



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΑΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΥΓΔΑΛΕΑΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
ΤΗΝ 15 / 5 / 2004**

07 / 2005

ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

07 / 2005

Ατύχημα Υπερελαφράς Πτητικής Μηχανής Στην περιοχή Αμυγδαλέας Λάρισας

Η Διερεύνηση του ατυχήματος διενεργήθηκε από την Επιτροπή Διερευνήσεως 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

Αεροπαγίτης ε.τ.

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 Επιβαινόντων.....	2
1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους.....	3
1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες	4
1.8 Αεροναυτιλιακές Πληροφορίες.....	4
1.9 Επικοινωνίες.....	5
1.10 Πληροφορίες Πεδίου Προσγείωσης	5
1.11 Αποτυπώτες Πτήσης	5
1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης.....	5
1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες.....	6
1.14 Πυρκαγιά	6
1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης.....	6
1.16 Δοκιμές και Έρευνες.....	7
1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες.....	7
1.18 Συμπληρωματικές Πληροφορίες.....	7
1.19 Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερεύνησης.....	7
2. ΑΝΑΛΥΣΗ	7
3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	9
3.1 Διαπιστώσεις	9
3.2 Αίτια	9
4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	10

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

**ΙΔΙΩΤΗΣ
ΙΔΙΩΤΗΣ
EURO FLY – FIRE FOX
Υπερελαφρά Πτητική Μηχανή
ΕΛΛΗΝΙΚΗ
Δεν υπάρχουν
Αμυγδαλέα Λάρισα
15 Μαΐου 2004, 11:20
Οι αναφερόμενοι χρόνοι είναι τοπικοί
Τοπική ώρα = UTC + 3h.**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το ατύχημα συνέβη περίπου την 11:20 h της 15-05-04 κατά τη διάρκεια προσπάθειας πραγματοποίησης αναγκαστικής προσγείωσης της Υπερελαφράς Πτητικής Μηχανής (ΥΠΜ) σε μη ελεγχόμενο και εγκεκριμένο χώρο.

Κατά τη διάρκεια της προσγείωσης, λόγω ακαταλληλότητας του εδάφους, λανθασμένων χειρισμών και απειρίας του χειριστού, δεν κατέστη δυνατή η ομαλή προσγείωση της ΥΠΜ με αποτέλεσμα, καταρχάς την πρόσκρουση και αναδίπλωση του ριναίου σκέλους της και στη συνέχεια την ανατροπή της.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ), η οποία ενημερώθηκε την ίδια ημέρα, εξέδωσε την με αρ. πρωτ. ΕΔΑΑΠ/555/17-05-04 απόφαση του Προέδρου της, ορίζοντας ως Ομάδα Διερεύνησης του ατυχήματος τους Νικόλαο Πουλιέζο, Διευρητή, ως επικεφαλής και μέλη τους : Χρίστο Μπίστα, Χειριστή και Μηχανικό α/φων και Ιωάννη Μάρκου, Ιατρό.

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1. Ιστορικό της Πτήσης

Στις 15-05-2004 το υπερελαφρό αεροσκάφος(α/φ), που ανήκε σε ιδιώτη (ιερομόναχο), με χειριστή και επιβαίνοντα τον ίδιο, κατά δήλωσή του, απογειώθηκε περί ώρα 10:15 από το Πεδίο Προσγείωσης της Τερψιθέας Λάρισας, με σκοπό την πραγματοποίηση πτήσης πάνω από την πόλη της Λάρισας.

Το α/φ εθεάθη να υπερίπταται του Μητροπολιτικού Ναού της Λάρισας και των κεντρικών δρόμων της πόλης, σε πολύ χαμηλό ύψος ρίχνοντας φυλλάδια υβριστικού περιεχομένου για τον Μητροπολίτη του Νομού Λάρισας. Επίσης, τα ίδια υβριστικά μηνύματα αναγράφοντο στην κάτω επιφάνεια των πτερύγων.

