



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
ΠΤΑΜΕΝΗΣ ΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ
ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΤΟΥ ΠΡΙΟΛΙΘΟΥ ΑΡΚΑΔΙΑΣ
ΤΗΝ 09 / 10 / 2004**

12 / 2005

ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

12 / 2005

Ατύχημα Ιπτάμενης Αθλητικής Συσκευής Ανατολικά του Πριόλιθου Αρκαδίας

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

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	3
1.3 Ζημιές Αλεξιπτώτου.....	4
1.4 Άλλες Ζημιές	4
1.5 Πληροφορίες Πληρώματος.....	4
1.6 Πληροφορίες Αλεξιπτώτου.....	4
1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες	5
1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα.....	5
1.9 Επικοινωνίες.....	5
1.10 Πληροφορίες Περιοχής Δραστηριότητας.....	6
1.11 Καταγραφείς Στοιχείων Πτήσης	6
1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης.....	6
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.....	11
2. ΑΝΑΛΥΣΗ	11
2.1 Γενικά	11
2.2 Διοργάνωση.....	12
2.3 Συχνότητα επικοινωνίας χειριστών.....	12
2.4 Αλκοόλ, Ναρκωτικές Ουσίες, Αναβολικά.....	12
2.5 Η διάσωση.....	13
3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	13
3.1 Διαπιστώσεις	13
3.2 Αίτια	13
4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	14
Πίνακας συντμήσεων	15
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	16

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ	:	ΙΔΙΩΤΗΣ
ΤΥΠΟΣ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟΥ ΠΛΑΓΙΑΣ	:	MERCURY
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	:	AXIS
ΜΕΓΕΘΟΣ	:	M
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ	:	ΠΟΛΩΝΙΚΗ
ΤΟΠΟΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ	:	B37°56'46.9" A22°03'27" Χίλια τριακόσια μέτρα ανατολικά Πριόλιθου Νομού Αρκαδίας
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ	:	9^η Οκτωβρίου 2004, 17:26:56 Όλες οι ώρες είναι τοπικές (Τοπική = UTC + 3)

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

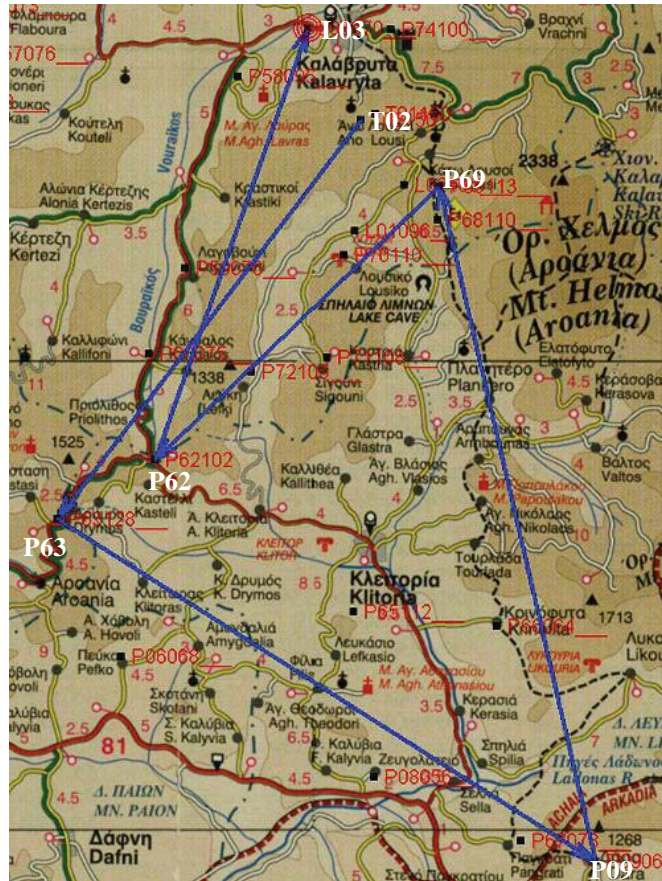
Την 9^η Οκτωβρίου 2004 και ώρα 17:26:56 κατά τη διάρκεια των 8^{ου} Πανερωπαϊκών Αγώνων Αλεξιπτώτου Πλαγιάς, Πολωνός αεραθλητής, χειριζόμενος αλεξίπτωτο πλαγιάς, κατέπεσε 1300 μέτρα ανατολικά του Πριόλιθου Αρκαδίας, με συνέπεια το σοβαρό τραυματισμό του.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, η οποία ενημερώθηκε την ίδια ημέρα, εξέδωσε την ΕΔΑΑΠ/1137 της 9^{ης} Οκτωβρίου 2004 εντολή, ορίζοντας την Ομάδα Διερεύνησης του ατυχήματος με επικεφαλής τον κυβ. Ηλία Νικολαΐδη, και μέλη τους κ Ιωάννη Μάρκου, ιατρό, και Θεοχάρη Παναγιώτη χειριστή ΙΑΣ.

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1. Ιστορικό της Πτήσης.

Η 09.10.04, ήταν η ενάτη ημέρα των 8^{ου} Πανερωπαϊκών Αγώνων Αλεξιπτώτου Πλαγιάς, που διεξήγοντο στην περιοχή των Καλαβρύτων με συμμετοχή 132 αεραθλητών. Η διαδρομή στην οποία θα διαγωνίζοντο οι συμμετέχοντες είχε μήκος 80,2 χιλιόμετρα και αποτυπώνεται στον παρακάτω χάρτη (σχήμα 1) με αρχή το σημείο T02 και πέρας το σημείο L03. Ο αγώνας άρχισε στις 14:10 και ο πρώτος αεραθλητής τερμάτισε την διαδρομή στις 17:25:21, ο δε τελευταίος στις 18:08:23. Από τους συμμετέχοντες, 16 χειριστές ολοκλήρωσαν την διαδρομή.



Σχήμα 1

Ο Πολωνός αεραθλητής που υπέστη το ατύχημα και όπως προκύπτει από την κατάθεσή του και από την ανάλυση του ίχνους της διαδρομής, που έχει ληφθεί από το GPS που κατείχε, πέρασε όλα τα σημεία της διαδρομής και βρισκόταν στο τελευταίο σκέλος της διαδρομής προς το σημείο L03, ανατολικά του χωριού Πριόλιθος. Το σημείο L03 ήταν το σημείο προσγείωσης για την συγκεκριμένη ημέρα. Από τα στοιχεία του GPS του αεραθλητή προκύπτει ότι τα τελευταία έξι περίπου λεπτά της πτήσης του ήταν σε ύψος χιλίων τετρακοσίων περίπου μέτρων και κατερχόταν. Η κορυφή του βουνού, στο οποίο κοντά πετούσε, είναι 1338 μέτρα.

Επίσης από την τρισδιάστατη απεικόνιση της πτήσης του (βλέπε παράρτημα) προκύπτει ότι πετούσε ακολουθώντας τη μορφολογία του βουνού.

