

Προσωπικός Βοηθός, υπό ...επεξεργασία

Η πολυπλοκότητα της υπόθεσης Προσωπικός Βοηθός, (Π.Β.) φαίνεται να συμβάλλει καθοριστικά στην καθυστέρηση της έναρξης των διαδικασιών υλοποίησης, του θεσμού του Προσωπικού Βοηθού. Το αισιόδοξ σενάριο στις αρχές του καλοκαιριού του 2020, όταν ολοκλήρωνε τις εργασίες της η Ομάδα Εργασίας του υπουργείου Εργασίας, που είχε συσταθεί για να μελετήσει τον θεσμό του Π.Β., ήταν ότι σύντομα θα περνούσε διάταξη νόμου για την θεσμοθέτηση της υπηρεσίας του Π. Β. Επίσης ότι θα γινόταν Σύσταση Ομάδας Εργασίας για τον σχεδιασμό του πιλοτικού προγράμματος καθώς και τον τρόπο χρηματοδότησής του, προκειμένου να ξεκινήσει το συντομότερο δυνατόν. Αυτό όμως δεν κατέστη εφικτό, αφού βρισκόμαστε στον Μάρτιο του 2021 και πλέον ο ορίζοντας που τίθεται είναι «να ξεκινήσει το πιλοτικό εντός του έτους», χωρίς να καθορίζεται όμως ο ακριβής χρόνος.

Σύμφωνα με αξιόπιστες πληροφορίες μας από το υπουργείο Εργασίας, αυτό τον καιρό βρίσκεται υπό επεξεργασία το πλαίσιο του θεσμού του Π.Β., με βάση και το πόρισμα της Ομάδας Εργασίας που προαναφέραμε, ώστε να προκύψει μια ολοκληρωμένη διάταξη νόμου. Και βέβαια να δοθεί το πράσινο φως της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, για την χρηματοδότηση του πιλοτικού από το Ταμείο Ανάκαμψης.



Πιλοτικό εντός '21

Το πιλοτικό πρόγραμμα που προγραμματίζεται να ξεκινήσει εντός του 2021, θα αφορά 2.000 ωφελούμενους, άτομα με αναπηρία, αντί των 3.000 που είχε ειπωθεί αρχικά, με υπολογιζόμενο κόστος 40 εκ. ευρώ. Προς το παρόν δεν έχουν προσδιοριστεί οι περιοχές στις οποίες θα υλοποιηθεί το πιλοτικό. Το υπουργείο προσανατολίζεται στην ανοιχτή πρόσκληση ενδιαφέροντος για υποψήφιους Π.Β. και εν συνεχεία ανοιχτή πρόσκληση ενδιαφέροντος για ωφελούμενους.

Και άτομα της οικογένειας οι Π.Β.

Στο πόρισμα της Ομάδας Εργασίας προβλέπεται η δυνατότητα ο Π.Β. να είναι και άτομο του οικογενειακού περιβάλλοντος για ένα 8ωρο, για περιπτώσεις που ο ωφελούμενος χρειάζεται 24ωρη βοήθεια.

Επίσης, το υπουργείο προσανατολίζεται στην δημιουργία ενός Μητρώου ενδιαφερόμενων να ασκήσουν το επάγγελμα του Π.Β.. Και τα δύο τα είχε ζητήσει η ΕΟΚΑ.

Τα ερωτήματα που απασχολούν εμάς τους βαριά κινητικά ανάπτηρους, αναφορικά με τον Π.Β., είναι πολλά και αναφέρουμε μερικά από αυτά:

