17	54,7	28	59	157,7	83
Σύνολα	424	981,1	691	314	677	399	18	85,4	14	66	146,4	67	36	90,3	40	108	284,4	154	966	2264,6	1365

5.8. Έτος 2014

Πίνακας 5.8 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2014 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																				
	C-130			Super Puma			Gulfstream/EMB 135			A-109			AB-205/B-212			C-27J			Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ωρες	Ασθενείς
Ιανουάριος	27	72,3	46	15	28,3	18	1	9,6	1	2	4,4	3	7	13,5	8	17	49,1	24	69	177,2	100
Φεβρουάριος	25	58,2	35	15	30,2	15				7	15,9	9	1	4	1	11	28,6	15	59	136,9	75
Μάρτιος	32	71,8	47	24	46,3	28				16	34,8	19							72	152,9	94
Απρίλιος	39	99,8	60	23	44,3	30				1	3,4	2	8	16,7	9				71	164,2	101
Μάιος	59	128,6	93	35	65,4	41							8	20,0	7				102	214	141
Ιούνιος	32	70,9	54	22	46,8	29	1	6,8	1	6	17,2	8	8	18,9	8	3	7,3	4	72	167,9	104
Ιούλιος	30	83,5	60	20	47,1	25	1	3,5		8	21,7	9	3	7,7	3	20	59,9	56	82	223,4	153
Αύγουστος	24	60,7	50	34	68,6	40	1	3,0	0	7	16,3	6	4	11,5	5	24	69,5	49	94	229,6	150
Σεπτέμβριος	29	66	47	35	74,5	44	1	5,9		2	4	2	2	4,5	2	24	69,5	49	93	224,4	144
Οκτώβριος	34	83,7	53	27	55,1	30				5	8,3	5	2	5,2	2	12	30,6	19	80	182,9	109
Νοέμβριος	39	102,6	54	15	32,8	17	1	5,9		6	13,6	6							61	154,9	77
Δεκέμβριος	41	96,3	62	17	32,1	16	2	13	1	6	12,4	6				4	10,3	9	70	164,1	94
Σύνολα	411	994,4	661	282	571,5	333	8	47,7	3	66	152	75	43	102	45	115	324,8	225	1007	2192,4	1342

5.9. Έτος 2015

Πίνακας 5.9 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2015 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																				
	C-130			Super Puma			Gulfstream/EMB 135			A-109			AB-205/B-212			C-27J			Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ωρες	Ασθενείς
Ιανουάριος	36	88,7	57	24	55,5	33				11	23,7	11				6	20,9	7	77	188,8	108
Φεβρουάριος	33	80,2	50	19	40,2	24	1	6,4	0	4	8,5	5	3	5,7	4	11	31,3	21	71	172,3	104
Μάρτιος	35	90,4	56	28	61,6	38	2	11,2	1	3	6,9	3	4	9,3	3	10	25,7	17	82	205,1	118
Απρίλιος	29	70,4	38	24	47	34				11	24,8	11	5	12,3	4				69	154,5	87
Μάιος	50	121,8	80	16	40,1	18				12	26,9	12	6	15,7	5				84	204,5	115
Ιούνιος	39	98,2	79	27	51,5	34				9	16,6	9							75	166,3	122
Ιούλιος	36	93,7	73	14	28,1	17				2	5,2	2	16	43,6	19				68	170,6	111
Αύγουστος	46	100	78	26	60,3	34				4	8,6	4	14	34,6	16				90	203,5	132
Σεπτέμβριος	42	98,3	72	22	48,5	25				1	2	1	12	31,2	12				77	180	110
Οκτώβριος	36	81,3	64	26	50,5	26	2	15,9	2				6	13,1	6	3	8,1	6	73	168,9	104
Νοέμβριος	33	80,4	52	17	40,7	20	1	3	0				7	14,2	7	4	14,2	9	62	152,5	88
Δεκέμβριος	18	46,5	34	21	37,5	24	1	9,8	1	1	1,9	1				16	46,5	28	57	142,2	88
Σύνολα	433	1049,9	733	264	561,5	327	7	46,3	4	58	125,1	59	73	180	76	50	146,7	88	953	2109,2	1287

