



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

**ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ
(ΕΔΑΑΠ)**



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ
HB-OVR**

30 ΜΑΪΟΥ 2004

05 / 2005

ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

05 / 2005

Ατύχημα αεροσκάφους HB-OVR την 30-5-2004
Στον Κρατικό Αερολιμένα Κερκύρας

Η Διερεύνηση του ατυχήματος διενεργήθηκε από την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, σύμφωνα με:

- Το ANNEX 13
- Τον Νόμο 2912/2001
- Την Ευρωπαϊκή Οδηγία 94/56

Ο μοναδικός σκοπός της διερεύνησης είναι η πρόληψη παρομοίων ατυχημάτων στο μέλλον.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

Πρόεδρος

Κυβ/της Α. Τσολάκης

Μέλη

Α. Κατσίφας
τ. Αεροπαγίτης

Γ. Κασσαβέτης
Κυβερνήτης

Κ. Αλεξόπουλος
Διπλ. Μηχ/γος-Ηλ/γος Μηχ. ΕΜΠ

Γ. Γεώργας
Ταξίαρχος (ΜΤ) ΠΑ- ε.α.

Γραμματέας: Ι. Παπαδόπουλος

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	1
1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ	1
1.1 Ιστορικό της Πτήσης.....	1
1.2 Τραυματισμοί Προσώπων	2
1.3 Ζημιές Αεροσκάφους.....	2
1.4 Άλλες Ζημιές	2
1.5 Πληροφορίες Πληρώματος.....	2
1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους	3
1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες	3
1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα	4
1.9 Επικοινωνίες.....	4
1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου.....	4
1.11 Καταγραφές Στοιχείων Πτήσης-Συνομιλιών.....	4
1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης.....	4
1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες.....	4
1.14 Πυρκαγιά	4
1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης.....	4
1.16 Δοκιμές και Έρευνες.....	4
1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες.....	5
1.18 Συμπληρωματικές Πληροφορίες.....	5
1.19 Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερεύνησης.....	5
2. ΑΝΑΛΥΣΗ	5
2.1 Σύστημα Προσγείωσης Αεροσκάφους.....	5
2.2 Μετακίνηση Α/φ	7
3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	7
3.1 Διαπιστώσεις	7
3.2 Αίτια	8
4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	8

**ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ
ΤΥΠΟΣ
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΩΡΑ**

**ΙΔΙΩΤΗΣ
ΙΔΙΩΤΗΣ
PIPER
PA-24-250
ΕΛΒΕΤΙΚΗ
HB-OVR
ΚΡΑΤ.ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ
30^η ΜΑΪΟΥ 2004, 16:14**

**Όλοι οι αναφερόμενοι χρόνοι είναι τοπικοί.
Τοπικός χρόνος=UTC+3.**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Την 16:14 της 30^{ης} Μαΐου 2004, ιδιωτικό αεροσκάφος (α/φ) προερχόμενο από την Ελβετία προσγειώθηκε στο Κρατικό Αερολιμένα Κέρκυρας χωρίς να έχει εκτεταμένο το σύστημα προσγείωσής του. Το α/φ ήρθε σε επαφή με τον διάδρομο με το κάτω μέρος της ατράκτου και, αφού εσύρθη 260 m περίπου, ακινητοποιήθηκε εντός του διαδρόμου. Το α/φ υπέστη μικρές ζημιές ενώ οι επιβαίνοντες δεν τραυματίστηκαν. Με την υπ' αριθμ. 864/30.7.2004 απόφαση του Προέδρου της ΕΔΑΑΠ Ομάδα Διερεύνησης αποτελούμενη από τους Παπαδόπουλο Ιωάννη, Διερευνητή, ως επικεφαλής, Ηλία Νικολαΐδη κυβερνήτη α/φ, Βουδούρη Δημοσθένη και Κουδουνάκο Ηλία μηχανικούς α/φ ως μέλη, επελήφθη της διερεύνησης του ατυχήματος.

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1. Ιστορικό της Πτήσης

Την 11:20 της 29^{ης} Μαΐου 2004 κάτοχος πτυχίου χειριστού ιδιωτικών αεροπλάνων και ιδιοκτήτης του α/φ HB-OVR έχοντας ως συνεπιβάτες τους γονείς του, απογειώθηκε από το αεροδρόμιο της πόλης Bex της Ελβετίας για ταξίδι αναψυχής, με τελικό προορισμό τον Κρατικό Αερολιμένα Μυκόνου.