1. Τι εννοούμε με τον όρο Π. Β. βαριά κινητικά αναπήρου; Θα είναι ένας άνθρωπος γενικών καθηκόντων ή θα εξυπηρετεί συγκεκριμένες ανάγκες;
2. Ποιες κατηγορίες ατόμων με βαριά κινητική αναπηρία θα δικαιούνται Π.Β. και από ποιόν θα γίνεται η αξιολόγηση; Θα αποτελούν κριτήρια ηλικία, οικονομική κατάσταση, ύπαρξη ή μη επαγγελματικής απασχόλησης, συμμετοχή στην εκπαίδευση και το μεγάλο ποσοστό αναπηρίας, (π.χ. εφ' όρου ζωής από ΚΕΠΑ), στην αξιολόγηση των υποψηφίων δικαιούχων;
3. Όσοι κριθεί ότι χρειάζονται 24ωρη βοήθεια, θα μπορούν να έχουν έναν Π.Β. μόνιμο-εσωτερικό και άλλον για την κάλυψη των ρεπό;
4. Όποιος κριθεί δικαιούχος Π.Β., θα έχει αυτό το δικαίωμα εφ' όρου ζωής, ή θα ξαναπερνά από αξιολόγηση σε τακτά χρονικά διαστήματα;
5. Η επιλογή του Π.Β. θα γίνεται από το ίδιο το άτομο με αναπηρία (εφόσον έχει κριτική ικανότητα) με βάση τις ιδιαίτερες ανάγκες του, ή εάν το επιθυμεί, μπορεί να μεσολαβεί κάποιος πάροχος;
6. Κρίνεται απαραίτητο ή όχι, ο πρωτοαπασχολούμενος Π.Β. να έχει κάποια κατάρτιση/επιμόρφωση/εκπαίδευση σεμιναριακού τύπου; Και αν ναι, ποια θα πρέπει να είναι αυτή;
7. Αποψη της ΕΟΚΑ είναι ότι για την δική μας κατηγορία αναπηρίας, κρίνεται απαραίτητη, κάποιου είδους βασική κατάρτιση των υποψηφίων πρωτοαπασχολούμενων, Π.Β., κυρίως για θέματα της εργασιακής σχέσης (δεοντολογίας, επικοινωνίας) γνώσεις και δεξιότητες, για την αντιμετώπιση των αναγκών μας.
8. Θα υπάρχει συγκεκριμένο ποσό αποζημίωσης; Π.χ. κατώτατος μισθός; ή αποζημίωση ανά ώρα εργασίας;
9. Με δεδομένο ότι ως Π.Β. παρα-τετραπληγικών, μέχρι σήμερα, χρησιμοποιούνται κυρίως αλλοδαπές/οί με άδεια παραμονής (εσωτερικοί ή όχι), θα μπορούν να συνεχίσουν να τους χρησιμοποιούν οι ωφελούμενοι, με το κόστος να καλύπτεται από το κράτος;
10. Θα προβλεφθεί η παροχή κινήτρων (π.χ. φορολογικές ελαφρύνσεις), σε Π.Β. για να πάνε να εργαστούν σε νησιά και απομακρυσμένα μέρη;
11. Πώς θα επιλεγούν τα άτομα με αναπηρία που θα συμμετέχουν στο πιλοτικό; Θα είναι κριτήριο επιλογής η βαρύτητα και το είδος της αναπηρίας; Θα είναι οι ίδιοι ωφελούμενοι καθ' όλη τη διάρκεια του πιλοτικού;
12. Προς το παρόν τα ερωτήματα μας παραμένουν αναπάντητα, αφού όπως προείπαμε, η υπόθεση Π.Β. βρίσκεται υπό ...επεξεργασία.

Ο Αθλητισμός στο προσκήνιο

«Η βία, η κακοποίηση και ο ρατσισμός δεν έχουν θέση στον αθλητισμό και στη ζωή μας. Όρα να τα αποβάλλουμε. Όρα να βάλουμε τον αθλητισμό στο προσκήνιο». Με αυτές τις αρχές, «τρέχει» η καμπάνια «Ο Αθλητισμός στο Προσκήνιο» του υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού.

