



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ  
ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ  
G-FCLE**

**3 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2004**

**09 / 2005**

# **ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**

## **09 / 2005**

**Ατύχημα αεροσκάφους G-FCLE την 3-8-2004  
Στον Κρατικό Αερολιμένα Κερκύρας**

**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 .....	3
1.3 Ζημιές Αεροσκάφους.....	3
1.4 Άλλες Ζημιές .....	3
1.5 Πληροφορίες Πληρώματος.....	3
1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους .....	4
1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες .....	4
1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα .....	4
1.9 Επικοινωνίες.....	4
1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου.....	5
1.11 Καταγραφές Στοιχείων Πτήσης-Συνομιλιών.....	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.....	6
1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες.....	6
1.18 Συμπληρωματικές Πληροφορίες.....	9
1.19 Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερεύνησης.....	9
2. ΑΝΑΛΥΣΗ .....	9
2.1 Η διαδικασία απομάκρυνσης της κλίμακας από το α/φ .....	9
2.2 Η Αεροπορική Αρχή .....	10
2.3 Συνεργασία του προσωπικού της Thomas Cook με την Ομάδα Διερεύνησης	10
3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	11
3.1 Διαπιστώσεις .....	11
3.2 Αίτια .....	11
3.3 Συμβάλλοντες Παράγοντες .....	11
4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ .....	11

<b>ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ</b>	<b>: THOMAS COOK</b>
<b>ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ</b>	<b>: BOEING AIRCRAFT COMPANY</b>
<b>ΤΥΠΟΣ</b>	<b>:B-757</b>
<b>ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ</b>	<b>:ΑΓΓΛΙΚΗ</b>
<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ</b>	<b>:G-FCLE</b>
<b>ΤΟΠΟΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ</b>	<b>:ΚΡΑΤ. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ</b>
<b>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ &amp; ΩΡΑ</b>	<b>: 03.08.04 04:00</b> <b>(Τοπική = UTC + 3) (Όλες οι ώρες τοπικές)</b>

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Την 04:00 της 3<sup>ης</sup> Αυγούστου 2004 γυναίκα μέλος Πληρώματος Θαλάμου Επιβατών(ΠΘΕ), της αεροπορικής εταιρείας Thomas Cook πτήση TCX 131, στη προσπάθειά της, να κλείσει την θύρα επιβίβασης ,έπεσε στο έδαφος με αποτέλεσμα το τραυματισμό της. Η ΕΔΑΑΠ ενημερώθηκε αυθημερόν και με την υπ' αριθμ. ΕΔΑΑΠ/895/03.08.2004 απόφαση του Προέδρου, της συνεστήθη η προβλεπόμενη από τον νόμο 2912/2001 Ομάδα Διερεύνησης αποτελούμενη από τους διερευνητές Κυβ. Ηλία Νικολαΐδη ως επικεφαλής και κ. Μάρκου Ιωάννη ιατρό ως μέλος, η οποία επελήφθη της διερεύνησης του ατυχήματος.