Την 11:35 προσγειώθηκε στην Sion για έλεγχο διαβατηρίων, δεδομένου ότι θα ταξίδευε στο εξωτερικό και ανεφοδιασμό καυσίμων. Από την Sion απογειώθηκε την 12:31 και λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στον εναέριο χώρο της Ιταλίας προσγειώθηκε την 14:45 στο Propriano της Κορσικής (Γαλλία), όπου διανυκτέρευσαν οι επιβαίνοντες. Την 12:45 της επόμενης ημέρας (30^η Μαΐου) απογειώθηκε με προορισμό τον Κρατικό Αερολιμένα Κερκύρας για ανεφοδιασμό καυσίμων. Στο FIR Αθηνών εισήλθε από το σημείο εισόδου-εξόδου TIGRA πετώντας στο επίπεδο πτήσης 75. Ακολουθώντας τη δημοσιευμένη διαδικασία άφιξης, του Αερολιμένα Κέρκυρας, το α/φ κατήλθε στα 4000 ft πάνω από το σημείο αναφοράς OTHONI και εν συνεχεία στα 2100 ft στο PALE.

Σύμφωνα με δήλωσή του ο Κυβερνήτης (K1) του α/φ φθάνοντας στα 2100 ft προκειμένου να μειώσει την μεγάλη ταχύτητα που είχε το α/φ, λόγω καθόδου, κατέβασε το σύστημα προσγείωσης.

Δύο NM δυτικά του αεροδρομίου και σε ύψος 1000 ft ο Κ1 ανέφερε τη θέση του και ο Ελεγκτής Εναερίου Κυκλοφορίας του ζήτησε να συνεχίσει την πορεία του και να περάσει πάνω από το αεροδρόμιο για το αριστερό υπήνεμο του διαδρόμου 17. Συγχρόνως του έδωσε άνεμο 5 kt από 120° και τον ρώτησε ποιόν διάδρομο θα επιλέξει για προσγείωση (π/γ).

Ο Κ1 απάντησε ότι συνεχίζει για το αριστερό υπήνεμο του 17, αλλά σε λίγο άλλαξε γνώμη και ερώτησε τον Ελεγκτή αν είναι δυνατόν να χρησιμοποιήσει τον 35. Ο ελεγκτής του απάντησε καταφατικά και το α/φ με αριστερή στροφή ήλθε στην τελική του 35.

Η π/γ έγινε στις 16:14 χωρίς να έχουν εκταθεί τα σκέλη π/γ και το α/φ ήρθε σε επαφή με το διάδρομο με το κάτω μέρος της ατράκτου.

Αφού σύρθηκε επί του διαδρόμου 260 m περίπου σταμάτησε 14 m δεξιά από τον κεντρικό άξονα αυτού. Οι υπάλληλοι του Αερολιμένα Κερκύρας έθεσαν σε εφαρμογή το σχέδιο εκτάκτου ανάγκης και εν συνεχεία το σχέδιο μετακίνησης ακινητοποιηθέντος α/φ για να ελευθερώσουν το διάδρομο. Η απελευθέρωση του διαδρόμου επετεύχθη μετά 13:30 h. Δύο α/φ που επρόκειτο να προσγειωθούν την επόμενη μισή ώρα προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο της Πρέβεζας.

Προκειμένου να απομακρυνθεί το α/φ από τον διάδρομο, αφού ανυψώθηκε με γερανό και περνοφόρο ανυψωτικό μηχάνημα, ο Κ1 απομόνωσε το ηλεκτρικό σύστημα και κατέβασε τα σκέλη του συστήματος π/γ χειροκίνητα. Μετά την κατάβασή τους ενεργοποίησε τον γενικό διακόπτη ηλεκτρικών και η πράσινη λυχνία που δεικνύει ότι τα σκέλη είναι κάτω και ασφαλισμένα άναψε κανονικά.

1.2. Τραυματισμοί Προσώπων

Δεν υπήρξαν τραυματισμοί επιβαινόντων.

1.3. Ζημιές Αεροσκάφους

Από τον οπτικό έλεγχο του α/φ διαπιστώθηκαν:

- Στρεβλώσεις και των τεσσάρων πτερύγων της έλικας,
- Εκδορές και αποκόλληση του μεταλλικού περιβλήματος (skin) του κάτω μέρους της ατράκτου.
- Στρέβλωση του καλύμματος του κινητήρα

1.4. Άλλες ζημιές.

