



**ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ**

**Πόρισμα Διερεύνησης Ατυχήματος
του Αεροσκάφους SX-BTC
στο Αεροδρόμιο Πάχης Μεγάρων
την 23^η Μαρτίου 2010**

ΑΡ. ΠΟΡΙΣΜΑΤΟΣ 06 / 2011



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ SX-BTC
ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΧΗΣ ΜΕΓΑΡΩΝ
ΤΗΝ 23^η ΜΑΡΤΙΟΥ 2010**

06 / 2011

**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
06 / 2011**

**Ατύχημα Αεροσκάφους SX-BTC
στο Αεροδρόμιο Πάχης Μεγάρων
την 23^η Μαρτίου 2010**

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

- Το Annex 13
- Τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 996/2010
- Τον Νόμο 2912/2001

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

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

Πρόεδρος

Γεώργιος Μπασούλης
Αντιπτέραρχος (TAM) ε.α.
Αεροναυπηγός, MSc.

Μέλη

Παναγιώτης Βασιλόπουλος
Αντιπτέραρχος (I) ε.α.

Σπυρογιάννης Διονυσάτος
Δικηγόρος

Χρήστος Βάλαρης
Ταξίαρχος (EA) ε.α.

Δημήτρης Μιχαλόπουλος
Ηλεκτρονικός

Γραμματέας: I. Παπαδόπουλος

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	1
1 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ	1
1.1 Ιστορικό της Πτήσης	1
1.2 Τραυματισμοί Προσώπων.....	3
1.3 Ζημιές Αεροσκάφους	3
1.4 Άλλες Ζημιές	3
1.5 Πληροφορίες Πληρώματος	4
1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους	5
1.7 Μετεωρολογικές πληροφορίες.....	5
1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα.....	5
1.9 Επικοινωνίες.....	5
1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου	6
1.11 Καταγραφείς.....	6
1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης.....	6
1.13 Ιατρικές Πληροφορίες	6
1.14 Πυρκαγιά	6
1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης	6
1.16 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες	7
1.17 Συμπληρωματικές Πληροφορίες	7
2 ΑΝΑΛΥΣΗ	8
3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	10

3.1	Διαπιστώσεις	10
3.2	Αίτια	10
4	ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	11
4.1	Προς την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας	11

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ	: GLOBAL Air Services S.A
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	: ALFA LEASING SA
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	: PIPER AIRCRAFT Inc
ΤΥΠΟΣ	: PA-44-180
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ	: ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ	: SX-BTC
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	: ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΧΗΣ ΜΕΓΑΡΩΝ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ	: 23/03/10 & 14:35 h
ΣΗΜΕΙΩΣΗ	: Οι χρόνοι είναι UTC (τοπική ώρα = UTC + 3 h)

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Την 23/03/10 κατά την διάρκεια εξέτασης αέρος μαθητευόμενου, προκειμένου να του απονεμηθεί πτυχίο επαγγελματία χειριστού α/φ, το α/φ με το οποίο εκτελείτο η εξέταση ήλθε σε επαφή με τον διάδρομο προσγείωσης του αεροδρομίου, χωρίς να έχει εκτεταμένα τα σκέλη προσγείωσης.

Το α/φ διήνυσε, συρόμενο επί του διαδρόμου με το κάτω μέρος της ατράκτου, απόσταση 357 m και ακινητοποιήθηκε.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων ενημερώθηκε για το ατύχημα αυθημερόν και με την υπ' αριθμ. ΕΔΑΑΠ/400/24.03.10 απόφαση, ορίσθηκε ομάδα διερεύνησης αποτελούμενη από τους διερευνητές Ι. Παπαδόπουλο, Επικεφαλής και τον Ν. Πουλιέζο, μέλος.

1 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1 Ιστορικό της Πτήσης

Την 23/03/10, είχε προγραμματισθεί από τον Οργανισμό Πτητικής Εκπαίδευσης Global Air Services εν πτήση εξέταση μαθητού της για την απονομή πτυχίου επαγγελματία χειριστού α/φ (CPL-(A)/MEP-LAND).

Ο εξεταζόμενος προσήλθε στο αεροδρόμιο Πάχης Μεγάρων, στο οποίο επιχειρεί η σχολή, στις 10:00 h και πραγματοποίησε με τον εκπαιδευτή του, πριν την εξέταση, μία πτήση διαδρομής Μέγαρα – Μύκονος - Μέγαρα.

