



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΑΣ
ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΗΝ 14-04-2002**

13 / 2003

ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΩΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

13 / 2003

**ΑΤΥΧΗΜΑ ΥΠΕΡΕΛΛΑΦΡΑΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ
ΣΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ ΕΟΡΔΑΙΑΣ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΟΣ Ν. ΚΟΖΑΝΗΣ**

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

Αθήνα 28-11-2003

Πρόεδρος

Κυβ/της Α. Τσολάκης

Μέλη

Α. Κατσίφας
τ. Αρεοπαγίτης

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 ΥΠΜ(υπερελαφρό αεροπλάνο).....	2
1.4 Άλλες Ζημιές	2
1.5 Πληροφορίες Χειριστού	2
1.6 Πληροφορίες ΥΠΜ(υπερελαφρό αεροπλάνο)	2
1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες	2
1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα	3
1.9 Επικοινωνίες	3
1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου	3
1.11 Καταγραφείς Στοιχείων Πτήσεων-Συνομιλιών.....	3
1.12 Πληροφορίες Συντρυμμάτων 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.....	4
1.19 Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερευνήσεως.....	5
2. ΑΝΑΛΥΣΗ	5
3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	5
3.1 Διαπιστώσεις	5
3.2 Αίτια	6
3.3 Συμβάλλοντες Παράγοντες	6
4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	7

**ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ
ΤΥΠΟΣ**

**ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΩΡΑ

**I.C.P.Srl
ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ
(SAVANNAH)**

**ΙΤΑΛΙΑ
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ**

**Αγροτική περιοχή πλησίον του χωριού
Ολυμπιάδα Εορδαίας Πτολεμαΐδος,
Ν. Κοζάνης**

14-4-2002 18:45

**Όλοι οι αναφερόμενοι χρόνοι είναι
τοπικοί.**

Τοπική ώρα = UTC+3

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Την 14-4-2002 και περί ώρα 18:45 η υπο ανωτέρω στοιχεία Υπερελαφρά Πτητική Μηχανή (ΥΠΜ)/Υπερελαφρό Αεροπλάνο, απογειώθηκε με δύο επιβαίνοντες, τον χειριστή και έναν επιβάτη, από χώρο προσγειω-απογειώσεων πλησίον του χωριού Ολυμπιάδα Εορδαίας, για τοπική πτήση, με σκοπό την επίδειξη της ΥΠΜ από τον χειριστή και εισαγωγέα-έμπορο των μηχανών αυτών στον επιβάτη και σε φίλους του.

Αμέσως μετά την απογείωση και κατά την άνοδο της ΥΠΜ τα κύρια σκέλη της ενεπλάκησαν σε ηλεκτροφόρα καλώδια της ΔΕΗ με αποτέλεσμα την ανακοπή της πορείας της, την πτώση και την συντριβή της στο έδαφος, καθώς και τον τραυματισμό των επιβαινόντων.

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1. Ιστορικό της πτήσεως

Την 14-4-2002 ο χειριστής, ο οποίος είναι εισαγωγέας και έμπορος ΥΠΜ, επρότεινε στον μετέπειτα επιβάτη να του επιδείξει εν πτήσει το ιδιοκτησίας του υπερελαφρό αεροπλάνο τύπου SAVANNAH που μόλις είχε εισάγει σε κιβώτιο από την Ιταλία και συναρμολογήσει ο ίδιος. Προς τούτο θα εκτελούσαν πτήση από τον χώρο που χρησίμευε για απογειω-προσγειώσεις ΥΠΜ μέχρι τις εγκαταστάσεις του υπό ίδρυση αεραθλητικού κέντρου, το οποίο απέχει 8 km. Αφού επιβιβάστηκαν και οι δύο στο υπερελαφρό, ο χειριστής εκκίνησε τον κινητήρα και μετά από ολιγόλεπτη λειτουργία τροχοδρόμησε και απογειώθηκε με νεφοσκεπή καιρό, ορατότητα ελαφρά προς μέτρια περιορισμένη και άνεμο μεταβλητό 8-12 kt.

Η απογείωση έγινε κανονικά και το υπερελαφρό μπήκε σε τροχιά ανόδου που ανεκόπη σε απόσταση 20 μέτρων από το τέλος του διαδρόμου διότι ενεπλάκησαν τα κύρια σκέλη του σε ηλεκτροφόρα καλώδια πυλώνων της ΔΕΗ που διέρχονταν κάθετα του διαδρόμου και σε ύψος 15 μέτρων. Συνέπεια της εμπλοκής αυτής ήταν η πτώση και συντριβή του υπερελαφρού στο έδαφος και ο τραυματισμός χειριστού και επιβάτου.