Άλλες ζημιές δεν παρατηρήθηκαν

1.5. Πληροφορίες Πληρώματος

Κυβερνήτης	: Άνδρας 39 ετών
Πτυχίο	: Χειριστού ιδιωτικών αεροπλάνων (αριθμός CH-39669)
Πιστοποιητικό Υγείας	: Κατηγορίας 2 με ισχύ μέχρι 09.09.05
Πτητική Εμπειρία	: 341 ώρες

Το πτυχίο του είχε εκδοθεί από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Ελβετίας με ημερομηνία αρχικής έκδοσης την 16/07/1998 και επί αυτού ανεγράφετο η ικανότητα

χειρισμού εμβολοφόρων μονοκινητήριων αεροπλάνων και ραδιοτηλεφωνίας και ήταν σε ισχύ έως την 29-9-05.

1.6. Πληροφορίες Αεροσκάφους

Το Piper 24-250 Comanche είναι χαμηλοπτέρυγο, αμιγώς μεταλλικό, μονοκινητήριο, τετραθέσιο, ελαφρό α/φ. Διαθέτει τρίσκελο ανασυρόμενο σύστημα π/γ. Ο έλεγχος της πτήσης γίνεται με διπλά χειριστήρια μέσω συρματοσχοίνων.

1.6.1. Σκάφος

Κατασκευαστής	: Piper
Τύπος	: 24-250
Αριθμός σειράς	: 24-1595
Πιστοποιητικό Νηολόγησης	: εγγεγραμμένο στο νηολόγιο της Ελβετίας με αύξοντα αριθμό 3/10-9-01
Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας	: σε ισχύ έως την 25/11/05
Επιθεώρηση 1000 ωρών	: την 4/5/04 σε ώρες πτήσης α/φ 3045,32
Σύνολο ωρών α/φ από κατασκευής	: 3054,39

1.6.2. Κινητήρας

Κατασκευαστής	: Textron Lycoming Div.
Τύπος	: LYC O-540-A1C5
Ισχύς	: 250 BHP

1.6.3. Έλικα

Κατασκευαστής	: TRW HARTZELL PROPELLERS
Τύπος	: HC-C3YR-1 RF / Μεταβλητού βήματος

1.6.4. Συντήρηση

Η συντήρηση του α/φ, όπως προκύπτει από τον έλεγχο των μητρώων του, φαίνεται ότι γινόταν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα εγχειρίδια συντήρησης των κατασκευαστών.

1.6.5. Ασφάλιση

Το α/φ ήταν ασφαλισμένο στην εταιρία AXA.

1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες.

Σύμφωνα με το METAR των 16:20 του LGKR : Άνεμος από 130°, 5 kt. Ορατότητα >=10 Km. Νέφη 3-4/8 Πυργοειδείς Σωρείτες με βάση στα 2500ft, 5-7/8 με βάση στα 18000ft. Θερμοκρασία 20 ° C. Σημείο Δρόσου 14 ° C. QNH 1015 hPa.

1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα.

Η πτήση έγινε με συνθήκες εξ' όψεως και δεν χρησιμοποιήθηκαν αεροναυτιλιακά βοηθήματα.

1.9 Επικοινωνίες.

Καθ' όλη την διάρκεια της πτήσης δεν υπήρχε πρόβλημα επικοινωνίας του α/φ με τους σταθμούς εδάφους.

1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου

Ο Κρατικός Αερολιμένας Κερκύρας είναι διεθνής και διαθέτει ασφάλτινο διάδρομο π/γ, διαστάσεων 2373 X 45 m. Ο προσανατολισμός του είναι 170° / 350 °. Ο Αερολιμένας δεν διαθέτει ιδιότητα μέσα μετακίνησης α/φ, καθώς τούτο δεν απαιτείται.

Σύμφωνα με το Σχέδιο Μετακίνησης ακινητοποιηθέντος α/φ του Αερολιμένα, εξοπλισμός κατάλληλος για μετακίνηση α/φ διατίθεται από τους εξουσιοδοτημένους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης α/φ και ιδιωτικές επιχειρήσεις, με τις οποίες ο Αερολιμένας έχει συνάψει συμφωνία.

1.11 Καταγραφείς Στοιχείων Πτήσης-Συνομιλιών.