Μετά την πτήση συναντήθηκε με τον εξεταστή που θα διενεργούσε την εξέταση αέρος και αφού έγινε η σχετική αλληλοενημέρωση, απογειώθηκαν στις 14:16 h με το α/φ SX-BTC τύπου PA-44-180 Seminol για την πραγματοποίηση της εξέτασης.

Λόγω εναέριας κυκλοφορίας, η άδεια για εκτέλεση προσγειω-απογειώσεων (Touch and Go) που ζητήθηκε από τους επιβαίνοντες του α/φ δεν δόθηκε αμέσως από τον ΠΕΑ της Πάχης και το α/φ κατευθύνθηκε αρχικά προς Αίγινα. Επτά λεπτά αργότερα ο ΠΕΑ κάλεσε το α/φ και τους ενημέρωσε ότι μπορούσαν να εκτελέσουν τις προσγειω-απογειώσεις.

Το α/φ επέστρεψε και στις 14:30 h εκτελέσθηκε η πρώτη προσγειω-απογείωση. Στη συνέχεια, σύμφωνα με την καταγραφή των συνομιλιών α/φ - ΠΕΑ, στις 14:31:50 h το α/φ ανέφερε *“Tower to SX-BTC, νότιο υπήνεμο του 26 για Touch and Go”*. Ο ΠΕΑ τους ζήτησε να κρατήσουν απόσταση ασφαλείας από το προπορευόμενο α/φ και η απάντηση ήταν *“Ελήφθη από το BTC, Downwind 26 και συνεχίζουμε για Extend και μακρά τελική”*. Στις 14:34:14 h το α/φ ανέφερε *“Αριστερό Βασικό 26 το BTC”*. Ο ΠΕΑ ανέφερε ότι ο διάδρομος δεν ήταν ακόμα ελεύθερος και τους ζήτησε μία κλήση στην τελική. Στις 14:35:14 h ο ΠΕΑ έδωσε άδεια στο α/φ λέγοντας *“Ελεύθερος για Touch and Go, BTC 190 6 kt”* και το α/φ επανέλαβε *“190 6 kt ελεύθερος για Touch and Go στον 26 το BTC”*. Στις 14:35:35 h ο ΠΕΑ προειδοποίησε το α/φ λέγοντας *“BTC δεν έχετε τροχούς παρακαλώ”* και στις 14:35:38 h και 14:35:42 h επανέλαβε δύο φορές *“Go around, Go around”*. Στις 14:36 h το α/φ ήλθε σε επαφή με τον διάδρομο, χωρίς να έχει κατεβάσει τα σκέλη προσγείωσης. Μετά την επαφή, το α/φ διήνυσε απόσταση 357 m συρόμενο με το κάτω μέρος της ατράκτου επί του διαδρόμου και τελικά ακινητοποιήθηκε 707 m από το κατώφλι του διαδρόμου 25 και 10 m αριστερά από τον κεντρικό άξονα αυτού.(φωτ.1)



Φωτ. 1

1.2 Τραυματισμοί Προσώπων

Δεν υπήρξαν τραυματισμοί.

1.3 Ζημιές Αεροσκάφους

Από τον οπτικό έλεγχο του α/φ, διαπιστώθηκαν φθορές μικρής έκτασης στην επικάλυψη του κάτω μέρους της ατράκτου, που προήλθαν από το σύρσιμο του α/φ στον διάδρομο και στρέβλωση των πτερυγίων και των δύο ελίκων, που προήλθε από την πρόσκρουση αυτών επί του διαδρόμου.

1.4 Άλλες Ζημιές

Δεν έχει εφαρμογή.

1.5 Πληροφορίες Πληρώματος

1.5.1 Εξεταστής

Άνδρας, ηλικίας 45 ετών.

Πτυχίο : χειριστή Εναερίων Γραμμών (JAR FCL ATPL (A) που εκδόθηκε από την ΥΠΑ με αριθμό GR-001073

Ικανότητα επί τύπου : MEP / LAND, Cessna Set, DC9 80/MD88/90

Ειδικότητα : IR(A) SP/ME, SP/SE, MP

Πιστοποιητικό υγείας : JAR-FCL 3, τάξη 1 και 2 που εκδόθηκε από την ΥΠΑ, σε ισχύ μέχρι την 26/04/10.