1.2. Τραυματισμοί Προσώπων

Από την πτώση υπέστη ελαφρές εκδορές στο σώμα του ο χειριστής και κάταγμα της κνήμης ο συνεπιβαίνων.

1.3. Ζημιές ΥΠΜ(υπερελαφρό αεροπλάνο)

Κατεστράφη ολοσχερώς

1.4. Άλλες ζημιές

Καταστροφή των ηλεκτροφόρων καλωδίων της γραμμής.

1.5. Πληροφορίες χειριστού

Ο χειριστής κατά δήλωσή του έχει την παρακάτω εμπειρία σε ΥΠΜ και Ιπτάμενες Αθλητικές Συσκευές (ΙΑΣ). Το 1989 άρχισε να ίπταται με αλεξίπτωτο πλαγιάς και από το 1997 άρχισε με ΥΠΜ διαφόρων τύπων. Έχει περίπου 400-500 ώρες εκ των οποίων οι 150 είναι σε μονοθέσια υπερελαφρά τύπου PHANTOM και οι υπόλοιπες σε διθέσια SAVANNAH. Έχει εκπαιδευτεί στο αεραθλητικό κέντρο P.R.E.L. AEROSPORTING CENTER, την λειτουργία του οποίου είχε εγκρίνει η ΥΠΑ με σχετική απόφαση του Διοικητού (Αρ.Πρωτ.ΥΠΑ/Δ2/Α/9414/2047/21-2-98), από το οποίο έλαβε και σχετικό πτυχίο. Επιπλέον αυτών ο χειριστής ήταν εισαγωγέας και έμπορος των ΥΠΜ τύπου SAVANNAH στην Ελλάδα.

1.6. Πληροφορίες ΥΠΜ (υπερελαφρό αεροπλάνο)

Η ΥΠΜ εισήχθη από την Ιταλία στην Ελλάδα από τον ίδιο τον χειριστή αποσυναρμολογημένη. Η συναρμολόγηση έγινε από τον ίδιο χωρίς να κατέχει σχετική εξουσιοδότηση προς τούτο από τους αρμόδιους φορείς ΥΠΑ και ΕΛΑΟ. Η εισαγωγή της έγινε στις αρχές του 2002, είναι υπερελαφρό αεροπλάνο τύπου SAVANNAH με κινητήρα ROTAX 912 80 HP και βάρος 495 κιλών (kg).

Μητρώα, ημερολόγια και γενικώς παραστατικά πτητικής δραστηριότητας της ΥΠΜ και χειριστού δεν ετηρούντο. Η συντήρηση της ΥΠΜ εκτελείτο από τον ιδιοκτήτη χωρίς να καταγράφεται και να ελέγχεται από αρμόδιο φορέα του κράτους.

1.7. Μετεωρολογικές Πληροφορίες

Κατά την ώρα του ατυχήματος επικρατούσε νεφοσκεπής καιρός ένεκα της ασταθούς ατμόσφαιρας με κυρίαρχη την μεσαία νέφωση με 5-6000 πόδια βάση και σποραδικές αναπτύξεις κυρίως στην ορεινή ζώνη της περιοχής. Η ορατότητα ήταν κατά περιόδους περιορισμένη 4-6 km λόγω ασθενούς υετού, μειωμένου φωτός ημέρας (λίγο πριν τη Δύση). Ο άνεμος μεταβλητός 08012KT.

1.8. Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα

Δεν έχει εφαρμογή

1.9. Επικοινωνίες

Δεν έχει εφαρμογή

1.10. Πληροφορίες Χώρου Προσγειω-απογειώσεων

Πρόκειται για χώρο προσγειω-απογειώσεων μη εγκεκριμένο από την ΥΠΑ να λειτουργεί ως Πεδίο Προσγειώσεων, μήκους 180 μέτρων με χωμάτινο τάπητα, όπου 20 μέτρα μετά το τέλος του διαδρόμου διέρχονται κάθετα πυλώνες ύψους 15 μέτρων με ηλεκτροφόρα καλώδια της ΔΕΗ.

1.11. Καταγραφείς Στοιχείων Πτήσεων-Συνομιλιών.