Η συγκεκριμένη πτήση δεν είχε γνωστοποιηθεί στις αρμόδιες Υπηρεσίες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας της 110 ΠΜ, δεν είχε κατατεθεί σχετικό σχέδιο πτήσης ούτε υπήρχε αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ α/φ και Πύργου Ελέγχου Αεροδρομίου(ΠΕΑ).

Μετά από πτήση διάρκειας μίας ώρας περίπου και αφού κινητοποιήθηκαν όλες οι εμπλεκόμενες Υπηρεσίες ΕΕΚ και Ασφάλειας, το α/φ επέστρεψε για προσγείωση στο Πεδίο Προσγείωσης της Τερψιθέας. Στο χώρο αυτό είχαν ήδη προστρέξει οχήματα της Αστυνομίας.

Πλησιάζοντας το Πεδίο Προσγείωσης, ο χειριστής αναγκάστηκε να ματαιώσει την προσγείωσή του στο συγκεκριμένο χώρο, φοβούμενος την σύλληψή του και να κατευθυνθεί δυτικά, επιλέγοντας ένα τμήμα επαρχιακού χωματινού

δρόμου για προσγείωση. Στην προσπάθειά του να προσγειώσει το α/φ σε ακατάλληλο χώρο, κάτω από την πίεση του χρόνου, έκανε ανώμαλη προσγείωση.

Κατά την πρόσκρουση του α/φ στο έδαφος, ο χειριστής τραυματίστηκε αφήνοντας ίχνη αίματος στο χώρο του πιλοτηρίου, στο προστατευτικό κάλυμμα του και στο γύρο χώρο. Εν συνεχεία εγκατέλειψε το α/φ και την περιοχή με διερχόμενο όχημα και μετέβη στο Νοσοκομείο Κατερίνης όπου και χειουργήθηκε.

Το α/φ εντοπίστηκε αργότερα (μετά από τηλεφώνημα κατοίκου) σε απόσταση περίπου δύο χιλιομέτρων από το Πεδίο Προσγείωσης, κοντά στο χωριό Αμυγδαλέα στη θέση Κουτσομύτη ή Κουτσομηλιά, εγκαταλειμμένο και με σοβαρές ζημιές.

Στο α/φ δεν εκδηλώθηκε πυρκαγιά.

1.2 Τραυματισμοί Προσώπων

Τραυματισμοί	Πλήρωμα	Επιβάτες	Άλλοι
Θανάσιμοι	-	-	-
Σοβαροί	-	-	-
Ελαφροί / Ουδείς	1/-	-	-

1.3 Ζημιές Αεροσκάφους

Με την πρόσκρουση του α/φ στο έδαφος προκλήθηκαν οι παρακάτω ζημιές:

- Αποκόλληση και αναδίπλωση του ριναίου σκέλους του συστήματος προσγείωσης.
- Θραύση του αντιανεμικού καλύμματος (καλύπτρα) του θαλάμου διακυβέρνησης.
- Αποκόλληση του πίνακα οργάνων.
- Στρέβλωση του ουραίου τμήματος και αναδίπλωσή του σε σημείο πλησίον του κινητήρα.
- Στρέβλωση και των τριών πτερυγίων της έλικας.
- Ζημιές στο κάτω μέρος της ατράκτου και του δαπέδου του θαλάμου διακυβέρνησης.
- Πρόσκρουση του ουραίου τμήματος πηδαλίων, του δεξιού ακροπτερυγίου, του αριστερού ακροπτερυγίου και του αριστερού πηδαλίου κλίσης.

Το α/φ κρίνεται μη επισκευάσιμο.

1.4 Άλλες Ζημιές

Δεν προκλήθηκαν άλλες ζημιές ή βλάβες προς τρίτους.

1.5 Πληροφορίες Επιβαινόντων

1.5.1 Χειριστής

Ετών 51, ασχολούμενος με τα υπερελαφρά α/φ από το έτος 2000, με συνολική πτητική εμπειρία 100 ωρών, με την συγκεκριμένη ιδιόκτητη υπερελαφρά πτητική μηχανή (ΥΠΜ).