## **1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ**

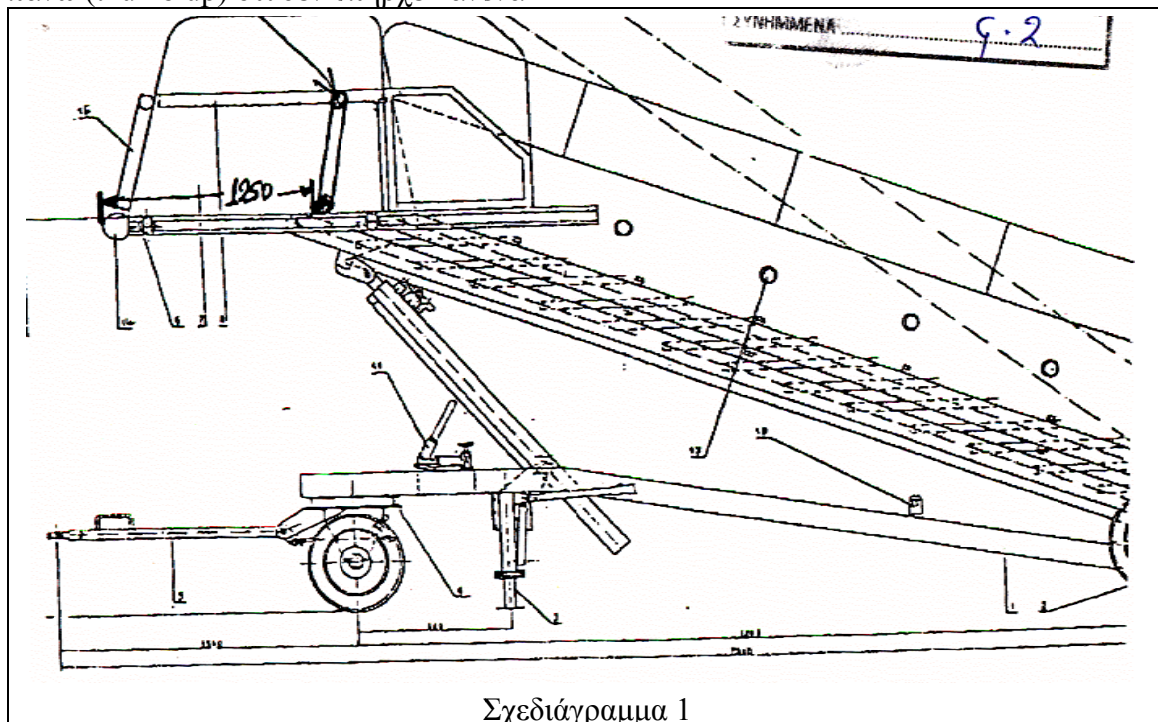
### **1.1 Ιστορικό της Πτήσης**

Η πτήση, TCX 131, της αεροπορικής εταιρείας Thomas Cook με αεροσκάφος (α/φ) B-757 αφίχθη στον Κρατικό Αερολιμένα Κέρκυρας (ΚΑΚ) την 02:55, της 3<sup>ης</sup> Αυγούστου 2004, με μία ώρα και τριάντα πέντε λεπτά καθυστέρηση. Το α/φ στάθμευσε στη θέση επτά του χώρου στάθμευσης του ΚΑΚ. Η αποβίβαση των επιβατών έγινε από την δεύτερη αριστερή θύρα (L2) του α/φ χρησιμοποιώντας μία ρυμουλκούμενη, χειροκίνητη, κλίμακα επιβατών, σχέδιο της οποίας φαίνεται στο σχεδιάγραμμα 1. Χρησιμοποιήθηκε χειροκίνητη κλίμακα, αντί της συνήθως χρησιμοποιούμενης αυτοκινούμενης μηχανοκίνητης κλίμακας.

Στη συνέχεια έγινε καθαρισμός και ανεφοδιασμός του α/φ και λίγο πριν την έναρξη της επιβίβασης των επιβατών για αναχώρηση έγινε και προσάρτηση δεύτερης μηχανοκίνητης αυτοκινούμενης κλίμακας επιβίβασης , στη πίσω αριστερή θύρα του.

Μετά τη ολοκλήρωση της επιβίβασης, ενημερώθηκε το Πλήρωμα Θαλάμου Διακυβέρνησης (ΠΘΔ) από την υπεύθυνη πίστας (ramp coordinator) της Ολυμπιακής Αεροπορίας, η οποία εξυπηρετεί την εταιρεία Thomas Cook. Ο Κυβερνήτης αφού υπέγραψε το δηλωτικό φόρτωσης (load sheet) ενημερώθηκε από την υπεύθυνη πίστας ότι, λόγω φόρτωσης αποσκευών, θα υπήρχε ακόμη δεκάλεπτη καθυστέρηση, στην αναχώρηση.

Η υπεύθυνη πίστας αποχωρώντας από το Θάλαμο Διακυβέρνησης, αφού έδωσε αντίγραφο του δηλωτικού φόρτωσης, ενημέρωσε το ΠΘΕ ότι θα απομάκρυνε την κλίμακα από την θύρα του α/φ. Κατερχόμενη από την κλίμακα που επρόκειτο να απομακρυνθεί έκανε το σχετικό σήμα προς το ΠΘΕ δείχνοντας με το αντίχειρα προς τα πάνω (thumb up) ότι δεν υπήρχε κανένα



πρόβλημα να αφαιρεθεί η κλίμακα. Το μέλος του ΠΘΕ που ευρίσκετο στη θύρα, που επρόκειτο να κλείσει, ανταπέδωσε το σήμα επιβεβαιώνοντας έτσι ότι δεν υπήρχε κάποιο πρόβλημα για την απομάκρυνση της κλίμακας.

Στη συνέχεια η υπεύθυνη πίστας, με τη βοήθεια του αντιπροσώπου της Thomas Cook στον ΚΑΚ, απασφάλισε τα τέσσερα φρένα της κλίμακας και άρχισε να την απομακρύνει από το α/φ.

Η υπεύθυνη πίστας και ο αντιπρόσωπος της εταιρείας για να μπορέσουν να απομακρύνουν τη κλίμακα στάθηκαν στο κάτω μέρος αυτής με γυρισμένη τη πλάτη τους προς το α/φ.

Την ίδια χρονική στιγμή μέλος ΠΘΕ είχε κατέλθει στη πλατφόρμα της κλίμακας προσπαθώντας να μετακινήσει, προς τα πίσω, το αριστερό πλαϊνό στηθαίο (παραπέτο) ασφαλείας της κλίμακας, διότι εμπόδιζε τη θύρα του α/φ να κλείσει.

Όταν η κλίμακα άρχισε να κινείται απομακρυνόμενη από το α/φ και σε απόσταση ενός μέτρου το ανωτέρω μέλος του ΠΘΕ στη προσπάθειά του να επιστρέψει στο α/φ έπεσε στο κενό, που είχε στο μεταξύ δημιουργηθεί, μεταξύ κλίμακας και α/φ.