5.10. Έτος 2016

Πίνακας 5.10 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2016 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																				
	C-130			Super Puma			Gulfstream/EMB 135			A-109			AB-205/B-212			C-27J			Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ωρες	Ασθενείς
Ιανουάριος	18	44,2	27	17	34,3	17	2	6,9	1				2	3	1	26	75,6	36	65	164	82
Φεβρουάριος	35	85,5	62	14	29,9	16	3	16,5	2				2	3,5	2	18	58	27	72	196,4	109
Μάρτιος	23	59,7	49	16	32,4	18	2	9,2	1							22	66,5	40	63	167,8	108
Απρίλιος	14	38	25	21	42,7	21	3	20,2	1				2	5,7	4	29	79,7	43	69	186,3	94
Μάιος	20	51,2	32	23	45,5	25	1	6,9	1				13	32,4	14	15	39,8	25	72	175,8	97
Ιούνιος	26	57,5	36	17	36,5	20	1	1,1	2				8	18,4	8	16	41	34	68	154,5	100
Ιούλιος	25	75	52	27	59,2	32	1	8,6	1				7	19,2	7	23	58,2	43	83	220,2	135
Αύγουστος	13	30,7	28	26	66,2	35							9	29,4	12	44	116,8	81	92	243,1	156
Σεπτέμβριος	15	40,2	32	25	48,4	29	1	6,9	1				7	17,4	7	24	62	43	72	174,9	112
Οκτώβριος	8	16,3	10	18	38,6	20	4	23,7	4				2	3,8	2	38	100,9	67	70	183,3	103
Νοέμβριος	5	13,7	8	10	21	10										38	108,4	74	53	143,1	92
Δεκέμβριος	11	29,7	20	13	28,1	13							3	7,2	3	26	78,1	43	53	143,1	79
Σύνολα	213	541,7	381	227	482,8	256	18	103	14				55	140	60	319	885	556	832	2152,5	1267

5.11. Έτος 2017

Πίνακας 5.11 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2017 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																				
	C-130			Super Puma			Gulfstream/EMB 135			A-109			AB-205/B-212			C-27J			Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ωρες	Ασθενείς
Ιανουάριος	14	33,8	20	11	23,2	11	5	15,1					3	9	4	23	61,3	33	56	142,4	68
Φεβρουάριος	21	51,3	37	16	23,1	18										24	56,0	31	61	130,4	86
Μάρτιος	11	29,3	19	13	28,2	14							4	10,5	4	32	84	50	60	152	87
Απρίλιος	8	18	11	11	23,5	11							2	3,7	2	36	123,2	69	57	168,4	93
Μάιος	9	21,5	16	21	46	27	4	26,2	2				7	16,5	6	40	103,2	65	81	213,4	116
Ιούνιος	8	17,3	14	20	38,3	22	1	5,1					7	11,5	8	45	109,8	64	81	182	108
Ιούλιος	10	28,9	18	22	44,6	26	1	5,1					9	21,1	9	50	138,2	96	91	232,8	149
Αύγουστος	8	24	17	24	48,3	27	1	1,4					2	5,3	3	53	133,7	92	88	212,7	139
Σεπτέμβριος	11	26,5	20	10	20,9	11	3	12,2	2				9	19,6	10	44	127,6	78	77	206,7	121
Οκτώβριος	2	4,6	2	3	7,6	3	1	1,7					4	9,1	5	42	115,6	56	52	138,6	66
Νοέμβριος	6	14,5	9	3	8,2	3	1	4,3	1				4	7,8	4	32	85,8	42	46	120,6	59
Δεκέμβριος	12	28,6	16	4	9,2	4							3	8,1	3	36	103,6	51	55	149,5	74
Σύνολα	119	298,3	199	158	321,1	177	17	71,1	5				54	122,2	58	457	1242	727	805	2049,5	1166

5.12. Έτος 2018

Πίνακας 5.12 Στατιστικά Στοιχεία Αεροδιακομιδών 2018 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																				
	C-130			Super Puma			Gulfstream/EMB 135			A-109			AB-205/B-212			C-27J			Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ωρες	Ασθενείς
Ιανουάριος	5	14	8	14	27,2	17	1	1,3								36	100,8	47	56	143,3	72
Φεβρουάριος	6	9,5	5	15	31,9	18							2	2,9	2	43	130,5	77	66	174,8	102
Μάρτιος	5	14,3	12	10	17,2	12										43	87,1	60	58	118,6	84
Απρίλιος	6	13,9	14	11	19,3	17	1	7,8	1				1	1,2	1	37	90,9	73	56	133,1	106
Μάιος	22	58,1	44	18	43,8	21							2	4,1	2	31	74,6	56	73	180,6	123
Ιούνιος	2	5,7	3	9	21,5	13	1	8,7	1				2	3,8	2	50	145,2	104	64	184,9	123
Ιούλιος	4	9,6	10	20	46,7	23							7	15,7	8	57	157,9	115	88	229,9	156
Αύγουστος				28	63	34							7	11,4	5	57	157,7	109	92	232,1	148
Σεπτέμβριος	9	23,3	13	18	28,5	23							5	5	7	39	111,5	70	71	168,3	113
Οκτώβριος	2	8,4	6	14	27,2	18	1	8,7	1				6	6,5	5	44	88,6	77	67	139,4	107
Νοέμβριος	1	4,4	4	18	37,4	19	2	13	2				2	3,6	2	38	113,2	57	61	171,6	84
Δεκέμβριος	7	14,9	10	8	9,2	9	2	12,3	2							34	92,9	59	51	129,3	80
Σύνολα	69	176,1	123	183	372,7	224	8	51,8	7				34	54,2	34	509	1350,9	904	803	2005,9	1298



Εικόνα 5.1 Αεροδιακομιδή 12χρονης ασθενούς για προγραμματισμένο χειρουργείο το 2012 (πηγή in.gr)



Εικόνα 5.2 Διάθεση πρωθυπουργικού αφους για μεταφορά μοσχεύματος στο Ανόβερο της Γερμανίας το 2015 (πηγή protothema.gr)