Συνολική πτητική εμπειρία : 8,000 h.

Είχε διατελέσει Κυβερνήτης σε εταιρεία Δημοσίων Μεταφορών. Τα δύο τελευταία χρόνια εργάζεται, στον εν λόγω εκπαιδευτικό οργανισμό και του είχαν ανατεθεί τα καθήκοντα του Αρχιεκπαιδευτή Πτήσεων. Είναι εξουσιοδοτημένος από την ΥΠΑ ως Εξεταστής Αέρος (Flight Examiner, FE), Εξεταστής Τύπου (Class Rating Examiner, CRE), Εξεταστής Πτήσης Δι' Οργάνων (Instrument Rating Examiner, IRE) και Εξεταστής Εκπαιδευτών Αέρος (Flight Instructor Examiner, FIE), για αεροπλάνα.

1.5.2 Εξεταζόμενος

Άνδρας ηλικίας 21 ετών.

Είχε αρχίσει την εκπαίδευση τον Φεβρουάριο του 2009. Είχε τελειώσει με επιτυχία την θεωρητική εκπαίδευση για απόκτηση πτυχίου ATPL(A) και είχε 203 h πτήσης. Κατά την εκπαίδευση αέρος η απόδοση του βαθμολογήθηκε ως εξαιρετική και από τους πέντε εκπαιδευτές του. Την ημέρα του συμβάντος υποβαλλόταν σε εξέταση αέρος προκειμένου να αποκτήσει πτυχίο επαγγελματία χειριστού α/φ.

Πιστοποιητικό υγείας: JAR-FCL 3, τάξη 1 και 2 που εκδόθηκε από την ΥΠΑ, σε ισχύ μέχρι την 16/02/11 για την τάξη 1 και 16/02/12 για την τάξη 2.

1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους

Τύπος : PA-44-180 (Seminole)

Κατασκευαστής : PIPER AIRCRAFT, Inc

Αρ. σειράς κατασκευαστή : 4496226

Πιστοποιητικό νηολόγησης : Εγγεγραμμένο στα μητρώα α/φ Ελληνικού Νηολογίου
την 26/03/07

Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας : Σε ισχύ έως 10/04/10

Σύνολο ωρών λειτουργίας του α/φ από κατασκευής 991.42 h. Η τελευταία 50-ωρη επιθεώρησή του, είχε εκτελεσθεί την 14/03/10, σε 976.54 h λειτουργίας του.

Το α/φ φέρει δύο κινητήρες της LYCOMING, μοντέλο 0-360-A1H6 και ανασυρόμενο σύστημα προσγείωσης τριών σκελών που ελέγχονται υδραυλικά.

1.7 Μετεωρολογικές πληροφορίες

Το METAR που εκδόθηκε στις 13:00 UTC της 23/03/10 ήταν το ακόλουθο :

“LGMG 231300Z 19007KT 9999 SCT025 BKN190 21/10 Q1015 FEW090”

Την στιγμή της προσγείωσης τα στοιχεία ανέμου που δόθηκαν από τον ΠΕΑ ήταν *“από 190°, 6 kt”*.

1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα

Δεν έχει εφαρμογή.

1.9 Επικοινωνίες

Η επικοινωνία μεταξύ α/φ και ΠΕΑ Μεγάρων διεξήχθη κανονικά. Η συχνότητα μαγνητοφωνείται και ελήφθη αντίγραφο της απομαγνητοφώνησης των συνομιλιών α/φ – ΠΕΑ.

1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου

Το αεροδρόμιο της Πάχης, Μεγάρων εξυπηρετεί πτήσεις της Γενικής Αεροπορίας. Διαθέτει ένα διάδρομο προσγείωσης, τον 08/26, η επιφάνεια του οποίου είναι από ασφαλτο και έχει διαστάσεις 4002 ft x 131 ft.

1.11 Καταγραφείς

Δεν έχει εφαρμογή.