Με αιχμή του δόρατος τα ισχυρά μηνύματα που μπορεί να εκπέμψει η αθλητική οικογένεια και την επίδραση που ασκεί ο αθλητισμός σε κάθε κοινωνικό στρώμα, υλοποιείται άμεσα μία εκ των 13 πρωτοβουλιών, που εξήγγειλε ο Υφυπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού, Λευτέρης Αυγενάκης, την Δευτέρα 15 Φεβρουαρίου:

Η καμπάνια με τίτλο «Ο Αθλητισμός στο Προσκήνιο» εστιάζει στον εντοπισμό, την καταπολέμηση και την εξαφάνιση της σεξουαλικής και κάθε άλλης μορφής βίας, αλλά και την αντιμετώπιση φαινομένων διακρίσεων, ρατσισμού, διαφθοράς και κατάχρησης εξουσίας, τόσο στον αθλητισμό μας όσο και στο κοινωνικό σύνολο, με μηνύματα όπως:

- Να κυνηγάς τις διακρίσεις, αλλά ποτέ να μην κάνεις διακρίσεις.
- Να ξεπερνάς τα όρια σου, αλλά κανείς να μην έχει το δικαίωμα να ξεπερνά τα δικά σου όρια.
- Να φοράς με περηφάνια το χρώμα της ομάδας σου και να μη σε νοιάζει το χρώμα του διπλανού σου.
- Να μετράς νίκες, να μετράς ήττες, αλλά να μη μετράς πληγές.
- Τώρα πιο πολύ από ποτέ, πρέπει να θυμηθούμε τι πραγματικά έχει αξία.

Το ελληνικό #MeToo είναι ένα κίνημα που τώρα γεννιέται και πρέπει να μείνει ελεύθερο και ακηδεμόνευτο.

Πιστεύουμε, τονίζει το υπουργείο Αθλητισμού, ότι όλοι μαζί πρέπει να υπερασπιστούμε τα θύματα, να αναδείξουμε τις φωνές τους, να βοηθήσουμε να σπάσει παντού η σιωπή. Να διδαχτούμε από το θάρρος των θυμάτων”.

Έχει ...δρόμο η Ενιαία Κάρτα Διέλευσης από τα Διόδια

Μπορεί να ψηφίστηκε ο νόμος v. 4782/2021, για την έκδοση Ενιαίας Κάρτας Διέλευσης από τα διόδια, αλλά η υλοποίηση αργεί. Θα πρέπει να βγουν υπουργικές αποφάσεις, να δημιουργηθεί Υπηρεσία Οδικών Τελών, για να εκδώσει την Κάρτα.

Ωστόσο η Ενιαία Κάρτα, δεν λύνει το θέμα της δωρεάν διέλευσης, αλλά μόνο το διαδικαστικό, δηλαδή το να υπάρχει μόνο μία κάρτα για όλα τα διόδια και όχι από μία για κάθε οδικό άξονα.

Η δωρεάν διέλευση συνεχίζει να μην κατοχυρώνεται με νόμο, αλλά να επαφίεται στην διακριτική ευχέρεια κάθε παραχωρησιούχου. Έτσι με τις μέχρι τώρα συμβάσεις, οι εταιρείες επιτρέπουν τη δωρεάν διέλευση, στο πλαίσιο της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης.

Ένα δεύτερο θέμα που έχει προκύψει είναι ότι ο πρόσφατος νόμος ορίζει σαφώς ότι για να ισχύει η απαλλαγή, «ο ΑμεΑ πρέπει να επιβαίνει στο όχημα κατά τη διέλευση». Κάτι που βρίσκει απολύτως αντίθετη την ΕΣΑμεΑ, καθώς σε αρκετές περιπτώσεις το άτομο με αναπηρία μεταφέρεται από άλλον οδηγό σε κάποιο προορισμό (σχολείο, νοσοκομείο, εργασία κ.λπ.) αφήνεται εκεί και ο οδηγός επιστρέφει αργότερα για να το ξαναπάρει. Η κόντρα ΕΣΑμεΑ – Υπ. Μεταφορών, δείχνει να οδηγείται στα άκρα.

Hand Bikes και τα Scooters στα Ε.Π.Η.Ο.