Κεφάλαιο 6. ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΠΑ ΣΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ – ΔΙΑΣΩΣΗ 2005-2018

Η χώρα μας για να προσφέρει υπηρεσίες στους πολίτες της, για να υποστηρίξει τα εθνικά της συμφέροντα και να ικανοποιήσει απορρέουσες υποχρεώσεις ως μέλος διεθνών οργανισμών, παρέχει υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης. Στην ΠΑ έχει ανατεθεί ένα πολύ σημαντικό μέρος των υπηρεσιών αυτών τόσο σε όγκο όσο και σε σπουδαιότητα. Τα αεροσκάφη αλλά και τα ελικόπτερα που διαθέτει, εκτός από τη συμβολή τους στη διάσωση ιπταμένων μαχητικών αεροσκαφών μετά από εγκατάλειψη λόγω βλάβης, αναλαμβάνουν και τη διάσωση ανθρώπων που αγνοούνται πλησίον των ακτών ή σε δύσβατο χερσαίο έδαφος.

Η άμεση αντίδραση σε συνεργασία με το ΕΚΣΕΔ, η διασπορά των δυνάμεων αλλά και τα πτητικά χαρακτηριστικά των μέσων, μειώνουν τον παράγοντα χρόνο ο οποίος είναι ο πιο σημαντικός για τη διάσωση ανθρώπων που κινδυνεύουν και ειδικά στη θάλασσα.

Επιπλέον κάθε χρόνο αρκετά είναι τα περιστατικά διάσωσης ή απεγκλωβισμού ορειβατών από δύσβατες περιοχές και μεγάλα ύψη όπως η κορυφή του Ολύμπου.

Τέλος, τα ελληνικά Super Puma και C-130 έχουν λάβει μέρος σε αποστολές έρευνας και διάσωσης και εκτός συνόρων όπως στην Αλβανία, στο Μαυροβούνιο και στη Λιβύη, κατόπιν σχετικής αίτησης για βοήθεια μέσω των επίσημων διπλωματικών οδών. Η περίπτωση της διάσωσης επιβατών του φλεγόμενου πλοίου Norman Atlantic στη περιοχή ευθύνης της Ιταλίας είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα όπου η ΠΑ ανταποκρίθηκε επιτυχώς εισπράττοντας όπως και σε όλες τις περιπτώσεις τα ευμενή σχόλια της διεθνούς κοινότητας.



Εικόνα 6.1 Ελληνικό Super Puma στο Norman Atlantic (πηγή thetoc.gr)

Ακολουθούν αναλυτικά στατιστικά στοιχεία ανά έτος.

6.1. Έτος 2005

Πίνακας 6.1 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2005 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο												
	C-130		Super Puma		AB-205		Do-28		CL-215/415		Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Αποστολές	Ωρες	Διασωθέντες
Ιανουάριος	0	0,0	25	71,4	4	7,8	0	0,0	4	11,2	33	90,4	2
Φεβρουάριος	3	10,6	6	24,7	0	0,0	1	3,3	0	0,0	10	38,6	55
Μάρτιος	0	0,0	4	9,4	3	7,5	1	3,4	0	0,0	8	20,3	24
Απρίλιος	1	4,8	6	11,0	3	5,8	4	11,8	3	8,8	17	42,2	2
Μάιος	0	0,0	2	1,4	6	9,0	0	0,0	0	0,0	8	10,4	1
Ιούνιος	0	0,0	3	6,0	4	7,6	0	0,0	0	0,0	7	13,6	3
Ιούλιος	0	0,0	11	23,3	7	12,4	1	2,2	0	0,0	19	37,9	8
Αύγουστος	2	4,0	12	21,8	7	13,1	1	3,1	0	0,0	22	42,0	106
Σεπτέμβριος	2	4,0	15	26,8	4	6,2	2	4,0	0	0,0	23	41,0	49
Οκτώβριος	0	0,0	12	24,4	3	4,5	1	3,7	0	0,0	16	32,6	4
Νοέμβριος	2	5,9	11	19,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	13	25,3	21
Δεκέμβριος	1	2,9	7	16,4	1	1,9	0	0,0	0	0,0	9	21,2	3
Σύνολα	11	32,2	114	256,0	42	75,8	11	31,5	7	20,0	185	415,5	278

6.2. Έτος 2006

Πίνακας 6.2 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2006 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο												
	C-130		AB-205		Super Puma		Do-28		CL-215/415		Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Αποστολές	Ωρες	Διασωθέντες
Ιανουάριος			2	3,6	15	31,9	1	0,4			18	35,9	29
Φεβρουάριος			1	1,5	12	28,5					13	30	3
Μάρτιος			3	6,5	7	14,4	1	2,8			11	23,7	2
Απρίλιος	5	21,7	27	37,8	34	74,4	2	5,3	14	42,5	71	181,7	6
Μάιος	7	26,1	12	19,6	11	26,5	15	34,1	26	76	71	182,3	9
Ιούνιος	2	5,3	5	6,5	13	21,3	1	3,6	2	7,2	23	43,9	40
Ιούλιος			1	1,8	12	21,4					13	23,2	15
Αύγουστος			5	7,6	4	6,8					9	14,4	4
Σεπτέμβριος	1	1,2	6	6,3	4	2,1					11	9,6	37
Οκτώβριος			5	8,7	11	20,3					16	28	14
Νοέμβριος			3	2,3	8	11,8					11	14,1	4
Δεκέμβριος			1	2,3	14	29,9					15	32,2	16
Σύνολα	15	54,2	71	105,6	145	284,5	20	46,1	42	125,6	293	616,1	179

