



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΩΣ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΠΤΑΜΕΝΗΣ ΑΘΛΗΤΙΚΗΣ
ΣΥΣΚΕΥΗΣ την 21/03/2004**

09 / 2004

ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΩΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

09 / 2004

Ατύχημα Ιπτάμενης Αθλητικής Συσκευής, 21-03-2004

Ανεμοδρόμιο Παναγίτσας, Άρνισσα Πέλλης

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 διερευνήσεως είναι η πρόληψη παρομοίων ατυχημάτων στο μέλλον.

Η Επιτροπή Διερευνήσεως 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 Πτήσεως.....	1
1.2 Τραυματισμοί Προσώπων	1
1.3 Ζημιές ΙΑΣ.....	1
1.4 Άλλες Ζημιές	2
1.5 Πληροφορίες Χειριστή.....	2
1.6 Πληροφορίες ΙΑΣ.....	2
1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες	2
1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα	2
1.9 Επικοινωνίες.....	2
1.10 Πληροφορίες Ανεμοδρομίου.....	3
1.11 Καταγραφείς Στοιχείων Πτήσεως-Συνομιλιών.....	3
1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Προσκρούσεως.....	3
1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες.....	3
1.14 Πυρκαϊά	3
1.15 Διαδικασίες Επιβιώσεως.....	3
1.16 Δοκιμές και Έρευνες.....	3
1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες.....	3
1.18 Συμπληρωματικές Πληροφορίες.....	3
1.19 Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερευνήσεως.....	4
2. ΑΝΑΛΥΣΗ	4
3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	4
3.1 Διαπιστώσεις	4
3.2 Αίτια	5
4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	5

**ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ
ΤΥΠΟΣ**

ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΩΡΑ

ΙΔΙΩΤΗΣ

ΙΔΙΩΤΗΣ

Ιπτάμενη Αθλητική Συσκευή,

Αλεξίπτωτο Πλαγιάς

Ανεμοδρόμιο Παναγίτσας, Άρνισσα Νομού

Πέλλης

21-03-2004, 12:20

Όλοι οι αναφερόμενοι χρόνοι είναι τοπικοί.

Τοπικός χρόνος=UTC+3.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

Το ατύχημα συνέβη την 21-03-2004 και περί ώρα 12:20 στο Ανεμοδρόμιο της Παναγίτσας, Δήμου Άρνισσας, Νομού Πέλλης.

Με την υπ. αριθμ. ΕΔΑΑΠ/500/04-05-2004 απόφαση του Προέδρου της ΕΔΑΑΠ υπεύθυνος διερευνητής του ατυχήματος ορίστηκε ο χειριστής υπερελαφρών Στ. Κεχαγιάς.

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1. Ιστορικό της Πτήσεως

Την 21-03-2004 και περί ώρα 11:00 χειριστής αλεξιπτώτου πλαγιάς, που πρόσφατα είχε περατώσει το στάδιο της αρχικής εκπαίδευσης, μετέβη με άλλους 7 μαθητές και τον εκπαιδευτή τους στην θέση "Κερασιά", προκειμένου να εκτελέσουν πτήση που θα κατέληγε στο ανεμοδρόμιο της Παναγίτσας, στην Άρνισσα του Νομού Πέλλης. Την 12:00 και ενώ είχαν ελέγξει τα αλεξίπτωτα, τα καθίσματα και τον εξοπλισμό τους, άρχισε η σταδιακή απογείωσή τους.

Η πτήση διήρκεσε περί τα 20 λεπτά . Ο προαναφερόμενος χειριστής εμφανίστηκε πρώτος πάνω από τον χώρο του ανεμοδρομίου την 12:19 και σε χαμηλό ύψος, περίπου 30 μέτρων. Την χρονική εκείνη στιγμή το αλεξίπτωτο φάνηκε να χάνει ταχύτητα, να κλίνει η αριστερή του πλευρά και στην συνέχεια να πέφτει σε ανώμαλη κατάσταση από τα 20 μέτρα με αποτέλεσμα την πτώση του στο έδαφος.

1.2. Τραυματισμοί Προσώπων

	Πλήρωμα	Επιβαίνοντες	Άλλοι
Θάνατοι	1	-	-
Σοβαροί τραυματισμοί	-	-	-
Ελαφροί / Κανείς	-	-	-

1.3. Ζημιές ΙΑΣ.

Καμία ζημιά δεν βρέθηκε στο αλεξίπτωτο πλαγιάς και στο κάθισμα του χειριστή.

1.4. Άλλες ζημιές.

