



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΩΣ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΥΠΜ
την 07/10/2003**

10 / 2004

ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΩΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

10 / 2004

Ατύχημα Υπερελαφράς Πτητικής Μηχανής, 07-10-2003
Ολυμπιάδα Εορδαίας

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 διερευνήσεως 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 Πτήσεως.....	1
1.2 Τραυματισμοί Προσώπων	2
1.3 Ζημιές Α/φ.....	2
1.4 Άλλες Ζημιές	2
1.5 Πληροφορίες Επιβαινόντων.....	2
1.6 Πληροφορίες Α/φ.....	2
1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες	3
1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα.....	3
1.9 Επικοινωνίες	3
1.10 Πληροφορίες Πεδίου Προσγειώσεων	3
1.11 Καταγραφείς Στοιχείων Πτήσεως.....	4
1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Προσκρούσεως.....	4
1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες	4
1.14 Πυρκαγιά	4
1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης... ..	4
1.16 Δοκιμές και Έρευνες	4
1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες.....	5
1.18 Συμπληρωματικές Πληροφορίες	5
1.19 Χρήσιμες και Αποτελεσματικές Τεχνικές Διερευνήσεως	5
2. ΑΝΑΛΥΣΗ	5
3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	6
3.1 Διαπιστώσεις	6
3.2 Πιθανά Αίτια	7
3.3 Συμβάλλοντες Παράγοντες	7
4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	8

**ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΚΤΗΣ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ
ΤΥΠΟΣ**

**ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**

**ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΩΡΑ
ΣΗΜΕΙΩΣΗ**

**ΙΔΙΩΤΗΣ
ΙΔΙΩΤΗΣ
ΙΤΑΛΙΑ (άγνωστο εργοστάσιο)
Υπερελαφρά Πτητική Μηχανή (ΥΠΜ),
υπερελαφρό αεροπλάνο, SKY ARROW
450T**

**Κατοικημένη περιοχή Κοινότητας
Ολυμπιάδος Δήμου Πτολεμαΐδος
07-10-03 18.00
ΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟΠΙΚΟΙ
ΤΟΠΙΚΗ ΩΡΑ= UTC+3 ώρες**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

Την 7-10-03 και ώρα 18.00 ο ιδιοκτήτης και χειριστής Υπερελαφράς Πτητικής Μηχανής (ΥΠΜ), κατηγορίας υπερελαφρού αεροπλάνου τύπου Sky Arrow 450T ενεπλάκη σε ατύχημα με αυτό, με συνέπεια τον σοβαρό τραυματισμό του. Ο χώρος που συνέβη το ατύχημα είναι πεδίο αεροπορικών δραστηριοτήτων, μη εγκεκριμένο από τις ΕΛ.Α.Ο. και ΥΠΑ, το οποίο ευρίσκεται εντός κατοικημένης περιοχής της Κοινότητας Ολυμπιάδος του Δήμου Πτολεμαΐδος (Εορδαία) και ανήκει στην εταιρία εμπορίας και εκμεταλλεύσεως υπερελαφρών αεροσκαφών (α/φ) με την επωνυμία Matkaris Aerosporting.

Το α/φ μετά την απογείωση περιήλθε σε απώλεια στηρίξεως από ύψος 10-15 m και με αριστερή κλίση προσέκρουσε στο έδαφος, αρχικά με την αριστερή πτέρυγα και εν συνεχεία με τον θάλαμο διακυβερνήσεως, υποστάν ολική καταστροφή.