6.3. Έτος 2008

Πίνακας 6.3 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2008 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο										
	C-130		AB-205		Super Puma		Do-28		Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Αποστολές	Ώρες	Διασωθέντες
Ιανουάριος					9	14,7			9	14,7	2
Φεβρουάριος	1	4,2			13	28			14	32,2	
Μάρτιος			10	14,3	18	36,6	1	2,9	29	53,8	
Απρίλιος	1	1,5			8	13,2			9	14,7	
Μάιος			3	6	6	11,9			9	17,9	
Ιούνιος			5	6,1	12	16,8	2	3	19	25,9	32
Ιούλιος			4	3,5	7	8,2			11	11,7	
Αύγουστος			6	6,5	16	32,9	1	3,1	23	42,5	25
Σεπτέμβριος			1	2,2	11	35,1			12	37,3	4
Οκτώβριος			3	4,3	18	32,9	1	3	22	40,2	9
Νοέμβριος	1	1,7	3	4,6	8	15,7			12	22	
Δεκέμβριος	1	4,1	2	3,3	8	14,4			11	21,8	
Σύνολα	4	11,5	37	50,8	134	260,4	5	12	180	334,7	72

6.4. Έτος 2009

Πίνακας 6.4 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2009 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο												
	C-130		AB-205		Super Puma		Do-28		CL-215/415		Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Αποστολές	Ωρες	Διασωθέντες
Ιανουάριος	2	8,1	1	5	19	28,4			1	3	23	44,5	
Φεβρουάριος			1	0,8	7	11,7					8	12,5	72
Μάρτιος			1	2,3	9	19,9			2	8,2	12	30,4	2
Απρίλιος	5	13,3	3	4,9	13	21,7					21	39,9	2
Μάιος			2	1,6	7	10,2					9	11,8	4
Ιούνιος	4	8,2	7	5,4	10	20,6					21	34,2	4
Ιούλιος			7	11,6	16	32	1	1			24	44,6	15
Αύγουστος			13	16,4	12	25,4	1	3,5			26	45,3	4
Σεπτέμβριος	1	4,7	1	0,8	13	29,1					15	34,6	26
Οκτώβριος	2	8,2	3	3,2	20	41					25	52,4	26
Νοέμβριος	2	8,5	5	11,6	20	43,8	1	2,2	2	3,9	30	70	1
Δεκέμβριος			1	1,4	3	5,3					4	6,7	
Σύνολα	16	51	45	65	149	289,1	3	6,7	5	15,1	218	426,9	156

6.5. Έτος 2010

Πίνακας 6.5 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2010 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο												
	C-130		AB-205		Super Puma		Do-28		CL-215/415		Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Αποστολές	Ωρες	Διασωθέντες
Ιανουάριος			2	3,6	8	12,3			4	14,3	14	30,2	2
Φεβρουάριος	1	2,7			16	27,7					17	30,4	12
Μάρτιος			5	3,2	3	3,8					8	7	4
Απρίλιος			7	6,1	11	24,7			5	15,4	23	46,2	7
Μάιος			8	18,7	8	17,3					16	36	52
Ιούνιος			2	3,7	9	14,2					11	17,9	5
Ιούλιος	2	2,7	14	18,7	16	30,5					32	51,9	7
Αύγουστος	2	5,6	22	34,7	30	58,8	2	7			56	106,1	81
Σεπτέμβριος			7	7,1	16	26,9					23	34	148
Οκτώβριος			3	4,2	13	19					16	23,2	6
Νοέμβριος			7	9,7	16	22,8			1	3,9	24	36,4	5
Δεκέμβριος			3	5,4	5	7,9					8	13,3	10
Σύνολα	5	11	80	115,1	151	265,9	2	7	10	33,6	248	432,6	339

6.6. Έτος 2011

Πίνακας 6.6 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2011 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο								
	C-130		AB-205		Super Puma		Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Αποστολές	Ωρες	Διασωθέντες *
Ιανουάριος	1	5,6	7	10,2	19	38,1	27	53,9	234
Φεβρουάριος			1	0,5	7	17,1	8	17,6	103
Μάρτιος	1	4,9	9	15,5	8	16,5	18	36,9	120
Απρίλιος			5	9,5	5	4,3	10	13,8	3
Μάιος			4	6	8	18,5	12	24,5	1
Ιούνιος	2	1,4	5	6,8	9	9,8	16	18	4
Ιούλιος	1	3,4	3	2,8	9	15,2	13	21,4	11
Αύγουστος			12	23,1	20	36,1	32	59,2	36
Σεπτέμβριος			14	26,5	15	31,4	29	57,9	82
Οκτώβριος	1	0,2	2	4,2	11	23,6	14	28	5
Νοέμβριος	2	5,2	4	7,1	6	10,9	12	23,2	152
Δεκέμβριος			1	2,1	5	8,2	6	10,3	11
Σύνολα	8	20,7	67	114,3	122	229,7	197	364,7	762

