



**ΕΠΙΤΡΟΠΗ**  
**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ**

Πόρισμα Ατυχήματος  
Αεροσκάφους SX-BSA  
στον Δημοτ. Αερ/να Καστελλορίζου  
26/08/2006

Αρ. Πορίσματος 03/2007





**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ  
ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ  
SX-BSA**

**03/2007**

**26 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2006**

**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ  
03 / 2007**

**Ατύχημα αεροσκάφους SX-BSA, 26-8-2006  
στον Δημοτικό Αερολιμένα Καστελλορίζου**

**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 .....	1
1.3 Ζημιές Αεροσκάφους.....	2
1.4 Άλλες Ζημιές .....	2
1.5 Πληροφορίες Χειριστή .....	2
1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους.....	2
1.6.1 Σκάφος .....	3
1.6.2 Κινητήρας .....	3
1.6.3 Ελικες .....	3
1.6.4 Βάρος .....	3
1.6.5 Συντήρηση .....	3
1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες .....	4
1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα.....	4
1.9 Επικοινωνίες .....	4
1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου .....	4
1.11 Αποτυπωτές Δεδομένων Πτήσης (CVR, FDR) .....	4
1.12 Πληροφορίες Συντρυμμάτων και Πρόσκρουσης.....	5
1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες .....	5
1.14 Πυρκαγιά .....	5
1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης... ..	5
1.16 Δοκιμές και Έρευνες .....	5
1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες .....	5
1.18 Συμπληρωματικές Πληροφορίες.....	5
1.19 Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερεύνησης.....	5
2. ΑΝΑΛΥΣΗ .....	5
3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	6
3.1 Διαπιστώσεις .....	6
3.2 Αίτια .....	7
3.3 Συμβάλλοντες Παράγοντες .....	7
4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ .....	7

**ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ** : **ΙΔΙΩΤΗΣ**  
**ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ** : **--**  
**ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ** : **PIPER**  
**ΤΥΠΟΣ** : **PA-34-200T**  
**ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ** : **ΕΛΛΗΝΙΚΗ**  
**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ** : **SX-BSA**  
**ΤΟΠΟΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ** : **ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ**  
**ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟΥ (LGKJ)**  
**ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ** : **26 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2006 / 09:01 (06:01 UTC)**  
**ΣΗΜΕΙΩΣΗ** : **ΟΛΟΙ ΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟΠΙΚΟΙ**  
**(ΤΟΠΙΚΗ ΩΡΑ: UTC + 3H)**

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Το αεροσκάφος (α/φ) απογειώθηκε από τον Κρατικό Αερολιμένα της Κώ (LGKO) την 08:01 της 26<sup>ης</sup> Αυγούστου 2006 με σκοπό την πραγματοποίηση ιδιωτικής πτήσης με τελικό προορισμό το Καστελλόριζο. Κατά την προσγείωση (π/γ) το αεροπλάνο ήρθε σε επαφή με το έδαφος στο μέσον περίπου του διαδρόμου 13, αναπήδησε δύο φορές και κατά την διάρκεια της πέδησης έστρεψε προς τα δεξιά και ακινητοποιήθηκε στην περιφραξή του αεροδρομίου με αποτέλεσμα την εκτεταμένη φθορά στο κάτω μέρος του ριναίου τμήματός του και των ελίκων του.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, ενημερώθηκε αυθημερόν και με το υπ. Αριθμ. Πρωτ. ΕΔΑΑΠ/1321/26-08-2006 έγγραφο όρισε τον κ. Κωνσταντίνο Νομίδα επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων διερευνητή (Ηλεκτρονικό Μηχανικό) με σκοπό τη διερεύνηση του ατυχήματος.

## **1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ**

### **1.1 Ιστορικό της Πτήσης**

Στις 26-08-2006 και ώρα 08:01, το ιδιωτικό δικινητήριο α/φ SX-BSA, απογειώθηκε από το αεροδρόμιο της νήσου Κω με μοναδικό επιβαίνοντα τον χειριστή αυτού και σκοπό την πραγματοποίηση ιδιωτικής πτήσης στο Καστελλόριζο.

Προσεγγίζοντας το αεροδρόμιο του Καστελλόριζου, ο χειριστής έλαβε από το AFIS πληροφορίες για τις επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες και κατευθύνθηκε για π/γ στο διάδρομο 13. Κατά την π/γ το α/φ ήλθε σε επαφή με το έδαφος στο μέσο του διαδρόμου, αναπήδησε δύο φορές και εν συνεχεία εξήλθε του διαδρόμου και ακινητοποιήθηκε στην περιφραξή του αεροδρομίου (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ).