1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους

1.6.1 Πληροφορίες

Το συντριβέν υπερελαφρό α/φ, ιταλικής κατασκευής και προέλευσης, της εταιρίας EURO FLY τύπου FIRE FOX, δεν είναι εγγεγραμμένο στα Μητρώα Υπερελαφρών Πτητικών Μηχανών(ΥΠΜ) ούτε είχε άδεια πτήσεων, όπως προβλέπεται από τα άρθρα 42 και 16 αντίστοιχα του Κανονισμού Τεχνικής Εκμετάλλευσης Ιδιωτικών Υπερελαφρών Πτητικών Μηχανών (ΥΠΜ) και Ιπτάμενων Αθλητικών Συσκευών (ΙΑΣ) (ΥΠΑ/Δ2/Δ/17591/6614/03.05.01 ΦΕΚ Β/558/15.05.01).

Τα τεχνικά στοιχεία του υπερελαφρού α/φ έχουν ως εξής:

Βάρος Κενό	220 kg
Μέγιστο Βάρος Μικτό	450 kg
Εκπέτασμα	960 cm
Μήκος	620 cm
Ύψος πτερύγων	185 cm
Επιφάνεια Πτερύγων	16.10 m ²
Φόρτιση Πτερύγων	28 kg
Ταχύτητα Ταξιδιού	90 km/h
Μέγιστη Επιτρεπόμενη Ταχύτητα	130 km/h
Ταχύτητα Απώλειας Στήριξης	50 km/h
Βαθμός Ανόδου	5 m/s
Μήκος Διαδρομής Απογείωσης	70 m
Μήκος Διαδρομής Προσγείωσης	70 m
Διάμετρος έλικας	160 cm

1.6.2 Σκάφος

Θάλαμος 2 ατόμων, υψηλοπτέρυγο με δοκίδες στήριξης, επιχρωμιωμένος μεταλλικός σκελετός με επικάλυψη dracon, διπλό χειριστήριο ελέγχου πτήσης, αντισταθμιστικό ανόδου-καθόδου, χειριστήριο ελέγχου κινητήρα (μανέτα) με chock, τρίκυκλο σταθερό σύστημα προσγείωσης με ριναίο τροχό, πιτοστατικά όργανα ελέγχου πτήσης (υψόμετρο, ταχύμετρο, ανόδου / καθόδου), μαγνητική πυξίδα, στροφόμετρο, ενδείκτες θερμοκρασίας καυσαερίων, νερού και οπτικό ενδείκτη ποσότητας καυσίμου στο πίσω μέρος του θαλάμου. Στο επάνω μέρος έφερε βαλλιστικό αλεξίπτωτο τύπου PARAlife.



1.6.3 Κινητήρας

Τύπος κινητήρα ROTAX 503, Αυστραλιανής κατασκευής, 2 αναφλέξεων, 2 κυλίνδρων, 2 αναμικτήρων, υδρόψυκτος, ισχύος 64 ίππων στις 6500 rpm.

Τύπος χρησιμοποιούμενου καυσίμου: Αμόλυβδη βενζίνη αυτοκινήτων με περιεκτικότητα λιπαντικού ελαίου για δίχρονους κινητήρες αναλογίας 20% και ανοξειδωτή δεξαμενή καυσίμου ευρισκόμενη στο πίσω μέρος του σκάφους, χωρητικότητας 50 L.

1.6.4 Έλικα

Τρίφυλλη, συνθετική (composite) σταθερού βήματος.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:

- Σύμφωνα με την δήλωση του ιδιοκτήτη του α/φ, δεν είναι δυνατή η προσκόμιση των μητρώων Συντήρησης, λειτουργίας και βλαβών του σκάφους και του κινητήρα διότι χάθηκαν στο σημείο του ατυχήματος.
- Το α/φ δεν είχε παρουσιάσει στο παρελθόν βλάβες, ούτε είχε προκαλέσει άλλο ατύχημα.
- Οι ώρες λειτουργίας του α/φ υπολογίζονται στις 180.
- Η συντήρηση του α/φ γινόταν από τον ιδιοκτήτη με ίδια μέσα και όχι από εξουσιοδοτημένο μηχανικό.
- Δεν υπάρχει Πιστοποιητικό Νηολόγησης, Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας ούτε Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο.
- Το α/φ δεν διαθέτει σύστημα ασύρματης αμφίπλευρης επικοινωνίας.
- Η μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του α/φ, έγινε στις 23-04-2001 σύμφωνα με την δήλωση και την Υπεύθυνη Δήλωση του αγοραστή.

