



**ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟ**



# γίγνεσθαι

ΤΟ ΕΠΙΣΗΜΟ ΕΝΤΥΠΟ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ  
ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (F.E.U.)

ΤΖΩΡΤΖ 10 & ΧΑΛΚΟΝΔΥΛΗ-ΑΘΗΝΑ 10677 ΕΤΟΣ 26 ΤΕΥΧΟΣ 110 ΜΑΡΤΙΟΣ-ΑΠΡΙΛΙΟΣ-ΜΑΪΟΣ 2002 ΤΙΜΗ: 0,01€



**Η προστασία  
του Εθνικού  
φυσικού  
περιβάλλοντος  
δεν έχει ...κόστος  
έχει ...αξία!**





# Η ΝΕΑ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΑΠΣ



Του Ν. Διαμαντή Προέδρου του Δ.Σ. της ΕΑΠΣ

**Τ**ο 1996 όταν μερικοί Αξιωματικοί πήραμε την πρωτοβουλία να ιδρύσουμε την Ένωση Αξιωματικών του Πυροσβεστικού Σώματος ήταν λίγοι αυτοί που μας πίστεψαν και πολλοί αυτοί που θέλησαν να μας ελέγξουν. Σήμερα 6 χρόνια μετά από μια δυναμική πορεία σταθερής, συνεπούς αλλά παράλληλα υπεύθυνης και διεκδικητικής δράσης, η συντριπτική πλειοψηφία των Αξιωματικών, πλαισίωσαν την Ένωση.

Οι περισσότεροι πλέον μας πιστεύουν γιατί κανείς δεν μπόρεσε να μας ελέγξει

Τα πρώτα χρόνια η ΕΑΠΣ έθεσε ως στόχο να διασφαλίσει τα βασικά εργασιακά δικαιώματα των Αξιωματικών και να παλέψει για ένα αξιοπρεπές εισόδημα που να ανταποκρίνεται στην προσφερόμενη εργασία και το σημαντικά πολύπλευρο έργο μας.

Στο μεγαλύτερο ποσοστό του ο συγκεκριμένος στόχος επιτεύχθηκε.

Οι παρεμβάσεις, οι πολύμορφες κινητοποιήσεις και η συνεργασία με τις άλλες συνδικαλιστικές ενώσεις έφεραν ουσιαστικά αποτελέσματα:

1. Τη θεσμοθέτηση των "Μισθολογικών Προαγωγών Αξιωματικών", από την 1-7-2000 με τις οποίες εξασφαλίσθηκαν τα 2/3 του μεθεπόμενου μισθολογικού βαθμού για την πλειοψηφία των συναδέλφων.

2. Τη θεσμοθέτηση από 1-7-2002, νέας "Βελτιωτικής - αποκαταστατικής πρότασης" για τις μισθολογικές προαγωγές

3. Την αναγνώριση της στρατιωτικής θητείας,

ως χρόνου πραγματικής υπηρεσίας και για τους Αξ/κούς, με την

4. Την καθιέρωση επιδόματος Ευθύνης Διοίκησης - Διεύθυνσης, ύψους 10-50.000 δρχ. για όλους τους Ανώτατους και Ανώτερους Αξιωματικούς, καθώς και για τους ασκούντες Διοίκηση κατώτερους Αξιωματικούς και την επέκταση του από 1-1-2003 σε όλους τους κατώτερους Αξ/κούς, σύμφωνα με δέσμευση του Υ.Δ.Τ.

5. Τη χορήγηση της νυχτερινής αποζημίωσης σε όποιον, όποτε και για όσο χρόνο εργάζεται νυχτερινό ωράριο.

6. Την επέκταση της Ζετίας Κονδύλη και στους Αξ/κούς, διάταξη η οποία λύνει σοβαρότατα συνταξιοδοτικά προβλήματα ικανού αριθμού ακουσίως αποστρατευόμενων πριν τη συμπλήρωση 35/35ων συναδέλφων. Η ρύθμιση αυτή έγινε αποδεκτή σύμφωνα με τις δεσμεύσεις των συναρμοδίων Υπουργών και θα συμπεριληφθεί στο υπό εξέλιξη συνταξιοδοτικό ν/σ.

7. Την αποζημίωση όλων των εκτός έδρας ημερών των σπουδαστών του Τ.Ε.Μ.Ε.Σ

\*Την επέκταση της "εκπαιδευτικής αποζημίωσης" και για τους σπουδαστές της Σ.ΕΘ.Α., που υπηρετούν στο Λεκανοπέδιο της Αττικής, ύψους 60.000 δρχ. περίπου μηνιαίως.

