



ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Πόρισμα Ατυχήματος
Αεροσκάφους SX-APZ
στο Πεδίο Προσγείωσης Κολχικού
05/11/2006

Αρ. Πορίσματος 06/2007





**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ SX-APZ
ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ΚΟΛΧΙΚΟΥ/ΛΑΓΚΑΔΑ**

ΤΗΝ 05 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2006

06 / 2007

**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
06 / 2007**

**Ατύχημα Αεροσκάφους SX-APZ
στο Πεδίο Προσγείωσης Κολχικού, Λαγκαδά την 05-11-2006**

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 Χειριστή	2
1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους.....	3
1.6.1 Σκάφος	3
1.6.2 Κινητήρας	3
1.6.3 Ελικας	3
1.6.4 Βάρος και Ζυγοστάθμιση	4
1.6.5 Συντήρηση	4
1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες	4
1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα.....	4
1.9 Επικοινωνίες	4
1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου	4
1.11 Αποτυπωτές Πτήσης (CVR, FDR).....	5
1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων 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.....	6
1.19 Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερεύνησης.....	6
2. ΑΝΑΛΥΣΗ	6
3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	6
3.1 Διαπιστώσεις	6
3.2 Αίτια	8
4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	8

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ/ : **ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ : **CESSNA**
ΤΥΠΟΣ : **172M**
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ : **ΕΛΛΗΝΙΚΗ**
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ : **SX-APZ**
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ : **ΠΕΔΙΟ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ΚΟΛΧΙΚΟΥ /**
ΛΑΓΚΑΔΑ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ : **05 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2006 / 12:50 (10:50**
UTC)
ΣΗΜΕΙΩΣΗ : **ΟΛΟΙ ΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟΠΙΚΟΙ**
(ΤΟΠΙΚΗ ΩΡΑ: UTC + 2H)

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Την 5-11-06 και ώρα 12:00 το με στοιχεία νηολόγησης SX-APZ αεροσκάφος (α/φ) με Κυβερνήτη άνδρα 32 ετών απογειώθηκε από τον Κρατικό Αερολιμένα ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ με σκοπό την πραγματοποίηση τοπικής πτήσης. Στο πεδίο προσγείωσης Κολχικού – Λαγκαδά (διάδρομο 03) ο χειριστής επιχείρησε να εκτελέσει προσγείωση / απογείωση (touch and go). Κατά την φάση της οριζοντίωσης, κατά την δήλωσή του, μία ριπή διατμητικού ανέμου (wind shear) ώθησε βιαίως το α/φ προς στο έδαφος με ταυτόχρονη μετατόπισή του προς τα δεξιά. Μετά από αυτό ο χειριστής ματαίωσε την απογείωση και εφάρμοσε πέδηση για την ακινητοποίηση του α/φ. Κατά την διαδρομή ο ριναίος τροχός έπεσε σε κάποιο βαθούλωμα του εδάφους με αποτέλεσμα ο έλικας να ακουμπήσει στο έδαφος και να υποστεί στρεβλώσεις των πτερυγίων του.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, η οποία ενημερώθηκε αυθημερόν, με το υπ. αριθμ. ΕΔΑΑΠ/1726/06-11-2006 έγγραφό της όρισε τον Κωνσταντίνο Νομίδα, χειριστή α/φ - Ηλεκτρονικό Μηχανικό, για την διερεύνηση του ατυχήματος.

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1 Ιστορικό της Πτήσης

Στις 05-11-2006 και ώρα 12:00, το α/φ SX-APZ, απογειώθηκε από το αεροδρόμιο "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" της Θεσσαλονίκης με χειριστή άνδρα 32 ετών και έναν επιβάτη με σκοπό την πραγματοποίηση τοπικής πτήσης.

Το α/φ κατευθύνθηκε στο πεδίο προσγείωσης Κολχικού – Λαγκαδά όπου επιχείρησε να εκτελέσει "προσγείωση/απογείωση" στον διάδρομο 03. Κατά την προσγείωση το α/φ, κατά την δήλωση του χειριστή, δέχτηκε μία ριπή διατμητικού ανέμου με αποτέλεσμα να έρθει σε επαφή με το έδαφος βίαια και να αρχίσει να μετατοπίζεται προς τα δεξιά λόγω του ισχυρού βορειοδυτικού ανέμου που επικρατούσε εκείνη την στιγμή στην περιοχή. Ο χειριστής αποφάσισε να διακόψει την πτήση και να ακινητοποιήσει το α/φ.