1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες

Σύμφωνα με τα στοιχεία που τηρήθηκαν στον Μετεωρολογικό Σταθμό του Αεροδρομίου της Λάρισας (110 ΠΜ), οι μετεωρολογικές συνθήκες στην περιοχή την ώρα του ατυχήματος ήταν: Άνεμος μεταβλητής διεύθυνσης, από βορειοδυτικός έως βορειοανατολικός (320° - 080°), έντασης 6 kt, ικανοποιητική ορατότητα, απουσία νεφών, βαρομετρική πίεση 1017 hPa, θερμοκρασία 19° C, σημείο δρόσου 11° C.

Για όλες τις πτήσεις που πραγματοποιούνται από το Πεδίο Προσγείωσης της Τερψιθέας, πρέπει να κατατίθεται σχέδιο πτήσης και να λαμβάνεται μετεωρολογική ενημέρωση τηλεφωνικά από τις αρμόδιες υπηρεσίες της 110 ΠΜ. Για την συγκεκριμένη πτήση δεν κατατέθηκε σχέδιο πτήσης ούτε έγινε μετεωρολογική ενημέρωση.

Στην περιοχή του Πεδίου και στο σημείο που συνέβη το ατύχημα, δεν υπήρχαν μεγάλοι ορεινοί όγκοι για πιθανή εκδήλωση έντονων και απρόβλεπτων καιρικών φαινομένων.

1.8 Αεροναυτιλιακές Πληροφορίες

Δεν έχει εφαρμογή.

1.9 Επικοινωνίες

Το α/φ δεν διαθέτει συσκευή ασύρματης επικοινωνίας..

1.10 Πληροφορίες Πεδίου Προσγείωσης

Το Πεδίο Προσγείωσης της Τερψιθέας Λάρισας έχει εγκριθεί με την ΥΠΑ/Δ3/Α/57651/9770/28-12-2000 και χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο από τα μέλη της Αερολέσχης Λάρισας, χωρίς το δικαίωμα εμπορικής εκμετάλλευσης.

Προσδιορίζεται από τις συντεταγμένες : Β 39°39'42", Α 22°20'30", είναι ελεγχόμενο από τον ΠΕΑ της 110 ΠΜ, δεν διαθέτει πύργο ελέγχου ούτε μετεωρολογικό σταθμό. Είναι κατάλληλο για πτήσεις α/φων αυτού του τύπου με συνθήκες εξ όψεως και μόνο την ημέρα.

Τα στοιχεία του διαδρόμου είναι : προσανατολισμός διαδρόμου 17/35, υψόμετρο 76 m από Μ.Σ.Θ., μήκος διαδρόμου 800 m και πλάτος 30 m, με ζώνη ασφαλείας 15 m αριστερά και δεξιά του διαδρόμου και 30 m μετά τα άκρα του. Επιφάνεια διαδρόμου χωμάτινη και επίπεδη. Διαθέτει τρία (3) ανεμούρια.

Ο πυροσβεστικός εξοπλισμός του Πεδίου αποτελείται από : Πυροσβεστική-διασωστική μονάδα ρυμουλκούμενη τροχήλατη, χωρητικότητας 250 lt νερού για παραγωγή αφρού τύπου AFFF συνθετικού, τροχήλατο πυροσβεστήρα ξηράς κόνεως 50 kg, φορητούς πυροσβεστήρες ξηράς κόνεως 6 kg και 12 kg καθώς και υλικό πρώτων βοηθειών.

Το Πεδίο Προσγείωσης είναι περιφραγμένο και λειτουργεί με την σύμφωνη γνώμη της Υπηρεσίας Ε.Ε.Κ. του αεροδρομίου της Λάρισας με την προϋπόθεση της ενημέρωσης πριν από κάθε πτήση και της κατάθεσης του απαραίτητου σχεδίου πτήσης. Όλα τα α/φη που επιχειρούν από το Πεδίο θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συσκευές αμφίδρομης επικοινωνίας.