8. Την Αναπροσαρμογή της πέραν του 5νθ-μέρου αποζημίωσης από 7.000 στις 9.000 δρχ., από το 1999, η οποία σήμερα φαντάζει κραυγαλέα ισχνή και επιβάλλεται νέα, στο ποσό των 15.000 δρχ

9. Την αναδρομική καταβολή του "στεγαστικού επιδόματος", που αφορά στο χρονικό διάστημα από 1-1-1998 μέχρι 31-10-1999, σε όσους

από τους συναδέλφους είχαν προσφύγει εμπρόθεσμα στα αρμόδια Διοικητικά Δικαστήρια.

10. Ο σεβασμός από την Υπηρεσία των αποφάσεων των Διοικητικών Δικαστηρίων

11. Την έκδοση περιοδικού της Ένωσης μας με τίτλο «Πυροσβεστικό γίνεσθαι» το οποίο έγινε δεκτό με ευμενέστατα σχόλια από τους συναδέλφους και τρίτους, την δημιουργία ιστοσελίδας στο internet, καθώς και την έκδοση CD (Πυρασφάλειας κ.λ.η)

12. Την ενεργό συμμετοχή της Ένωσης στην Ομοσπονδία Ενώσεων Αξιωματικών Πυροσβεστικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης ( F.E.U.)

Αφού καταφέραμε να κτίσουμε μια σημαντική βάση στο εργασιακό μας οικοδόμημα τώρα προχωρούμε να διαμορφώσουμε ένα καινούργιο και σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για το Π.Σ. του μέλλοντος

Σήμερα σειρά έχουν τα ζητήματα εφαρμογής των κατακτημένων θεσμών (προαγωγές , μεταθέσεις, κ.τ.λ.) και η βελτίωση τους όπου απαιτείται , τα θέματα αναβάθμισης της εκπαίδευσης και η αλλαγή της οργάνωσης και φυσιογνωμίας του Σώματος.

Σειρά τώρα έχουν τα καθημερινά προβλήματα που μας ταλαιπωρούν και δυσχεραίνουν το έργο μας .

Όλα αυτά που τα γνωρίζουμε όλοι , τα συζητάμε όλοι , αλλά κανείς δεν τα αγγίζει , αφήνοντας την επίλυση τους ,για τους άλλους ή για πιο μετά.

Το νεοεκλεγμένο Δ.Σ. της ΕΑΠΣ συνδυάζει στη σύνθεσή του κατά μεγάλο ποσοστό νέους συναδέλφους με διάθεση για προσφορά αλλά παράλληλα και καταξιωμένους έμπειρους παλαιότερους .

Η ΕΑΠΣ έχει δηλαδή μια δυναμική για να συνεχίσει και να διατηρήσει την φωνή των Αξιωματικών του Π.Σ. δυνατή , υπεύθυνη και αγωνιστική.

Χρειαζόμαστε βέβαια σε αυτήν την προσπάθεια την ενεργοποίηση όλων των μελών μας.

Γιατί μόνο η μαζικότητα και η συμμετοχή διασφαλίζει την μαχητικότητα και την αποτελεσματικότητα.

Δίνει την ουσιαστική δύναμη της διαπραγματευτικής ισχύος στον συνδικαλισμό.

Η νέα πορεία της ΕΑΠΣ σηματοδοτεί την συνέχεια της συγκροτημένης και αγωνιστικής παρέμβασής της στο **«πυροσβεστικό γίνεσθαι»**







# ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟ Π.Σ.

στην αυγή μιας νέας εποχής

του Αντιπυράρχου Νικόλαου Διαμαντή  
και Υποπυραγού Κάλλι Σαΐνη

Ήταν στις αρχές του Ιουνίου του 1998. Λίγο μετά την ανάληψη της Δασοπυρόσβεσης από το Πυροσβεστικό Σώμα. Εποχή ταραγμένη, με μεγάλες καταστροφικές πυρκαγιές να έχουν ξεσπάσει σε όλη τη χώρα και ταυτόχρονα τη διαδικασία παράδοσης και παραλαβής του εξοπλισμού να δεσπόζει. Κάπου μέσα σε αυτό το χάος, ένα ξεχασμένο εξοπλιστικό πρόγραμμα της Δασικής Υπηρεσίας από το 1995, εντοπίσθηκε από μια απελπιστικά ολιγομελή ομάδα Αξιωματικών του ΑΠΣ και ένας αγώνας δόμου ξεκίνησε για τη διάσωσή του και την αξιοποίησή του. Στα πολύ φιλά αυτού του προγράμματος, καταγραφόταν και η αναγκαιότητα προμήθειας δύο Ε/Π συντονισμού...