Περί το τέλος του διαδρόμου ο ριναίος τροχός του α/φ έπεσε σε βαθούλωμα του εδάφους με αποτέλεσμα ο περιστρεφόμενος έλικάς του να ακουμπήσει στο έδαφος και να υποστούν στρεβλώσεις τα πτερύγιά του.

Ουδείς των επιβαινόντων τραυματίστηκε, ούτε εκδηλώθηκε πυρκαϊά.

1.2 Τραυματισμοί Προσώπων

	Πλήρωμα	Επιβαίνοντες	Άλλοι	Σύνολο
Θάνατοι	---	---	---	---
Σοβαροί Τραυματισμοί	---	---	---	---
Ελαφροί	---	---	---	---
Χωρίς τραυματισμούς	1	1	---	2

1.3 Ζημιές Αεροσκάφους

Από τον εξωτερικό οπτικό έλεγχο, το α/φ φαίνεται να έχει υποστεί ζημιές μόνο στον έλικά του. Ο κινητήρας θα πρέπει να υποστεί πλήρη έλεγχο πριν την επαναλειτουργία του και ενδεχομένως θα πρέπει να αντικατασταθεί λόγω πιθανής στρέβλωσης του στροφαλοφόρου άξονά του ή/και άλλων ζημιών.

1.4 Άλλες Ζημιές

Ουδεμία

1.5 Πληροφορίες Χειριστή

Χειριστής : Άνδρας, ηλικίας 32 ετών.

Πτυχίο : Χειριστή ιδιωτικών αεροπλάνων, με Α.Μ. 3843 που εκδόθηκε στις 27-08-1996 από την Υ.Π.Α.

Π Ι Π : Για Ελαφρά Μονοκινητήρια Αεροπλάνα Ξηράς σε ισχύ μέχρι 10-11-2006.

Πιστοποιητικό Υγείας: Β! τάξης, με λήξη στις 11 Νοεμβρίου 2007.

Πτυχίο Ραδ/φωνίας : Αρ. μητρώου 2445 που εκδόθηκε από την ΥΠΑ στις 16-04-1996.

Πτητική εμπειρία : Σύνολο 87 ώρες στον αυτό τύπο (C-172).

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. Ο χειριστής δεν έχει εμπλακεί σε άλλο ατύχημα ή συμβάν στο παρελθόν.

1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους

Το α/φ κατασκευάστηκε το 1975. Το 2001 εισήχθη στην Ελλάδα από την Αερολέσχη Θεσ/νίκης και έλαβε ελληνικά στοιχεία νηολόγησης (SX-APZ).

Το α/φ δεν είχε άλλο ατύχημα στο παρελθόν, σύμφωνα με τα μητρώα του.

- α) Πιστοποιητικό Νηολόγησης με Αριθ. 708, Τόμος Ζ!, Σελ. 93.
- β) Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας (ΠΠΙ) ΥΠΑ Αυξ. Αρ. 861. Τελευταία ανανέωση 03-05-2006. Λήξη: 02-05-2007.
- γ) Άδεια Σταθμού α/φ: Αριθ. 748. Τελευταία ανανέωση 20-05-2004. Λήξη: 19-05-2007.

1.6.1 Σκάφος

Κατασκευαστής	: CESSNA
Τύπος	: C-172M
Αριθμός σειράς	: 17266299
Έτος κατασκευής	: 1975
Σύνολο ωρών από κατασκευής α/φ.	: 6271
Σύνολο ωρών από τελευταία 200ωρη επιθ/ση	: 20

1.6.2 Κινητήρας

Κατασκευαστής	: LYCOMING
Τύπος	: 0-360-A4M
Αριθμός σειράς κατασκευαστή	: L-37758-36A
Σύνολο ωρών λειτουργίας απο OVERHAUL	: 1494
Ιπποδύναμη	: 180 HP
Σύνολο ωρών από τελευταία 200ωρη επιθ/ση	: 20