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1. Ιστορικό της Πτήσεως

Την 7-10-03 και περί ώρα 16.30 ο χειριστής προσγειώθηκε στο προαναφερθέν πεδίο προερχόμενος από την Κοζάνη (Βατερό), όπου διατηρεί και αυτός ιδιόκτητο πεδίο προσγειώσεων-απογειώσεων απ' όπου πετούσε με το α/φ του. Αφού παρέμεινε στον χώρο της Matkaris Aerosporting για 1:30 ώρα, την 18.00 ώρα ξεκίνησε τις διαδικασίες για την αναχώρησή του. Μετά την προθέρμανση του κινητήρα προχώρησε στην διαδικασία της απογειώσεως. Η απογείωση έγινε με νεφελώδη καιρό, καλή ορατότητα και με άνεμο 10-15 kt, πλαγιότητα 90° από δεξιά, σύμφωνα με τις ενδείξεις του ανεμουρίου και τις καταθέσεις στελέχους της Matkaris Aerosporting που ήταν αυτόπτης μάρτυρας. Σύμφωνα με αυτές το α/φ μετά την απογείωση άρχισε να πλαγιολισθαίνει προς τα αριστερά, επηρεαζόμενο από τον πλάγιο άνεμο, ανήλθε περίπου 15 m, όπου περιήλθε σε απώλεια στηρίξεως με αποτέλεσμα την συντριβή του στο έδαφος. Η πρόσκρουσή του στο έδαφος έγινε αρχικά με την αριστερή πτέρυγα και εν συνεχεία με την άτρακτο. Τελικά το α/φ ανετράπη και ακινητοποιήθηκε με τον χειριστή εγκλωβισμένο στον θάλαμο διακυβερνήσεως. Ο ανωτέρω αυτόπτης μάρτυρας μαζί με τους κατοίκους της περιοχής απεγκλώβησαν τον χειριστή και με ασθενοφόρο τον μετέφεραν στο νοσοκομείο για περίθαλψη και νοσηλεία. Στη συνέχεια ο ίδιος απομάκρυνε τα συντρίμματα του α/φ από τον χώρο της πτώσεως πριν επιληφθεί η Επιτροπή Διερευνήσεως, με το αιτιολογικό ότι εάν παρέμεναν στον χώρο της πτώσεως θα δυσφημίζετο η περιοχή και το άθλημα. Από τα διαθέσιμα στοιχεία δεν προκύπτει η υποβολή σχεδίου πτήσεως από τον χειριστή.

1.2 Τραυματισμοί Προσώπων

Από την πρόσκρουση του α/φ στο έδαφος τραυματίστηκε σοβαρά ο χειριστής που ήταν ο μοναδικός επιβαίνων.

1.3 Ζημιές Α/φ

Το α/φ κατεστράφη ολοσχερώς.

1.4 Άλλες Ζημιές

Δεν έχει εφαρμογή.

1.5 Πληροφορίες Επιβαινόντων

Ο χειριστής, ετών 53, κάτοικος Κοζάνης, από το 1999 πετούσε με το συγκεκριμένο α/φ, το οποίο είχε προμηθευτεί από την Ιταλία και είχε εμπλακεί με το ίδιο και σε άλλα ατυχήματα στο παρελθόν. Σε καταθέσεις μαρτύρων αναφέρεται ότι ασχολείτο με τον αεραθλητισμό από δεκαετίας, είχε πετάξει με διάφορες ιπτάμενες συσκευές, κατείχε πτυχίο χειριστού της σχολής P.R.E.L. και οι ώρες πτήσεως ανήρχοντο περίπου στις 300. Εκ των ανωτέρω τίποτα δεν τεκμηριώνεται με ανάλογα παραστατικά και έγγραφα.

1.6 Πληροφορίες Α/φ

Ο χειριστής αγόρασε το α/φ τύπου Sky Arrow από την Ιταλία. Συναρμολογήθηκε εκεί και του παραδόθηκε έτοιμο στην Κέρκυρα με κινητήρα Rotax 912, 80 HP, που έφερε δίφυλλο έλικα. Στη συνέχεια με την βοήθεια της εταιρίας Matkaris Aerosporting, μετέτρεψε τον κινητήρα σε Rotax 912S, 100 HP με τρίφυλλο έλικα. Η μετατροπή έγινε στο χώρο που συνέβη το ατύχημα, δεδομένου ότι εκεί δραστηριοποιείται η εταιρεία ως προς την εμπορία και την συντήρηση των α/φ που αντιπροσωπεύει. Το α/φ δεν είχε αριθμό αναγνωρίσεως, δεν ήταν καταχωρημένο στα μητρώα ΥΠΜ που έπρεπε να διατηρεί η ΕΛ.Α.Ο., δεν ευρέθη ο αριθμός σειράς, κατασκευάστηκε στην Ιταλία και δεν είχε άδεια πτήσεων. Τα στοιχεία του α/φ είναι τα εξής:

Τύπος	Sky Arrow 450T
Κινητήρας	Rotax 912S 100HP
Μήκος	24,9 ft
Ύψος	8,4 ft
Εκπέτασμα Πτερύγων	31,8 ft
Βάρος	880 lb
Μέγιστο Βάρος Απογειώσεως	1430 lb
Ωφέλιμο Φορτίο	550 lb
Καύσιμα	18 Gal
Κατανάλωση	4,9 Gal/h
Αντοχές-Επιταχύνσεις (g)	+8 g / -4 g
Υλικό Κατασκευής	Carbon, Kevlar, Epoxy
Ταχύτητα (V_{ne})	132 kt