Κατά δήλωση του αεραθλητή ενώ πετούσε κοντά στη πλαγιά του βουνού δίπλωσε η δεξιά πλευρά της πτέρυγας του κατά 70° . Επειδή βρισκόταν πολύ κοντά στο βουνό δεν υπήρχε αρκετός χρόνος και ύψος για να αντιδράσει.

Στη προσπάθεια του να επαναφέρει τη πτέρυγά του σε πτήση κτύπησε στο βουνό.

1.1.1. Η περισυλλογή

Περί την 17:40, περίπου δέκα λεπτά μετά τη πτώση του έστειλε μήνυμα SMS, με το κινητό του τηλέφωνο, στη συνοδό του, για να ειδοποιήσει τους οργανωτές για το ατύχημα.

Η συνοδός του πληροφόρησε τον βοηθό του υπεύθυνου ασφαλείας που βρισκόταν κοντά στο σημείο προσγείωσης L03, ότι είχε καταπέσει. Ενημερώθηκε το ασθενοφόρο Καλαβρύτων να κατευθυνθεί προς το ατύχημα

Ζητήθηκε από την ομάδα που κατευθυνόταν ήδη προς τον Πριόλιθο για προηγούμενο ατύχημα Άγγλου αεραθλητή να επιληφθεί και του ατυχήματος του Πολωνού αμέσως μόλις τελειώσει η διάσωση.

Επίσης η ομάδα διάσωσης που είχε φτάσει στον Δάρα ζητήθηκε (αφού θα έφερνε με ασφάλεια ένα Βέλγο αθλητή που είχε υποστεί άλλο ατύχημα) να επιστρέψει στον Πριόλιθο για τον Πολωνό αεραθλητή.

Η περιοχή που κατέπεσε ήταν εξαιρετικά δύσβατη, με μεγάλη κλίση, και εξαιρετικά πυκνή βλάστηση, γεγονός που δεν επέτρεπε την επιχείρηση ελικοπτέρου, και ο διαθέσιμος χρόνος που υπήρχε με το φως της ημέρας ήταν πολύ λίγος.

Περί την 17:50 εδόθη εντολή στον βοηθό υπεύθυνο ασφάλειας να πάει στον τραυματία όσο διαρκούσε το φως της ημέρας, για να βοηθήσει στην προώθηση των άλλων σωστικών ενεργειών, καθώς μιλούσε την γλώσσα του χειριστή, ο οποίος δεν μιλούσε αγγλικά.

Ο βοηθός του υπεύθυνου ασφάλειας, έφτασε στο σημείο που βρισκόταν ο Πολωνός τραυματίας περίπου στις 19:20.

Η πρώτη ομάδα διάσωσης που είχε επιχειρήσει, είχε επιλέξει να ακολουθήσει κάποιο μονοπάτι που προσέγγιζε από τα νότια τον τραυματία, το οποίο όμως τους οδήγησε σε αδιέξοδο, ήτοι σε απόκρημνο βραχώδες σημείο.

Ομάδα της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Καλαβρύτων κατευθύνθηκε προς το χωριό Πριόλιθος με αυτόχθονα οδηγό. Παράλληλα είχε ειδοποιηθεί και η ΕΜΑΚ γιατί η επιχείρηση διάσωσης θα διεξαγόταν την νύχτα.

Άλλη ομάδα διάσωσης αναχώρησε με ιατρό, προς τον τραυματία περί τις 19:25 τον οποίο έφτασε περίπου 2 ώρες αργότερα.

Σχεδόν ταυτόχρονα έφτασε και το κλιμάκιο της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Καλαβρύτων.

Αφού απεγκλωβίστηκε ο τραυματίας, ο ιατρός έδωσε τις πρώτες βοήθειες στον τραυματία, τοποθέτησε νάρθηκες και επέβλεψε την τοποθέτηση του στο φορείο, προκειμένου να μεταφερθεί.

Εν τω μεταξύ, το υπόλοιπο προσωπικό, έκανε διάνοιξη μονοπατιού στην πυκνή βλάστηση κόβοντας δέντρα, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί το μονοπάτι που υποδείχθηκε από τον αυτόχθονα οδηγό της Π.Υ. Καλαβρύτων.

Μία ώρα μετά, στις 22:30 περίπου το κλιμάκιο του Π.Υ. Καλαβρύτων, άρχισε την μεταφορά του τραυματία, ενώ ο υπεύθυνος ασφάλειας μιλώντας με τον περιφερειακό διοικητή της Π.Υ., εξασφάλισε την συνδρομή του κλιμακίου της ΕΜΑΚ που ήδη είχε φτάσει προκειμένου να συνδράμει με άντρες στην ταχύτερη και ασφαλέστερη μεταφορά του τραυματία.

Τελικά ο τραυματίας επιβιβάστηκε στο ασθενοφόρο περίπου 30' αργότερα, και οδηγήθηκε στο Κέντρο Υγείας Αιγίου.

1.2 Τραυματισμοί Προσώπων

Κατά την πρόσκρουση προκλήθηκε ο σοβαρός τραυματισμός του αεραθλητή

Τραυματισμοί	Πλήρωμα	Επιβάτες	Άλλοι	Σύνολο
Θάνατοι	-	-	-	-
Σοβαρός τραυματισμός	1 (Ενας)	-	-	1 (Ενας)
Ελαφρός τραυματισμός	-	-	-	-
Χωρίς τραύματα	-	-	-	-
Σύνολο	1 (Ενας)	-	-	1 (Ενας)

1.3 Ζημιές Αλεξιπτώτου

Από το έλεγχο που έγινε στο αλεξιπτώτο από την Ομάδα Διερεύνησης, διαπιστώθηκε ότι δεν έφερε ζημιές στη πτέρυγα στις αρτάνες ή στη ζώνη πτήσης.

1.4 Άλλες Ζημιές

Άλλες ζημιές δεν αναφέρθηκαν

1.5 Πληροφορίες Πληρώματος

Από την κατάθεση του χειριστή και την ιατρική γνωμάτευση εισαγωγής στο νοσοκομείο, δεν προκύπτει η κατανάλωση αλκοόλ ή φαρμάκων πριν τη πτήση. Αναφέρεται ότι το πρόγραμμα ύπνου του τις τελευταίες 72 ώρες ήταν εντός των φυσιολογικών ορίων (6-8 ώρες κάθε ημέρα).