Δεν προκλήθηκαν ζημιές σε τρίτους.

1.5. Πληροφορίες Χειριστή

Ο χειριστής άρχισε την εκπαίδευσή του το 2003.

Από την κατάθεση του εκπαιδευτή του δεν προκύπτουν στοιχεία για τις πτητικές γνώσεις του χειριστού, παρά μόνο ότι περάτωσε την εκπαίδευση και βρισκόταν στο στάδιο της αποκτήσεως πτητικής εμπειρίας.

1.6. Πληροφορίες ΙΑΣ

Στοιχεία νηολόγησης	Δεν υπάρχουν
Τύπος	Parapente small classic vision
Αριθμός σειράς	97061800 UP
Κατασκευάστρια χώρα	Γαλλία
Έτος κατασκευής/συναρμολόγησης	1997
Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας	AEROTESTS S52308/S52309
Πτέρυγα	8,5 m ²
Ελάχιστο βάρος χειριστή	64 kg
Μέγιστο βάρος χειριστή	90 kg
Ιδανικό βάρος αναβάτη χωρίς εξοπλισμό	70 kg
Επιδόσεις	
Ταχύτητα ελιγμών	21 km/h
Ταχύτητα απωλείας στηρίξεως	11 km/h

Το αλεξίπτωτο πλαγιάς ήταν ιδιοκτησίας του χειριστού και το είχε αγοράσει πρόσφατα μεταχειρισμένο, ενώ το κάθισμα το είχε δανεισθεί για την πτήση από τον εκπαιδευτή του.

1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες.

Κατά την ώρα του ατυχήματος ο καιρός ήταν αίθριος με πολύ καλή ορατότητα και ελάχιστο άνεμο, ο οποίος θεωρείται ιδανικός για εκπαιδευτικές πτήσεις των εν λόγω συσκευών.

1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα.

Δεν έχει εφαρμογή.

1.9 Επικοινωνίες.

Δεν έχει εφαρμογή.

1.10 Πληροφορίες Ανεμοδρομίου.

Το ανεμοδρόμιο της Παναγίτσας έχει υψόμετρο 600 μέτρα από το επίπεδο της θάλασσας. Διαθέτει διάδρομο 1200 μέτρων για απο-προσγειώσεις αεροσκαφών-ανεμοπλάνων.

Σε υψόμετρο 1200 μέτρα, στη θέση "Κερασιά", υπάρχει χώρος απογείωσης των ΙΑΣ "παραπέντε" και "αετών βουνού". Τα ανωτέρω είναι υπό την επίβλεψη και συντήρηση της Αερολέσχης Έδεσσας.

1.11 Καταγραφείς Στοιχείων Πτήσεως-Συνομιλιών.

Δεν έχει εφαρμογή.

1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Προσκρούσεως.

Δεν υπάρχουν συντρίμματα ή σημάδια φθοράς στο αλεξίπτωτο έπειτα και από έλεγχο που διενεργήθηκε από το Αστυνομικό Τμήμα Άρνισσας και τον Διερευνητή.

1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες.

Ο χειριστής υπέστη σοβαρές κρανιο-εγκεφαλικές κακώσεις, ρήξη τραχείας, συντριπτικά κατάγματα άνω και κάτω άκρων και πνευμονο-θωρακικές κακώσεις.

Εισήχθη στο Κέντρο Υγείας Άρνισσας όπου διαπιστώθηκε ο θάνατός του και στη συνέχεια μετεφέρθη στο νοσοκομείο της Έδεσσας για νεκροτομή - νεκροψία.

1.14 Πυρκαγιά.

Δεν έχει εφαρμογή.

1.15 Διαδικασίες Επιβιώσεως.

Ο αυτόπτης μάρτυρας Κεχαγιάς Σταύρος και μετέπειτα υπεύθυνος Διερευνητής, ειδοποίησε με το κινητό του τηλέφωνο το 166, το οποίο και απέστειλε νοσοκομειακό όχημα για την μεταφορά του.

Προσπάθησε να του προσφέρει τις πρώτες βοήθειες, αλλά όπως διαπιστώθηκε και από δεύτερο μάρτυρα, ο χειριστής ήταν ήδη νεκρός από την βίαιη πρόσκρουση στο έδαφος.