**Ε**τσι ξεκίνησε και μια νέα σελίδα στην ιστορία του Π.Σ. Το όραμα και το όνειρο για την απόκτηση πιπτικών μέσων από το Π.Σ. και η αξιοποίησή τους κατά τη διάρκεια των πυροσβεστικών επιχειρήσεων εντάχθηκε στη γενικότερη στρατηγική επιλογή, αυτή της αναδιοργάνωσης του μηχανισμού αεροπυρόσβεσης και της ανάπτυξης ενός επιστημονικά άρτιου και επιχειρησιακά αποτελεσματικού μοντέλου Διαχείρισης των Εναέριων Μέσων στις Δασικές Πυρκαγιές.

Σήμερα, τέσσερα χρόνια μετά, το Σώμα και η σχέση του με τα εναέρια μέσα βρίσκονται στην ποιο κρίσιμη φάση. Ένας τεράστιος όγκος δουλειάς, αποτυπώνει πλέον την προσπάθεια που έγινε αυτά τα χρόνια με σημεία αιχμής την πλήρη αναδιοργάνωση του μηχανισμού αεροπυρόσβεσης, την ανάπτυξη Διεθνώς αποδεκτού σήμερα μοντέλου Διαχείρισης των Εναέριων Μέσων σε Δασικές Πυρκαγιές, αλλά και την απόκτηση των δύο πρώτων Ε/Π τύπου ΒΚ117 του Π.Σ.

Παράλληλα όμως, η ευθύνη του επιχειρησιακού ελέγχου του μεγαλύτερου σήμερα στόλου αεροπυρόσβεσης στην Ευρώπη, η πολυπλοκότητα αυτού του στόλου λόγω του συνδυασμού αεροπλάνων και ελικοπτέρων, εθνικών και μι-





• σθωμένων πτητικών μέσων, ΑΜΛΑ και  
• ΚΥΡΙΩΣ, η ιστορική ευθύνη της λειτουργίας  
• με υπευθυνότητα της Υπηρεσίας Εναέριων  
• Μέσων του Π.Σ. απαιτεί σοβαρότητα και ε-  
• ξαιρετική προσοχή.

Στην αυγή αυτής της νέας εποχής, η ένταξη των Ε/Π του Π.Σ. και η συμμετοχή τους στις πυροσβεστικές επιχειρήσεις, γεννά ανάμικτα συναισθήματα. Πολλοί θα δουν αυτή την προσπάθεια με υπερφάνεια, άλλοι θα παρασυρθούν από τη γοητεία των κόκκινων ιπτάμενων μηχανών, άλλοι θα αντιδράσουν για το υψηλό κόστος, ενώ δεν είναι λόγοι εκείνοι που θα επιτεθούν στο Σώμα για την εμπλοκή του σε "χωράφια ξένα", όπου το αποκλειστικό προνόμιο θεωρούν ότι τους ανήκει ως περίπου "κληρονομικό δικαίωμα".

Πέρα από κάθε αντίδραση, όμως, που εξάγει τη φαντασία θετικά ή αρνητικά, η ιστορία του Σώματος και η κρισιμότητα των χρόνων που διανύουμε απαιτούν προσεκτικές κινήσεις στο ζήτημα της αξιοποίησης και λειτουργίας των πτητικών μέσων, με κορυφαίο θέμα τη διαχείριση των ιδιόκτητων πτητικών μέσων του Π.Σ.

Η επιχειρησιακή, πτητική και τεχνική λειτουργία πτητικών μέσων από έναν φορέα όπως το Π.Σ., με υψηλές απαιτήσεις και μεγάλο βαθμό επικινδυνότητας στην εκτέλεση των αποστολών, απαιτεί υψηλό βαθμό ασφάλειας, συστηματική μελέτη, παρακολούθηση και φυσικά ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο.

Το αεροπορικό γίνεσθαι στην Ελλάδα, χρόνια ολάκερα, βασανίσθηκε από στεγανά, προσωπικές φιλοδοξίες, επιχειρηματικούς ανταγωνισμούς και αναζητήσεις κοινωνικής καταξίωσης περισσότερο και λιγότερο αεροπορικής παιδείας. Και όλα αυτά στη σκιά ενός εναέριου χώρου, περίπου σε εμπόλεμη κατάσταση τα τελευταία σαράντα χρόνια.