Δύο πολύ σημαντικά εργαλεία-βοηθήματα των βαριά κινητικά αναπήρων, καταγράφηκαν για πρώτη φορά σε νόμο, μετά από πρωτοβουλία της ΕΟΚΑ σε συνεργασία με την ΕΣΑμεΑ. Πρόκειται για τα Hand Bikes και τα Scooters, τα οποία καταγράφηκαν στον v. 4784/2021 για την μικροκινητικότητα, στην κατηγορία των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.).

Υπενθυμίζουμε ότι με πρόταση της ΕΟΚΑ, τα Hand Bikes και τα Scooters, εγκρίθηκαν εδώ και ένα χρόνο ως αποζημιούμενα από τον ΕΟΠΥΥ, αλλά δυστυχώς μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει δυνατή η αποζημίωσή τους, λόγω καθυστερήσεων του ΕΟΠΥΥ. Η ΕΟΚΑ βέβαια «κυνηγάει» το θέμα και ελπίζουμε σύντομα να δοθεί λύση.

Στον v. 4784/2021, μεταξύ των άλλων θετικών για εμάς, πέρασε και η πρότασή μας για διασφάλιση των ραμπών διέλευσης ατόμων με αναπηρία, από τα παρκαριασμένα αυτοκίνητα. Σύμφωνα με τον νέο νόμο απαγορεύεται το παρκάρισμα σε απόσταση 0,50 μ. εκατέρωθεν των ραμπών.

Διαβάστε περισσότερα για όσα μας αφορούν στο site της ΕΟΚΑ, στην κατηγορία ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, στα ΔΙΑΦΟΡΑ, με τίτλο «16/03/21 v. 4784, Η Ελλάδα σε κίνηση – Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα-Μικροκινητικότητα»

Χορηγία 10 αναπηρικών αμαξιδίων από την ΕΟΚΑ

Θερμής υποδοχής έτυχε η πρωτοβουλία της ΕΟΚΑ, να προσφέρει δωρεάν από ένα αξιόπιστο αναπηρικό αμαξίδιο, σε 10 συνανθρώπους μας (μέλη φορέων μας) που αδυνατούσαν να το προμηθευτούν. Οι παραδόσεις των 7 αναπηρικών αμαξιδίων ολοκληρώθηκαν μέχρι αυτή τη στιγμή, ενώ η αναγκαστική καραντίνα, δεν επέτρεψε ακόμα την παράδοση των υπολοίπων 3 αναπηρικών αμαξιδίων.

Η δράση της παροχής αναπηρικών αμαξιδίων αποφασίστηκε ομόφωνα από την Εκτελεστική Γραμματεία, με στόχο την ανακούφιση βαριά κινητικά αναπήρων που δεν έχουν τη δυνατότητα να ανανεώσουν το αναπηρικό τους αμαξίδιο. Και αυτή η προσφορά έγινε όχι ως φιλανθρωπική δράση, αλλά ως υποχρέωση της Ομοσπονδίας απέναντι στα μέλη της, φυσικά πρόσωπα.

Η δράση δωρεάς των αναπηρικών αμαξιδίων, κατέστη δυνατή με την συνεργασία του εκπροσώπου της εταιρείας Invacare από την οποία αγοράστηκαν τα αμαξίδια κ. Κ. Λεμονή, ο οποίος εκπροσωπεί στην Ελλάδα την εταιρεία Invacare France. Τόσο ο Έλληνας αντιπρόσωπος, όσο και η εταιρεία παραγωγής των αμαξιδίων, συνέβαλλαν ουσιαστικά, εξασφαλίζοντάς μας πολύ χαμηλές τιμές αγοράς.



Στον ΠΑΣΥΠΚΑ, το αμαξίδιο χορηγήθηκε στον κ. Παντελή Δροσινό.



Στον ΠΑΣΑΠ, το αμαξίδιο χορηγήθηκε στον κ. Αθανάσιο Τζέλιο.



Στον Παγκρήτιο Σύλλογο Αναπήρων Πολιτών, το αμαξίδιο χορηγήθηκε στον κ. Αντώνιο Μπουχαλάκη.