6.7. Έτος 2012

Πίνακας 6.7 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2012 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο										
	C-130		AB-205		Super Puma		CL-215/415		Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Αποστολές	Ώρες	Διασωθέντες *
Ιανουάριος			1	2	2	3,9			3	5,9	121
Φεβρουάριος	1	3	1	2,6	13	19,3			15	24,9	20
Μάρτιος			8	15,2	10	17,5			18	32,7	22
Απρίλιος			5	11,1	7	12			12	23,1	23
Μάιος			2	4,6	5	7			7	11,6	9
Ιούνιος			4	6	12	17,7			16	23,7	10
Ιούλιος			6	9,6	12	19,9			18	29,5	17
Αύγουστος			9	12,2	8	19,2			17	31,4	3
Σεπτέμβριος					7	12,3			7	12,3	6
Οκτώβριος			3	5,1	4	6,8			7	11,9	2
Νοέμβριος			2	4,6					2	4,6	
Δεκέμβριος			2	4,7					2	4,7	
Σύνολα	1	3	43	77,7	80	135,6			124	216,3	233

6.8. Έτος 2013

Πίνακας 6.8 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2013 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο										
	C-130		AB-205		Super Puma		CL-215/415		Γενικό Σύνολο		
	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Αποστολές	Ωρες	Διασωθέντες *
Ιανουάριος			1	2,5	17	26,2			18	28,7	40
Φεβρουάριος	1	2,4	1	1,6	6	13,6			8	17,6	5
Μάρτιος					3	5,1			3	5,1	5
Απρίλιος			2	4,2	2	4,7			4	8,9	17
Μάιος			7	13,9	5	6,1			12	20	6
Ιούνιος	1	0,4			5	6,2			6	6,6	2
Ιούλιος					13	26,2			13	26,2	58
Αύγουστος			3	5,8	9	12,1			12	17,9	6
Σεπτέμβριος	1	4,8	3	6,4	3	3,5			7	14,7	8
Οκτώβριος	1	1,9			10	20,7			11	22,6	26
Νοέμβριος			4	6	3	7			7	13	76
Δεκέμβριος					2	4,6			2	4,6	2
Σύνολα	4	9,5	21	40,4	78	136			103	185,9	251

6.9. Έτος 2014

Πίνακας 6.9 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2014 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο											
	C-130		AB-205		Super Puma		CL-215/415		Γενικό Σύνολο			
	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Αποστολές	Ωρες	Διασωθέντες από ΠΑ	Διασωθέντες *
Ιανουάριος					4	9,1			4	9,1		81
Φεβρουάριος												
Μάρτιος			2	3,1	11	20,9			13	24	3	80
Απρίλιος			5	7,5	2	3,8			7	11,3	2	6
Μάιος			2	2,8	4	9,4			6	12,2	1	45
Ιούνιος			2	5,3	6	10,6			8	15,9		140
Ιούλιος	1	2,5	2	1,1	2	5,6			5	9,2	5	13
Αύγουστος			2	3,8	14	27,3			16	31,1	18	73
Σεπτέμβριος	1	1,8	1	1,8	16	27			18	30,6	11	11
Οκτώβριος					5	8,9			5	8,9	1	100
Νοέμβριος	1	3,9	1	2,2	10	17,5			12	23,6	1	721
Δεκέμβριος	9	15,4	11	15,9	20	36,1			40	67,4	24	2
Σύνολα	12	23,6	28	43,5	94	176,2			134	243,3	66	1272

6.10. Έτος 2015

Πίνακας 6.10 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2015 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο											
	C-130		AB-205		Super Puma		CL-215/415		Γενικό Σύνολο			
	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Αποστολές	Ωρες	Διασωθέντες από ΠΑ	Διασωθέντες *
Ιανουάριος			16	32,1					16	32,1	28	28
Φεβρουάριος					13	23,1			13	23,1	24	32
Μάρτιος			2	3,8	12	19,7			14	23,5	2	45
Απρίλιος	3	8,4			6	12,9			9	21,3	7	37
Μάιος	2	5,4	2	3,3	3	4			7	12,7	1	63
Ιούνιος			5	11,8	5	11,1			10	22,9		52
Ιούλιος	4	9,1	4	5,8	13	21,8			21	36,7	18	137
Αύγουστος					12	27,1			12	27,1	5	69
Σεπτέμβριος			2	4,4	16	37,7			18	42,1	3	119
Οκτώβριος			1	1,8	14	31,8			15	33,6	3	566
Νοέμβριος					12	27,3			12	27,3	2	29
Δεκέμβριος			1	1,3	11	27,8			12	29,1	3	157
Σύνολα	9	22,9	33	64,3	117	244,3			159	331,5	96	1334