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 Διερευνήσεως

Δεν έχει εφαρμογή

2 ΑΝΑΛΥΣΗ

Βάσει του Κανονισμού Τεχνικής Εκμετάλλευσης Ιδιωτικών Υπερελαφρών Πτητικών Μηχανών (ΥΠΜ) και Ιπτάμενων Αθλητικών Συσκευών (ΙΑΣ), τόσο οι εκπαιδευταί όσο και οι χειρισταί πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με άδεια χειριστού που να έχει εκδοθεί από την ΕΛ.Α.Ο.. Ο Κανονισμός αυτός όμως δεν εφαρμόζεται από την ΕΛ.Α.Ο.. Το αποτέλεσμα είναι οι πτήσεις αυτές να γίνονται ανεξέλεγκτα. Στην προκειμένη περίπτωση ούτε ο εκπαιδευτής ούτε ο εκπαιδευόμενος χειριστής που εκτελούσε πτήση ΜΟΝΟΣ είχαν τις προβλεπόμενες από τον Κανονισμό άδειες. Επίσης ο εκπαιδευόμενος και θανάσιμα τραυματισθείς χειριστής δεν διέθετε κανένα έγγραφο, το οποίο να αποδεικνύει την πτητική πείρα του.

Ο Κανονισμός προβλέπει ότι κάθε μαθητής πριν αρχίσει εκπαίδευση καταχωρείται στα μητρώα μαθητών του εκπαιδευτικού κέντρου, στο οποίο εκπαιδύεται και της ΕΛ.Α.Ο., για την απόκτηση αδειάς μαθητή. Επίσης προβλέπει ότι μετά το πέρας της εκπαίδευσής παραπέμπεται για εξετάσεις ενώπιον επιτροπής, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Προέδρου της ΕΛ.Α.Ο., για απόκτηση αδειάς χειριστή, πράγμα που δεν είχε γίνει για τον εμπλεκόμενο στο ατύχημα χειριστή.

Ο χειριστής εξ όσων προκύπτουν από μαρτυρίες και όχι από έγγραφα τεκμήρια είχε μόλις περατώσει το στάδιο της αρχικής εκπαίδευσής και ευρίσκετο στο στάδιο αποκτήσεως πτητικής εμπειρίας, πετώντας ΜΟΝΟΣ.

Κατά την εν λόγω πτήση ο χειριστής προσπέρασε το προτιθέμενο σημείο προσγειώσεως. Στην προσπάθειά του να προσγειωθεί στο συγκεκριμένο σημείο έβαλε μεγάλη κλίση με αποτέλεσμα να κλείσει η αριστερή πλευρά του αλεξιπτώτου, να επέλθει απώλεια στηρίξεως και το αλεξίπτωτο να καταπέσει στο έδαφος με αποτέλεσμα τον ακαριαίο θάνατο του χειριστού.

Περιθώριο για την ανάκτηση της αριστερής πλευράς του αλεξιπτώτου δεν υπήρχε, λόγω του χαμηλού ύψους πτήσεως.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1 Διαπιστώσεις

3.1.1 Το αλεξίπτωτο πλαγιάς ήταν πτητικά πλώιμο.

3.1.2 Οι μετεωρολογικές συνθήκες ήταν κατάλληλες για πτήσεις των εν λόγω πτητικών συσκευών.

3.1.3 Ο χειριστής βρισκόταν στο στάδιο αποκτήσεως πτητικής εμπειρίας και δεν διέθετε την προβλεπόμενη άδεια.

3.1.4 Η ΕΛ.Α.Ο. δεν τηρεί στοιχεία για την πτητική πείρα των εκπαιδευομένων και δεν προβαίνει στην προβλεπόμενη από τον Κανονισμό εξέταση για την χορήγηση αδειάς.

3.2 Αίτια

Εσφαλμένος χειρισμός (μεγάλη κλίση) του αλεξιπτώτου σε χαμηλό ύψος με συνέπεια το κλείσιμο της αριστερής πλευράς του, την απώλεια στηρίξεως και την πρόσκρουσή του στο έδαφος.

4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Να εφαρμοσθούν οι συστάσεις :

2003-43 Η ΕΛΑΟ να προβεί στην υλοποίηση των απαιτήσεων του Κανονισμού Τεχνικής Εκμεταλλεύσεως Ιδιωτικών Υπερελαφρών Πτητικών Μηχανών και Ιπτάμενων Αθλητικών Συσκευών.

2003-44 Η ΥΠΑ να επιβλέπει την εφαρμογή του εν λόγω Κανονισμού από την ΕΛ.Α.Ο..

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές αντίγραφο
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Ι. Παπαδόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

Κ. Αλεξόπουλος

Γ. Γεώργας

Γ. Κασσαβέτης

Α. Κατσίφας