Στη συνέχεια η υπεύθυνη πίστας της Ολυμπιακής Αεροπορίας ενημέρωσε τον προϊστάμενο της βάρδιας και ο Κυβερνήτης της πτήσης ενημέρωσε τον Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας, του οποίου ενημερώθηκε ο αερολιμενικός έλεγχος του ΚΑΚ.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία ενημέρωσε, για την ανάγκη ασθενοφόρου, το οποίο έφτασε στο αεροδρόμιο σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Η πτήση ανεχώρησε για το προορισμό της (Νιούκαστλ) αφού αποβιβάστηκε και δεύτερο μέλος ΠΘΕ, το οποίο συνόδευσε την τραυματία στο Γενικό Νοσοκομείο Κερκύρας. Τόσο η τραυματισθείσα όσο και η συνοδός της, μετά από συνεννόηση με την εταιρεία τους αρνήθησαν να δώσουν κατάθεση στην Ομάδα Διερεύνησης που τις επισκέφθηκε στο Νοσοκομείο Κέρκυρας.

## 1.2 Τραυματισμοί Προσώπων

Κατά την πτώση στο έδαφος προκλήθηκε ο σοβαρός τραυματισμός της ιπτάμενης συνοδού

<b>Τραυματισμοί</b>	<b>Πλήρωμα</b>	<b>Επιβάτες</b>	<b>Άλλοι</b>	<b>Σύνολο</b>
Θάνατοι	-	-	-	-
Σοβαρός τραυματισμός	1	-	-	1
Ελαφρός τραυματισμός	-	-	-	-
Χωρίς τραύματα	-	-	-	-
<b>Σύνολο</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>

## 1.3 Ζημιές Αεροσκάφους

Δεν έχει εφαρμογή

## 1.4 Άλλες Ζημιές

Δεν έχει εφαρμογή

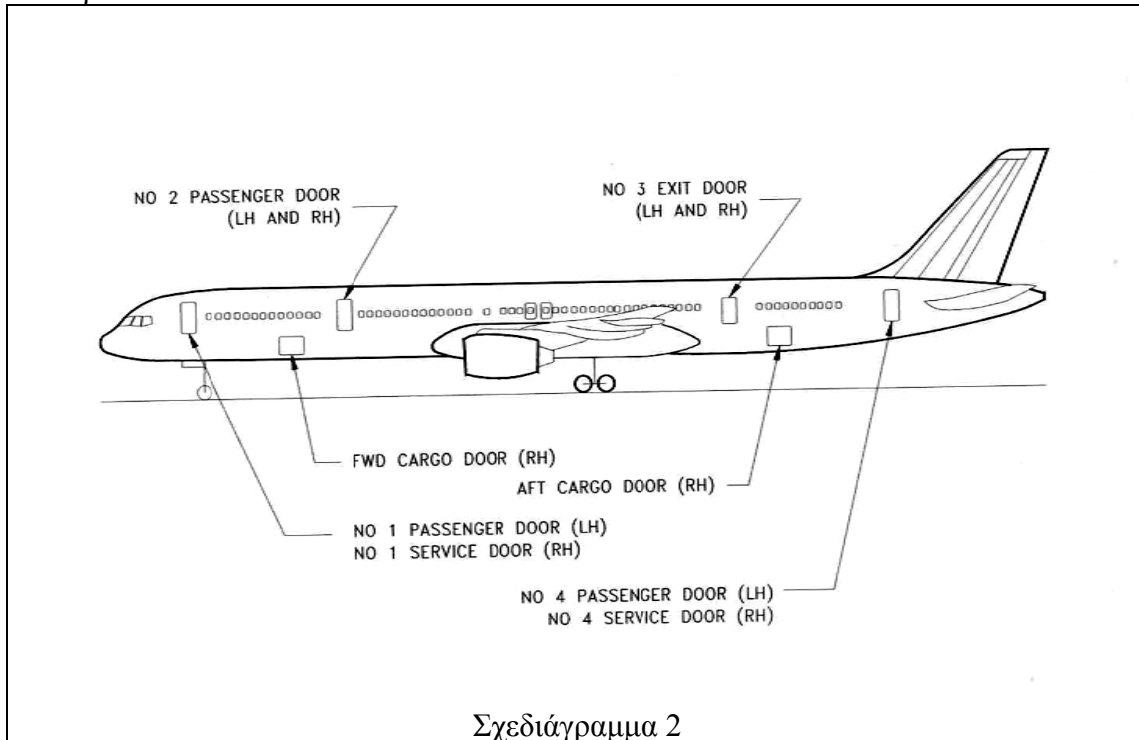
## 1.5 Πληροφορίες Πληρώματος

Το μέλος ΠΘΕ που τραυματίστηκε παρακολούθησε αρχική εκπαίδευση Πληρώματος Θαλάμου Επιβατών, εγκεκριμένη από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου από 15.03.04 έως 10.4.04.

Επίσης από το αρχείο εκπαίδευσης, της Thomas Cook, προκύπτει ότι κατόπιν τριών επιτυχών εξετάσεων (την 30.03.04, την 31.03.04 και τελικά 01.04.04) περάτωσε την εκπαίδευσή της.

## 1.6. Πληροφορίες Αεροσκάφους

Το B-757 είναι επιβατικό, δικινητήριο, υψηλοπτερυγό α/φ. Διαθέτει, όπως φαίνεται στο σχεδιάγραμμα 2, οκτώ πόρτες επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών, τέσσερις στη κάθε πλευρά του.