Κυβερνήτης : Άνδρας ετών 31
Αριθμός Πτυχίου : 831
Χώρα Έκδοσης : Πολωνία
Πτυχίο FAI : 17/04
Ημερ. λήξης πτυχίου : 31/12/04

1.6 Πληροφορίες Αλεξιπτώτου

Η κατασκευάστρια εταιρεία του αλεξιπτώτου είναι η AIRWAVE και το μοντέλο είναι MAGIC FR. Τα χαρακτηριστικά του παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα

Μέγεθος	M
Έτος Κατασκευής	2004
Επιφάνεια	26 m ²
Εκπέτασμα	12,7 m
Λόγος Κατολίστησης	6,3
Βάρος πτερού	8,2 kg
Σειρές Αρτανών	4
Αρτάνες	8,00 m
Καθαρό βάρος χειριστή	78 kg
Βάρος κατά την πτήση (ελάχιστο/μέγιστο)	90/107 kg
Φόρτιση πτέρυγας (ιδανική)	3,8 kg/m ²
Acceler. / Maximum / Minimum	65/39/25 km/h
Βέλτιστος λόγος καθόδου	1,0 m/s
Κύρια χρήση	Αγωνιστική

1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες

Οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά την ημέρα του ατυχήματος για την περιοχή Καλαβρύτων, σύμφωνα με την ενημέρωση των αεραθλητών ήταν οι παρακάτω

Γενική πρόγνωση:

Ηλιοφάνεια με 1/8 – 2/8 Σωρείτες

Νέφη

(SCT St) 500-1200 πόδια (150-360 m)

(FEW/SCT Cu) 1800-12000 πόδια (540-3600m)

Άνεμοι

ΥΨΟΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΕΝΤΑΣΗ
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ	-	-
3000 ft (1000 m)	320°	10 kt (18 km/h)
5000 ft (1500 m)	330°	15 kt (27 km/h)
10000 ft (3000 m)	340°	15 kt (27 km/h)

Θερμοκρασιακή αναστροφή

6500-6700 ft (1950-2010 m) 0.3° C

Στο χώρο της γραμματείας υπήρχαν διαθέσιμοι υπολογιστές με πρόσβαση στο διαδίκτυο από όπου οι ομάδες μπορούσαν να λάβουν μετεωρολογικές πληροφορίες πλέον αυτών που δίνονταν από τους διοργανωτές. Επειδή δεν υπάρχει πλησίον των Καλαβρύτων μετεωρολογικός σταθμός παρατήρησης δεν είναι δυνατόν να γνωρίζουμε με ακρίβεια της επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες την ώρα και στο τόπο του ατυχήματος.

1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα

Δεν έχει εφαρμογή.

1.9 Επικοινωνίες

Κατά τη διάρκεια των αγώνων οι αεραθλητές επικοινωνούσαν αμφίδρομα με τους αρχηγούς των ομάδων τους σε συχνότητα VHF. Οι διοργανωτές είχαν εκδώσει και διανείμει στους διαγωνιζόμενους και τις ομάδες τους μία πλαστικοποιημένη κάρτα διπλής όψης με τα κινητά τηλέφωνα των αρχηγών των ομάδων καθώς επίσης και τις δύο συχνότητες ασφάλειας (Safety Radio) 143.10 MHz και περισυλλογής (Retrieval Radio) 146.10 MHz.

1.10 Πληροφορίες Περιοχής Δραστηριότητας

Η περιοχή όπου επιχειρούσαν οι αλεξιπτωτιστές πλαγιάς είναι ορεινή με κορυφές που φτάνουν τα 2338 μέτρα (Χελμός / Αροάνια). Νοτιότερα οι κορυφές φτάνουν στα 1268 μέτρα. Στη περιοχή όπου τραυματίστηκε ο Πολωνός αεραθλητής υπάρχει δυτικότερα κορυφή ύψους 1525 μέτρων. Το ύψος του βουνού στην πλαγιά του οποίου έπεσε ο αεραθλητής είναι 1338 μέτρα. Στη κοιλάδα μεταξύ των δύο ορεινών όγκων ρέει ο ποταμός Βουραϊκός.

1.11 Καταγραφείς Στοιχείων Πτήσης

Οι αεραθλητές, βάση του κανονισμού των αγώνων, φέρουν τουλάχιστον ένα GPS, αλλά συνήθως έχουν μαζί τους και εφεδρικό. Ο συγκεκριμένος αεραθλητής έφερε ένα GPS.

1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης

Δεν έχει εφαρμογή

1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες

Αμέσως μετά την ανεύρεση του, ο χειριστής μεταφέρθηκε πρώτα στο Κέντρο Υγείας Αιγίου και κατόπιν στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Πατρών, όπου νοσηλεύθηκε στην Ορθοπαιδική Κλινική, πάσχων από κλειστό κάταγμα (AP) μηριαίου και εξάρθρωμα επιγονατίδας που ανατάχθηκε. Υπεβλήθη σε επέμβαση και εξήλθε στις 14/10/04.

1.14 Πυρκαγιά

Δεν έχει εφαρμογή.

1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης

Όλοι οι αεραθλητές φέρουν εφεδρικό αλεξίπτωτο το οποίο μπορούν σε περίπτωση ανάγκης να αναπτύξουν.

1.16 Δοκιμές και Έρευνες

Η Ομάδα Διερεύνησης έλεγξε την δυνατότητα ανάπτυξης του εφεδρικού αλεξίπτωτου η οποία κρίθηκε ικανοποιητική.

1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες

1.17.1 Η οργανωτική δομή του αθλήματος αλεξίπτωτου πλαγιάς

Η Παγκόσμια Αεραθλητική Ομοσπονδία (F.A.I.) έχει εντάξει το αλεξίπτωτο πλαγιάς στα αεραθλήματα της. Ομοίως ενήργησε και η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛ.Α.Ο.).

Τα αεραθλήματα τα οποία περιλαμβάνει η FAI υπάγονται σε επιτροπές. Η επιτροπή στην οποία υπάγονται τα αλεξίπτωτα πλαγιάς είναι η Διεθνής Επιτροπή της Ελεύθερης Πτήσης (CIVL-Committee International de Vol Libre). Στην CIVL υπάγονται οι Εθνικοί Αεραθλητικοί Φορείς των εκάστοτε χωρών (NAC National Airsports Control), όπου στην Ελλάδα είναι η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛΑΟ, πρώην Εθνικής Αερολέσχης Ελλάδος- ΕΑΛΕ). Η ΕΛΑΟ χωρίζεται σε 9 επιτροπές, μία ανά άθλημα. Η αρμόδια για το Αλεξίπτωτο Πλαγιάς είναι η Επιτροπή Αλεξίπτωτου Πλαγιάς. Η ανά άθλημα επιτροπή έρχεται σε επαφή και συνεργασία με τις τοπικές αερολέσχες και λοιπά αεραθλητικά σωματεία.

1.17.2 Οι αγώνες του αλεξιπτώτου πλαγιάς

Οι αγώνες του Αλεξιπτώτου Πλαγιάς χωρίζονται σε κατηγορίες ανάλογα με τους συμμετέχοντες και ανάλογα με το είδος πτήσης. Έτσι χωρίζονται σε παγκόσμιους αγώνες (FAI Category I), ηπειρωτικούς (FAI Category I), εθνικούς (FAI Category II), τοπικούς και σε παγκόσμια κύπελλα (PWC - Paragliding World Cup) τα οποία όμως δεν διοργανώνονται από την FAI, αλλά από τον ανεξάρτητο οργανισμό PWC Organization. Ανάλογα με το είδος πτήσης χωρίζονται σε αγώνες αποστάσεων (cross country), και σε αγώνες ακρίβειας (precision and accuracy).