1.11 Αποτυπωτές Πτήσης

Δεν έχει εφαρμογή.

1.12. Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης

Κατά την πρόσκρουση δεν διαπιστώθηκε διασπορά των συντριμμάτων. (Φωτ. 1 & 2)



Φωτ. 1



Φωτ. 2

Από την επί τόπου αξιολόγηση και καταγραφή των ευρημάτων, προέκυψαν τα εξής:

- α) Το εμπρόσθιο τμήμα της ατράκτου μαζί με το ριναίο σκέλος δέχθηκαν την μεγαλύτερη δύναμη πρόσκρουσης, με αποτέλεσμα να υποχωρήσει το σκέλος και να διπλώσει κάτω από το δάπεδο του θαλάμου χειριστή.
- β) Ο πίνακας οργάνων αποκολλήθηκε από την θέση του και ανέβηκε ψηλότερα.
- γ) Το προστατευτικό κάλυμμα (πλεξιγκλάς) του θαλάμου χειριστή υπέστη θραύση.
- δ) Το δάπεδο του θαλάμου χειριστή υποχώρησε.
- ε) Το ουραίο τμήμα του α/φ δίπλωσε σε σημείο πλησίον του κινητήρα.
- στ) Τα τρία περυγία της έλικας υπέστησαν ζημιές λόγω της πρόσκρουσής των στο έδαφος, χωρίς να αποκολληθούν.
- ζ) Το οριζόντιο σταθερό και το πηδάλιο ανόδου-καθόδου υπέστησαν ζημιές..
- η) Το δεξιό και το αριστερό ακροπερυγίο καθώς και το αριστερό πηδάλιο κλίσης προσέκρουσαν στο έδαφος και υπέστησαν ζημιές.
- θ) Δεν κατέστη δυνατός ο έλεγχος της συνδεσμολογίας των πηδάλιων και του κινητήρα, λόγω της σύνθλιψης των χειριστηρίων και των ποδωστηρίων από την πρόσκρουση.

1.13. Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες

Ο επιβαίνων στο α/φ χειριστής, μετά την πρόσκρουσή του στο έδαφος, το εγκατέλειψε με άγνωστο τρόπο και μέσο, χωρίς να αναφέρει το ατύχημα στις αρμόδιες υπηρεσίες και ούτε να εντοπισθεί σε κάποιο Νοσοκομείο της περιοχής για νοσηλεία.

Από το έλεγχο των ευρημάτων, πιθανολογείται ότι ο χειριστής τραυματίστηκε στο κεφάλι και τα πόδια. Στο προστατευτικό κάλυμμα, στο δάπεδο και σε εξωτερικά σημεία του α/φ βρέθηκαν ίχνη αίματος.

Σύμφωνα με την κατάθεση του χειριστή που έγινε στο Α.Τ. Αγιάς, Λάρισας στις 15 Ιουλίου 2004 καθώς επίσης από την Ιατρική Γνωμάτευση του Νοσοκομείου Κατερίνης, φαίνεται ότι ο χειριστής εγκατέλειψε τον τόπο του ατυχήματος με όχημα αγνώστου για εκείνον ιδιοκτήτου μέχρι την κοιλάδα των Τεμπών και από εκεί με άλλο όχημα μετέβη στην Κατερίνη. Μετά από φιλοξενία δύο ημερών σε φιλικό σπίτι, μεταφέρθηκε στο Νοσοκομείο όπου χειρουργήθηκε λόγω κατάγματος στο αριστερό πόδι, στις 20/05/04.

1.14. Πυρκαγιά

Δεν εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο α/φ πριν ή μετά την πρόσκρουσή του στο έδαφος. Το καύσιμο (περίπου 30 L) δεν χύθηκε στον περιβάλλοντα χώρο.