Στον Σύλλογο Παραπληγικών Νομού Δράμας, το αμαξίδιο χορηγήθηκε στην κα Μαρία Καραγκιαούρη.



Στον Σύλλογο Παραπληγικών & Κινητικά Αναπήρων Νομού Πέλλας, το αμαξίδιο χορηγήθηκε στον κ. Αναστάσιο Σιδερίδη.



Στον Σύλλογο Κινητικά Αναπήρων Ν. Σερρών, το αμαξίδιο χορηγήθηκε στον κ. Θεοφάνη Δαμάσκο.



Στον Σύλλογο Μέγας Αλέξανδρος, το αμαξίδιο χορηγήθηκε στον κ. Αντώνιο Κυμούνδρη.

Εάν μια μέρα παιδί μου...

Ένα συγκινητικό γράμμα ενός πατέρα στο γιο του, είναι ενδεχομένως ένα από τα ωραιότερα πράγματα που έχουμε διαβάσει τον τελευταίο καιρό.

«Εάν μια μέρα με δεις "γέρο"... εάν λερώνομαι όταν τρώω και δεν μπορώ να ντυθώ... έχει υπομονή. Θυμήσου πόσο καιρό μου πήρε για να σου τα μάθω... Εάν όταν μιλάω μαζί σου επαναλαμβάνω τα ίδια πράγματα, μην με διακόπτεις, άκουσε με. Οταν ήσουν μικρός κάθε μέρα σου διάβαζα το ίδιο παραμύθι μέχρι να σε πάρει ο ύπνος.

Όταν δε θέλω να πλυσθώ μην με μαλώνεις και μην με κάνεις να αισθάνομαι ντροπή... Θυμήσου όταν έτρεχα από πίσω σου και έβρισκες δικαιολογίες όταν δεν ήθελες να πλυθείς. Όταν βλέπεις την άγνοιά μου στις νέες τεχνολογίες, δώσε μου χρόνο και μη με κοιτάς ειρωνικά, εγώ είχα όλη την υπομονή να σου μάθω το αλφάβητο.

Όταν κάποιες φόρες δεν μπορώ να θυμηθώ ή χάνω τον συνειρμό των λέξεων, δώσε μου χρόνο για να θυμηθώ και εάν δεν τα καταφέρνω μην θυμώνεις... Το πιο σπουδαίο πράγμα δεν είναι εκείνο που λέω αλλά η ανάγκη που έχω να είμαι μαζί σου και κοντά σου και να με ακούς.

Όταν τα πόδια μου είναι κουρασμένα και δεν μου επιτρέπουν να βαδίσω μην μου συμπεριφέρεσαι σαν να ήμουν ένα "βάρος", έλα κοντά μου με τα δυνατά σου μπράτσα, όπως έκανα εγώ όταν ήσουν μικρός και έκανες τα πρώτα σου βήματα.

Όταν λέω πως θα ήθελα να "πεθάνω"... μη θυμώνεις, μια μέρα θα καταλάβεις τι είναι αυτό που με σπρώχνει να το πω. Προσπάθησε να καταλάβεις πως στην ηλικία μου δεν ζεις, επιβιώνεις. Μια μέρα θα ανακαλύψεις ότι παρόλα τα λάθη μου πάντοτε ήθελα το καλύτερο για σένα, για να σου ανοίξω τον δρόμο.

Βοήθησέ με να περπατήσω, βοήθησέ με να τελειώσω τις ημέρες μου με αγάπη και υπομονή.

Σε αγαπώ παιδί μου...»



ε-ΕΦΚΑ Υποχρέωση δημοσιοποίησης ονομάτων γιατρών επιτροπών ΚΕΠΑ

Αποδεκτή έγινε από τον ε-ΕΦΚΑ, η γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους περί υποχρέωσής του να δημοσιοποιεί κατόπιν αιτήσεως του εξεταζόμενου, τα ονόματα των γιατρών του ΚΕΠΑ που συμμετείχαν στην επιτροπή αξιολόγησης της αναπηρίας του.

