



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

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



**ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΣΟΒΑΡΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ
Α/ΦΟΥΣ FAIRCHILD SA 227-AC
SX-BKZ
ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ LGAV
ΤΗΝ 13^Η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2019**

E05 / 2021

**ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΣΟΒΑΡΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ
E05 / 2021**

**Σοβαρό Συμβάν αεροσκάφους Fairchild SA 227-AC με νηολόγιο SX-BKZ
στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών LGAV
την 13^η Δεκεμβρίου 2019**

**Η Διερεύνηση του Σοβαρού Συμβάντος διενεργήθηκε από την Επιτροπή
Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, σύμφωνα με:**

- Το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγο
- Τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010
- Τον Νόμο 2912/2001

“Σύμφωνα με το Παράρτημα 13 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, τον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010 και τον Ν. 2912/2001, η διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων δεν έχει σκοπό στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Ο μοναδικός σκοπός της διερεύνησης και της έκθεσης είναι η πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων.

Κατά συνέπεια, η χρήση αυτής της έκθεσης για οποιοδήποτε άλλο σκοπό εκτός από την πρόληψη των ατυχημάτων στο μέλλον θα μπορούσε να οδηγήσει σε λανθασμένες ερμηνείες.”

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

Πρόεδρος

Ιωάννης Κονδύλης

Κυβερνήτης Αεροσκαφών, Διερευνητής

Μέλη

Αναπληρωτής Πρόεδρος

Ακριβός Τσολάκης

Κυβερνήτης Αεροσκαφών, Διερευνητής

Γρηγόριος Φλέσσας

Κυβερνήτης Αεροσκαφών

Χρήστος Βάλαρης

Ταξίαρχος (Ε.Α.) ε. α. Π. Α.

Χαράλαμπος Τζώνος-Κομίλης

Κυβερνήτης Αεροσκαφών, Διερευνητής

Γραμματέας: Κ. Κατσουλάκης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	III
ΤΙΤΛΟΣ.....	1
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	2
1 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ	2
1.1 Ιστορικό της Πτήσης	2
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.....	5
1.8 Αεροναυτικές πληροφορίες	6
1.9 Επικοινωνίες.....	6
1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου	6
1.11 Αποτυπωτές 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.....	7
1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες	7
1.18 Συμπληρωματικές πληροφορίες	7

2	ΑΝΑΛΥΣΗ	8
3	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	9
3.1	Διαπιστώσεις	9
3.2	Αιτία(ες)	9
3.3	Συμβάλλοντες Παράγοντες	9
4	ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	10
5	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	11

ΤΙΤΛΟΣ

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ	:	SWIFTAIR HELLAS
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	:	SWIFTAIR HELLAS
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	:	FAIRCHILD
ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ	:	FAIRCHILD, SA 227-AC (Metro III)
ΧΩΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	:	ΑΜΕΡΙΚΗ
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ	:	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ	:	SX-BKZ
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	:	ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 21R, ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟΣ Α6
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ	:	13 Δεκεμβρίου 2019 17:35 UTC
Σημείωση	:	Οι χρόνοι είναι UTC (Χειμερινή ώρα = UTC + 2) εκτός όπου αναφέρεται διαφορετικά.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Μετά την προσγείωσή του στον διάδρομο 21R στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών το αεροσκάφος SX-BKZ, τύπου Fairchild SA 227 (Metro III) και ενώ έστριβε για έξοδο του διαδρόμου στον ταχείας εξόδου τροχόδρομο Α6, το σύστημα διεύθυνσης του ριναίου τροχού έστριψε απότομα αριστερά. Το αεροσκάφος ακινητοποιήθηκε στον τροχοδρόμο Α6 κατά το ήμισυ εκτός της ασφάλτινης ζώνης. Ο δεξιός κύριος τροχός παρέμεινε στον τροχόδρομο, ενώ ο αριστερός κύριος και ριναίος τροχός στο πρηνές (γρασίδι). Δεν σημειώθηκε κανένας τραυματισμός.

1 Πραγματικά Γεγονότα

1.1 Ιστορικό της Πτήσης

Στις 13 Δεκεμβρίου 2019, το αεροσκάφος ελληνικού νηολογίου SX-BKZ τύπου Fairchild, SA 227 (Metro III) της εταιρίας SWIFTAIR HELLAS, αναχώρησε από το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης με προορισμό τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, όπου προσγειώθηκε στις 17:35 UTC στον διάδρομο 21R.

