08/08/2026

Η ασφάλεια των πολιτών κατά την αεροπυρόσβεση

/ Επικαιρότητα



Η προσπάθεια κατάσβεσης μιας δασικής πυρκαγιάς, είναι επικίνδυνη και πολύπλοκη εργασία, για τους συμμετέχοντες υπαλλήλους του Πυροσβεστικού σώματος, της Πολιτικής προστασίας, των Εθελοντών (Εθελοντικών οργανώσεων & Συνδέσμων Δήμων), των στελεχών της Δασικής Υπηρεσίας, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ακόμα και για τους εκπροσώπους των μέσων ενημέρωσης.

Για την καταστολή μια πυρκαγιάς στο δάσος ή και κατά την επέκτασή της στον αστικό ιστό, εκτός του ανθρώπινου δυναμικού, χρησιμοποιούνται επίγεια (οχήματα, βαρέα μηχανήματα έργου) και εναέρια μέσα (αεροσκάφη & ελικόπτερα) και η χρήση, τους ελλοχεύει αρκετούς κινδύνους!



Το περιβάλλον της πυρκαγιάς, οι υψηλές θερμοκρασίες, η ένταση του φαινομένου, ” η πίεση του συμβάντος ” και η κόπωση, είναι παράγοντες που δυσχεραίνουν την εργασία των εμπλεκομένων.

Όταν όμως, επιχειρούν εναέρια μέσα, το πεδίο της επικινδυνότητας επεκτείνεται κάποιες φορές και εκτός της περιοχής που εξελίσσεται η δασική πυρκαγιά και γ΄ αυτό, η απαγόρευση πρόσβασης του κοινού στην ευρύτερη περιοχή!



Η Αεροπυρόσβεση, συντονίζεται από εδάφους ή από εναέριο συντονιστή, οι οποίοι ανάλογα με τα μετεωρολογικά δεδομένα, την εξέλιξη της πυρκαγιάς, το είδος της καιόμενης βλάστησης και τις πληροφορίες που λαμβάνουν, διαχειρίζονται τα εναέρια μέσα που έχουν στην διάθεσή τους, με γνώμονα την ασφάλεια των πτήσεων και την προστασία του προσωπικού καταστολής.

Οι δυνατότητες των εναερίων μέσων, για την καταστολή μιας πυρκαγιάς είναι αρκετές, ανάλογα με τον τύπο του πτητικού μέσου, αλλά και οι κίνδυνοι είναι πολλοί κατά την χρήση τους, όταν δεν εφαρμόζονται επακριβώς τα πρωτόκολλα ασφαλείας από όλους τους εμπλεκόμενους.

Όλες οι φάσεις της αεροπυρόσβεσης εμπεριέχουν κινδύνους για τον **άνθρωπο, ιδίως όταν αυτός βρίσκεται σε περιοχή που ο κυβερνήτης του αεροσκάφους ή του ελικοπτέρου δεν γνωρίζει,** κάτι που συμβαίνει συχνά όταν οι πολίτες δεν τηρούν τις οδηγίες των αρχών και βρίσκονται εντός της περιοχής που επιχειρούν εναέρια μέσα παρεμποδίζοντας έτσι το έργο τους και θέτοντας τον εαυτόν τους, σε άμεσο κίνδυνο.



Τα αεροσκάφη Canader CL – 215 και CL – 415 μπορούν να πραγματοποιήσουν άφεση νερού άπαξ, 5000 λίτρα και 5455 λίτρα αντίστοιχα ή το ήμισυ της χωρητικότητάς τους κατά περίπτωση, ποσότητες που μπορεί να προκαλέσουν ανεπανόρθωτη βλάβη σε κάθε ζώντα οργανισμό, μηχανήματα ακόμα και σε κατασκευές, που βρίσκονται στην περιοχή άφεσης νερού.

Αυτός είναι και ο λόγος που τα πτητικά μέσα, δεν επιχειρούν ποτέ πάνω από το δίκτυο υψηλής τάσης.

Τα ελικόπτερα είναι φιλικότερα στο προσωπικό εδάφους κατά την αεροπυρόσβεση, αφού έχουν πολλούς τρόπους άφεσης νερού (άπαξ, διαδοχικές ρίψεις και διαβροχή), χρειάζεται όμως ιδιαίτερη προσοχή, κατά την διαδικασία υδροληψία τους, από το προσωπικό εδάφους.



Το κατώρευμα του ελικοπτέρου, για κάποιον που δεν τηρεί τους κανόνες ασφαλείας ή δεν είναι εξοπλισμένος με τα κατάλληλα Μέσα Ατομικής Προστασίας (Μ.Α.Π.), μπορεί να αποβεί μοιραίο.

Μια φωτογραφία στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, αν δεν την ” διαβάσουμε σωστά “, μπορεί να μας οδηγήσει σε λάθος συμπεράσματα.

Σε μία από τις φωτογραφίες του άρθρου, εικονίζεται, ο Έλληνας εποχικός δασοπυροσβέστης (οδηγός βαρέων οχημάτων), κ. Γεώργιος Παναγιώτου, σε σημείο υδροληψίας πυροσβεστικών ελικοπτέρων.



Η φωτογραφία είναι αυθεντική, η κλίση όμως του εδάφους (πρανές) ” ξεγελάει το μάτι ” και νομίζουμε, ότι ο κάδος του Ε / Π είναι πάνω από το κεφάλι του, ενώ στην πραγματικότητα είναι πολλά μέτρα μακριά, τηρουμένων των μέτρων ασφαλείας.

Κείμενο – Φωτογραφίες: Σπύρος Θεοδ. Κουτσοχρήστος