Η θύρα L2 έχει ύψος εκατό ογδόντα τέσσερα εκατοστά και πλάτος ογδόντα τρία εκατοστά. Όταν ανοίγει διαγράφει καμπύλη με μέγιστη ακτίνα ενενήντα τρία εκατοστά, όπως φαίνεται και στο σχεδιάγραμμα 3.

## 1.7. Μετεωρολογικές Πληροφορίες

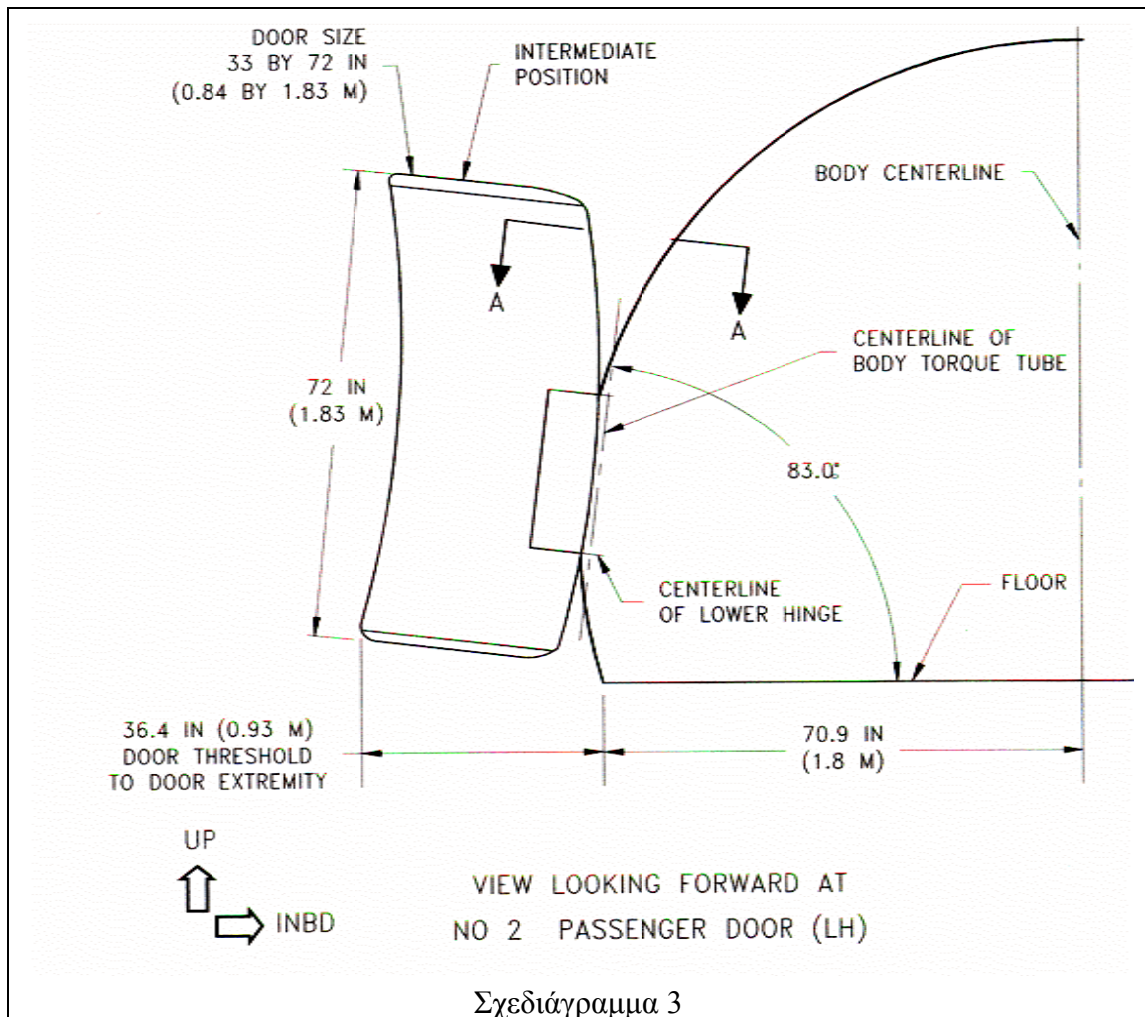
Κατά την ώρα του ατυχήματος δεν επικρατούσε χαμηλή νέφωση ή περιορισμένη ορατότητα.

## 1.8. Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα

Δεν έχει εφαρμογή

## 1.9. Επικοινωνίες

Δεν έχει εφαρμογή



### 1.10. Πληροφορίες χώρου στάθμευσης

Σύμφωνα με το AIP Greece ο Κρατικός Αερολιμένας Κερκύρας διαθέτει δέκα διαγραμμισμένες θέσεις στάθμευσης, οι οποίες βρίσκονται δυτικά και ακριβώς μπροστά από το κτίριο του αεροσταθμού. Στη θέση στάθμευσης επτά το α/φ σταθμεύει με κατεύθυνση νότια νοτιοανατολική και φωτίζεται από προβολείς που βρίσκονται σε απόσταση τριάντα περίπου μέτρων από την θύρα L2 του α/φ και σε θέση βόρεια βορειοανατολικά από αυτό.