Μέγιστη ταχύτητα	108 kt
Ταχύτητα ταξιδιού, 75%, 3000ft	90 kt
Ταχύτητα απολείας στηρίζεως (stall), full flaps, power off	40 kt
Απογείωση από στάση	620 ft
Προσγείωση	440 ft
Ταχύτητα ανόδου	900 fpm
Οροφή	13.200 ft
Αυτονομία 75%, χωρίς δεύτερη εκκίνηση	3: 40 h
Μέγιστη εμβέλεια 75%, χωρίς δεύτερη εκκίνηση	336 NM
Κανόνες Πτήσεως	VFR

Τα ανωτέρω στοιχεία αναφέρονται στο Flight Manual της κατασκευάστριας εταιρίας σε συνθήκες τυπικής ατμόσφαιρας σε επίπεδο θαλάσσης.

1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες

Ο καιρός ήταν γενικά ασταθής, νεφελώδης, με υψηλές βάσεις νεφών, καλή ορατότητα και άνεμο 10-15 kt που έπνεε πλάγιος 90° ως προς την διεύθυνση του διαδρόμου του πεδίου.

1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα

Δεν έχει εφαρμογή.

1.9 Επικοινωνίες

Κατά πληροφορίες από υπεύθυνο του Πύργου Ελέγχου του Αεροδρομίου Κοζάνης ο χειριστής πριν απογειωθεί από το Βατερό, ή κάθε φορά που επρόκειτο να πετάξει, επικοινωνούσε τηλεφωνικά με τον Πύργο Ελέγχου προκειμένου να ενημερωθεί εάν υπήρχε κυκλοφορία στην περιοχή χωρίς να καταθέτει σχέδιο πτήσεως. Ο υπεύθυνος του Πύργου, κατά δήλωσή του, του παρείχε τις πληροφορίες όποτε τις ζητούσε.

1.10 Πληροφορίες Πεδίου Προσγειώσεων

Το πεδίο ευρίσκεται στην Κοινότητα Ολυμπιάδος του Δήμου Πτολεμαΐδος Κοζάνης και είναι διαστάσεων 180 m μήκος και 20 m πλάτος, αριστερά του διαδρόμου υπάρχει 10 m ζώνη ασφαλείας και η διεύθυνσή του είναι 040° / 220°. Είναι ιδιοκτησία της εταιρίας Matkaris Aerosporting και ευρίσκεται εντός κατοικημένης περιοχής. Σε απόσταση 20 m από το τέλος του διαδρόμου 220° διέρχεται κάθετα προς αυτόν εναέρια ηλεκτρική γραμμή της ΔΕΗ, μέσης τάσης 15.000 Volt. Στην έξοδο του διαδρόμου 04 και σε απόσταση περίπου 100 m υπάρχουν κτίρια του Δημοτικού Σχολείου και Γυμνασίου της Ολυμπιάδος και γύρω από το πεδίο υπάρχουν, σε κοντινή απόσταση, κατοικίες. Το πεδίο είναι εκτός προδιαγραφών του εν ισχύει Κανονισμού, ο οποίος απαιτεί διαστάσεις 300 m μήκος, 30 m πλάτος και εκατέρωθεν ζώνες ασφαλείας 15 m και ορίζει ότι την ευθύνη για την κατάσταση και συντήρηση του πεδίου φέρει ο ιδιοκτήτης του. Αν και δεν είναι εγκεκριμένο από τις ΕΛ.Α.Ο. και ΥΠΑ, χρησιμοποιείται από την τοπική Αερολέσχη, της οποίας Πρόεδρος από το 1991 είναι το στέλεχος της εταιρίας Matkaris Aerosporting που ήταν αυτόπτης μάρτυρας του ατυχήματος. Το πεδίο αυτό, στο οποίο έχει ξανασυμβεί ατύχημα με εμπλεκόμενο χειριστή τον ανωτέρω (Πόρισμα 13/2003) και με α/φ της εταιρίας που εκπροσωπεί, υπήρξε σοβαρός τραυματισμός συνεπιβαίνοντος, λόγω

εμπλοκής του α/φ, κατά την απογείωση, στα καλώδια της ΔΕΗ που διέρχονται κάθετα 20m από το τέλος του διαδρόμου 22. Από την διερεύνηση των δύο ατυχημάτων προκύπτει ότι ο Πρόεδρος της Αερολέσχης εκμεταλλεύεται τον χώρο αυτό που δεν πληροί τις προβλεπόμενες προδιαγραφές, έστω και εάν στο ατύχημα που ενεπλάκη ο ίδιος τον αναφέρει ως χώρο της Αερολέσχης. Ο χώρος αυτός πέραν του ότι δεν τηρεί τις απαιτούμενες από τον Κανονισμό προδιαγραφές, μειονεκτεί και θεωρείται επικίνδυνος λόγω της συχνής πνοής πλαγίων ανέμων.