Συγκεκριμένα με το από 23/12/20, έγγραφό του το νομικό τμήμα του ε-ΕΦΚΑ, ενημερώνει τους αρμοδίους του Οργανισμού και τους γιατρούς του Ειδικού Σώματος Υ.Ε. ΚΕ.Π.Α., ότι ο Διοικητής του ε-ΕΦΚΑ, έκανε αποδεκτή την με αρ. 123/2020 γνωμοδότηση του ΣΤ' Τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, σύμφωνα με την οποία ο ΕΦΚΑ υποχρεούται να γνωστοποιεί στους ενδιαφερόμενους, κατόπιν αιτήσεώς τους, τα ονόματα γιατρών μελών των Υγειονομικών Επιτροπών των ΚΕ.Π.Α.

Οι αποφάσεις των υγειονομικών επιτροπών θεωρούνται διοικητικά έγγραφα και σύμφωνα με τον ν 2690/1999, αρ. 5 Πρόσβαση σε έγγραφα,

«1. Κάθε ενδιαφερόμενος έχει το δικαίωμα, ύστερα από γραπτή αίτησή του, να λαμβάνει γνώση των διοικητικών εγγράφων. Ως διοικητικά έγγραφα νοούνται όσα συντάσσονται από τις δημόσιες υπηρεσίες, όπως εκθέσεις, μελέτες, πρακτικά, στατιστικά στοιχεία, εγκύκλιες οδηγίες, απαντήσεις της Διοίκησης, γνωμοδοτήσεις και αποφάσεις.

2. Όποιος έχει ειδικό έννομο συμφέρον δικαιούται, ύστερα από γραπτή αίτησή του, να λαμβάνει γνώση των ιδιωτικών εγγράφων που φυλάσσονται στις δημόσιες υπηρεσίες και είναι σχετικό με υπόθεσή του η οποία εκκρεμεί σε αυτές ή έχει διεκπεραιωθεί από αυτές».

Υπενθυμίζουμε ότι η γνωστοποίηση των ονομάτων των γιατρών των επιτροπών, αποτελούσε πάγιο αίτημα της ΕΟΚΑ και των φορέων μελών της, αλλά και του συνόλου του αναπηρικού κινήματος.

ΘΑ.....ΠΕΤÁΜΕ ΣΤΟ ΑΝΑΠΗΡΙΚΟ ΜΑΣ ΑΜΑΞÍΔΙΟ!

Μοιάζει όνειρο ανοιξιάτικης νύχτας, αλλά το θετικό είναι ότι μπήκε σε συζήτηση και σχεδιασμό, η δυνατότητα των βαριά κινητικά αναπήρων κινούμενων με αναπηρικό αμαξίδιο, να πετάνε καθήμενοι στο αμαξίδιό τους. Το ΠΟΤΕ και ΑΝ θα το δεχτούν οι αεροπορικές εταιρείες, είναι άγνωστό.

Όσοι έχουμε ταξιδέψει με αεροπλάνο, γνωρίζουμε την ταλαιπωρία που αυτό περιλαμβάνει, τους κινδύνους τραυματισμού μας, αλλά και τον κίνδυνο απώλειας/καταστροφής μερών/ εξαρτημάτων του αναπηρικού μας αμαξίδιου, είτε αυτό είναι χειροκίνητο, είτε ηλεκτροκίνητο. Οπότε καταλαβαίνουμε και την αξία του να μπορείς να κάνεις ένα αεροπορικό ταξίδι, καθήμενος στο αμαξίδιό σου.

Αλιεύσαμε στο διαδίκτυο, την είδηση ότι μία εταιρεία από το Κολοράντο, με την ελληνικότατη ονομασία Molon Labe Seating, παρουσίασε ένα πρωτότυπο μιας νέας αεροπορικής θέσης που θα επιτρέπει στους Επιβάτες Περιορισμένης Κινητικότητας (PRM's) να πετούν σε αεροπορικές πτήσεις, καθήμενοι στα αμαξίδιά τους.