1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης

Το α/φ ήλθε σε επαφή με τον διάδρομο ομαλά, 350 m μετά το κατώφλι αυτού, διήνυσε 357 m συρόμενο με το κάτω μέρος της ατράκτου και ακινητοποιήθηκε 10 m αριστερά από τον άξονα του διαδρόμου. Η αρχική επαφή έγινε με το πίσω μέρος της ατράκτου και αμέσως μετά προσέκρουσαν οι πτέρυγες των ελίκων που υπέστησαν στρέβλωση στα άκρα τους.

1.13 Ιατρικές Πληροφορίες

Δεν υπήρξε τραυματισμός.

1.14 Πυρκαγιά

Δεν εκδηλώθηκε πυρκαγιά.

1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης

Αμέσως μετά την επαφή έγιναν από τον εξεταστή οι προβλεπόμενες ενέργειες για την κράτηση των κινητήρων και όλοι οι διακόπτες τοποθετήθηκαν στη θέση “OFF”.

Οι επιβαίνοντες εγκατέλειψαν το α/φ και απομακρύνθηκαν από αυτό αφού προηγουμένως διαπίστωσαν, ότι δεν υπάρχει περίπτωση εκδήλωσης πυρκαγιάς. Το πυροσβεστικό όχημα του αεροδρομίου που έφθασε σε μικρό χρονικό διάστημα και παρέμεινε προληπτικά μέχρι την μετακίνηση του α/φ, δεν χρειάστηκε να παρέμβει.

1.16 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες

Η GLOBAL Air Services S.A έχει άδεια Εκπαιδευτικού Οργανισμού Πτητικής Εκπαίδευσης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού JAR-FCL, εγκεκριμένου από την ΥΠΑ με το υπ' αριθ. GR-FTO-002 πιστοποιητικό. Για την εκπαίδευση χρησιμοποιεί πέντε α/φ τύπου PIPER (δύο PA-28-161, ένα PA-28-181, ένα PA-23-250 και ένα PA-44-180).

1.17 Συμπληρωματικές Πληροφορίες

Από τις δηλώσεις των επιβαινόντων προκύπτει ότι:

- Μετά την πρώτη προσγειω-απογείωση αν και δήλωσαν στον ΠΕΑ ότι θα εκτελέσουν και δεύτερη, το σενάριο της άσκησης που θα ακολουθούσε ήταν ότι λόγω μη σωστής διαμόρφωσης του α/φ για προσγείωση θα εκτελείτο επανακύκλωση (go around). Αυτό ανακοινώθηκε στον εξεταζόμενο ενώ βρισκότανε στο ύψος του κατωφλίου στο υπήνεμο.
- Ο εξεταζόμενος συνέχισε *“για βασικό με μία κανονική σταθεροποιημένη προσέγγιση και με διαμόρφωση α/φ όπως ήταν μετά την επανακύκλωση από την προσγειω-απογείωση”* και έχοντας *“flaps up, Gear up και ταχύτητα μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη για προσγείωση μπήκαμε σε διαδικασία Go Around”*.
- από *“πιθανή μη καλή εκτίμηση του ύψους στο οποίο επιχειρήθηκε η επανακύκλωση, το α/φ ήλθε σε επαφή με τον διάδρομο”*.

Από τις δηλώσεις εξεταστή και εξεταζόμενου προκύπτει ότι, το α/φ ήλθε σε επαφή με τον διάδρομο διότι κατά την εκτέλεση της άσκησης “επανακύκλωση από χαμηλό ύψος”, από κακή εκτίμηση του ύψους, ο εξεταζόμενος έθεσε ισχύ και άλλαξε πρόνευση, για να εκτελέσει την επανακύκλωση, πολύ χαμηλά, με αποτέλεσμα να έλθει σε επαφή με τον διάδρομο αρχικά το ουραίο τμήμα του α/φ και στη συνέχεια τα πτερύγια των ελίκων και το κάτω μέρος της ατράκτου. Αμφότεροι γνώριζαν ότι τα σκέλη του α/φ δεν ήταν εκτεταμένα, διότι λόγω της επανακύκλωσης που θα εκτελούσαν, ήλθαν στον διάδρομο προσγείωσης με τα σκέλη μη εκτεταμένα, τα Flaps μη ανεπτυγμένα και ταχύτητα μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη και για αυτό και δεν αντέδρασαν όταν ο ΠΕΑ τους προειδοποίησε ότι τα σκέλη δεν είναι εκτεταμένα.