1.17.4 Προετοιμασία του 8^ο Πανευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Αλεξιπτώτου Πλαγιάς

Τον Ιούνιο του 2003 η FAI ανάθεσε στην ΕΛΑΟ την διοργάνωση του 8^{ου} Πανευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Αγώνων Αποστάσεων Αλεξιπτώτου Πλαγιάς 2004, ύστερα από αίτηση της.

Στην συνέχεια η ΕΛΑΟ ήρθε σε συνεργασία με τον Δήμο Καλαβρύτων και συνέστησαν από κοινού την Οργανωτική Επιτροπή Αγώνων στην περιοχή των Καλαβρύτων.

Ο αγώνας είχε προγραμματισθεί αρχικά να διεξαχθεί τον Ιούλιο του 2004, αλλά για λόγους ασφάλειας πτήσεων κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, «Αθήνα 2004», αναβλήθηκε για το πρώτο 12ήμερο του Οκτωβρίου 2004.

Η Οργανωτική Επιτροπή Αγώνων ανέθεσε την τεχνική διοργάνωση του αγώνα στην ΛΕΑΛΠΠΑ (Λέσχη Αλεξιπτώτου Πλαγιάς Πάτρα) κατά την διεξαγωγή της συνεδρίασης του ΔΣ της ΕΛΑΟ τον Νοέμβριο του 2003.

Η ΛΕΑΛΠΠΑ όρισε τους εξής αρμόδιους για τη διεξαγωγή του αγώνα :

1) Δ/ντη Αγώνων, 2) Βοηθό Δ/ντη Αγώνων - Υπεύθυνο Ασφάλειας, 3) Βοηθό Δ/ντη Αγώνων, 4) Υπεύθυνο Απογείωσης, 5) Υπεύθυνο Μετεωρολογικής Ενημέρωσης 6) Υπεύθυνο Περισυλλογής, 7) Υπεύθυνο Προσγείωσης, 8) Υπεύθυνο Βαθμολόγησης, 9) Βοηθό Δ/ντη Ασφάλειας, 10) Δέκα αεραθλητές Ανιχνεύσεων Θερμικών (pre flier – wind dummies), 11) Οκτώ Βοηθούς, 12) Υπεύθυνο Οικονομικών.

Για τον σχεδιασμό του αγώνα, συστάθηκε ομάδα τεσσάρων έμπειρων αεραθλητών – χειριστών ΙΑΣ με καλή γνώση της περιοχής που επέλεξαν τα σημεία στροφής (turnpoints) των σκελών καθώς και των εναλλακτικών περιοχών προσγείωσης. Επιλέχθηκαν περισσότερα από 80 σημεία στροφής με κριτήριο την ασφάλεια των αθλητών και την γειννίαση τους με περιοχές θερμικής δραστηριότητας. Επιλέχθηκαν περίπου 15 εναλλακτικές περιοχές προσγείωσης (goal line – landing) με κύριο κριτήριο την ασφαλή προσέγγιση και προσγείωση των ΙΑΣ. Για τους χώρους απογείωσης πραγματοποιήθηκαν επεμβάσεις στην υπάρχουσα μορφολογία του εδάφους ώστε να είναι δυνατές απογείώσεις με νοτιοανατολική και βορειοδυτική κατεύθυνση. Επίσης έγινε διάνοιξη δρόμου προκειμένου να εξασφαλιστεί η πρόσβαση ασθενοφόρων στον χώρο της απογείωσης.

Για την περαιτέρω ασφάλεια και διάσωση των αθλητών σε περίπτωση ανάγκης, ζητήθηκε η συνδρομή του ΕΚΑΒ και κατόπιν υπόδειξής του, το Νοσοκομείο Καλαβρύτων, διέθεσε ένα ασθενοφόρο και έναν ιατρό.

Ακόμα ζητήθηκαν και διετέθησαν 2 ασθενοφόρα οχήματα με ιατρό από το ΥΕΘΑ (Υπουργείο Εθνικής Άμυνας).

Πέραν των 3 προαναφερθέντων ιατρών που συνόδευαν τα ασθενοφόρα υπήρχε στην διάθεση της οργανωτικής επιτροπής και ένας ιδιώτης εθελοντής ιατρός, ο οποίος είναι και χειριστής ΙΑΣ.

Το ΥΕΘΑ παρέσχε σε ετοιμότητα ελικόπτερο «έρευνας και διάσωσης» από το Α/Δ Αράξου, στο πλήρωμά του οποίου υπήρχε ιατρός τραυματολόγος.

Ζητήθηκε και διετεθή από την ΕΜΑΚ κλιμάκιο με βάση τα Καλάβρυτα κατά την διάρκεια των αγώνων. Επίσης η ΕΜΑΚ έθεσε σε ετοιμότητα κλιμάκιο στην Πάτρα το οποίο θα επιχειρούσε από εκεί εάν παρίστατο ανάγκη.

Επιπλέον είχε ζητηθεί η συνδρομή της ΕΟΔ (Ελληνικής Ομάδας Διάσωσης) από τα κλιμάκια Πατρών, Τριπόλεως και Αιγίου. Τα τοπικά κλιμάκια της ΕΟΔ παρείχαν τρεις ομάδες διάσωσης καθ' όλη την διάρκεια των αγώνων, απασχολώντας στην περιοχή περισσότερα από 12 άτομα καθημερινά και θέτοντας στην διάθεση του αγώνα τα τοπικά ραδιοδίκτυά τους, για την αμεσότερη και καλύτερη επικοινωνία των ομάδων διάσωσης.

Ακόμα ενημερώθηκε το ΠΕΣΥΠ Δυτικής Ελλάδος (Περιφερειακό Σύστημα Υγείας και Πρόνοιας), το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Πατρών στο Ρίο, το Παναρκαδικό Νοσοκομείο Τριπόλεως καθώς και το Νοσοκομείο Καλαβρύτων.

Ενημερώθηκαν οι αστυνομικές Δ/νσεις Πελοποννήσου, Αχαΐας και Αρκαδίας.

Για την σωστή μετεωρολογική ενημέρωση κατά την διάρκεια των αγώνων ζητήθηκε η συνδρομή της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, η οποία ενημέρωνε καθημερινά με ειδικό μετεωρολογικό δελτίο μέσω τηλεομοιοτύπου. Επίσης ζητήθηκε να επιτραπεί η άμεση επαφή με το ραντάρ καιρού του Α/Δ Ανδραβίδας και με τον τοπικό μετεωρολογικό σταθμό του Α/Δ Τριπόλεως. Τέλος χρησιμοποιήθηκε και ένας φορητός μετεωρολογικός σταθμός με δυνατότητα παρατηρήσεων δ/σης και έντασης ανέμου, βαρομετρικής πίεσης, θερμοκρασίας και υγρασίας, για την σωστή μέτρηση των συνθηκών στην απογείωση.