Δεν έχει εφαρμογή

1.12. Πληροφορίες Συντριμμάτων και Προσκρούσεως

Ευρέθησαν ίχνη τριβής των τροχών με τα σύρματα της ΔΕΗ.

1.13. Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες

Ο χειριστής υπέστη εκδορές και μώλωπες και ο επιβάτης κάταγμα στην δεξιά κνήμη.

1.14. Πυρκαγιά

Δεν έχει εφαρμογή

1.15. Διαδικασίες Επιβιώσεως

Οι επιβαίνοντες δεν έφεραν αλεξίπτωτο και κράνος. Από τα συντρίμματα απεγκλωβίστηκαν από παριστάμενους διότι δεν υπήρχαν σωστικά συνεργεία.

1.16. Δοκιμές και Έρευνες

Δεν έχει εφαρμογή

1.17. Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες

Ο χώρος προσγειω-απογειώσεων ανήκει στην Αερολέσχη Εορδαίας και δεν έχει ελεγχθεί για έγκριση από την ΥΠΑ δεδομένου ότι η ΕΛΑΟ δεν έχει εισηγηθεί σχετικά. Στον χώρο αυτό δραστηριοποιούνται αεραθλητές με ΥΠΜ και ΙΑΣ κατά παράβαση του σχετικού κανονισμού της ΥΠΑ. Η παράβαση αυτή συνίσταται στα εξής:

- Η ΕΛΑΟ στην οποία η ΥΠΑ έχει εκχωρήσει την αρμοδιότητα της εφαρμογής του κανονισμού περί Τεχνικής Εκμετάλλευσης ΥΠΜ και ΙΑΣ δεν έχει προβεί σε καμία ενέργεια υλοποίησης του.

- Οι αεραθλητικές εκδηλώσεις με ΥΠΜ και ΙΑΣ εκτελούνται από άτομα που δεν έχουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ικανότητας, μέλη ή μη Αερολεσχών, δεν είναι ασφαλισμένοι αυτοί και τα πτητικά μέσα που χρησιμοποιούν, καθώς και ότι τα μέσα αυτά δεν είναι καταγεγραμμένα στο σχετικό Μητρώο και πιστοποιημένα.
- Τέλος παρ' όλο ότι ο συγκεκριμένος χώρος δεν είναι εγκεκριμένος απ' την ΥΠΑ για χρήση του ως Πεδίο Προσγειώσεων διεξάγονται επίσημες αεραθλητικές εκδηλώσεις εθνικού και διεθνούς επιπέδου.

1.18. Συμπληρωματικές Πληροφορίες

Η ΕΛΑΟ έχει κατ' επανάληψη ειδοποιηθεί για το θέμα της εφαρμογής του σχετικού κανονισμού της ΥΠΑ και από τον πρόεδρο της Αερολέσχης Εορδαίας (κατά δήλωση του), χωρίς όμως να υπάρξει αποτέλεσμα με συνέπεια να δραστηριοποιούνται αεραθλητές στον χώρο αυτό παρανόμως.

Το υπερελαφρό αεροπλάνο τύπου SAVANNAH που είναι Ιταλικής κατασκευής και προελεύσεως, είναι κανονικό αεροπλάνο αλλά χαρακτηρίζεται υπερελαφρό λόγω του μικρού βάρους 495kg, με όριο χαρακτηρισμού των υπερελαφρών τα 500kg. Εισήχθη στην Ελλάδα μη συναρμολογημένο και συναρμολογήθηκε από τον χειριστή και ιδιοκτήτη.

Ο χειριστής ήταν και αντιπρόσωπος της εταιρίας SAVANNAH στην Ελλάδα και μέσω εταιρίας συγγενικού του προσώπου έχει πωλήσει (κατά δήλωσή του) περίπου 11 αεροπλάνα αυτού του τύπου σε Έλληνες αεραθλητές με τον παρακάτω τρόπο. Μετά την εισαγωγή η συναρμολόγηση γινόταν από τον εισαγωγέα στην έδρα του, χωρίς σχετική πιστοποίηση από κρατικό φορέα και η παράδοση γινόταν στην έδρα του αγοραστή.