Σήμερα δε, μονάδες εναέριων μέσων, με ιστορία (20) και (30) χρόνων, αναμετρούνται με επικίνδυνα και σοβαρά προβλήματα επιβίωσης και όλοι συμφωνούν πως η κυριότερη αιτία, ήταν η δράση των ανεξέλεγκτων προσωπικών επιδιώξεων.

Σε αυτό το τοπίο, το Π.Σ. καλείται να δώσει δείγματα γραφής και να αφήσει τα αποτυπώματά του στη νεώτερη αεροπορική ιστορία της Ελλάδας, δημιουργώντας μια σύγχρονη επιχειρησιακή αεροπορική μονάδα, με άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό, μα πάνω από όλα χαράζοντας σαν φορέας, με σοβαρότητα και αξιοπιστία, τη στρατηγική του στην ασφάλεια των πτητικών μέσων.

Έτσι, είναι άμεση και επιτακτική η ανάγκη πλέον για τη δημιουργία της Διευθύνσης Εναέριων Μέσων και της στελέχωσης της με εκείνο το εξειδικευμένο προσωπικό, το οποίο θα εγγυηθεί τη λειτουργία της Υπηρεσίας Εναερίων Μέσων και των κλιμακίων της, με αξιοπιστία στα χρόνια που έρχονται. Η αναγκαιότητα αυτή είναι ταυτισμένη με τα μεγέθη που σήμερα το Π.Σ. καλείται να δια-







χειρισθεί τόσο σε επίπεδο εξοπλισμού, όσο και σε επίπεδο επιχειρησιακών απαιτήσεων.

Οι στρατηγικές επιλογές για την απόκτηση και άλλων ιδιόκτητων Ε/Π και μάλιστα υψηλών επιδόσεων, με πλέον χαρακτηριστικό την απόκτηση ενός υπερσύγχρονου Super Puma Δωρεά του Ιδρύματος Νιάρχου, την άνοιξη του 2003, αλλά και η επί πέντε μήνες καθημερινή άσκηση του επιχειρησιακού ελέγχου σε έναν στόλο που ξεπερνά τα (60)!!! πτητικά μέσα αεροπυρόσβεσης δημιουργούν ασφικτικά επικίνδυνες συνθήκες απώλειας ελέγχου.

Το Π.Σ. σήμερα, με την εξέλιξη της υπόθεσης της Δασοπυρόσβεσης δυστυχώς ή ευτυχώς δεν δικαιούται να κάνει λάθη. Οι απαιτήσεις της Πολιτείας αλλά και του κοινωνικού συνόλου είναι τόσο υψηλές, που το φιλότιμο ή ο οραματισμός κάποιων λίγων Αξιωματικών όχι μόνο δεν επαρκεί αλλά στην υπόθεση των εναέριων μέσων, όπου η ασφάλεια είναι το μέγιστο ζητούμενο, θα πρέπει να θεωρηθούν πλέον και ως παράμετροι πρόκλησης σοβαρών λαθών (στην καλύτερη περίπτωση) ή ακόμη και ατυχήματος.

Είναι χαρακτηριστικό να αναφερθεί πως για την παρακολούθηση περίπου (10) πτητικών μέσων, η αναλογία σε άλλους φορείς είναι δύο διευθύνσεις (μια για τις επιχειρήσεις και μια για τη συντήρηση), έξι τμήματα και ένα επιτελείο περίπου 20 ατόμων και όλα αυτά πέρα από το προσωπικό των μονάδων που είναι υπεύθυνο για την καθημερινή λειτουργία των πτητικών μέσων.

Πιστεύοντας ότι αυτός μας ο προβληματισμός, αλλά και οι προτάσεις μας για τη Διεύθυνση Εναέριων Μέσων θα αποτελέσουν αντικείμενο προοπτικής και αξιοποίησης ευχόμεστε καλές προσγειώσεις σε όλους και σκιαγραφούμε τη μια και μοναδική αλήθεια για όλους όσους καλούνται αυτές τις ιστορικές στιγμές να αναλάβουν ευθύνες και να στηρίξουν με τη δουλειά τους την προσπάθεια: η διαχείριση των εναέριων μέσων απαιτεί συστηματική δουλειά, σοβαρότητα και υπευθυνότητα, δημιουργία υποδομών με προοπτική, στέρεων και ασφαλών μα πάνω από όλα απαιτεί ανθρώπινο δυναμικό με αεροπορική παιδεία και πυροσβεστική συνείδηση.