1.15. Διαδικασίες Επιβίωσης

Τα δύο καθίσματα των επιβαινόντων στο α/φ, έχουν ζώνες με ιμάντες πρόσδεσης 4 σημείων. Η ΥΠΜ δεν διαθέτει Εγχειρίδιο Διαδικασιών Ανάγκης και πυροσβεστήρα. Ο επιβαίνων χειριστής απομακρύνθηκε από τον τόπο του ατυχήματος και με πρωτοβουλία του μεταφέρθηκε δύο μέρες αργότερα στο νοσοκομείο.

1.16. Δοκιμές και Έρευνες

Δεν έχει εφαρμογή.

1.17. Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες

Δεν έχει εφαρμογή.

1.18. Συμπληρωματικές Πληροφορίες

Τον Μάιο το 2001 εξεδόθη η υπ' αριθμ. ΥΠΑ/Δ2/Δ/17591/6614/03.05.01 απόφαση του Διοικητού της ΥΠΑ (ΦΕΚ 558/Β/15.05.01) με θέμα "Κανονισμός Τεχνικής Εκμετάλλευσης Ιδιωτικών Υπερελαφρών Πτητικών Μηχανών (ΥΠΜ) και Ιπταμένων Αθλητικών Συσκευών (ΙΑΣ)".

Σε αυτόν τον Κανονισμό προσδιορίζεται το πλαίσιο της Τεχνικής Εκμετάλλευσης των ανωτέρω αναφερομένων συσκευών όπου η Υ.Π.Α. αναθέτει στην Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛΑΟ) αρμοδιότητες που αφορούν μεταξύ άλλων :

α) την εκπόνηση των προδιαγραφών κατασκευής, συναρμολόγησης και συντηρήσης των ΥΠΜ και ΙΑΣ.

β) την υιοθέτηση προδιαγραφών ξένων κρατών κατασκευής ΥΠΜ και ΙΑΣ, εφ' όσον κρίνει ότι εξασφαλίζουν το επιθυμητό επίπεδο ασφάλειας.

γ) τις προϋποθέσεις λειτουργίας σχολών ΥΠΜ και ΙΑΣ.

δ) την εκπόνηση προγράμματος Εκπαίδευσης για μαθητές και εκπαιδευτές ανά κατηγορία συσκευής.

ε) την εκπόνηση Κανόνων Εκμετάλλευσης και τον προσδιορισμό πεδίων Προσγείωσης ΥΠΜ και ΙΑΣ.

στ) την εκπόνηση Κανόνων Πτητικής Εκμετάλλευσης και τον καθορισμό περιοχών δραστηριοτήτων ΥΠΜ και ΙΑΣ.

ζ) τις προϋποθέσεις για την έκδοση Πιστοποιητικών Τύπου ΥΠΜ και ΙΑΣ και την αποδοχή Πιστοποιητικών Ξένων Κρατών.

η) την τήρηση Μητρώου καταγραφής των ΥΠΜ και ΙΑΣ και την έκδοση άδειας πτήσης στις καταγεγραμμένες ΥΠΜ και ΙΑΣ και στους χειριστές αυτών.

Η ΥΠΑ υποχρεούται να εγκρίνει και να ελέγχει με βάση αυτόν τον Κανονισμό όλες τις παραχωρηθείσες στην ΕΛΑΟ αρμοδιότητες.

Μέχρι σήμερα οι απαιτήσεις του Κανονισμού δεν έχουν υλοποιηθεί από την ΕΛΑΟ ούτε και από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

1.19. Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερεύνησης

Δεν έχει εφαρμογή.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ

Κατά δήλωση του χειριστή και ιδιοκτήτη της ΥΠΜ, ο ίδιος μετέβη το πρωί της 15/05/04 στο Πεδίο Προσγείωσης της Τερψιθέας Λάρισας, όπου συνήθως στέγαζε εντός ιδιόκτητου υποστέγου, την ιδιόκτητη ΥΠΜ του και προγραμματίσει την πτήση του πάνω από την πόλη της Λάρισας.

Περί ώρα 10:15 της ίδιας ημέρας, το α/φ απογειώθηκε με μόνο επιβαίνοντα και χειριστή τον ίδιο, από το Πεδίο με κατεύθυνση την πόλη της Λάρισας. Η πτήση πραγματοποιήθηκε σε πολύ χαμηλό ύψος πάνω από κατοικημένη περιοχή, πάνω από τον Μητροπολιτικό Ναό, τους κεντρικούς δρόμους και την πλατεία της πόλης.