Το HB-OVR δεν διαθέτει καταγραφείς δεδομένων πτήσης (DFDR) και ομιλιών Θαλάμου Διακυβέρνησης, καθώς τούτο δεν απαιτείται από τον ICAO.

1.12 Πληροφορίες Συντρίμματων και Πρόσκρουσης.

Το α/φ εσύρθη 260 m και τελικά ακινητοποιήθηκε επί του διαδρόμου, 14 m δεξιά από τον κεντρικό άξονα αυτού και 945 m από την φυσική αρχή του.

1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες.

Δεν έχει εφαρμογή.

1.14 Πυρκαγιά.

Δεν έχει εφαρμογή.

1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης.

Δεν έχει εφαρμογή

1.16 Δοκιμές και Έρευνες.

Προκειμένου να διαπιστωθεί αν υπήρχε βλάβη στο σύστημα π/γ, δεδομένου ότι ο K1 ισχυριζόταν ότι κατέβασε τα σκέλη πριν την π/γ, στο α/φ τοποθετήθηκαν γρύλοι και ανυψώθηκε, ώστε να καταστεί δυνατή η ανάσυρση και καταβίβαση των σκελών του. Λόγω του ότι μετά την π/γ το σύστημα είχε ενεργοποιηθεί από το K1 χειροκίνητα

(διαδικασία ανάγκης) για να έλθει ο ατέρμων κοχλίας ανάσυρσης-καταβίβασης των σκελών στην κατάλληλη θέση και να εμπλακεί πάλι η ηλεκτρική λειτουργία αυτού, ενεργοποιήθηκε ο ηλεκτρικός μηχανισμός, ο οποίος λειτούργησε κανονικά έως ότου έγινε η εμπλοκή.

Εν συνεχεία ετέθη ο μοχλός του συστήματος π/γ στη θέση «ΑΝΩ». Το σύστημα ενεργοποιήθηκε άρχισε η ανάσυρση των σκελών και στο μισό περίπου της διαδρομής των προς τα πάνω η ηλεκτρική ασφάλεια του συστήματος βγήκε «ΕΚΤΟΣ». Η ασφάλεια τέθηκε «ΕΝΤΟΣ» και έγινε προσπάθεια καταβίβασης των σκελών. Τα σκέλη κατέβηκαν κανονικά. Σε νέα προσπάθεια ανάσυρσης των σκελών η ασφάλεια βγήκε «ΕΚΤΟΣ» όταν τα σκέλη έφθασαν στην άνω θέση και πριν ανάψει η λυχνία, η οποία δεικνύει ότι τα σκέλη έχουν φθάσει στην άνω θέση και έχουν ασφαλίσει. Οι προσπάθειες συνεχίστηκαν και πάντα τα σκέλη κατέβαιναν και ασφαλίζαν ενώ στην ανάσυρση φθάνοντας στην άνω θέση και πριν ασφαλίσει και ανάψει η ενδεικτική λυχνία, έβγαине «ΕΚΤΟΣ» η ασφάλεια. Για να εξακριβωθεί η αιτία που η ασφάλεια έβγαине «ΕΚΤΟΣ» αφαιρέθηκαν τα καθίσματα και η θυρίδα προσιτότητας ώστε να καταστεί δυνατός ο έλεγχος των ηλεκτρικών και μηχανικών μερών που πιθανόν συνέβαλαν στην ανωτέρω δυσλειτουργία. Σε όλες τις δοκιμές, που επακολούθησαν μετά την αφαίρεση της θυρίδας προσιτότητας, τα σκέλη κατήρχοντο και ανήρχοντο κανονικά και οι ενδεικτικές λυχνίες άναβαν. Μετρήθηκε η ηλεκτρική ισχύς που απαιτείτο για τη λειτουργία του μηχανισμού, τόσο για την ανάσυρση, όσο και για τη κατάβαση του συστήματος π/γ και βρέθηκε να είναι σύμφωνη με τις οδηγίες του κατασκευαστή.

1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες.

Δεν έχει εφαρμογή.

1.18 Συμπληρωματικές Πληροφορίες.

Δεν έχει εφαρμογή.

1.19 Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερεύνησης

Δεν έχει εφαρμογή

2 ΑΝΑΛΥΣΗ

2.1 Σύστημα Προσγείωσης Α/φ

Από τους ελέγχους που έγιναν στο σύστημα π/γ προέκυψε ότι τα σκέλη ανασύροντο και κατεβιβάζοντο κανονικά και οι ενδεικτικές λυχνίες (κίτρινη όταν τα σκέλη είναι επάνω και ασφαλισμένα- πράσινη όταν τα σκέλη είναι κάτω και ασφαλισμένα) άναβαν επίσης κανονικά.