1.6.3 Έλικας

Κατασκευαστής	: SENSENICH
Τύπος	: 76 EM 8514-0-60
Αριθμός σειράς κατασκευαστή	: 34047K
Σύνολο ωρών	: 1494
Σύνολο ωρών από τελευταία 200ωρη επιθ/ση	: 20

1.6.4 Βάρος και Ζυγοστάθμιση

Το βάρος του α/φ (empty weight) σύμφωνα με την τελευταία ζύγιση ήταν 1480lbw. Εάν σε αυτό προστεθεί το βάρος του χειριστή και του επιβάτου, καθώς και του καυσίμου κατά το συμβάν, θα είναι:

	ΒΑΡΟΣ σε lbw (σε N)	ΣΤΑΘΜΟΣ	ΡΟΠΗ
Basic empty weight	1480 (6599,5)	39,23	58060
Pilot / Passenger (Front seat)	340 (1516,1)	41	13940
Fuel (30USG)	180 (802,6)	48	8640
Total	2000 (8918,2)	40,32	80640

1.6.5 Συντήρηση

Η συντήρηση του α/φ όπως προκύπτει από τα μητρώα του εγένετο κανονικά και σύμφωνα με όλες τις σχετικές οδηγίες.

Η τελευταία 200ωρη επιθεώρηση εξετελέσθη σε 6251 ώρες α/φ στις 12-10-2006.

Το α/φ είχε 20 ώρες πτήσης από την τελευταία 200ωρη επιθεώρηση μέχρι την ημέρα του ατυχήματος.

1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες.

Σύμφωνα με το GAMET εκείνης της περιόδου, το κύριο χαρακτηριστικό των καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στην περιοχή την ώρα του ατυχήματος, ήταν οι ισχυροί βορειοδυτικοί άνεμοι με τοπική ορατότητα έως 5km και τοπικά η σε χαμηλά ύψη ανάπτυξη Πυργοειδών Σωρειτών (Towering Cumulus, TCU).

1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα

Δεν έχει εφαρμογή.

1.9 Επικοινωνίες

Δεν έχει εφαρμογή.

1.10 Πληροφορίες Πεδίου Προσγείωσης

Σύμφωνα με την υπ' αριθ. Πρωτ. ΥΠΑ/Δ3/Α/35373/5507/17-08-1998 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών, ενεκρίθη η χρήση του πεδίου προσγείωσης

Κολχικού – Θεσ/νίκης για τα αεροσκάφη της Αερολέσχης Θεσ/νίκης.

Το μήκος του διαδρόμου του πεδίου προσγείωσης είναι 990 μέτρα και η διεύθυνσή του είναι 03/21. Η επιφάνεια του διαδρόμου είναι στρωμένη με χόρτο. Το ύψος του από την Μέση Στάθμη Θαλάσσης είναι 115μέτρα.

Το πεδίο προσγείωσης δεν διαθέτει πυροσβεστικά μέσα, αμφίφορη επικοινωνία αέρος-εδάφους και σήμανση καλωδίων ΔΕΗ βορείως του διαδρόμου, παρά το γεγονός ότι ήταν υποχρέωση της Αερολέσχης Θεσ/νίκης να μεριμνήσει για αυτά σύμφωνα με την ως άνω Υπουργική Απόφαση.

Το πεδίο προσγείωσης Κολχικού – Θεσ/νίκης δεν αναφέρεται στο AIP – GREECE Vol. 1.

1.11 Αποτυπωτές Δεδομένων Πτήσης (CVR, FDR)

Δεν έχει εφαρμογή

1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης

Κατά την επιβράδυνση του α/φ προς το τέλος του διαδρόμου το ριναίο σκέλος έπεσε σε βαθούλωμα του εδάφους με αποτέλεσμα ο περιστρεφόμενος έλικας να ακουμπήσει στο έδαφος και να παραμορφωθούν τα πτερύγιά του.

1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες

Δεν έχει εφαρμογή.

1.14 Πυρκαγιά

Δεν εκδηλώθηκε πυρκαϊά.