Ζητήθηκαν και παρασχέθηκαν από την Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού χάρτες για την περιοχή διεξαγωγής του αγώνα.

Οι διοργανωτές εφοδιάστηκαν με προγράμματα ανάγνωσης καταγραφών GPS και απεικόνισης ηλεκτρονικών χαρτών σε φορητούς υπολογιστές.

Χρησιμοποιήθηκαν 8 πομποδέκτες VHF/UHF αυτοκίνητου, 2 αναμεταδότες VHF/UHF, και 25 φορητοί πομποδέκτες VHF (εκ των οποίων 12 VHF/UHF), χωρίς να υπολογίζονται οι πομποδέκτες που κατείχε η ΕΟΔ.

Η διοργανωτική επιτροπή είχε ασφαλίσει τον αγώνα και τους αθλητές για ζημιές και απαιτήσεις έναντι τρίτων.

Τέλος, ζητήθηκε από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας η έκδοση NOTAM για την περιοχή και τις ημέρες των αγώνων, η οποία ύστερα από την σύμφωνη γνώμη του ΓΕΑ εξέδωσε το ανάλογο NOTAM.

Για τις μετακινήσεις των αθλητών ζητήθηκαν και παρασχέθηκαν από το ΥΕΘΑ 3 λεωφορεία 11 θέσεων και ένα λεωφορείο 42 θέσεων με οδηγούς. Ο Δήμος Καλαβρύτων διέθεσε 1 λεωφορείο 32 θέσεων, 1 φορτηγό, 1 αγροτικό 4x4, και 1 τζιπ 4x4 με οδηγούς. Επίσης διετεθή 1 όχημα 4x4 από ιδιωτική εταιρεία και ενοικιάστηκαν 2 mini van 9 θέσεων και 2 ΙΧ.

Οι αθλητές των ΙΑΣ δηλώθηκαν από τις αθλητικές τους ομοσπονδίες ή από τους ανά κράτος ανάλογους φορείς (NACs). Η οργανωτική επιτροπή ζήτησε από την FAI την έγκριση για την συμμετοχή όλων των δηλωθέντων αθλητών. Η έγκρισή τους από την FAI έγινε με κριτήριο την κατάταξη τους εντός της πρώτης χιλιάδας στο WPRS (World Pilot Ranking System- Παγκόσμιο Σύστημα Κατάταξης Αθλητών ΙΑΣ) ή να έχουν επιτύχει 2 φορές τουλάχιστον πτήσεις αποστάσεων άνω των 50 χιλιομέτρων σε αγώνα κατηγορίας I ή II (διεθνή ή εθνικό). Κάθε ευρωπαϊκό κράτος είχε δικαίωμα να συμμετάσχει με 6 άνδρες και 2 γυναίκες αεραθλητές, ενώ κατ' εξαίρεση, με τους ίδιους όρους, μπορούσαν να συμμετάσχουν και αεραθλητές εκτός ευρωπαϊκών κρατών οι οποίοι όμως δεν βαθμολογιόντουσαν για το ευρωπαϊκό πρωτάθλημα και θα έπρεπε να είναι στους πρώτους 50 του WPRS. Τα κριτήρια επιλογής των

αεραθλητών είχαν γίνει γνωστά στα συμμετέχοντα κράτη, μέσω τις έκδοσης των «τοπικών κανονισμών» (local regulations).

Στην διοργάνωση διορίστηκαν από την FAI ο επίτροπος (Steward), ο πρόεδρος επιτροπής κριτών και δύο μέλη επιτροπής κριτών (Jury).

Οι εγγραφές των αθλητών πραγματοποιήθηκαν την 29^η και 30^η Σεπτεμβρίου, όπου ελέγχθησαν από τους διοργανωτές και από τους κριτές της FAI τα επόμενα: α) αγωνιστικά πτυχία, β) οι αθλητικές άδειες, γ) τα ασφαλιστήρια συμβόλαια (για προσωπικά ατυχήματα) των αθλητών, δ) οι δηλώσεις αποποίησης ευθυνών από τους διοργανωτές και συναφή μέρη, ε) οι δηλώσεις πιστοποίησης ΙΑΣ και στ) οι δηλώσεις συμμετοχής. Να σημειωθεί ότι τα (α) και (β) άνωθεν, εκδίδονται από τις ομοσπονδίες τους ή τους ανάλογους κρατικούς τους φορείς (NACs) και τα (γ) από τις ασφαλιστικές τους εταιρείες.

Η 29^η και η 30^η Σεπτεμβρίου ήταν επίσημες ημέρες προπόνησης.

Προ της 1^{ης} αγωνιστικής ημέρας, συγκροτήθηκαν οι επιτροπές, ορισμού των αγωνιστικών διαδρομών (task) και ασφάλειας (safety). Στην επιτροπή task συμμετείχαν, ο δ/ντης αγώνων, ο βοηθός δ/ντη αγώνων και 2 χειριστές ΙΑΣ που εκλέχθηκαν ύστερα από ψηφοφορία από τους αρχηγούς ομάδων. Στην επιτροπή ασφάλειας συμμετείχαν, ο δ/ντης ασφάλειας, ο εκπρόσωπος της Γαλλικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας και ένας αεραθλητής της ομάδας της Μεγάλης Βρετανίας.

Καθήκον της επιτροπής task ήταν να επιλέγει καθημερινά, την βέλτιστη αγωνιστική διαδρομή, κρίνοντας τις καιρικές συνθήκες και επιλέγοντας τα ανάλογα σημεία στροφής, καθώς και τα χρονικά όρια πτήσης.

Καθήκον της επιτροπής ασφάλειας ήταν να εξετάζει και να ζητά την ακύρωση του αγώνα της ημέρας ή της αγωνιστικής διαδρομής ή αλλαγή της αγωνιστικής διαδρομής, βάση της μετεωρολογικής πρόβλεψης ή των επικρατούντων καιρικών συνθηκών σε περίπτωση που ειδοποιείτο από τους αεραθλητές για προβλήματα ασφάλειας στην αγωνιστική διαδρομή, ή σε περίπτωση δραματικής αλλαγής των καιρικών συνθηκών (πχ ανάπτυξης καταιγιδοφόρων νεφών).