Κατά την διάρκεια της πτήσης ο επιβαίνων χειριστής έριχνε φυλλάδια με υβριστικό περιεχόμενο εις βάρος του Μητροπολίτη Λάρισας. Στην κάτω επιφάνεια των πτερύγων είχε αναγράψει επίσης τα ίδια υβριστικά συνθήματα.

Μετά από πτήση διάρκειας μίας ώρας περίπου και αφού είχαν κινητοποιηθεί οι αρμόδιες Υπηρεσίες ΕΕΚ, Αστυνομίας και Ασφάλειας, το α/φ επέστρεψε για προσγείωση στο Πεδίο Προσγείωσης της Τερψιθέας.

Το α/φ σύμφωνα με την δήλωση του χειριστού και άλλων μαρτύρων που βρισκόταν στο χώρο προσγείωσης, προσέγγισε για προσγείωση, κατέβηκε σε χαμηλό ύψος πλην ματαίωσε την προσγείωσή του και παίρνοντας ύψος, απομακρύνθηκε δυτικά και χάθηκε πίσω από τους παρακείμενους λόφους.

Ο λόγος ματαίωσης της προσγείωσης του α/φ στο χώρο του Πεδίου, ήταν η αποφυγή της σύλληψης του χειριστού από τους αστυνομικούς που είχαν ήδη προστρέξει με οχήματα της Αστυνομίας για την σύλληψη του.

Ο χειριστής πετώντας δυτικά, επέλεξε για προσγείωση τμήμα επαρχιακού χωμάτινου δρόμου δεν εκτίμησε όμως σωστά το ύψος πτήσης, την κατάσταση του εδάφους και βρισκόμενος προφανώς κάτω από την ψυχολογική πίεση της ενδεχόμενης σύλληψής του, έχασε τον έλεγχο του α/φ το οποίο προσέκρουσε με το ριναίο σκέλος στο έδαφος. Ο τρόπος πρόσκρουσης του α/φ στο έδαφος αποδεικνύει ότι δεν υπήρχε βλάβη στον κινητήρα ή άλλα συστήματα του α/φ.

Το α/φ προσέκρουσε σε καλλιεργημένο αγρόκτημα, με το δεξιό και το ριναίο σκέλος, πιθανόν με αρκετή ταχύτητα και γωνία καθόδου, διανύοντας απόσταση 15 m. Με την πρόσκρουση το ριναίο σκέλος δίπλωσε κάτω από το θάλαμο χειριστού.

Το α/φ αναπήδησε, έκανε στροφή 180 μοιρών, χτύπησε με το ουραίο πτέρωμα και τον κινητήρα στο έδαφος και ακινητοποιήθηκε.

Ο χειριστής του α/φ το εγκατέλειψε και εξαφανίστηκε αφήνοντας στο θάλαμο διακυβέρνησης ίχνη αίματος από τον τραυματισμό του.

Το α/φ εντοπίστηκε αργότερα από περαστικό άτομο, σε απόσταση περίπου δύο χιλιομέτρων από το Πεδίο Προσγείωσης, κοντά στο χωριό Αμυγδαλέα στη θέση Κουτσομούτη, εγκαταλειμμένο και με σοβαρές ζημιές.

Από τον έλεγχο της γύρω περιοχής, βρέθηκαν δύο δοχεία γεμάτα καύσιμο καθώς και ένα κομμάτι μαύρο ύφασμα ικανό να σκεπάσει το α/φ, δείγματα ότι η θέση αυτή είχε επιλεγεί από τον χειριστή ως εναλλακτικό Πεδίο Προσγείωσης.

Τα υπερελαφρά α/φ αυτού του τύπου, έχουν μικρή μάζα, μικρές διαστάσεις, μικρή ιπποδύναμη, οριακά χαμηλές ταχύτητες προσγείωσης και είναι υπερβολικά ευαίσθητα ως προς την πτητική συμπεριφορά τους σε ορισμένες ατμοσφαιρικές συνθήκες (π.χ. αναταράξεις, ανοδικά / καθοδικά ρεύματα, πλάγιος άνεμος), που απαιτούν λεπτούς χειρισμούς για τον έλεγχό τους εκ μέρους του χειριστού.