1.11 Καταγραφείς Στοιχείων Πτήσεως

Δεν έχει εφαρμογή.

1.12. Πληροφορίες Συντριμμάτων και Προσκρούσεως

Λόγω της περισυλλογής και μεταφοράς των συντριμμάτων από τον ιδιοκτήτη του πεδίου σε άλλο χώρο πριν επιληφθεί η Επιτροπή Διερευνήσεως δεν είναι δυνατή η χωροταξική περιγραφή τους. Από την εξέταση των συντριμμάτων προκύπτει σύνθλιψη όλου του μπροστινού μέρους και σημάδια στην αριστερή πτέρυγα από την πρώτη επαφή με το έδαφος. Η δεξιά πτέρυγα φέρει εμφανή σημάδια σφοδρής συγκρούσεως και ο έλικας όπως και ο κορμός του φέρουν έντονα σημάδια προσκρούσεως, τέτοια που να οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ο κινητήρας λειτουργούσε με μεγάλο αριθμό στροφών. Τέλος το όργανο ανόδου-καθόδου δείχνει ότι η ταχύτητα προσκρούσεως (βαθμός καθόδου) ήταν μεγάλη, περίπου 1.100 ft/min.

Ο διακόπτης των πτερυγίων καμπυλότητας (flaps) ευρέθη στην θέση πλήρους εκτάσεως (30° full flaps) και ο μηχανισμός κίνησης των πτερυγίων βρέθηκε σε θέση πλήρους αναπτύξεως. Από την πρόσκρουση καταστράφηκαν τα ποδωστήρια του χειριστού καθώς και η βάση τους.

1.13. Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες

Ο χειριστής υπέστη σοβαρές κρανιο-εγκεφαλικές κακώσεις, ρήξη ήπατος, κατάγματα κάτω άκρων, κάταγμα αριστερού άνω άκρου και πνευμονο-θωρακικές κακώσεις.

1.14. Πυρκαγιά

Δεν έχει εφαρμογή.

1.15. Διαδικασίες Επιβιώσεως

Ο απεγκλωβισμός του χειριστού έγινε από τον ιδιοκτήτη του Πεδίου και κατοίκους της περιοχής και η μεταφορά του στο νοσοκομείο από το ΕΚΑΒ.

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. Χρήσιμες και Αποτελεσματικές Τεχνικές Διερευνήσεως

Δεν έχει εφαρμογή.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ

Την 7-10-03 και ώρα 16.30 περίπου ο χειριστής προσγειώθηκε με το υπερελαφρό α/φ τύπου Sky Arrow 450T ιδιοκτησίας του, σε διαμορφωμένο χώρο που ανήκει σε εταιρία εμπορίας και συντήρησης τέτοιων α/φ που ευρίσκεται στην κοινότητα Ολυμπιάδα του Δήμου Πτολεμαΐδος. Η απογείωση του α/φ είχε γίνει από διαμορφωμένο χώρο, ιδιοκτησίας του χειριστού, στην περιοχή Βατερό που ευρίσκεται 5 km έξω από την Κοζάνη. Πριν απογειωθεί επικοινωνήσε τηλεφωνικώς με τον Πύργο Ελέγχου του Αεροδρομίου Κοζάνης προκειμένου να ενημερωθεί εάν υπήρχε κυκλοφορία στην περιοχή. Αφού έλαβε αρνητική απάντηση από τον υπεύθυνο του Πύργου απογειώθηκε με προορισμό την Ολυμπιάδα, όπου και προσγειώθηκε στο χώρο της Matkaris Aerosporting. Ο χώρος αυτός δεν πληρεί τις προδιαγραφές που προβλέπονται από τον Κανονισμό σε ότι αφορά τις διαστάσεις του, την μορφή του, είναι εντός κατοικημένης περιοχής, περιβάλλεται από εμπόδια οικιών, σχολείων, ηλεκτροφόρων εναερίων γραμμών της ΔΕΗ και δεν είναι εγκεκριμένο από την ΕΛ.Α.Ο. και την ΥΠΑ. Χρησιμοποιείται από την εταιρία Matkaris Aerosporting, αλλά και άλλους αεραθλητές με το αιτιολογικό ότι εκεί εξυπηρετούνται οι δραστηριότητες της τοπικής Αερολέσχης.