1.18. Συμπληρωματικές Πληροφορίες

1.18.1. Πληροφορίες για το άθλημα αλεξιπτώτου πλαγιάς

Το αλεξιπτώτο πλαγιάς ξεκίνησε από τη Γαλλία στα τέλη της δεκαετίας του 70 και πολύ γρήγορα εξαπλώθηκε, λόγω του μικρού του όγκου και της ευκολίας στο χειρισμό του σε ολόκληρη την Ευρώπη και τον κόσμο. Η αρχική του μορφή και η αρχική του σχεδίαση μέσα στα επόμενα χρόνια εξελίχθηκαν τόσο, ώστε μια μη σταθερή πτέρυγα να έχει πλέον ταχύτητα μεγαλύτερη των 40 χιλιομέτρων και λόγο κατολίσθησης εννέα προς ένα.

1.18.2. Οι 8^{οι} Πανευρωπαϊκοί Αγώνες Αλεξιπτώτου Πλαγιάς.

Τον Ιούνιο του 2003, η Διεθνής Επιτροπή της Ελεύθερης Πτήσης (CIVL -Committee International de Vol Libre) ύστερα από αίτηση της ΕΛΑΟ (Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία), αποφάσισε το 8^ο Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Αγώνων Αποστάσεων Αλεξιπτώτου Πλαγιάς, να διεξαχθεί στα Καλάβρυτα Αχαΐας.

1.18.3. Διεξαγωγή των Αγώνων

Στους αγώνες έλαβαν μέρος 140 αλεξιπτωτιστές πλαγιάς χωρισμένοι στις εθνικές τους ομάδες. Οι εθνικές ομάδες είχαν από ένα αρχηγό.

Καθημερινά κατά τη διάρκεια των αγώνων πραγματοποιούνταν, το πρωί μεταξύ 09:00 και 09:30, συγκεντρώσεις των αρχηγών ομάδων (team leaders briefing), που περιλάμβαναν ενημέρωση για διάφορα αγωνιστικά θέματα από τον δ/ντη αγώνων, επισκόπηση της προηγούμενης αγωνιστικής ημέρας από τον βοηθό δ/ντη αγώνα, μετεωρολογική ενημέρωση από τον υπεύθυνο μετεωρολογικής ενημέρωσης, ενημέρωση για τα αποτελέσματα και την βαθμολογία από τον υπεύθυνο βαθμολόγησης.

Περί τις 10:00 αναχωρούσαν οι αεραθλητές από τα Καλάβρυτα για τους χώρους απογείωσης.

Στις 11:30 συνεδρίαζε η επιτροπή task, παρουσία του υπεύθυνου μετεωρολογικής ενημέρωσης και χειριστών ΙΑΣ που είχαν εξοικείωση με την περιοχή. Στις 12:00 ανακοινωνόταν η αγωνιστική διαδρομή, οι χρόνοι πτήσεων και άλλες πληροφορίες για την αγωνιστική ημέρα, και οι πιλότοι μπορούσαν να εκφράσουν απορίες ή αντιρρήσεις μέσω του αρχηγού της ομάδας τους ή κατευθείαν.

Στις 12:15 πραγματοποιούνταν η ενημέρωση των πιλότων (pilot briefing) από τον βοηθό δ/ντη αγώνων και τον υπεύθυνο μετεωρολογικής ενημέρωσης.

Οι απογειώσεις καθημερινά άρχιζαν περί τις 12:45 έως 13:45, και συνήθως μέσα σε 30' είχαν απογειωθεί όλοι οι χειριστές ΙΑΣ.

Οι πτήσεις ολοκληρώνονταν περί τις 18:00 – 18:30 καθημερινά.

1.18.4. Απογειώσεις και πτήσεις τις προ του ατυχήματος ημέρες

Την 1^η αγωνιστική ημέρα, η διαδρομή είχε μήκος 60,5 χιλιομέτρων και αποτελείτο από τρία σκέλη. Την διαδρομή ολοκλήρωσαν 86 αεραθλητές, ο πρώτος στις 15:58:57 και ο τελευταίος στις 17:51:20.

Την 2^η αγωνιστική ημέρα, η διαδρομή είχε μήκος 61,1 χιλιομέτρων και αποτελείτο από τέσσερα σκέλη. Την διαδρομή ολοκλήρωσαν 78 αεραθλητές, ο πρώτος στις 15:52:14 και ο τελευταίος στις 17:39:32.

Την 3^η αγωνιστική ημέρα, η διαδρομή είχε μήκος 89,5 χιλιομέτρων και αποτελείτο από τρία σκέλη. Την διαδρομή ολοκλήρωσαν 24 αεραθλητές, ο πρώτος στις 16:38:13 και ο τελευταίος στις 18:19:46.

Την 4^η αγωνιστική ημέρα, ύστερα από την μετεωρολογική ενημέρωση από τον υπεύθυνο μετεωρολογικής ενημέρωσης και σε συνεννόηση με την επιτροπή ασφάλειας, έκρινε ο δ/ντης αγώνα, ότι η ημέρα δεν προσφερόταν για την πραγματοποίηση του αγώνα λόγω μη κατάλληλων καιρικών συνθηκών (ασθενείς άνεμοι). Κατά την ημέρα αυτή αρκετοί από τους αεραθλητές πραγματοποίησαν πτήσεις εκτός αγώνα.

Την 5^η, 6^η και 7^η αγωνιστική ημέρα, ύστερα από την μετεωρολογική ενημέρωση από τον υπεύθυνο μετεωρολογικής ενημέρωσης και σε συνεννόηση με την επιτροπή ασφάλειας, ο διευθυντής αγώνα έκρινε ότι η ημέρα δεν ήταν ασφαλής για πτήση λόγω των προβλεφθεισών και επικρατουσών καιρικών συνθηκών (ισχυροί άνεμοι).

Την 8^η αγωνιστική ημέρα, η διαδρομή είχε μήκος 67,7 χιλιομέτρων και αποτελείτο από τρία σκέλη. Την διαδρομή ολοκλήρωσαν 88 αεραθλητές, ο πρώτος ολοκλήρωσε την διαδρομή στις 15:55:06 και ο τελευταίος στις 17:59:302.

1.19. Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερεύνησης

Δεν έχει εφαρμογή

2. ΑΝΑΛΥΣΗ

2.1. Γενικά

Οι αεραθλητές αλεξιπτώτου πλαγιάς αξιοποιούν τα κατακόρυφα ρεύματα και τα κύματα όρους για να αποκτήσουν ύψος έτσι ώστε να διανύσουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερες αποστάσεις.

Οι συμμετέχοντες στους συγκεκριμένους αγώνες ενέτειναν τις προσπάθειές τους έτσι ώστε αξιοποιώντας και εκμεταλλευόμενοι τις καιρικές συνθήκες να διανύσουν το δυνατόν μεγαλύτερες αποστάσεις συγκεντρώνοντας περισσότερους βαθμούς. Όποιος, στο τέλος των αγώνων, έχει περισσότερους βαθμούς ανακηρύσσεται νικητής των αγώνων.

Από ότι φαίνεται και στα στοιχεία που περιήλθαν στην ομάδα διερεύνησης από το GPS του αεραθλητή, αυτός προσπαθούσε να πετάξει διανύοντας μεγαλύτερη απόσταση, ώστε να βρεθεί κοντύτερα στο σημείο τερματισμού.