6.11. Έτος 2016

Πίνακας 6.11 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2016 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο											
	C-130		AB-205		Super Puma		CL-215/415		Γενικό Σύνολο			
	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Αποστολές	Ωρες	Διασωθέντες από ΠΑ	Διασωθέντες *
Ιανουάριος					15	34,1			15	34,1	3	47
Φεβρουάριος	1	3,9	1	2,7	10	21,8			12	28,4	1	1
Μάρτιος			3	3,3	5	8,9			8	12,2	1	5
Απρίλιος			5	3,8	6	10,1			11	13,9	7	5
Μάιος	12	53,5	1	1,4	5	10,2			18	65,1	1	1
Ιούνιος					5	9,4			5	9,4		1
Ιούλιος			4	5,2	9	20,8			13	26	2	9
Αύγουστος			2	3,2	10	16,7			12	19,9	1	19
Σεπτέμβριος	1	2,8	5	9,5	4	7,4			10	19,7	0	6
Οκτώβριος	2	5,2	2	4,9	17	36,1			21	46,2	3	46
Νοέμβριος			1	0,9	6	16,5	1	3,9	8	21,3	1	18
Δεκέμβριος					2	1,8			2	1,8		10
Σύνολα	16	65,4	24	34,9	94	193,8	1	3,9	135	298	20	168

6.12. Έτος 2017

Πίνακας 6.12 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2017 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο											
	C-130		AB-205		Super Puma		CL-215/415		Γενικό Σύνολο			
	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Αποστολές	Ώρες	Διασωθέντες από ΠΑ	Διασωθέντες *
Ιανουάριος					6	12,6			6	12,6	10	10
Φεβρουάριος					4	7,5			4	7,5	1	1
Μάρτιος					3	7,1			3	7,1	1	1
Απρίλιος			4	4,5	5	11,7	1	3,2	10	19,4	1	3
Μάιος			3	7,1	7	11,1			10	18,2	1	51
Ιούνιος			2	4	2	2,7			4	6,7		22
Ιούλιος			4	6,5	9	15,8			13	22,3		60
Αύγουστος			2	2,9	9	18,8			11	21,7	1	
Σεπτέμβριος	1	1,6	3	4,4	6	11,3			10	17,3	1	18
Οκτώβριος			9	12,7	10	14,1			19	26,8	13	80
Νοέμβριος			2	2,8	5	13,2			7	16	1	56
Δεκέμβριος					15	14,4			15	14,4	1	12
Σύνολα	1	1,6	29	44,9	81	140,3	1	3,2	112	190	31	314



Εικόνα 6.2 Διάσωση πιλότου μαχητικού αφους μετά από εγκατάλειψη στις Σποράδες το 2017 (πηγή enikos.gr)

6.13. Έτος 2018

Πίνακας 6.13 Στατιστικά Στοιχεία Έρευνας-Διάσωσης 2018 (πηγή ΓΕΑ, 2019)

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο											
	C-130/C-27J		AB-205		Super Puma		CL-215/415		Γενικό Σύνολο			
	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Απ.	Ωρ.	Αποστολές	Ωρες	Διασωθέντες από ΠΑ	Διασωθέντες *
Ιανουάριος	2	1,1	1	0,2	16	26,3	1	4	20	31,6	4	
Φεβρουάριος												
Μάρτιος					3	5,8	3	10	6	15,8		3
Απρίλιος			2	2,8	7	12			9	14,8	2	58
Μάιος			5	8,4	4	5,5			9	13,9		19
Ιούνιος			3	4,6					3	4,6		21
Ιούλιος			2	3,7	10	14,6			12	18,3	1	10
Αύγουστος	2	1,1	5	9,2	19	27,5			29	37,8	5	51
Σεπτέμβριος	2	1,7	5	8,3	18	24,3			25	34,3	4	3
Οκτώβριος			1	2,5	3	4,7			4	7,2	1	2
Νοέμβριος					3	1,8			3	1,8	1	
Δεκέμβριος					2	3,6			2	3,6	1	42
Σύνολα	6	3,9	23	37,2	85	126,1	4	14	122	183,7	19	209

* Διασωθέντες: Σύνολο διασωθέντων σε συνεργασία και με άλλους φορείς.



Εικόνα 6.3 Διάσωση ορειβάτισσας από το οροπέδιο του Ολύμπου το 2018 (πηγή in.gr)

Κεφάλαιο 7. ΣΥΝΟΨΗ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

7.1. Γενικά

Η Ελλάδα λόγω γεωγραφικής θέσης, γεωλογικής σύστασης και κλιματολογικών συνθηκών είναι πεδίο στο οποίο παρουσιάζονται αυξημένες πιθανότητες εκδήλωσης φυσικών φαινομένων με καταστροφικά αποτελέσματα, όπως οι σεισμοί, πλημμύρες, παράκτιες καταστροφές, τσουνάμι, δασικές πυρκαγιές.