Μετά την προσγειώσή του ο χειριστής παρέμεινε στον χώρο για περίπου 1:30 ώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο χειριστής είχε κάνει μετατροπή του κινητήρα του α/φ από Rotax 912 80HP σε 912S 100HP στον χώρο αυτό μέσω της εταιρίας Matkaris Aerosporting. Μετά το πέρας της επισκέψεώς του ξεκίνησε τις διαδικασίες απογείωσης προκειμένου να επιστρέψει στο Βατερό. Ο καιρός ήταν ασταθής, με υψηλές βάσεις νεφών, καλή ορατότητα και άνεμο 10-15 kt, με πλαγιότητα 90° από δεξιά. Με τα στοιχεία αυτά προθέρμανε τον κινητήρα και πήρε γραμμή για απογείωση. Μετά την αποκόλληση του α/φ από το έδαφος, αυτό άρχισε να πλαγιολισθαίνει αριστερά και αφού έφθασε σε ύψος 10-15 m περίπου η αριστερή πτέρυγα πήρε μεγάλη κλίση προ τα αριστερά και στην συνέχεια το α/φ προφανώς περιελθόν σε απώλεια στηρίξεως άρχισε κάθοδο με μεγάλο βαθμό καθόδου περίπου 1.100 ft/min με αποτέλεσμα την πρόσκρουσή του στο έδαφος, αρχικά με την αριστερή πτέρυγα, στη συνέχεια με τον θάλαμο διακυβερνήσεως, την δεξιά πτέρυγα και αφού ανετράπη ακινητοποιήθηκε. Η πρόσκρουση ήταν σφοδρή με συνέπεια τον σοβαρό τραυματισμό του χειριστού και την ολική καταστροφή του α/φ.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1. Διαπιστώσεις

3.1.1. Το α/φ ήταν συναρμολογούμενο και ο χειριστής το παρέλαβε έτοιμο στην Κέρκυρα προερχόμενο από Ιταλία.

3.1.2. Δεν ήταν εγγεγραμμένο στα μητρώα ΥΠΜ της ΕΛ.Α.Ο. και δεν είχε άδεια πτήσεων, όπως προβλέπεται στον Κανονισμό Τεχνικής Εκμετάλλευσης Ιδιωτικών Υπερελαφρών Πτητικών Μηχανών και Ιπτάμενων Αθλητικών Συσκευών (ΥΠΑ/Δ2/Δ/17591/6614/15-5-2001).

3.1.3. Είχε γίνει μετατροπή του εργοστασιακού κινητήρα Rotax 912 80HP σε 912S 100HP από την εταιρία Matkaris Aerosporting στον χώρο του πεδίου που συνέβη το ατύχημα. Δεν τεκμηριώνεται αν η εργασία αυτή που επηρεάζει την πλωιμότητα του α/φ έγινε με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.

3.1.4. Πληροφορίες και στοιχεία σχετικά με την συντήρησή του δεν υπάρχουν. Πιθανώς αυτή να γινόταν σε ένα βαθμό από τον ιδιοκτήτη και σε υψηλότερο βαθμό από την Matkaris Aerosporting.

3.1.5. Ο χειριστής, από μαρτυρίες και μόνο, φαίνεται να ήταν κάτοχος πτυχίου της σχολής P.R.E.L., πετούσε από δεκαετίας με διάφορες πτητικές συσκευές και τα τελευταία 4 χρόνια με το συγκεκριμένο α/φ. Η εμπειρία του, σε ώρες πτήσεως, δεν είναι γνωστή.

3.1.6. Ο χειριστής πετούσε με το α/φ, από διαμορφωμένο χώρο ιδιοκτησίας του, στην περιοχή Βατερό Κοζάνης, ο οποίος δεν είναι εγκεκριμένος από αρμόδια Κρατική Αρχή.

3.1.7. Ο χειριστής συνήθιζε πριν την απογείωση να επικοινωνεί τηλεφωνικά με τον Πύργο Ελέγχου του Αεροδρομίου Κοζάνης, προκειμένου να ενημερωθεί για ύπαρξη πτητικής δραστηριότητας στην περιοχή, χωρίς να καταθέτει σχέδιο πτήσεως.