Η μη σωστή εκτίμηση του ύψους από τον εξεταζόμενο και η καθυστέρηση της έναρξης διαδικασίας επανακύκλωσης, όπως προκύπτει από το αποτέλεσμα, δεν έγινε εγκαίρως αντιληπτή από τον εξεταστή ο οποίος έπρεπε να αντιδράσει άμεσα και να αποτρέψει την επαφή του α/φ με τον διάδρομο.

Το εγχειρίδιο που έχουν εκδώσει τα JAA (Joint Aviation Authorities) για τους εξεταστές αέρος (FLIGHT EXAMINERS MANUAL/AEROPLANE AND HELIKOPTER, Version 18/2005) για την διαδικασία “επανακύκλωση από χαμηλό ύψος” αναφέρει ότι:

Ο ελιγμός αυτός μπορεί να συνδυαστεί με διαδικασίες ενόργανης, άνευ οργάνων ή αποτυχημένης προσέγγισης, αλλά στην ενόργανη προσέγγιση δεν πρέπει να πραγματοποιηθεί κάτω από τα 100 ft πάνω από τον διάδρομο. Ο ελιγμός πρέπει να αρχίζει με το α/φ σε **διαμόρφωση προσγείωσης**, σε ύψος περίπου 50 ft πάνω από τον διάδρομο και περίπου πάνω από το κατώφλι του διαδρόμου ή όπως συστήνεται.

Σκοπός της άσκησης είναι να διαπιστωθεί ότι, ο υποψήφιος έχει επαρκή γνώση και ικανότητα στην διαδικασία ματαίωσης προσγείωσης, περιλαμβανομένων των συνθηκών που ορίζουν την ματαίωση μιας προσγείωσης, τη σπουδαιότητα μιας έγκαιρης απόφασης, των προτεινόμενων ταχυτήτων αεροσκάφους, καθώς και την κατάλληλη διαδικασία επαναφοράς της διαμόρφωσης του α/φ., δηλαδή:

1. Παίρνει την έγκαιρη απόφαση να ματαιώσει την προσγείωση για πραγματικές ή εικονικές (ψεύτικες) συνθήκες και προβαίνει στην απαραίτητη ενημέρωση όταν δεν τίθεται ζήτημα ασφάλειας της πτήσης.
2. Εφαρμόζει την κατάλληλη ισχύ για την κατάσταση της πτήσης και θέτει την αναγκαία πρόνευση ώστε να αποκτήσει την επιθυμητή απόδοση.
3. Ανασύρει τα πτερύγια καμπυλότητας/επιφάνειες παραγωγής οπισθέλκουσας και το σύστημα προσγείωσης, εάν πρέπει, με τη σωστή σειρά και σε ασφαλές υψόμετρο, θέτει θετικό βαθμό ανόδου και κατάλληλη ταχύτητα αέρα.
4. Ζυγοσταθμίζει κατάλληλα το α/φος και διατηρεί το πρόπον ίχνος κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ματαίωσης προσγείωσης.
5. Εκτελεί τους αρμόζοντες ελέγχους από τον κατάλογο ελέγχου έγκαιρα και σύμφωνα με τις εγκεκριμένες διαδικασίες.

Από τις δηλώσεις των επιβαινόντων προκύπτει ότι, ο τρόπος με τον οποίο επιχειρήθηκε να πραγματοποιηθεί η επανακύκλωση κάθε άλλο παρά τον σκοπό της άσκησης εκπληρούσε. Θεωρητικά για την σωστή εκτέλεση της άσκησης το σενάριο θα προέβλεπε προσγείωση η προσγειω-απογείωση και στη συνέχεια σε ύψος 50 ft από τον διάδρομο να αρχίσει η εκτέλεση του ελιγμού της επανακύκλωσης. Το α/φ, όπως αναφέρει και το εγχειρίδιο, θα έπρεπε να έχει διαμόρφωση προσγείωσης, δηλαδή: τα σκέλη εκτεταμένα, ταχύτητα 80 – 90 KIAS, εφ' όσον είχε τις υπεραντωτικές επιφάνειες χείλους εκφυγής ανεβασμένες (Flaps Up) και 75 – 85 KIAS εφ' όσον είχε τις υπεραντωτικές επιφάνειες χείλους εκφυγής κατεβασμένες (Flaps Down), και όταν ο εξεταζόμενος θα άρχιζε την επανακύκλωση, θα έπρεπε να θέσει την κατάλληλη ισχύ και την αναγκαία πρόνευση, και όταν αποκτούσε θετικό βαθμό ανόδου να ανασύρει τα σκέλη και τις υπεραντωτικές επιφάνειες χείλους εκφυγής (Flaps).