### 1.11. Καταγραφείς Στοιχείων Πτήσεως-Συνομιλιών

Δεν έχει εφαρμογή

### 1.12. Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης

Δεν έχει εφαρμογή



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

Η ιπταμένη συνοδός νοσηλεύθηκε στην Ορθοπεδική Κλινική του Γενικού Νοσοκομείου Κέρκυρας πάσχουσα από κάταγμα (ΑΡ) άνω άκρου. Η ασθενής ζήτησε όπως μεταφερθεί στη χώρα της για περαιτέρω αντιμετώπιση, κάτι που πραγματοποιήθηκε την ίδια ημέρα με μέριμνα της εταιρείας της.

Σημειώνεται ότι οι παραπάνω πληροφορίες προήλθαν από προφορική επικοινωνία με τους θεράποντες ιατρούς της ασθενούς στο Νοσοκομείο Κέρκυρας, καθώς σε γραπτή αίτηση για την αποστολή ιατρικής γνωμάτευσης, η Ορθοπεδική κλινική αρνήθηκε να απαντήσει, αιτιώμενη ιατρικό απόρρητο.

### **1.14 Πυρκαγιά**

Δεν έχει εφαρμογή.

### **1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης**

Δεν έχει εφαρμογή.

### **1.16 Δοκιμές και Έρευνες**

Δεν έχει εφαρμογή.

### **1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες**

Η αεροπορική εταιρία Thomas Cook έχει επιλέξει ως φορέα επίγειας εξυπηρέτησης, στο Κρατικό Αερολιμένα Κέρκυρας, την Ολυμπιακή Αεροπορία.

#### **1.17.1 Ο Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης**

Η επίγεια εξυπηρέτηση στα Ελληνικά Αεροδρόμια διέπεται από τον «Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης», την υπουργική απόφαση με αριθμό Δ3/Β/55470/8714/ 31.12.98 (ΦΕΚ. Β/6/15.01.99) η οποία τροποποιήθηκε με την με αριθμό Δ3/Β/30025/6820/05.08.02 (ΦΕΚ .Β/1051/09.08.02).

Στο άρθρο 9 του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης περιγράφονται τα καθήκοντα του Υπεύθυνου Εξυπηρέτησης και συγκεκριμένα «Υπεύθυνος στον Αερολιμένα για τον συντονισμό και επίβλεψη του προσωπικού του φορέα είναι ο εν υπηρεσία προϊστάμενος υπάλληλος ... φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης...ο οποίος και υποχρεούται να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για τη πιστή εφαρμογή των διατάξεων του Παρόντος Κανονισμού...Ειδικότερα ο Υπεύθυνος Εξυπηρέτησης οφείλει:

α) να παρευρίσκεται συνεχώς στον Αερολιμένα κατά τη διάρκεια των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης,

β) να επιβλέπει συνεχώς το προσφερόμενο έργο,

γ) να φροντίζει για την εμφάνιση, καθαριότητα και συμπεριφορά του προσωπικού του φορέα στον αερολιμένα,

δ) να μην επιτρέπει την απασχόληση προσωπικού σε υπηρεσίες εξυπηρέτησης στις οποίες δεν είναι εκπαιδευμένο ή έχει σχετική εμπειρία,

ε) να δίνει ιδιαίτερη προσοχή στα γενικότερα θέματα ασφάλειας, καθαριότητας και υγιεινής που παρουσιάζονται κατά την παροχή των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης,

στ) να επιβάλει τη χρησιμοποίηση από το προσωπικό των τυχόν καθιερωμένων στολών,

ζ) να μεριμνά ώστε να αποφεύγεται η χρησιμοποίηση μέσων, τα οποία δεν είναι σε ικανοποιητική κατάσταση λειτουργίας,

Στο άρθρο 10 περιγράφονται οι κανόνες ασφαλείας πτήσεων και εδάφους που αφορούν τους εμπλεκόμενους. Ειδικά στη παράγραφο 18 αναφέρεται ότι:

« Τα προσκολλώμενα στα α/φ εξαρτήματα , γέφυρες μεταφοράς και πλατφόρμες θα πρέπει να διατάσσονται σύμφωνα με το πρόγραμμα εξυπηρέτησης του α/φ και να ακινητοποιούνται με τα συστήματα υδραυλικής πέδησης/στήριξης, όπου προβλέπονται .»

Στο άρθρο 15 περιγράφονται οι έλεγχοι της Αεροπορικής Αρχής δια των αρμοδίων υπαλλήλων που ευρίσκονται σε κάθε αερολιμένα, οι οποίοι ελέγχουν την εφαρμογή του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης. Συγκεκριμένα αναφέρεται, ότι «Οι έλεγχοι που διενεργούν οι ανωτέρω υπάλληλοι είναι οι καθημερινοί, οι τακτικοί και οι έκτακτοι. Οι κατά τόπους υπάλληλοι της αρμόδιας Αεροπορικής Αρχής υποχρεούνται στη τήρηση ειδικού αρχείου στο οποίο καταχωρίζονται το πρόγραμμα τακτικών ελέγχων και τα αποτελέσματα των ελέγχων.