Οι φυσικές καταστροφές φυσικά και δεν μπορούν να αποφευχθούν αλλά είναι βέβαιο ότι μέσω της πρόληψης, του μετριασμού και της ετοιμότητας μπορούμε να περιορίσουμε σημαντικά τις επιπτώσεις τους. Οι βασικές αρχές λοιπόν της διαχείρισης καταστροφών και κρίσεων όπως αναλύθηκαν παραπάνω, αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα τόσο για τον κρατικό μηχανισμό όσο και για την ατομική μας ευθύνη.

Ενώ η πρωταρχική ευθύνη για την αντιμετώπιση των καταστροφών ανήκει στις πολιτικές υπηρεσίες σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, η διεθνής πρακτική έχει αποδείξει ότι οι ΕΔ διαθέτουν το ανθρώπινο δυναμικό, τον εξοπλισμό, την κατάρτιση και την οργάνωση που απαιτούνται για να εξασφαλισθεί η άμεση παροχή βοήθειας στις πληγείσες περιοχές.

Όπως διαπιστώσαμε, η ελληνική νομοθεσία προβλέπει από μέρους της ένα πληρέστατο σχέδιο ενεργείας για ένα πλήθος καταστροφών και κρίσεων μέσα στο οποίο εμπλέκει δυναμικά και ουσιαστικά την Πολεμική Αεροπορία. Το συγκεκριμένο σώμα χαρακτηρίζεται από την ταχύτητα αντίδρασης, τον υψηλό επαγγελματισμό του προσωπικού αλλά και την επάρκεια των μέσων κάτι που δίνει στην ΠΑ πρωταγωνιστικό ρόλο όταν μιλάμε ειδικότερα για αεροπυρόσβεση, αεροδιακομιδές και έρευνα-διάσωση.

Η Πολεμική Αεροπορία από τη μεριά της, ενσωματώνει στο βασικό της δόγμα πλήρως τις αποστολές αυτές, μοιράζοντας το πτητικό της έργο εκτός της υπεράσπισης των συνόρων και της εδαφικής ακεραιότητας της χώρας και στο κομμάτι της κοινωνικής προσφοράς. Αυτό προκύπτει αλλά και αποδεικνύεται από την πληθώρα ετοιμοτήτων αλλά και σχεδίων που διατηρεί 365 μέρες το χρόνο, 24 ώρες το εικοσιτετράωρο.

Αν αθροίσουμε τα δεδομένα που παρατέθηκαν στην εργασία διαπιστώνουμε ότι μεταξύ 2006-2018 η ΠΑ εκτέλεσε 22425 πτήσεις αεροπυρόσβεσης συμπληρώνοντας πάνω από 48261 ώρες στον αέρα. Παράλληλα μεταξύ 2007-2018 διακομίσθηκαν 16360 ασθενείς σε 11841 αποστολές συμπληρώνοντας περισσότερες από 28457 ώρες πτήσης. Τέλος, η ΠΑ μεταξύ 2005-2018 έχει διασώσει ή συμβάλει στη διάσωση 8049 ανθρώπων, συμπληρώνοντας για το σκοπό αυτό περισσότερες από 4696 ώρες πτήσης σε 2578 αποστολές.

7.2. Αντί επιλόγου

Ερευνώντας ένα βήμα παρακάτω από τα στατιστικά νούμερα, διαπιστώνουμε ότι εκτός από αποτελεσματική, η Πολεμική Αεροπορία και το προσωπικό της, απολαμβάνει τεράστιας κοινωνικής αποδοχής από το σύνολο του ελληνικού λαού. Χαρακτηριστικός είναι ο ενθουσιασμός στα ΜΜΕ αλλά και στις επίσημες αναφορές εντός και εκτός συνόρων όταν αναφέρονται τα ιστορικά ή οι εμπειρίες των εμπλεκομένων από σχετικές αποστολές. Επιπλέον βαρύτητα σε αυτή τη σχέση πολιτών-ΠΑ, δίνουν και οι 14 αεροπόροι οι οποίοι έπεσαν στο καθήκον από το 1993 μέχρι σήμερα, πληρώνοντας το μέγιστο κόστος προσφέροντας στο κοινωνικό σύνολο σε περίοδο ειρήνης.

Ο ΥΕΘΑ στην ημερήσια διαταγή του την 1^η Ιανουαρίου 2019 μεταξύ άλλων αναφέρει: «Το αξιόμαχο και η ποιότητά σας συγκέντρωσαν, μέσα από τις πολυδιάστατες κοινωνικές δραστηριότητες που επιτελέσατε με απόλυτη επιτυχία, την εκτίμηση της ελληνικής κοινωνίας. Ενισχύσατε τον άρρηκτο δεσμό και την ισχυρή σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ Ενόπλων Δυνάμεων και ελληνικού λαού, γεγονός το οποίο μας δημιουργεί επιπλέον υποχρεώσεις για να ανταποκριθούμε στις προσδοκίες των συμπολιτών μας. Γι' αυτό το λόγο, το έτος 2019 θα ανακηρυχτεί «Έτος Κοινωνικής Προσφοράς», ώστε να προβληθεί και να ενισχυθεί η σημαντική σας συμβολή στην αρωγή του κρατικού μηχανισμού και στην κοινωνία.»