Έχοντας, όπως αμφότεροι δήλωσαν, τα σκέλη μη εκτεταμένα, τα Flaps μη ανεπτυγμένα και ταχύτητα 100 με 110 kt, η υποχρεωτική άσκηση της επανακύκλωσης, στην οποία θα εξεταζόταν ο υποψήφιος επαγγελματίας χειριστής α/φ, έχανε το νόημα της και τον σκοπό για τον οποίο εκτελείτο και μετατρεπόταν σε μια χαμηλή διέλευση πάνω από τον διάδρομο.

3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1 Διαπιστώσεις

- 3.1.1** Το α/φ ήταν πτητικά ικανό και πληρούσε όλες τις προϋποθέσεις για την εκτέλεση της πτήσης.
- 3.1.2** Εξεταστής και εξεταζόμενος είχαν τα τυπικά προσόντα για την εκτέλεση της πτήσης κατά την οποία ο εξεταζόμενος θα υποβαλλόταν σε εξέταση αέρος, προκειμένου να του απονεμηθεί πτυχίο επαγγελματία χειριστού α/φ.
- 3.1.3** Η εκτέλεση της διαδικασίας “επανακύκλωση από χαμηλό ύψος” που ζητήθηκε από τον εξεταστή προκειμένου να διαπιστωθεί ότι ο εξεταζόμενος την γνώριζε και την εκτελούσε σωστά, διενεργήθηκε με το α/φ να έρχεται στον διάδρομο προσγείωσης με τα σκέλη μη εκτεταμένα, τα Flaps μη ανεπτυγμένα και ταχύτητα μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη για προσγείωση
- 3.1.4** Ο ανωτέρω τρόπος εκτέλεσης της διαδικασίας “επανακύκλωση από χαμηλό ύψος” δεν ήταν σύμφωνος με τα αναγραφόμενα στο εγχειρίδιο εξεταστών αέρος και δεν εκπληρούσαι τον σκοπό για τον οποίο ζητείται η εκτέλεση της.
- 3.1.5** Ο εξεταζόμενος έθεσε ισχύ και άλλαξε πρόνευση, για να εκτελέσει την επανακύκλωση, όχι σε ύψος 50 ft που πρέπει σύμφωνα με το εγχειρίδιο, αλλά πολύ πιο χαμηλά και ο εξεταστής άργησε να επέμβει, με αποτέλεσμα το α/φ να έλθει σε επαφή με τον διάδρομο.

3.2 Πιθανά Αίτια

Μη ορθή εκτέλεση της διαδικασίας “επανακύκλωση από χαμηλό ύψος”, αστοχία του εξεταζόμενου στην εκτίμηση του ύψους έναρξης της επανακύκλωσης και αστοχία του εξεταστή στην εκτέλεση των καθηκόντων του, που συνίστατο στην μη έγκαιρη επέμβαση του, όταν ο εξεταζόμενος κατέβηκε πολύ χαμηλά πριν επιχειρήσει την επανακύκλωση.

4 ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1 Προς την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

2011 – 07 Η Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, να φροντίσει για την διοργάνωση σεμιναρίων ενημέρωσης των εξεταστών αέρος για το προτεινόμενο από τα JAA (Flight Examiners Manual) τρόπο με τον οποίο θα διενεργούνται οι εξετάσεις και τα κριτήρια που θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους οι εξεταστές αέρος. Ιδιαίτερη προσοχή να δίνεται στις τροποποιήσεις του Εγχειριδίου των Εξεταστών Αέρος (Flight Examiners Manual) και να γίνεται μνεία σχετικών συμβάντων.

Ελληνικό, 12 Μαΐου 2011

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Γ. Μπασούλης

**Ακριβές Αντίγραφο
Ο Γραμματέας**

Ι. Παπαδόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

Π. Βασιλόπουλος

Χ. Βάλαρης

Σ. Διονυσάτος

Δ. Μιχαλόπουλος