Η πτήση-μεταφορά πραγματοποιείτο από τον ίδιο τον εισαγωγέα χωρίς προηγούμενη υποβολή σχεδίου πτήσεως, χωρίς ασύρματο και χωρίς ο χειριστής να κέκτηται επίσημου πιστοποιητικού χειριστού κατά παράβαση της υπ αριθμ.ΥΠΑ/Δ2/Δ/17591/6614 απόφασης του Διοικητού της ΥΠΑ (ΦΕΚ 558/Β/15-5-2001) με θέμα “Κανονισμός Τεχνικής Εκμετάλλευσης Ιδιωτικών Υπερελαφρών Πτητικών Μηχανών και Ιπταμένων Αθλητικών Συσκευών” που αφορά:

α) Εκπόνηση προδιαγραφών κατασκευής και συντήρησης ΥΠΜ και ΙΑΣ.

β) Υιοθέτηση προδιαγραφών ξένων κρατών κατασκευής ΥΠΜ και ΙΑΣ εφ' όσον κρίνει ότι εξασφαλίζουν το επιθυμητό επίπεδο ασφαλείας.

γ) Ορισμό προϋποθέσεων λειτουργίας σχολών ΥΠΜ και ΙΑΣ.

δ) Εκπόνηση προγράμματος εκπαίδευσεως για κάθε κατηγορία μαθητών και εκπαιδευτών.

στ) Εκπόνηση κανόνων εκμεταλλεύσεως Πεδίων Προσγειώσεως ΥΠΜ και ΙΑΣ.

ζ) Έκδοση Πιστοποιητικών Τύπου ΥΠΜ και ΙΑΣ και αποδοχή Πιστοποιητικών ξένων κρατών.

η) Διατήρηση μητρώου καταγραφής ΥΠΜ και ΙΑΣ και έκδοση αδειάς πτήσεως των μηχανών και των χειριστών τους.

θ) Έλεγχο από την ΥΠΑ και έγκριση με βάση τον κανονισμό όλων των παραχωρηθεισών στην ΕΛΑΟ αρμοδιοτήτων.

Μέχρι σήμερα οι απαιτήσεις του κανονισμού δεν έχουν υλοποιηθεί από την ΕΛΑΟ και αυτή δεν έχει ελεγχθεί από την ΥΠΑ.

1.19. Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερευνήσεως

Δεν έχει εφαρμογή.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ

Την 14-4-02 ο χειριστής και ιδιοκτήτης του υπερελαφρού αεροπλάνου καθώς και ο επιβάτης απεφάσισαν να ιπταθούν με το ως είρηται πτητικό μέσο προκειμένου να γίνει επίδειξη των χαρακτηριστικών του στον δεύτερο.

Χωρίς την παραμικρή προετοιμασία της πτήσεως, όσον αφορά την ορατότητα, τον πνέοντα άνεμο, την επιλογή του διαδρόμου, το απαιτούμενο μήκος και τα εμπόδια, τα οποία υπήρχαν περί τα 200 μέτρα από της αρχής του διαδρόμου τον οποίο επέλεξαν για απογειώση, επιβιβάστηκαν του αεροπλάνου.

Αμέσως εκκίνησαν τον κινητήρα, πήραν γραμμή και απογειώθηκαν. Μετά την αποκόλληση από το έδαφος και σε μικρό σχετικά ύψος τα κύρια σκέλη του υπερελαφρού προσέκρουσαν στα διερχόμενα από το σημείο εκείνο εναέρια καλώδια της ΔΕΗ με αποτέλεσμα το αεροσκάφος να υποστεί σοβαρές ζημιές, να καταπέσει επί του εδάφους και να καταστραφεί ολοσχερώς.

Χωρίς να αποκαλύπτεται απ' τις καταθέσεις των δύο επιβαινόντων τι ακριβώς συνέβη κατά τη διάρκεια της απογειώσεως, αποτελεί γεγονός ότι η διαδρομή απογειώσεως είναι σαφώς μεγαλύτερη της συνήθους, εξ' ου και η εμπλοκή του αεροπλάνου στα σύρματα της ΔΕΗ, τα οποία βρίσκονται σε απόσταση 200m από την αρχή του διαδρόμου. Οι δύο πιθανότερες εκδοχές της παρατεταμένης τροχοδρομήσεως πριν την απογείωση είναι οι εξής:

α. Ούριος άνεμος εντάσεως πέραν των 10-15 kt.