Τι προτείνει η Molon Labe Seating; Προτείνει την τροποποίηση μιας απλής τριθέσιας σειράς καθισμάτων της οικονομικής θέσης, σε ένα πολύ μεγάλο διπλό κάθισμα. Αυτό το κάθισμα, όταν δεν υπάρχει βαριά κινητικά ανάπορος επιβάτης διατίθεται κανονικά σε άλλους επιβάτες. Όταν ωστόσο υπάρχει επιβάτης με αναπηρία, το κάθισμα του διαδρόμου γλιστρά πάνω από το πάνω μέρος του καθίσματος του παραθύρου και ασφαλίζεται στη θέση του για κανονική χρήση. Ο χώρος που ανοίγει σύροντας το κάθισμα του διαδρόμου πάνω από το κάθισμα του παραθύρου προσφέρει τον απαραίτητο χώρο για να μπει ένα χειροκίνητο ή μηχανοκίνητο αναπηρικό αμαξίδιο. Ένα σύστημα σύνδεσης αναπηρικής πολυθρόνας Q-Sstraint, που χρησιμοποιείται ήδη ευρέως σε λεωφορεία και τρένα, χρησιμοποιείται για να ασφαλίζει το αναπηρικό αμαξίδιο στο πάτωμα της καμπίνας του αεροσκάφους.

Σύμφωνα με το δημοσίευμα της ιστοσελίδας της Molon Labe, ασκείται μεγάλη πίεση για την υιοθέτηση αυτής της λύσης και την υλοποίησή της, καθώς προσκρούει στο υψηλό κόστος κατασκευής.

Πάντως το Υπουργείο Μεταφορών των ΗΠΑ, τον Σεπτέμβριο του 2019, ανακοίνωσε τη σύσταση της Συμβουλευτικής Επιτροπής Νόμου για την Πρόσβαση στον Αερομεταφορέα (ACAA). Ο στόχος αυτής της επιτροπής είναι να βελτιώσει ουσιαστικά την εμπειρία των αεροπορικών ταξιδιών για επιβάτες με αναπηρία και να προσελκύσει περισσότερους επιβάτες με βαριά κινητική αναπηρία.



Η Molon Labe ξεκίνησε μια καμπάνια GoFundMe για να επισπεύσει το σχεδιασμό, τη μηχανική, την ανάλυση και την πιστοποίηση αυτής της θέσης:
Hashtag: #flyingwheelchairs
GoFundMe Campaign
link: gofundme.com/f/flyingwheelchairs

Ανεπανόρθωτες ζημιές

Στα αεροπορικά ταξίδια, δεν κινδυνεύουμε μόνο εμείς, αλλά και τα αναπηρικά αμαξίδιά μας, χειροκίνητα ή ηλεκτροκίνητα.

Δεν είναι σπάνιο φαινόμενο για το χειροκίνητο αναπηρικό αμαξίδιο που έχει αποσπώμενα μέρη (πλαϊνά, υποπόδια, μαξιλάρι) να χάνονται κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση.

Δεν είναι επίσης σπάνιο το φαινόμενο στα ηλεκτροκίνητα αμαξίδια, που είναι πολύ βαριά και έχουν ευαίσθητο εξοπλισμό, να γίνονται φθορές κατά την φορτωτεκφόρτωση, μικρότερες ή μεγαλύτερες (σπάσιμο καθρέφτη, φθορές στη βαφή, καταστροφή του joystick οδήγησης κ.α.).

Η οποιαδήποτε φθορά ή απώλεια, εκτός από το κόστος επισκευής ή αντικατάστασης (που συνήθως δεν αναλαμβάνει η αεροπορική εταιρεία, καθώς η ευθύνη φορτοεκφόρτωσης ανήκει στα εκάστοτε αεροδρόμια), ενέχει τον κίνδυνο ο ταξιδιώτης φτάνοντας στον προορισμό του να μην μπορεί να χρησιμοποιήσει το αναπηρικό αμαξίδιό του. Και αυτό βέβαια είναι καταστροφικό.