1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης

Ο χειριστής και ο επιβάτης του εγκατέλειψαν το α/φ κανονικά από τις πόρτες χωρίς να χρειαστούν βοήθεια.

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

Στις 05-11-2006 ο χειριστής του α/φ είχε προγραμματίσει την εκτέλεση ιδιωτικής τοπικής πτήσης με έναν επιβάτη από το αεροδρόμιο "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" της Θεσ/νίκης. Μετά την εκτέλεση των προ πτήσης ελέγχων το α/φ απογειώθηκε στις 12:00 ώρα.

Στη συνέχεια κατευθύνθηκε κατ' αρχάς βορειοανατολικά προς το σημείο PANORA και ακολούθως διήλθε το σημείο KORA σε ύψος 3,500 ποδών.

Ακολούθως κατευθύνθηκε στο πεδίο προσγείωσης Κολχικού – Λαγκαδά όπου επιχείρησε να εκτελέσει "προσγείωση/απογείωση" στον διάδρομο 03. Κατά την προσγείωση και συγκεκριμένα στην φάση της οριζοντίωσης, το α/φ δέχτηκε μία ριπή διατμητικού ανέμου με αποτέλεσμα να έρθει σε βίαιη επαφή με το έδαφος και να αρχίσει να στρέφει προς τα δεξιά λόγω του ισχυρού βορειοδυτικού ανέμου που επικρατούσε εκείνη την στιγμή στην περιοχή. Ο χειριστής αποφάσισε να διακόψει την πτήση και να ακινητοποιήσει το α/φ.

Περί το τέλος της διαδρομής ο ριναίος τροχός του α/φ βυθίστηκε σε ένα βαθούλωμα του εδάφους με αποτέλεσμα ο περιστρεφόμενος έλικας του να ακουμπήσει στο έδαφος και να υποστούν στρέβλωση τα πτερύγιά του.

Από επιτόπια επιθεώρηση διεπιστώθη, ότι το εν λόγω πεδίο προσγείωσης δεν πληροί τις προϋποθέσεις της σχετικής Υπουργικής Απόφασης. Συγκεκριμένα το πεδίο είναι αψύλακτο, άφρακτο και η επιφάνεια του διαδρόμου προσγείωσης δεν είναι επίπεδη. Επίσης λόγω του χορτοτάπητα, ο οποίος καλύπτει την επιφάνεια του διαδρόμου, οι διάφορες λακκούβες δεν είναι ορατές από τους χειριστές.

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, στην Ασφαλιστική Εταιρεία ABS μέχρι του ποσού των 4,000,000€ με ημερομηνία λήξης την 10^η Μαΐου 2007.

3.1.3 Η συντήρηση του α/φ εγένετο κανονικά σύμφωνα με το οικείο εγχειρίδιο συντήρησης. Η τελευταία 200ωρη επιθεώρηση εξετελέσθη σε 6251 ώρες α/φ

στις 22-08-2006. Το α/φ είχε 20 ώρες πτήσης από την τελευταία 200ωρη επιθεώρηση μέχρι την ημέρα του ατυχήματος.