### **1.2 Τραυματισμοί Προσώπων**

	<b>Πλήρωμα</b>	<b>Επιβαίνοντες</b>	<b>Άλλοι</b>	<b>Σύνολο</b>
<b>Θάνατοι</b>	---	---	---	---
<b>Σοβαροί Τραυματισμοί</b>	---	---	---	---
<b>Ελαφροί</b>	---	---	---	---
<b>Χωρίς τραυματισμούς</b>	<b>1</b>	---	---	<b>1</b>

### 1.3 Ζημιές Αεροσκάφους

Από τον εξωτερικό οπτικό έλεγχο, διαπιστώθηκαν οι εξής ζημιές:

- Μερική καταστροφή του ριναίου σκέλους.
- Εκτεταμένη φθορά στο κάτω μέρος του ριναίου τμήματος, λόγω υποχώρησης του ριναίου σκέλους προς τα πίσω.
- Θραύση της καλύπτρας (RADOME) του ριναίου τμήματος.
- Ολοσχερής καταστροφή των ελίκων.
- Πιθανή στρέβλωση του στροφαλοφόρου άξονα.

### 1.4 Άλλες Ζημιές

Ουδεμία

### 1.5 Πληροφορίες Χειριστή

<b>Χειριστής</b>	:	Άνδρας, ηλικίας 56 ετών
<b>Πτυχίο</b>	:	Επαγγελματία χειριστή αεροπλάνων , που εκδόθηκε στις 20-03-2006 από την Υ.Π.Α. σε αντικατάσταση Ελληνικού Πτυχίου Β' Τάξης που εκδόθηκε στις 05-06-1995.
<b>Π Ι Π</b>	:	Για Ελαφρά Μονοκινητήρια/Πολυκινητήρια Αεροπλάνα Ξηράς σε ισχύ μέχρι 25-02-2007
<b>Ειδικότητες</b>	:	Π.Δ.Ο. έκδοσης 25-02-2006 σε ισχύ μέχρι 25-02-2007
<b>Πιστοποιητικό Υγείας:</b>		A' τάξης, με λήξη στις 24-08-2006 B' τάξης, με λήξη στις 24-02-2007
<b>Πτυχίο Ραδ/φωνίας :</b>		Εκδόθηκε από την ΥΠΙΑ στις 06-04-1994
<b>Πτητική εμπειρία</b>	:	Σύνολο 2500 ώρες από τις οποίες οι 250 ώρες στον τύπο.

Σύμφωνα με τα τηρούμενα από την Υ.Π.Α. στοιχεία στο φάκελο του χειριστή, προκύπτει, ότι τηρήθηκαν όλες οι νόμιμες διαδικασίες που αφορούν στην διεξαγωγή των γραπτών εξετάσεων και τις πρακτικές εν πτήσει εξετάσεις, από εξουσιοδοτημένους εξεταστές και κατάλληλα α/φ. Η τελευταία εξέταση έλαβε χώρα στις 25-02-2006 με το αεροπλάνο του ατυχήματος, στην Κώ.

### 1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους

Το α/φ κατασκευάστηκε το 1977 και χρησιμοποιήθηκε στις ΗΠΑ και στον Καναδά. Το 1991 εισήχθη στην Ελλάδα από την AEGEAN AVIATION και έλαβε ελληνικά στοιχεία νηολόγησης (SX-BSA). Εν συνεχεία το 1995 επωλήθη στην Αερολέσχη Αθηνών και τελικώς το 2001 μετεβιβάσθη στον νυν ιδιοκτήτη του.

Το α/φ, όπως προκύπτει από τα μητρώα του, δεν είχε άλλο ατύχημα στο παρελθόν.

- α) Πιστοποιητικό Νηολόγησης με Αριθ. 502, Τόμος Ε', Σελ. 55.
- β) Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας (ΠΠΙ) ΥΠΑ Αυξ. Αρ. 524. Τελευταία ανανέωση 21-02-2006. Λήξη 21-02-2007.
- γ) Άδεια Σταθμού α/φ: Αριθ. 423. Τελευταία ανανέωση 26-09-2005. Λήξη: 21-09-2008.