Η δυσλειτουργία που παρουσιάστηκε αρχικά στην ανάσυρση των σκελών, οφείλετο στις τάσεις που επιδρούσαν επί του μηχανισμού ανάσυρσης αυτών, αυξάνοντας τη δύναμη που απαιτείτο για την ανάσυρση. Οι τάσεις προήρχοντο από την θυρίδα προσιτότητας του μηχανισμού ανάσυρσης των σκελών του α/φ και προέκυψαν ύστερα από την πρόσκρουση της ατράκτου επί του διαδρόμου.

Μετά την αφαίρεση της θυρίδας προσιτότητας και κατ' επέκταση την αφαίρεση των τάσεων επί του μηχανισμού ανάσυρσης των σκελών το σύστημα π/γ λειτούργησε κανονικά. Επιπροσθέτως η ανωτέρω δυσλειτουργία παρουσιάστηκε μόνο στην ανάσυρση των σκελών. Σε φωτογραφία όμως που ελήφθη από τους επιβαίνοντες στο α/φ εν πτήση στο σκέλος Propriano-Κέρκυρα, από τις λυχνίες ένδειξης της θέσης των σκελών φαίνεται αναμμένη η κίτρινη, το οποίο σημαίνει ότι τα σκέλη ήταν επάνω και ασφαλισμένα (φωτ. 1).



Λυχνία ένδειξης ασφάλισης σκελών στην άνω θέση

Φωτ. 1

Από την στιγμή που τα σκέλη ανέβουν, ασφαλίσουν και ανάψει η κίτρινη ενδεικτική λυχνία διακόπεται η ηλεκτρική παροχή στον κινητήρα παροχής κίνησης στο σύστημα π/γ.

Τούτο σε συνδυασμό με το ότι δεν ευρέθηκαν ίχνη βραχυκυκλώματος στο ηλεκτρικό κύκλωμα του συστήματος π/γ, καθώς και με το γεγονός, ότι η πράσινη ενδεικτική λυχνία άναψε κανονικά όταν ο Κ1 έθεσε τον γενικό διακόπτη ηλεκτρικής ενέργειας σε θέση «ON», αφού προηγουμένως είχε κατεβάσει τα σκέλη χειροκίνητα, βεβαιώνει ότι δεν επήλθε βλάβη στο συγκεκριμένο σύστημα κατά την διάρκεια της πτήσης.

Σύμφωνα με το σχεδιασμό και την κατασκευή του α/φ, όταν ο χειριστής μειώσει την ισχύ του κινητήρα, έχοντας εκτεταμένες τις υπεραντωτικές επιφάνειες του χείλους εκφυγής (flaps), ενώ τα σκέλη του συστήματος προσγειώσης βρίσκονται στη θέση «ΑΝΩ», ενεργοποιείται ένας μηχανισμός ηχητικής προειδοποίησης του χειριστού, προκειμένου να κατεβάσει τα σκέλη αν προτίθεται να προσγειωθεί. Επίσης ενδεικτική λυχνία χρώματος πρασίνου ανάβει όταν τα σκέλη κατέβουν και ασφαλίσουν.

Ο Κ1 κατέθεσε, ότι όταν μείωσε την ισχύ του κινητήρα ενώ είχε εκτεταμένα τα flaps και τα σκέλη π/γ ήταν ακόμη στη θέση «ΑΝΩ» ο μηχανισμός ηχητικής προειδοποίησης ενεργοποιήθηκε. Ο ήχος του όμως δεν ακουγόταν δυνατά, λόγω των ακουστικών που φορούσε (ακούγεται μέσα στο θάλαμο διακυβέρνησης και όχι μέσα στα ακουστικά) επομένως τον άκουσε μεν όταν άρχισε να ηχεί η σειρήνα ακολούθως όμως ο ήχος της σειρήνας υπερκαλύφθηκε από το θόρυβο του α/φ και δεν πρόσεξε αν σταμάτησε όταν αργότερα κατέβασε το σύστημα π/γ, προκειμένου να μειώσει την ταχύτητα του α/φ. Όσον αφορά την πράσινη ενδεικτική λυχνία νομίζει ότι φαινόταν αναμμένη. Επιπροσθέτως τους υποχρεωτικούς ελέγχους κατά την προσέγγιση και πριν την π/γ, όπως κατέθεσε, τους έκανε από μνήμης χωρίς να χρησιμοποιήσει τον πίνακα τυποποιημένων ελέγχων (check

list). Τέλος διατείνεται ότι μετά την π/γ είδε τον μοχλό του συστήματος π/γ στην θέση κάτω.