Είναι δεδομένο ότι λόγω των βουνών και των κοιλάδων που βρίσκονται στη περιοχή όπου επιχειρούσε ο αεραθλητής έπνεε άνεμος όρους σε συνδυασμό με άνεμο κοιλάδας. Επίσης οι άνεμοι οι οποίοι αναπτύσσονται σε λόφους και ορεινό ανάγλυφο εξ αιτίας της διαφορετικής θερμοκρασίας, είναι αρκετά σημαντικοί ιδιαίτερα για αλεξίπτωτα. Αναταράξεις δημιουργούνται από τη ροή του αέρα πάνω σε ανώμαλο έδαφος. Ορεινοί όγκοι μετατρέπουν τη φυσιολογική ροή του αέρα σε μία περίπλοκη ροή με στροβίλους διαφόρων μεγεθών. Όταν ο αέρας πνέει κάθετα σε ορεινούς όγκους η ένταση των αναταράξεων αυξάνει με την αύξηση της ταχύτητας του αέρα. Ισχυρά καθοδικά ρεύματα πρέπει να αναμένονται στην υπήνεμη πλευρά των βουνών. (Εγχειρίδιο Μετεωρολογίας Πολεμικής Αεροπορίας σελίδες 61,62,157-162)

Ο συγκεκριμένος αεραθλητής όπως προκύπτει από τη κατάθεσή του και από τη ανάλυση του GPS του, πετούσε λίγα μέτρα κάτω από τη κορυφή του βουνού και ο άνεμος ήταν σύμφωνα με τη κατάθεσή του δυτικός .

Έτσι πέταξε στην υπήνεμη μεριά του βουνού ελπίζοντας ότι περνώντας στη προσήνεμη θα αποκτήσει λόγω των ανοδικών ρευμάτων αέρα ύψος. Όμως είτε λόγω στροβιλισμών είτε λόγω του ότι η ροή του αέρα δεν ήταν η αναμενόμενη η δεξιά πλευρά της πτέρυγας του αλεξιπτώτου έκλεισε στρέφοντας το αλεξίπτωτο απότομα δεξιά.

Το ύψος πτήσης ήταν χίλια εκατό μέτρα όσο και το ύψος του βουνού στο σημείο που κατέπεσε. Από τα στοιχεία του GPS του αεραθλητή προκύπτει ότι στα τελευταία 4 περίπου λεπτά πετούσε σε ύψος χαμηλότερο των 1300 μέτρων. Περίπου στα δύο τελευταία λεπτά της πτήσης του πετούσε σε ύψος 1200 μέτρων. Προκύπτει επίσης ότι περίπου ένα λεπτό πριν τη πτώση πρέπει να πετούσε σε απόσταση δύο ή τριών μέτρων απόσταση από τη πλαγιά του βουνού. Το ύψος του δεν του επέτρεψε να επιχειρήσει τις απαιτούμενες ενέργειες που θα επανέφεραν την πτέρυγα του αλεξιπτώτου σε κατάσταση πτήσης, παρόλο ότι μάλλον προσπάθησε.

Δεν φαίνεται να ήταν προετοιμασμένος ότι θα συναντούσε τις συνθήκες πτήσης που συνάντησε όπως όταν αεραθλητές πλησιάζουν κορυφές βουνών όπου η ροή του αέρα είναι αντίθετη ή κάθετη σε αυτές. Όσο πιο απότομη είναι η πλαγιά του βουνού ο αεραθλητής πρέπει να πετάξει σε ύψος μεγαλύτερο από τη κορυφή του βουνού για να έχει την απαιτούμενη απόσταση ασφάλειας. Είναι σημαντικό να υπάρχει ύψος

ασφάλειας πριν πλησιάσει κάποιος το βουνό γιατί θα είναι πολύ δύσκολο ως αδύνατο να το περάσει αν βρίσκεται κάτω από τη επίδραση του καθοδικού ρεύματος. Πετώντας δίπλα από το βουνό υπάρχει πιθανότητα για ξαφνικούς ριπαίους ανέμους ή και στροβιλισμούς.

Ο αεραθλητής θα έπρεπε να είχε περάσει από τη περιοχή σε μεγαλύτερο ύψος .

Η πρακτική της συγκεκριμένης πτήσης δείχνει ότι το κίνητρο για τη νίκη ή η συγκέντρωση όσο το δυνατόν περισσότερων βαθμών τον οδήγησε στη συγκεκριμένη επιλογή.

2.2. Η διοργάνωση

Από τη διερεύνηση προκύπτει ότι οι διοργανωτές είχαν λάβει τα μέτρα εκείνα που θα διασφάλιζαν την ομαλή διεξαγωγή των αγώνων. Σχετικά με την διαδικασία διάσωσης (βλέπετε παρ. 2.5.).

2.3. Συχνότητα επικοινωνίας χειριστών

Ο Πολωνός αεραθλητής δεν έκανε καμία προσπάθεια επικοινωνίας μέσω ασυρμάτου μετά το ατύχημά του. Αρχικά δεν θεώρησε τον τραυματισμό του σοβαρό και έγενεφε στους συναγωνιζόμενούς του ότι δεν υπήρχε πρόβλημα. Έτσι κανείς από τους συναγωνιζόμενούς του δεν ενημέρωσε για το ατύχημα. Οι χειριστές ΙΑΣ κατά τη διάρκεια των αγώνων έχουν αμφίδρομη επικοινωνία με τους αρχηγούς των ομάδων τους, για τη παροχή πληροφοριών, χωρίς να θέλουν αυτές, να τις μοιράζονται με άλλους, λόγω τις στρατηγικής τους σημασίας. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα όταν υπάρχει κατάσταση ανάγκης, όπως ένα ατύχημα και πρέπει γρήγορα να μεταφερθούν πληροφορίες και να επιβεβαιωθούν από όλους να μην εύκολο να γίνει. Θα μπορούσε να βελτιωθεί αυτή η κατάσταση αν οι χειριστές ΙΑΣ έκαναν ακρόαση σε μία συχνότητα. Για τις ανάγκες επικοινωνίας τους με τους αρχηγούς των ομάδων τους θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν άλλο ασύρματο. Αυτό θα απέκλειε τη πιθανότητα μη πρόσβασης στους χειριστές. Έτσι όλοι θα γνώριζαν ότι και οι υπόλοιποι για θέματα ασφάλειας πτήσεων. Στη περίπτωση που θα πρέπει για την ασφάλεια των αεραθλητών και του διασωστικού μέσου να προσγειωθούν όλοι οι αγωνιζόμενοι, η επικοινωνία και η πληροφορία της επιβεβαίωσης της προσγείωσης των αεραθλητών, θα γινόταν σύντομα. Σε αντίθετη περίπτωση οι αρχηγοί των ομάδων θα πρέπει αν ενημερωθούν από τους αεραθλητές τους για το πρόβλημα και εν συνεχεία να διαβιβάσουν τη πληροφορία/ες στους διοργανωτές, οι οποίοι στη συνέχεια να ενημερώσουν τους άλλους αρχηγούς των ομάδων οι οποίοι θα ενημερώσουν τους αθλητές τους. Στη συνέχεια όταν οι αθλητές πάρουν τη πληροφορία και την επιβεβαιώσουν οι αρχηγοί θα πρέπει να ενημερώσουν τους διοργανωτές οι οποίοι θα ενημερώσουν τους υπόλοιπους αρχηγούς των εθνικών ομάδων.