### 1.6.1 Σκάφος

Κατασκευαστής : **PIPER AIRCRAFT Co.**  
Τύπος : **PA-34-200T**  
Αριθμός σειράς : **34-7870044**  
Έτος κατασκευής : 1977  
Σύνολο ωρών από κατασκευής α/φ : 2550  
Σύνολο ωρών από τελευταία 100ωρη επιθ/ση : 10

### 1.6.2 Κινητήρες

Κατασκευαστής : **CONTINENTAL**  
Τύπος : **TSIO-360-EB(No 1) / LTSIO-360-EB(No 2)**  
Αριθμός σειράς κατασκευαστή : **307193 (No 1) / 304217 (No 2)**  
Σύνολο ωρών λειτουργίας από OVERHAUL : 1570  
Ιπποδύναμη : 200 HP  
Σύνολο ωρών από κατασκευής α/φ : 2550  
Σύνολο ωρών από τελευταία 100ωρη επιθ/ση : 10

### 1.6.3 Έλικες

Κατασκευαστής : **HARTZELL**  
Τύπος : **BHC - C2YF - 2CKUF (No 1)**  
**BHC - C2K - 2CLKUF (No 2)**  
Αριθμός σειράς κατασκευαστή : **AN 3945 (No 1)/ AN 3568 (No 2)**  
Σύνολο ωρών : 2550  
Σύνολο ωρών λειτουργίας από Γ.Ε. : 304  
Σύνολο ωρών από τελευταία 100ωρη επιθ/ση : 10

### 1.6.4 Βάρος

Το βάρος του α/φ (empty weight) σύμφωνα με την τελευταία ζύγιση ήταν 13988,2 N (μάζα 3137lb). Εάν σε αυτό προστεθεί το βάρος του χειριστή και του καυσίμου κατά την προσγείωση, το οποίο σύμφωνα με την κατάθεσή του ήταν 40USG, το συνολικό βάρος του αφ/ ήταν:

	ΒΑΡΟΣ σε N (lbw)
Basic empty weight	13988,2 (3137)
Pilot weight	668,9 (150)
Fuel*	1070,2 (240)
<b>Total</b>	<b>15727,2 (3527)</b>

\* Τα 40USG καυσίμου αντιστοιχούν σε βάρος 1070,2 N (240 lbw), σε κανονική θερμοκρασία.

### **1.6.5 Συντήρηση**

Η συντήρηση του α/φ, όπως φαίνεται από τα μητρώα του, γινόταν κανονικά και σύμφωνα με όλες τις σχετικές οδηγίες, εκτός από την υπ. Αριθ. 20-121/02-05-2006 (2<sup>η</sup> έκδοση) Υποχρεωτική Οδηγία της ΥΠΑ («Όρια λειτουργίας Εμβολοφόρων Κινητήρων Continental-Lycoming»). Η αιτία της μη εφαρμογής ήταν, ότι σύμφωνα με δήλωση του ιδιοκτήτη και μηχανικού του α/φ, η ως άνω οδηγία δεν παρελήφθη ποτέ. Παρ' όλα αυτά οι έλεγχοι που αναφέρονται στην οδηγία αυτή εκτελούνταν κανονικά, διότι προβλέπονται από το Εγχειρίδιο Συντήρησης του συγκεκριμένου α/φ.

Η τελευταία 100ωρη επιθεώρηση είχε γίνει σε 2540 ώρες πτήσης α/φ, στις 22-08-2006.

Το α/φ είχε συμπληρώσει 10 ώρες πτήσης από την τελευταία 100ωρη επιθεώρηση μέχρι την ημέρα του ατυχήματος.

### **1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες.**

Σύμφωνα με το ισχύον METAR της ημερομηνίας του ατυχήματος (06:00GMT) οι καιρικές συνθήκες στην περιοχή την ώρα του ατυχήματος, ήταν: Άνεμος: άπνοια, CAVOK, θερμοκρασία 28°C, σημείο δρόσου 24°C, βαρομετρική πίεση (QNH) 1007 hPa.

### **1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα**

Δεν έχει εφαρμογή.

### **1.9 Επικοινωνίες**

Οι επικοινωνίες του χειριστή με τον ΠΕΑ Καστελλόριζου έγιναν κανονικά.

### **1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου**

Το Αεροδρόμιο του Καστελλόριζου διαθέτει διαδρόμο με μήκος 798 μέτρα και η διεύθυνσή του είναι 13/31. Σύμφωνα με το AIP – GREECE, VOL. 1 - AGA 3-4 (19 Jan. 2006/1) η επιφάνεια του διαδρόμου είναι στρωμένη με άσφαλτο. Το ύψος του από την Μέση Στάθμη Θαλάσσης είναι 488ft (MSL). Ο διάδρομος έχει κλίση 1.16% με υψηλότερο σημείο, το κατώφλι του 13.

Το αεροδρόμιο παρέχει υπηρεσίες AFIS (Airport Flight Information Services).

Στα άκρα του διαδρόμου έχουν εγκατασταθεί PAPIs (Precision Approach Path Indicator), αλλά αμφότερα δεν έχουν λειτουργήσει ακόμη.