2. Τα επιφορτισμένα με τους ελέγχους όργανα οφείλουν να κοινοποιούν τα αποτελέσματα των τακτικών και εκτάκτων ελέγχων στην Διεύθυνση Αερολιμένων της Αεροπορικής Αρχής και στον Οργανισμό Διαχείρισης Αερολιμένα, μέσα σε πέντε εργάσιμες ημέρες από την ημέρα της διενέργειας των ελέγχων.»

### **1.17.2 Το εγχειρίδιο επίγειας εξυπηρέτησης (Ground Handling Manual) της Thomas Cook.**

Η Thomas Cook για τις ανάγκες επίγειας εξυπηρέτησης, έχει διαθέσει στους κατά τόπους φορείς που την εξυπηρετούν, το εγχειρίδιο επίγειας εξυπηρέτησής της. Εκεί περιγράφονται μεταξύ άλλων οι διαδικασίες τις οποίες πρέπει να ακολουθούν οι κατά τόπους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης.

Στο κεφάλαιο επτά (Aircraft Handling) και στις σελίδες ογδόντα και ογδόντα ένα, περιγράφεται η διαδικασία, με την οποία η Thomas Cook, έχει ενημερώσει, τους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης, να ακολουθούν για το άνοιγμα και το κλείσιμο των εξόδων/εισόδων, των αεροσκαφών της .

Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι:

«7.11.5 Θύρες αεροσκάφους

*Γενικά* Όλες οι θύρες επιβατών και εξυπηρέτησης μπορεί να ανοίγονται μόνον από μέλη πληρώματος, τεχνικό προσωπικό ή εκπαιδευμένο προσωπικό εδάφους.

Υπάρχει κίνδυνος σοβαρού τραυματισμού αν οι ακόλουθες διαδικασίες ασφαλείας δεν ακολουθηθούν πιστά.

#### 7.11.5.1 Θύρες Θαλάμου Επιβατών

Πριν ανοίξετε θύρα επιβατών ή εξυπηρέτησης υπό την ιδιότητα προσωπικού εδάφους:

Βεβαιωθείτε ότι έχει ολοκληρωθεί η τοποθέτηση στην σωστή θέση των κλιμάκων/γέφυρών μεταφοράς επιβατών ή οχημάτων τροφοδοσίας.

Κάντε σήμα «Όλα Καλά» (υψωμένος αντίχειρας) στο ΠΘΕ.

Μην ανοίγετε την θύρα πριν το ΠΘΕ ανταποδώσει το σήμα «Όλα Καλά» (υψωμένος αντίχειρας).

*Συντήρηση μόνον:* Μην απασφαλίζετε θύρες επιβατών ή εξυπηρέτησης εκ των έξω, εκτός εάν παροτρυνθείτε ειδικά γι' αυτό από το ΠΘΕ.

Πριν απομακρύνετε τις κλίμακες/γέφυρες μεταφοράς επιβατών ή οχήματα τροφοδοσίας: Βεβαιωθείτε ότι η λωρίδα ασφαλείας έχει κλειστεί πριν κινήσετε τις κλίμακες επιβατών. Βεβαιωθείτε ότι το ΠΘΕ είναι ενημερωμένο Βεβαιωθείτε ότι το ΠΘΕ έλαβε και επιβεβαίωσε την πληροφορία. Απομακρύνετε τις κλίμακες/ γέφυρες μεταφοράς επιβατών ή τα οχήματα τροφοδοσίας μετά το κλείσιμο της αντίστοιχης θύρας Θαλάμου Επιβατών.

*Επιπρόσθετες πληροφορίες* Μερικές θύρες αεροσκαφών μπορούν να κλείσουν μόνον όταν οι κλίμακες ή οι γέφυρες μεταφοράς έχουν απομακρυνθεί. Σε αυτές τις περιπτώσεις: Βεβαιωθείτε ότι η αντίστοιχη θύρα Θαλάμου Επιβατών έχει ασφαλίσει με τον ιμάντα ασφάλισης θύρας.

Κανονίστε με το ΠΘΕ να κλείνει αμέσως η θύρα μετά την απομάκρυνση του εξοπλισμού επίγειας εξυπηρέτησης.

### **1.17.3 Εγχειρίδιο διαδικασιών και εξοπλισμού ασφαλείας (Safety Equipment & Procedures) της Thomas Cook**

Η Αεροπορική εταιρία Thomas Cook διαθέτει στο ΠΘΕ εγχειρίδιο, το οποίο μεταξύ άλλων περιγράφει την διαδικασία, την οποία πρέπει να ακολουθούν τα μέλη ΠΘΕ για το κλείσιμο των θυρών του α/φ.

Συγκεκριμένα αναφέρεται στη σελίδα πενήντα εννέα του εγχειριδίου (ημερομηνία έκδοσης Μάρτιος 2003) ότι:

#### **«1. 17.7 ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΘΥΡΩΝ**

Οι παρακάτω κανονισμοί έχουν εφαρμογή κατά το κλείσιμο μιας θύρας:

1. Ο προϊστάμενος του ΠΘΕ πρέπει να παίρνει άδεια από το Πλήρωμα Πτήσης πριν κλείσει την τελευταία για αναχώρηση.
2. Κλίμακες ή γέφυρες μεταφοράς που έχουν τοποθετηθεί σε θύρες δεν θα αφαιρούνται ούτε θα χαμηλώνουν μέχρι η θύρα να κλείσει».