- 3.1.4** Ο χειριστής κάλυπτε ως προς το πτυχίο του τις απαιτήσεις της Ελληνικής Νομοθεσίας και είχε σε ισχύ Πιστοποιητικό Υγείας Β! Τάξης και ανανεωμένο Πιστοποιητικό Ισχύος Πτυχίου.
- 3.1.5** Ο χειριστής δεν πληρούσε κατά την ημερομηνία του ατυχήματος τις προϋποθέσεις του εδαφίου (ββ), παρ. 5 του άρθρου 18, του Β.Δ. 636/1972 (Περί πτυχίων & αδειών Πολιτικής Αεροπορίας), όπως αυτό είχε τροποποιηθεί από το αρθρ. 6 του Π.Δ. 115/1996 (ΦΕΚ 85Α') και ίσχυε όταν έλαβε το πτυχίο του, ήτοι δεν είχε εκτελέσει τρεις απογειώσεις μετ' ισαρίθμων προσγειώσεων τις τελευταίες 90 ημέρες από την ημέρα της ατυχήματος (05-11-2006), ώστε να δικαιούται να μεταφέρει επιβάτη. Άλλωστε το αυτό προβλέπεται και από την παρ. (α), του αρθρ. 2 – JAR FCL 1.026 (σελ. 327), του Π.Δ. 33/2002 (ΦΕΚ 36Α') με το οποίο εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία στον "Κανονισμό Πτυχίων Χειριστών Αεροπλάνων Πολιτικής Αεροπορίας" του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA) της ΕΕ. Η τελευταία πριν το ατύχημα πτήση του χειριστή είχε εκτελεσθεί στις 23-07-2006, ήτοι ο χειριστής είχε απωλέσει αυτό το δικαίωμα 12 ημέρες πριν το ατύχημα. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι το αρθρ. 2– JAR FCL 1.026 του Π.Δ. 33/2002 έχει ως επικεφαλίδα την πρόταση: "Πρόσφατη εμπειρία για χειριστές που **εργάζονται σε εταιρεία** που η πτητική της λειτουργία δεν διεξάγεται με βάση τα JAR-OPS1", σε μετάφραση της αντίστοιχης πρότασης του Αγγλικού πρωτοτύπου: "Recent experience for pilots **not operating** in accordance with JAR-OPS1". Αυτό είναι δυνατόν να προκαλέσει σύγχυση σε κάποιον που συμμορφώνεται αποκλειστικά με το ως άνω Π.Δ. – σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ιπταμένων χειριστών - διότι δίνει την εσφαλμένη εντύπωση, ότι δεν αφορά τους χειριστές **ιδιωτικών** αεροπλάνων.
- 3.1.6** Σύμφωνα με τον Κανονισμό Τεχνικής Εκμετάλλευσης της Αερολέσχης Θεσ/νίκης, αρθρ. 3, παρ. 3.7, όλοι οι χειριστές που απέχουν των πτήσεων περισσότερο από 2 μήνες θα πρέπει να πετάξουν προηγουμένως με έναν εγκεκριμένο εκπαιδευτή, προκειμένου να εκτελέσουν πτήση ως κυβερνήτες.
- 3.1.7** Το πεδίο προσγείωσης Κολχικού δεν πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει η προαναφερθείσα στην παράγραφο 1.10 σχετική Υπουργική Απόφαση. Στην επιφάνεια του διαδρόμου έχει φυτρώσει χορτάρι με αποτέλεσμα να είναι δισδιάκριτες οι ανωμαλίες του εδάφους και τα κάθε είδους εμπόδια από ψηλά. Επί πλέον επειδή είναι αφύλακτο και χωρίς περίφραξη, μοιάζει περισσότερο με βοσκότοπο (κατά την επιτόπια έρευνα υπήρχε κοπάδι αιγοπροβάτων σε μικρή απόσταση) παρά με πεδίο προσγείωσης. Γενικώς είναι μάλλον βέβαιο ότι ακόμα και οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής έχουν λησμονήσει, ότι ο συγκεκριμένος χώρος χρησιμοποιείται ως πεδίο προσγείωσης από την Πολιτική Αεροπορία.

3.2 Αίτια

Ελλιπής προετοιμασία της πτήσης με αποτέλεσμα να επιχειρηθεί προσγείωση σε πεδίο προσγείωσης, στο οποίο επικρατούσαν ισχυροί άνεμοι και η επιφάνεια του διαδρόμου ήταν ακατάλληλη για προσγειώσεις-απογειώσεις.

4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- 4.1 2007- 12 Η ΥΠΑ να ελέγχει επακριβώς κατά πόσον τα εγκρινόμενα πεδία προσγειώσεων πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις. Επί πλέον να εξετάζει κατά πόσον τα ήδη εγκριθέντα λειτουργούν νόμιμα, σε περίπτωση δε μη πλήρωσης των νομίμων προϋποθέσεων να ανακαλεί την λειτουργία τους.

ΑΘΗΝΑ 09.05.2007

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές αντίγραφο
ΥΠΟΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ



Ι. Παπαδόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

Κ. Αλεξόπουλος

Γ. Γεώργας

Γ. Κασσαβέτης

Α. Κατσίφας