3.1.8. Οι υπεύθυνοι του Πύργου Ελέγχου του παρείχαν τις πληροφορίες, λόγω προσωπικής γνωριμίας.

3.1.9. Οι υπεύθυνοι του Πύργου Ελέγχου δεν προέβησαν σε καμία ενέργεια σε ότι αφορά την εφαρμογή του Κανονισμού της ΥΠΑ και των Συστάσεων Ασφαλείας Πτήσεων που έχουν εκδοθεί από το Ανακριτικό Συμβούλιο Αεροπορικών Ατυχημάτων και την ΕΔΑΑΠ.

3.1.10. Ο χειριστής μετά την πλαγιολίσθηση του α/φ και την μεγάλη αριστερή κλίση της αριστερής πτέρυγας δεν προέβη σε διορθωτική ενέργεια για έξοδο από απώλεια στηρίξεως.

3.1.11. Ο χειριστής κατά την τελευταία τετραετία είχε εμπλακεί σε άλλα δύο ατυχήματα, στο ίδιο πεδίο, που δεν είχαν αναφερθεί αρμοδίως, ούτε από τον ίδιο, ούτε από τον πρόεδρο της τοπικής Αερολέσχης και τις υπηρεσίες της ΥΠΑ του Αεροδρομίου Κοζάνης.

3.1.12. Οι υπηρεσίες της ΥΠΑ στην Κοζάνη είχαν γνώση της παράνομης πτητικής δραστηριότητας των υπερελαφρών α/φ στην περιοχή τους και ε γνώριζαν την ύπαρξη και χρήση του μη εγκεκριμένου πεδίου στο Βατερό. Παρ' όλα αυτά όμως δεν έλαβαν μέτρα, αντιθέτως διευκόλυναν την πτητική δραστηριότητα του χειριστή.

3.1.13. Το πεδίο είναι ιδιοκτησία της εταιρίας Matkaris Aerosporting. Έχουν συμβεί εκεί κατά καιρούς ατυχήματα και σε ένα εξ αυτών (Πόρισμα ΕΔΑΑΠ 13/2003) είχε εμπλοκή ο πρόεδρος της τοπικής Αερολέσχης.

3.1.14. Το μη εγκεκριμένο και επικίνδυνο πεδίο της Ολυμπιάδος χρησιμοποιείται από τον πρόεδρο της τοπικής Αερολέσχης που είναι και στέλεχος της εταιρίας Matkaris Aerosporting για εμπορικούς σκοπούς σχετικούς με τα υπερελαφρά α/φ.

3.1.15. Το πεδίο ευρίσκεται εντός κατοικημένης περιοχής, είναι εκτός προδιαγραφών που ορίζει ο Κανονισμός από πλευράς διαστάσεων, διαμόρφωσης και εμποδίων (οικίες, σχολεία, ηλεκτροφόρες εναέριες γραμμές ΔΕΗ) που ευρίσκονται πέριξ και πλησίον του.

3.2. Πιθανά Αίτια

Κακή τεχνική απογειώσεως με πλάγιο άνεμο, με συνέπεια την πτώση του α/φ σε απώλεια στηρίξεως σε χαμηλό ύψος.

3.3. Συμβάλλοντες Παράγοντες

3.3.1. Παντελής έλλειψη ελέγχου, εποπτείας και επίβλεψης της ΕΛ.Α.Ο. και της ΥΠΑ επί των δραστηριοτήτων των εν λόγω πτητικών μέσων.

3.3.2. Η παράλειψη της τοπικής Αερολέσχης να παρέμβει και να σταματήσει τις εν λόγω δραστηριότητες στον χώρο της εποπτείας της, ως μη πληρούσες τις διατάξεις του Κανονισμού.

4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1-2004-13. Άμεση παύση λειτουργίας του συγκεκριμένου πεδίου Ολυμπιάδος λόγω επικινδυνότητας.

4.2-2004-14. Έλεγχος των δραστηριοτήτων της Αερολέσχης Ολυμπιάδος και εν ανάγκη αναστολή της λειτουργίας της.

4.3-2004-15. Εφαρμογή του εν ισχύει Κανονισμού από ΕΛ.Α.Ο. και ΥΠΑ.

4.4-2004-16. Έλεγχος των δραστηριοτήτων της εταιρίας Matkaris Aerosporting.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές αντίγραφο
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Ι. Παπαδόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

Κ. Αλεξόπουλος

Γ. Γεώργας

Γ. Κασσαβέτης

Α. Κατσίφας