### **1.18. Συμπληρωματικές Πληροφορίες**

Δεν έχει εφαρμογή

## 1.19. Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερεύνησης

Δεν έχει εφαρμογή

## 2.ΑΝΑΛΥΣΗ

### 2.1. Η διαδικασία απομάκρυνσης της κλίμακας από το α/φ

Η πτήση της Thomas Cook αφέχθη στον ΚΑΚ με καθυστέρηση. Έτσι οι όποιες προβλέψεις για ικανό αριθμό προσωπικού εδάφους, για την ασφαλή εξυπηρέτηση της πτήσης, πιθανόν να μην ήταν οι προγραμματισμένες από το φορέα επίγειας εξυπηρέτησης.

Η υπεύθυνη εξυπηρέτησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας έκανε τις όποιες δυνατές ενέργειες για να μειώσει την καθυστέρηση της αναχώρησης.

Αποχωρώντας από α/φ εφάρμοσε τις προβλεπόμενες διαδικασίες στο εγχειρίδιο επίγειας εξυπηρέτησης της Thomas Cook. Ενημέρωσε δηλαδή το ΠΘΕ το οποίο επιβεβαίωσε την ενημέρωση προτείνοντας τον αντίχειρα προς τα πάνω.

Στη συνέχεια πήγε η ίδια να μετακινήσει την κλίμακα.

Το μέλος ΠΘΕ έχοντας υπ' όψιν της, ότι βάσει της προβλεπόμενης στο εγχειρίδιο διαδικασίας, η κλίμακα δεν επρόκειτο να μετακινηθεί, παρά μονάχα όταν κλείσει η θύρα του α/φ, αποβιβάστηκε του α/φ. Όταν διαπίστωσε ότι η κλίμακα κινείται πιθανόν να προσπάθησε να επικοινωνήσει με το χειριστή της κλίμακας αλλά αυτό δεν ήταν δυνατόν, λόγω του έντονου θορύβου και των δυνατών σε ένταση θορύβων, που επικρατούν στη περιοχή, από άλλα α/φ και μηχανήματα επίγειας εξυπηρέτησης.

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι το μέλος ΠΘΕ επέλεξε να εφαρμόσει μία διαδικασία η οποία δεν προεβλέπετο στο εγχειρίδιο της, για να κλείσει την θύρα του α/φ.

Επίσης ενώ στο εγχειρίδιο επίγειας εξυπηρέτησης προβλέπεται διαδικασία μετακίνησης κλίμακας για το κλείσιμο θύρας α/φ, κάτι αντίστοιχο δεν προβλέπεται στο εγχειρίδιο του ιπτάμενου προσωπικού.

Διαπιστώνεται δηλαδή ότι στο εγχειρίδιο του ιπτάμενου προσωπικού δεν προβλέπεται αυτό που προβλέπεται στο εγχειρίδιο επίγειας εξυπηρέτησης.

Θα πρέπει τα δύο εγχειρίδια να προβλέπουν πανομοιότυπες διαδικασίες και κανονισμούς, έτσι ώστε όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό όταν επιχειρεί να εφαρμόζει ίδιες διαδικασίες και κανονισμούς.

Επίσης δεν υπήρχε υπεύθυνος, ο οποίος να επιβλέπει τη διαδικασία απομάκρυνσης της κλίμακας.

Στη περίπτωση που υπήρχε υπεύθυνος επιβλέπων της διαδικασίας θα είχε διαπιστώσει ότι το μέλος ΠΘΕ είχε αποβιβάσει και ευρίσκετο στη πλατφόρμα της κλίμακας προσπαθώντας να απομακρύνει το στηθαίο, και ότι υπήρχε κίνδυνος τραυματισμού.

Το μέλος ΠΘΕ προσπάθησε να επιστρέψει στο α/φ, γρήγορα, χωρίς να υπολογίσει την απόσταση μεταξύ κλίμακας και α/φ, η οποία αυξάνετο συνεχώς. Έτσι λόγω κακού υπολογισμού της αλλαγής της απόστασης μεταξύ κλίμακας και α/φ δεν μπόρεσε να επιστρέψει σ' αυτό και κατέπεσε στο δάπεδο στάθμευσης α/φ.

### 2.2 Η Αεροπορική Αρχή

Όπως αναφέρεται στο άρθρο δεκαπέντε του βασικού κανονισμού επίγειας εξυπηρέτησης η Αεροπορική Αρχή, δια των υπαλλήλων της που ευρίσκονται σε κάθε Αερολιμένα,

ελέγχει την εφαρμογή του ΠΔ 285/98, και διενεργεί καθημερινούς τακτικούς και έκτατους ελέγχους. Επίσης υποχρεούνται στην τήρηση ειδικού αρχείου στο οποίο καταχωρίζονται το πρόγραμμα τακτικών ελέγχων και τα αποτελέσματα των ελέγχων.