Το αεροδρόμιο επίσης διαθέτει εξοπλισμό και μέσα αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και ατυχημάτων και πυροσβεστική προστασία κατηγορίας 2 (CAT II).

Τα δύο ανεμόμετρα του αεροδρομίου στα άκρα του διαδρόμου ήταν εκτός λειτουργίας από τον Απρίλιο 2006. Τα στοιχεία ανέμου εδίδοντο προς τα α/φ με μόνα βοηθήματα τα δύο ανεμούρια και ένα φορητό ανεμόμετρο. Σχετική αγγελία (NOTAM) εκδίδεται ανελλιπώς μέχρι και σήμερα.

### **1.11 Αποτυπωτές Δεδομένων Πτήσης (CVR, FDR)**

Δεν έχει εφαρμογή.



### **1.12 Πληροφορίες Συντρυμμάτων και Πρόσκρουσης**

Κατά την πορεία του α/φ προς την περίφραξη του αεροδρομίου το ριναίο σκέλος έπεσε σε χαντάκι απορροής ομβρίων υδάτων, με αποτέλεσμα να διπλώσει προς τα πίσω και ο τροχός του να προξενήσει ζημιά στο κάτω μέρος του ριναίου τμήματος του α/φ. Λόγω της υποχώρησης του ριναίου σκέλους, οι δύο εν λειτουργία έλικες του α/φ ήλθαν σε επαφή με το έδαφος και υπέστησαν ζημιές. Επίσης κατά την πρόσκρουση του α/φ στην περίφραξη του αεροδρομίου έσπασε η καλύπτρα (RADOME) του ριναίου τμήματος.

### **1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες**

Δεν έχει εφαρμογή.

### **1.14 Πυρκαγιά**

Δεν εκδηλώθηκε πυρκαϊά.

### **1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης**

Ο χειριστής εγκατέλειψε το α/φ από την πόρτα με την βοήθεια του οδηγού και μοναδικού πυροσβέστου του πυροσβεστικού οχήματος.

### **1.16 Δοκιμές και Έρευνες**

Δεν έχει εφαρμογή

### **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**

Την 08:01 ώρα της 26-8-06 το υπό στοιχεία SX-BSA α/φ PIPER απογειώθηκε από το αεροδρόμιο της Κω με προορισμό το Καστελλόριζο. Προσεγγίζοντας το αεροδρόμιο της νήσου ο χειριστής επικοινωνήσε με τον ΠΕΑ, πήρε το ισχύον μετεωρολογικό δελτίο και ρώτησε τον

υπάλληλο υπηρεσίας περί του εν χρήσει διαδρόμου. Ο υπάλληλος του επανέλαβε, ότι επικρατεί άπνοια, χωρίς να του δώσει τον εν χρήσει διάδρομο.

Ο χειριστής ανέφερε ότι θα προσγειωθεί στο διάδρομο 13 και ο υπάλληλος επανέλαβε ότι επικρατεί άπνοια. Κατά τη φάση της π/γ το α/φ ήλθε σε επαφή με το έδαφος στα μέσα του διαδρόμου, έκανε δύο αναπηδήσεις και εν συνεχεία παρά την ενισχυμένη πέδηση, η οποία ασκήθηκε από τον χειριστή, προφανώς λόγω διαφορετικής πέδησης, το α/φ εξήλθε του διαδρόμου προς τα δεξιά και ακινητοποιήθηκε στην περιφραξη του αεροδρομίου.

Το γεγονός, ότι το α/φ ήλθε σε επαφή με τον διάδρομο στο μέσον αυτού αποτελεί ένδειξη, ότι ο χειριστής δεν ακολούθησε την σωστή διαδικασία προσέγγισης και προσγείωσης, και διατήρησε μεγαλύτερο από το ενδεικνυόμενο ύψος και ενδεχομένως μεγαλύτερη ταχύτητα από την συνιστώμενη στο οικείο Εγχειρίδιο Πτήσεων (Flight Manual). Η μη λειτουργία των οπτικών βοηθημάτων RAPIs των διαδρόμων δεν βοήθησε τον χειριστή να έλθει σε επαφή με τον διάδρομο στο προβλεπόμενο σημείο.

Επιπλέον, η κλίση (κατωφερική 1,16%) του διαδρόμου 13 που επελέγη για π/γ κατέστησε δυσκολότερη την επιβράδυνση του α/φ ενώ θα έπρεπε να είχε προτιμηθεί ο διάδρομος 31 υπό συνθήκες άπνοιας .