Δεδομένου ότι βλάβη που να δικαιολογεί την μη καταβίβαση των σκελών δεν ευρέθη, οι ανωτέρω ισχυρισμοί του Κ1 δεν επιβεβαιώθηκαν και επιπροσθέτως αφού έκανε τους ελέγχους κατά την προσέγγιση και π/γ από μνήμης, είναι πλέον πιθανό ότι:

- Αν και σκέφθηκε να κατεβάσει τα σκέλη για να μειώσει την ταχύτητα του α/φ, δεν τα κατέβασε, ίσως λόγω της βροχής που του απέσπασε την προσοχή.
- Στους μετέπειτα από μνήμης ελέγχους θεωρούσε δεδομένο ότι τα είχε κατεβάσει.

2.2 Μετακίνηση Α/φ

Επειδή η μετακίνηση του α/φ δεν ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθεί με τα μέσα που διέθετε ο φορέας επίγειας εξυπηρέτησης του Αερολιμένα και απαιτείτο χρήση γερανού, εκλήθη ιδιώτης.

Η συμφωνία που υπάρχει μεταξύ Αερολιμένα και ιδιώτη για την παροχή των μηχανημάτων του δεν είναι δεσμευτική ως προς τον δεύτερο, ούτε ως προς τον χρόνο ανταπόκρισής του, ούτε ως προς την διαθεσιμότητα των μηχανημάτων αφ' ης στιγμής δεν υπάρχει πάγιο οικονομικό αντίκρισμα.

Τοιουτοτρόπως, αν και η κινητοποίηση των υπευθύνων του Αερολιμένα ήταν άμεση, το α/φ μετακινήθηκε και ο διάδρομος δόθηκε ελεύθερος για χρήση 1:30 h μετά το ατύχημα. Στο χρονικό αυτό διάστημα με εντολή από τον ΕΕΚ δύο α/φ προσγειώθηκαν στο Αεροδρόμιο της Πρέβεζας και ένα τρίτο κρατήθηκε για λίγο χρόνο στον αέρα.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1 Διαπιστώσεις

3.1.1 Το α/φ ήταν εγγεγραμμένο στο νηολόγιο της Ελβετίας, πτητικά ικανό και ασφαλισμένο.

3.1.2 Ο Κ1 κατείχε πτυχίο χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων σε ισχύ.

3.1.3 Κατά τους ελέγχους που έγιναν δεν βρέθηκε βλάβη στο μηχανισμό ανάσυρσης – καταβίβασης των σκελών του συστήματος προσγείωσης του α/φ.

3.1.4 Κατά τη διάρκεια της πτήσης τα σκέλη ήταν επάνω και ασφαλισμένα και η σειρήνα ήχησε προειδοποιητικά προ της π/γ ότι τα σκέλη δεν είχαν εκταθεί.

3.1.5 Η δυσλειτουργία που παρατηρήθηκε αρχικά στην ανάσυρση των σκελών οφείλετο σε τάσεις που είχαν αναπτυχθεί επί του μηχανισμού μετά την πρόσκρουση της ατράκτου επί του διαδρόμου και εξέλειπε μετά την αφαίρεση του αντικειμένου που τις προκαλούσε.

3.1.6 Ο Κ1 έκανε τους ελέγχους κατά την προσέγγιση από μνήμης.

3.1.7 Οι λοιποί ισχυρισμοί του Κ1 δεν επιβεβαιώνονται.

3.2 Αίτια

Παράλειψη καταβίβασης του συστήματος προσγείωσης και ελέγχου, ότι τούτο ήταν κάτω και ασφαλισμένο .

4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1-2005-08 Οι υποχρεωτικοί έλεγχοι στα διάφορα στάδια της πτήσης να γίνονται πάντα με την βοήθεια του πίνακα τυποποιημένων ελέγχων (check list) και όχι από μνήμης.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές αντίγραφο
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Ι. Παπαδόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

Κ. Αλεξόπουλος

Γ. Γεώργας

Γ. Κασσαβέτης

Α. Κατσίφας