Κατόπιν αιτήσεως της Ομάδας Διερεύνησης διαβιβάστηκαν τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στον Κρατικό Αερολιμένα Κερκύρας που διενεργήθηκαν την 01.07.04 και 02.07.04 στην Ολυμπιακή Αεροπορία.

Οι επιθεωρήσεις είναι ενδεδειγμένες με σκοπό την ασφαλή λειτουργία των μέσων επίγειας εξυπηρέτησης που χρησιμοποιούν οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης. Πιθανόν να μην ελέγχονται οι διαδικασίες που εφαρμόζουν οι φορείς. Αυτό πιθανόν να έχει σαν αποτέλεσμα ένα επίγειο μέσο να λειτουργεί καλώς, όμως να μην χρησιμοποιείται με ασφάλεια. Υπάρχει πιθανότητα, δηλαδή όπως συνέβη και στην περίπτωση του ατυχήματος, η κλίμακα να λειτουργεί καλώς, όμως ο τρόπος με τον οποίο απεμακρύνθη από το α/φ να μην είναι ενδεδειγμένος. Στη περίπτωση που οι επιθεωρήσεις της ΥΠΑ έδιναν έμφαση και στο τρόπο της εφαρμογής των διαδικασιών του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης πιθανόν να είχε προληφθεί το ατύχημα.

### **2.3 . Συνεργασία του προσωπικού της Thomas Cook με την Ομάδα**

#### **Διερεύνησης.**

Το προσωπικό της Thomas Cook αρνήθηκε να καταθέσει, στον επικεφαλής της Ομάδας Διερεύνησης, κατόπιν συνεννόησης με τη διοίκηση της εταιρίας του.

Οι αεροπορικές εταιρίες θα πρέπει να διευκολύνουν τις εργασίες διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων, διότι αυτές, οι εργασίες, έχουν σαν αποκλειστικό σκοπό της πρόληψη ατυχημάτων.

## **3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

### **3.1. Διαπιστώσεις**

- 3.1.1** Η υπεύθυνη εξυπηρέτησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας εφάρμοσε τα προβλεπόμενα στο εγχειρίδιο επίγειας εξυπηρέτησης της αεροπορικής εταιρίας Thomas Cook
- 3.1.2** Το μέλος ΠΘΕ της Thomas Cook λαμβάνοντας υπ' όψιν τα προβλεπόμενα στο εγχειρίδιο της εταιρίας της (Safety Equipment & Procedures) εφάρμοσε διαδικασία η οποία δεν προβλέπεται για να μπορέσει να κλείσει την θύρα του α/φ.
- 3.1.3** Οι διαδικασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο επίγειας εξυπηρέτησης δεν είναι ίδιες με τις διαδικασίες που προβλέπονται για το κλείσιμο της θύρας, σε εγχειρίδιο του ιπτάμενου προσωπικού (Safety Equipment & Procedures) της Thomas Cook
- 3.1.4** Δεν επέβλεπε κανείς τη διαδικασία απομάκρυνσης της κλίμακας από το α/φ.
- 3.1.5** Η αεροπορική εταιρία Thomas Cook δεν επέτρεψε στην τραυματία να καταθέσει στον επικεφαλής της Ομάδας Διερεύνησης.
- 3.1.6** Η ΥΠΑ κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων επίγειων μέσων των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης ελέγχει τη μηχανική λειτουργία τους.

### **3.2 Αίτια**

Το ατύχημα προεκλήθη συνεπεία μη εφαρμογής των εταιρικών διαδικασιών που αναφέρονται στα σχετικά εγχειρίδια, μεταξύ ΠΘΕ και προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης.

### **3.3 Συμβάλλοντες Παράγοντες**

**3.3.1** Η μη εφαρμογή της ενδεδειγμένης επίβλεψης του υπευθύνου εξυπηρέτησης του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης, όσον αφορά την απομάκρυνση της κλίμακας από το α/φ.

## **4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

**4.1. 2005-13** Η ΥΠΑ να δώσει μεγαλύτερη έμφαση, κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, που διενεργεί, στους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης, στις διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης.

### **4.2. 2005 -14 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ:**

- Να ενημερώσει το προσωπικό της για το ατύχημα.
- Να δώσει έμφαση, κατά τη διάρκεια του Ποιοτικού Ελέγχου, επίγειας εξυπηρέτησης στην εφαρμογή των καθηκόντων του υπευθύνου εξυπηρέτησης, του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης.

### **4.3. 2005 -15 Η THOMAS COOK:**

Να εναρμονίσει τις διαδικασίες των εγχειριδίων του ιπτάμενου προσωπικού και του προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης.

**4.4. 2005-16 ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου**

Να ενημερώσει την εταιρεία Thomas Cook να συμμορφώνεται με την νομοθεσία των κρατών, στα οποία δραστηριοποιείται.

Αθήνα 14.07.05

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές αντίγραφο  
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Ι. Παπαδόπουλος

**ΤΑ ΜΕΛΗ**

Κ. Αλεξόπουλος

Γ. Γεώργας

Γ. Κασσαβέτης

Α. Κατσίφας