β. Δυσκολία στην μετατροπή των μιλίων σε χιλιόμετρα, γνωστού όντος ότι το ταχύμετρο του συγκεκριμένου υπερελαφρού α/φους έδειχνε μίλια και όχι χιλιόμετρα, όπως τα προηγούμενα. Δεν αποκλείεται λοιπόν ο χειριστής να καθυστέρησε την απογείωση αναμένοντας να ιδή τον ενδείκτη της ταχύτητας στη συνήθη θέση, η οποία όμως είναι πολύ πέραν του διαβαθμισμένου σε μίλια ταχυμέτρου.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1. Διαπιστώσεις

Η ΥΠΜ(υπερελαφρό αεροπλάνο):

- Δεν είχε πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας.
- Δεν ήταν εγγεγραμμένη στα σχετικά μητρώα ΥΠΜ.
- Δεν ήταν ασφαλισμένη.

Ο χειριστής:

- Δεν είχε πτυχίο χειριστού ΥΠΜ.
- Δεν ήταν ασφαλισμένος.
- Δεν ήταν εξουσιοδοτημένος από αρμόδια κρατική αρχή για συντήρηση ΥΠΜ.
- Ήταν εισαγωγέας ΥΠΜ τις οποίες εμπορεύετο στην Ελλάδα.
- Συναρμολογούσε ο ίδιος τις ΥΠΜ και στη συνέχεια πετώντας τις παρέδιδε στους πελάτες ανά την Ελλάδα χωρίς υποβολή σχεδίου πτήσεως και ασύρματο.
- Ως πρόεδρος της Αερολέσχης παραβίαζε τον σχετικό κανονισμό της ΥΠΑ περί εκμεταλλεύσεως ΥΠΜ και ΙΑΣ.
- Δεν εκτίμησε σωστά τις καιρικές συνθήκες ήτοι τον άνεμο και την περιορισμένη ορατότητα, ώστε να επιλέξει τον κατάλληλο διάδρομο εν γνώσει του ότι σχεδόν στο τέλος του διαδρόμου απογειώσεως διήρχοντο σύρματα της ΔΕΗ.

Χώρος προσγειω-απογειώσεων:

- ◆ Είχε χωμάτινο τάπητα.
- ◆ Είχε προηγηθεί διάβρωση του λόγω βροχής.
- ◆ Είχε μήκος 180 μέτρων
- ◆ Δεν ήταν εγκεκριμένο από την ΥΠΑ.
- ◆ Διέθετε μόνο ανεμούριο.
- ◆ Δεν διέθετε σωστικά συνεργεία.
- ◆ Δεν είχε υποδομή επικοινωνιών με τις ΥΠΜ και ΙΑΣ.
- ◆ Είχε εμπόδια (εναέρια καλώδια ΔΕΗ) που διήρχοντο κάθετα και σε απόσταση 20 μέτρων από το τέλος του διαδρόμου.

Ο επιβάτης:

- Είχε γνώσεις χειριστού ΥΠΜ, δεδομένου ότι είχε υποστεί σχετική εκπαίδευση σε ΥΠΜ στη σχολή PREL χωρίς να αποκτήσει ποτέ πτυχίο.
- Δεν είχε εκπαιδευτεί στη συγκεκριμένη ΥΠΜ.

3.2. Αίτια.

Παράλειψη λήψεως υπ' όψιν των παραμέτρων του ανέμου και των εγγύς του διαδρόμου κειμένων εμποδίων κατά την σχεδίαση της πτήσεως με αποτέλεσμα το α/φος να προσκρούσει στα ηλεκτροφόρα σύρματα της ΔΕΗ και να συντριβεί επί του εδάφους.

3.3. Συμβάλλοντες Παράγοντες

3.3.1. Παραβίαση του κανονισμού της ΥΠΑ όσον αφορά την εκμετάλλευση των ΥΠΜ και ΙΑΣ.

3.3.2. Παράνομη χρησιμοποίηση μη εγκεκριμένου απ' την ΥΠΑ πεδίου προσγειώσεων.

4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1-2003-43 Η ΕΛΑΟ να προβεί στην υλοποίηση του κανονισμού της ΥΠΑ περί εκμεταλλεύσεως ΥΠΜ και ΙΑΣ.

4.2-2003-44 Η ΥΠΑ να επιβλέψει την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού από την ΕΛΑΟ και σε συνεργασία με τις αστυνομικές αρχές να απαγορεύσει τη χρησιμοποίηση με εγκεκριμένων πεδίων προσγειώσεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές αντίγραφο
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Ι. Παπαδόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

Κ. Αλεξόπουλος

Γ. Γεώργας

Γ. Κασσαβέτης

Α. Κατσίφας