Εικόνα 7.1 Ο 6χρονος Θεοφύλακτος που γεννήθηκε εν πτήση μέσα στο Super Puma το 2012 λείει την ιστορία του στη γιορτή της πολεμικής Αεροπορίας το 2018 (πηγή in.gr)

Βιβλιογραφία

Ξένα

1. Raphael, B. (1986). When disaster strikes: How individuals and communities cope with catastrophe. New York: Basic Books.
2. Rosenthal, U., Charles, M.T., & Hart, P. (Eds.). (1989). Coping with crisis: The management of disasters, riots and terrorism. Springfield, IL: Charles C Thomas.

Ελληνική

3. Βρανάς Θ. (2013). Πολεμώντας τη Λήθη. Αθήνα
4. Βροντάκης Ν. (1937). Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας. Αθήνα
5. Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας (2019), Φυλλάδιο κοινωνικής προσφοράς έτους 2017. Αθήνα
6. Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (1980). Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (τ. Α'). Αθήνα
7. Λέκκας Ε. (1995), Γεωλογία και Περιβάλλον. Τομέας Δυναμικής Τεκτονικής Εφαρμοσμένης Γεωλογίας. Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα
8. Λέκκας Ε. (2000). Φυσικές και Τεχνολογικές Καταστροφές. Β' έκδοση, Αθήνα
9. Λέκκας Ε., Ανδρεαδάκης Ε. (2015). Εισαγωγή Στη Θεωρία Της Διαχείρισης Καταστροφών Και Κρίσεων. Αθήνα
10. Λυμπέρης Χ. (1997). Εθνική Στρατηγική Και Χειρισμός Κρίσεων. Αθήνα.
11. Παπαναστασόπουλος, Ν. (2002). Η Διαχείριση Των Κρίσεων Στην Ελληνική Εξωτερική Πολιτική. Εκδόσεις: Σιδέρη Ι.

Κρατικά Έγγραφα

12. Ν.3013/2002, Αναβάθμιση της Πολιτικής Προστασίας
13. Ν. 3511/2006 ΦΕΚ 258Α', Αποστολή Πυροσβεστικού Σώματος
14. Ν. 1579/1985 , Ίδρυση ΕΚΑΒ
15. Ν. 1753/1919 (ΦΕΚ 67 Α'). Άρθρο 3. Σύσταση Λιμενικού Σώματος

16. Ν. 3922/2011 (ΦΕΚ 35 Α΄). Άρθρο 2. Μετονομασία ΛΣ σε Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή
17. Ν. 211/1947. Κύρωση της Σύμβασης του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας- International Civil Aviation Organization (ICAO)
18. Ν. 3013/2002 (ΦΕΚ Α΄ 102). Αρμοδιότητες Γενικής Γραμματείας Προστασίας του Πολίτη
19. ΠΔ 376/1988. Ορισμός οργανισμού ΕΚΑΒ
20. ΠΔ 348/1996. Τροποποίηση οργανισμού ΕΚΑΒ
21. ΦΕΚ 1869/Β΄/2014. Οργάνωση, διάρθρωση και λειτουργία του Ε.Σ.Κ.Ε
22. ΦΕΚ 423 Β΄/10-4-2003. Σύνταξη σχεδίου Ξενοκράτης

Έγγραφα Πολεμικής Αεροπορίας (αδιαβάθμητα)

23. Βασικό Δόγμα Πολεμικής Αεροπορίας (2014). ΓΕΑ. Αθήνα
24. Βασική Διαταγή ΠΑ 2-8 Αεροδιακομιδές (2014). ΔΑΥ. Ελευσίνα
25. Βασική Διαταγή ΠΑ 2-1 Αεροπυρόσβεση (2015). ΔΑΥ. Ελευσίνα

Διαδίκτυο (προσπέλαση Ιανουάριος 2019)

26. Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ), <http://www.geetha.mil.gr>
27. Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ), www.haf.gr, προσπέλαση Ιανουάριος 2019
28. Πυροσβεστικό Σώμα (ΠΣ), www.fireservice.gr,
29. Λιμενικό Σώμα (ΛΣ), www.hcg.gr,
30. Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ), www.ekav.gr,
31. UNISDR, Terminology on Disaster Risk Reduction, Γενεύη, Μάιος 2009.
32. Ναυτεμπορική, Ο Ορισμός της Ανθρωπιστικής Κρίσης, <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/928478/o-orismos-tou-oie-gia-tin-anthropistiki-krisi>
33. Πανελλήνιος Σύλλογος Οικογενειών Πεσόντων Αεροπόρων (ΠΑΣΟΙΠΑ), www.pasoiipa.org.gr
34. Πρακτορείο ειδήσεων: in, www.in.gr
35. Όλες οι Ειδήσεις: protothema, www.protothema.gr
36. Times Of Change, www.thetoc.gr

- 37. Εδώ μιλάμε στον Ενικό, www.enikos.gr
- 38. Ενημέρωση για την Άμυνα, www.defenceview.gr
- 39. Εξελίξεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, www.mononews.gr
- 40. Aviation photos, www.airliners.net