Τούτο βέβαια δεν αποτελεί αίτιο του ατυχήματος, καθώς το α/φ εξήλθε του διαδρόμου χωρίς να εξαντλήσει το εναπομείναν μήκος του.

### **3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

#### **3.1 Διαπιστώσεις**

**3.1.1** Το α/φ διέθετε Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας σε ισχύ καθώς και όλα τα εκ του νόμου απαιτούμενα έγγραφα.

**3.1.2** Το α/φ ήταν ασφαλισμένο για ζημιές προς τρίτους και κάλυψη των επιβατών.

**3.1.3** Η συντήρηση του α/φ γινόταν κανονικά, σύμφωνα με το οικείο Εγχειρίδιο Συντήρησης.

**3.1.4** Ο ιδιοκτήτης και μηχανικός του α/φ δεν είχε λάβει την υπ. Αριθ. 20-121/02-05-2006 Υποχρεωτική Οδηγία της ΥΠΑ. Η ΥΠΑ/Δ2 κοινοποιεί τις οδηγίες με το απλό ταχυδρομείο (μη συστημένες αποστολές).

**3.1.5** Ο χειριστής κάλυπτε ως προς το πτυχίο του τις απαιτήσεις των JAR - FCL και είχε σε ισχύ Πιστοποιητικό Υγείας Β' Τάξης και ανανεωμένο Πιστοποιητικό Ισχύος Πτυχίου.

**3.1.6** Ο χειριστής δεν ακολούθησε την σωστή διαδικασία προσέγγισης και προσγείωσης, διατηρώντας μεγαλύτερο ύψος από το ενδεικνυόμενο και ενδεχομένως μεγαλύτερη ταχύτητα από την συνιστώμενη στο οικείο Εγχειρίδιο Πτήσεων (Flight Manual), με αποτέλεσμα το α/φος να έρθει σε επαφή με το έδαφος περί το μέσον του διαδρόμου .

**3.1.7** Το α/φ εξήλθε από το δεξιό πλευρικό όριο του διαδρόμου, πριν εξαντλήσει το εναπομείναν μήκος αυτού, προφανώς λόγω διαφορετικής πέδησης.

**3.1.8** Η μη λειτουργία των RAPIs στην άκρη του διαδρόμου π/γ δεν βοήθησε τον χειριστή να προσγειωθεί στο προβλεπόμενο σημείο του.

**3.1.9** Η επιλογή του διαδρόμου 13 για προσγείωση δεν ήταν ιδανική, δεδομένων της επικρατούσας άπνοιας και της κατωφερικής του κλίσης.

**3.1.10** Τα ανεμόμετρα που είναι εγκατεστημένα και στα δύο άκρα του διαδρόμου ήσαν εκτός λειτουργίας, πέντε μήνες περίπου πριν την ημερομηνία του ατυχήματος.

### **3.2 Αίτια**

Μη σταθεροποιημένη προσέγγιση (μεγάλο ύψος) με αποτέλεσμα το α/φ να προσγειωθεί στο μέσον του διαδρόμου, ο χειριστής να εφαρμόσει ενισχυμένη μεν πλην διαφορική πέδηση στους δύο τροχούς, με αποτέλεσμα το α/φ να εξέλθει από το δεξιό πλευρικό όριο του διαδρόμου και να ακινητοποιηθεί στην περιφραξή του αεροδρομίου.

### **3.3 Συμβάλλοντες Παράγοντες**

Μη λειτουργία των οπτικών βοηθημάτων προσέγγισης PAPIs του αεροδρομίου.

## **4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

**2007-07** Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας να διασφαλίσει:

- (α) Την λειτουργία το συντομότερο δυνατόν των ανεμομέτρων του αεροδρομίου του Καστελλορίζου, στο οποίο μάλιστα επιχειρούν καθημερινώς α/φ δημοσίων μεταφορών.
- (β) Την λειτουργία των PAPIs του αεροδρομίου του Καστελλορίζου.
- (γ) Την ανακοίνωση των Υποχρεωτικών Οδηγιών που εκδίδει, στην ιστοσελίδα της όπως συμβαίνει με τις FAA, EASA κλπ. Η ενέργεια αυτή να γίνει γνωστή σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (μηχανικούς, Αεροπορικές Εταιρείες, οργανισμούς συντήρησης, κλπ) με έγγραφη ενημέρωση.

**Αθήνα, 7 Μαρτίου 2007**

### **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές αντίγραφο  
**ΔΙΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

### **ΤΑ ΜΕΛΗ**

Κ. Αλεξόπουλος

Γ. Γεώργας

Γ. Κασσαβέτης

Α. Κατσίφας



# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