Το συγκεκριμένο α/φ κατά την διάρκεια της πτήσης του, βρισκόταν μέσα στα όρια βάρους (παρ. 1.6) αφού ο επιβαίνων χειριστής υπολογίζεται σε 75 kg και η μέγιστη περιεχόμενη ποσότητα καυσίμου σε 50 L.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1 Διαπιστώσεις

- 3.1.1** Η ΕΛΑΟ δεν υλοποίησε τις απαιτήσεις του Κανονισμού Τεχνικής Εκμετάλλευσης ιδιωτικών ΥΠΜ και ΙΑΣ κατά δήλωσή της ως μη εφαρμόσιμες.
- 3.1.2** Η ΕΛΑΟ σύμφωνα με την σχετική και επισυναπτόμενη αλληλογραφία, γνωστοποίησε στην ΥΠΑ την μη εφαρμογή του Κανονισμού και στις Αερολέσχες μέλη της, να μην πραγματοποιούνται πτήσεις με αυτά τα πτητικά μέσα από τα μέλη τους, μέχρις ότου τροποποιηθεί ο Κανονισμός.
- 3.1.3** Η ΥΠΑ δεν άσκησε την προσήκουσα εποπτεία και τον σχετικό έλεγχο για την υλοποίηση των απαιτήσεων του κανονισμού από την ΕΛΑΟ και δεν προέβη στις σχετικές τροποποιήσεις του.
- 3.1.4** Ο χειριστής της ΥΠΜ δεν είχε την προβλεπόμενη από τον Κανονισμό άδεια χειριστή.
- 3.1.5** Ο χειριστής δεν είχε υποστεί εκπαίδευση από εγκεκριμένο φορέα.
- 3.1.6** Η ΥΠΜ ήταν ιδιωτική, δεν ήταν ασφαλισμένη και δεν ήταν εξοπλισμένη με ασύρματο αμφίδρομη επικοινωνίας.
- 3.1.7** Το υπερελαφρό αεροπλάνο δεν ήταν εγγεγραμμένο στα μητρώα ΥΠΜ και δεν είχε άδεια πτήσης, όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό.
- 3.1.8** Δεν βρέθηκαν Μητρώα κατασκευής, συντήρησης, βλαβών, επισκευών και ωρών λειτουργίας της ΥΠΜ.
- 3.1.9** Η συγκεκριμένη πτήση εκτός των άλλων, πραγματοποιήθηκε παράτυπα, εκτός Κανονισμού, διαδικασιών και χωρίς την υποβολή σχεδίου πτήσης.

3.2 Αίτια

Κακή τεχνική εκτέλεσης αναγκαστικής προσγείωσης εκτός εγκεκριμένου Πεδίου Προσγείωσης, από χειριστή αμφίβολης εκπαίδευσης, στερούμενο αδείας χειριστή και ιπτάμενο κάτω από συνθήκες έντονου άγχους.

4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1-2005-09 Να απαγορευθούν άμεσα όλες οι πτήσεις των ΥΠΜ και ΙΑΣ μέχρις ότου καθορισθεί και δημοσιευθεί το νομικό πλαίσιο που θα ορίζει τις προϋποθέσεις, τους όρους πτητικής λειτουργίας, πτητικής ικανότητας, συντήρησης, εκπαίδευσης και ελέγχου όλων των πτητικών μέσων αυτού του είδους.

4.2-2005-10 Η ΥΠΑ να συγκαλέσει άμεσα τους εμπλεκόμενους φορείς και τους ενδιαφερόμενους για να προσδιορίσουν από κοινού τους όρους και τις προϋποθέσεις ενός τέτοιου Νομοθετικού πλαισίου.

Αθήνα 3-6-2005

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές αντίγραφο
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Ι. Παπαδόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

Κ. Αλεξόπουλος

Γ. Γεώργας

Γ. Κασσαβέτης

Α. Κατσίφας