Η χρονοβόρα αυτή πρακτική θα μπορούσε να βελτιωθεί με δύο ασυρμάτους ή αξιοποιώντας την τεχνολογία με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να είναι σε ακρόαση σε μία συχνότητα και να χρησιμοποιούν κάποια άλλη.

2.4 Αλκοόλ, Ναρκωτικές Ουσίες, Αναβολικά

Επειδή δεν έγινε έλεγχος αλκοόλης στο αίμα του χειριστή ΙΑΣ κατά τη προσέλευσή του στο νοσοκομείο, δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί εάν και κατά πόσο το αλκοόλ συνέβαλε στο ατύχημα.

Στις οδηγίες που είχαν λάβει οι αεραθλητές (local rules) και στη σελίδα 4 αναφέρεται: «3. A drug testing will not be conducted.»

Με τη πληροφορία αυτή, ότι δεν επρόκειτο να γίνει έλεγχος αντιντόπινγκ, οι αεραθλητές που πιθανώς να ήταν επιρρεπείς σε τέτοιου είδους πρακτικές πιθανόν να κάνουν χρήση αναβολικών είτε άλλου είδους ουσιών πριν ή κατά την διάρκεια του αγώνα.

Αν δεν υπήρχε η πληροφορία, είτε ανεγράφετο ότι θα γίνει έλεγχος (έστω και στη περίπτωση που δεν θα εγίνετο) τότε θα περιοριζόταν η πιθανότητα χρήσης απαγορευμένων ουσιών

2.5 Η διάσωση

Λίγο μετά το ατύχημα ο αεραθλητής ειδοποίησε μέσω της συνοδού του τους διοργανωτές για την έναρξη της επιχείρησης διάσωσής του. Δεν έκανε καμία προσπάθεια να χρησιμοποιήσει την κάρτα των αγώνων που είχε μαζί του για να ενημερώσει για το ατύχημα. Από τη διερεύνηση προέκυψε ότι ο Πολωνός αεραθλητής δεν γνώριζε αγγλικά, που ήταν και η γλώσσα στη οποία ήταν γραμμένες οι πληροφορίες στη κάρτα. Έτσι δεν ήταν δυνατόν να τη χρησιμοποιήσει και να γνωρίζει τις λεπτομέρειες και τα τηλέφωνα ασφάλειας κλπ. Αυτό το πρόβλημα θα μπορούσε να λυθεί αν χρησιμοποιούντο είτε χρώματα είτε διαφορετικού τύπου γράμματα πάνω στη κάρτα για τις διάφορες υπηρεσίες. Π.χ. Κόκκινο κίνδυνος, πράσινο περισυλλογή, έντονα κίνδυνος κλπ. Αυτές οι πληροφορίες θα είχαν μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα αν όλοι τις γνώριζαν πριν τους αγώνες ή οι πληροφορίες ήταν γραμμένες στην εθνική γλώσσα των αεραθλητών της.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1 Διαπιστώσεις

- 3.1.1.** Οι διοργανωτές είχαν λάβει τα αναγκαία μέτρα για την ασφάλεια των αγώνων.
- 3.1.2.** Ο αεραθλητής διέθετε τα προβλεπόμενα πτυχία και ήταν ασφαλισμένος.
- 3.1.3.** Στο αεραθλητή δεν έγινε έλεγχος αλκοόλης στο αίμα μετά το ατύχημα.
- 3.1.4.** Η κάρτα των διοργανωτών ήταν γραμμένη στην αγγλική γλώσσα και δεν μπορούσε ο αεραθλητής να την χρησιμοποιήσει αποτελεσματικά.
- 3.1.5.** Στην ενημέρωση για τους συμμετέχοντες (local rules) ανεγράφετο ότι δεν θα γίνει έλεγχος για ναρκωτικές ουσίες.

3.2. Αίτια

Απώλεια στήριξης της πτέρυγας του αλεξιπτώτου πιθανόν από καθοδικό ρεύμα ή στροβιλισμό.

4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

A. Η Ελληνική Αστυνομία

4.1-2005-25 Με μέριμνα της σε κάθε αεροπορικό συμβάν, ακόμη και εάν δεν υπάρχει τραυματισμός των εμπλεκόμενων προσώπων, να λαμβάνεται άμεσα δείγμα αίματος για εξέταση ανίχνευσης αλκοόλης στο αίμα.

B. FAI και ΕΛΑΟ

Με μέριμνα της FAI και της ΕΛΑΟ:

4.2-2005-26 Κρίνεται σκόπιμη η χρησιμοποίηση δύο συχνοτήτων ασυρμάτου από τους αεραθλητές ΙΑΣ κατά την διάρκεια των αγώνων.

4.3-2005-27 Η κάρτα διοργανωτών να είναι γραμμένη στη εθνική γλώσσα του κάθε αεραθλητή.

4.4-2005-28 Στη κάρτα διοργανωτών να υπάρχει ευκρινώς αναγεγραμμένο το τηλέφωνο επικοινωνίας για ατυχήματα / θέματα ασφάλειας πτήσεων.

4.5-2005-29 Στις οδηγίες των συμμετεχόντων (local rules) στους αγώνες να μην αναγράφεται ότι δεν θα γίνουν έλεγχοι για ναρκωτικές ουσίες.

Αθήνα 22-11-2005

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές αντίγραφο
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Ι. Παπαδόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

Κ. Αλεξόπουλος

Γ. Γεώργας

Γ. Κασσαβέτης

Α. Κατσίφας

Πίνακας συντμήσεων

A/Δ	Αεροδρόμιο
ΓΕΑ	Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
ΕΛ.Α.Ο.	Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία
ΕΚΑΒ	Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας
ΙΑΣ	Ιπτάμενη Αθλητική Συσκευή
ΛΕΑΛΠΠΑ	Λέσχη Αλεξιπτώτου Πλαγιάς Πάτρα
ΥΕΘΑ	Υπουργείο Εθνικής Άμυνας
CIVL	Committee International de Vol Libre
FAI	Federation Aeronatique International
GPS	Global Positioning System
NAC	National Air-sports Control
PWC	Paragliding World Cup
UHF	Ultra Hi Frequency
VHF	Very Hi Frequency
WPRS	World Pilot Ranking System