Μετά την προσγείωση το αεροσκάφος κατά την τροχοδρόμηση, έτρεψε στον τροχόδρομο ταχείας ελευθέρωσης (Taxi Link) Α6. Στην διάρκεια της στροφής, το σύστημα διεύθυνσης του ριναίου τροχού, χωρίς ενέργεια του Κυβερνήτη, έστριψε απότομα προς τα αριστερά. Ο Κυβερνήτης ακινητοποίησε το αεροσκάφος, και τούτο σταμάτησε με τον δεξιό τροχό επί του τροχόδρομου και τον αριστερό και τον ριναίο τροχό επί του πρηνούς εκτός τροχοδρόμου. Το αεροσκάφος ρυμουλκήθηκε στην θέση στάθμευσης F01.



Φωτ. 1: Το αεροσκάφος στο σημείο συμβάντος.

1.2 Τραυματισμοί προσώπων

Τραυματισμοί	Πλήρωμα	Επιβάτες	Άλλοι
Θανάσιμοι	0	0	Ουδείς
Σοβαροί	0	0	Ουδείς
Ελαφρείς	0	0	Ουδείς
Ουδείς	2	0	Ουδείς
Σύνολο	2	0	Ουδείς

1.3 Ζημιές Αεροσκάφους

Δεν αναφέρθηκαν ζημιές στο αεροσκάφος.

Η εταιρία SWIFTAIR HELLAS ανέφερε:

1. Το σύστημα διεύθυνσης του ριναίου τροχού ελέγχθηκε διεξοδικά χωρίς ευρήματα.
2. Ο μηχανισμός του ριναίου τροχού αντικαταστάθηκε προληπτικά.
3. Έγινε έλεγχος του αεροσκάφους για βαριά προσγείωση.

1.4 Άλλες ζημιές

Ουδεμία άλλη ζημιά προκλήθηκε.

1.5 Πληροφορίες Πληρώματος

1.5.1 Χειριστής-Κυβερνήτης

Αριθμός Πτυχίου	EL.FCL.1656
Πιστοποιητικό Ισχύος Πτυχίου (ΠΙΠ)	Μέχρι 31-12-2019
Είδος Πτυχίου	ATPL
Πιστοποιητικό Υγείας ισχύς μέχρι	EL 15358 Class 1 – Μέχρι 16-10-2020
Σύνολο ωρών πτήσεως	2.736:00
Ώρες πτήσεως στον τύπο	693:00

1.5.2 Χειριστής-Συγκυβερνήτης

Αριθμός Πτυχίου	EL.FCL.3800
Πιστοποιητικό Ισχύος Πτυχίου (ΠΙΠ)	30-06-2020
Είδος Πτυχίου	ATPL
Πιστοποιητικό Υγείας ισχύς μέχρι	EL 13749 Class 1 – Μέχρι 16-06-2020
Σύνολο ωρών πτήσεως	2.435:00
Ώρες πτήσεως στον τύπο	228:00

1.5.3 Πλήρωμα θαλάμου επιβατών

Χωρίς πλήρωμα επιβατών σε πτήση μεταφοράς εμπορευμάτων.

1.5.4 Επιβάτες

Ουδείς επιβάτης.

1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους

Το αεροσκάφος μετέφερε από Θεσσαλονίκη 969 kgs εμπόρευμα.

Κατασκευαστής	SWEARINGEN
Τύπος Αεροσκάφους	METRO SA 227
Αριθμός σειράς	AC 694B
Νηολόγιο	SX-BKZ
Χώρα κατασκευής	USA
Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας / Ημερομηνία	A.A.1018 / 25-04-2007
Μέγιστο βάρος απογείωσης	16,000 lbs / 7.200 kg.



Φωτ. 2: Το α/φος Fairchild SA 227-AC (Metro III) με νηολόγιο SX-BKZ.

1.6.1 Γενικές πληροφορίες

Η SWIFTAIR HELLAS είναι αεροπορική εταιρία με δικό της εγκεκριμένο πρόγραμμα Part-145 Συντήρησης Γραμμής και Βάσης (Line and Base Maintenance) κάτω από δικό της Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC) με αριθμό GR-004, έχει δραστηριότητες Οργάνωσης Συνεχούς Συντήρησης Αξιοπλοΐας (CAMO) σύμφωνα με το Part M. Subpart G. κάτω από το CAMO Πιστοποιητικό Έγκρισης Ref.EL.MG.006 με τις παρακάτω εξουσιοδοτήσεις.

1. Διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροσκαφών.
2. Έκδοση και επέκταση των Πιστοποιητικών Αξιολόγησης Αξιοπλοΐας (ARC).
3. Να κάνει προτάσεις για ένα θέμα ARC εκδοθέντα σε ένα κράτος μέλος νηολόγησης.
4. Ανάπτυξη προγράμματος συντήρησης και τροποποιήσεων / αναθεωρήσεων.
5. Να εκτελεί τις οδηγίες αξιοπλοΐας και των Οδηγιών Συντήρησης (SB), ανάλυσης και σχεδιασμού.
6. Παρακολούθηση Αξιοπιστίας.
7. Παρακολούθηση της αξιοπιστίας των κινητήρων (υπεργολαβία).
8. Οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα, όπως περιγράφεται σε αυτό το εγχειρίδιο, δεν περιορίζει τις ευθύνες του Οργανισμού και συμφωνείται από την Αρμόδια Αρχή.

1.6.2 Στοιχεία συντήρησης

Δεν υπήρξαν ενδείξεις κακής λειτουργίας πριν από το συμβάν.

1.7 Μετεωρολογικές πληροφορίες

LGAV Πραγματικός καιρός αεροδρομίου.

METAR: LGAV 131750Z VRB02KT 9999 FEW 030 11/07 Q1003 NOSIG

1.8 Αεροναυτικές πληροφορίες

Δεν έχει εφαρμογή.

1.9 Επικοινωνίες

Δεν αναφέρθηκε κανένα πρόβλημα επικοινωνίας με τον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας.

1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου

Ο Δ.Α.Α. έχει δύο παράλληλους διαδρόμους. Τον 03L/21R και 03R/21L.

Οι διαστάσεις του 03L/21R είναι 3.800 μέτρα μήκος και 45 μέτρα πλάτος.

Οι διαστάσεις του 03R/21L είναι 4.000 μέτρα μήκος και 45 μέτρα πλάτος.

Αμφότεροι είναι ασφάλτινοι. Το μέσο υψόμετρο είναι 28 μέτρα και 65 εκατοστά (94 πόδια).

Οι δύο παράλληλοι διάδρομοι πλαισιώνονται από έναν παράλληλο τροχόδρομο και τροχόδρομους ταχείας εκκένωσης. Η επιφάνεια του διαδρόμου ήταν στεγνή.

1.11 Αποτυπωτές Πτήσης

Το αεροσκάφος διέθετε δύο αποτυπωτές πτήσεων. Έναν αποτυπωτή φωνής (CVR) και ένα αποτυπωτή στοιχείων πτήσης (DFDR) με τα παρακάτω στοιχεία.

- CVR: Κατασκευαστής Universal Avionics, Μοντέλο CVR-120, Αριθμός Υλικού P/N 1603-02-12, Αριθμός Σειράς S/N 1075.
- DFDR: Κατασκευαστής Fairchild, Μοντέλο F-800, Αριθμός Υλικού P/N 17M900-274, Αριθμός Σειράς S/N 728.

Και οι δύο Αποτυπωτές εστάλησαν στην Γαλλική Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων (BEA) για ανάλυση. Τα αποτελέσματα των αναλύσεων αποτυπωτών δεν συνεισέφεραν στην διερεύνηση του σοβαρού αυτού συμβάντος.

1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης

Δεν έχει εφαρμογή

1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες

Δεν έχει εφαρμογή.

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

Δεν έχει εφαρμογή.

1.18 Συμπληρωματικές πληροφορίες

Έγινε έλεγχος στην λίστα «Εξαρτήματα-Αφαιρέσεις-Εγκαταστάσεις» (Components-Removals-Installations) και εντοπίστηκε ότι ο ριναίος τροχός υπέστη έξι επεμβάσεις το έτος 2019, για μη ισορροπημένη φθορά-κανονική φθορά-ασύμμετρη φθορά (unbalanced wear-normal wear-uneven wear). Κατά τον λεπτομερή έλεγχο του ριναίου τροχού, μετά το συμβάν, δεν παρατηρήθηκε καμία δυσλειτουργία στους τροχούς του όπως αυτά αναφέρονται εντός της παρένθεσης παραπάνω.

Έρευνα ιστορικού παρόμοιων ατυχημάτων και συμβάντων

Σε έρευνα ιστορικού, παρόμοιων ατυχημάτων και συμβάντων στον ίδιο τύπο αεροσκάφους, βρέθηκαν άλλα τέσσερα (4) περιστατικά εξόδου του αεροσκάφους από τον διάδρομο, λόγω αστοχίας του μηχανισμού διεύθυνσης ριναίου τροχού. Και τα τέσσερα (4) περιστατικά συνέβησαν στην φάση της απογείωσης. Και στα τέσσερα (4) αυτά περιστατικά δεν ήταν δυνατόν να διερευνηθεί η αιτία της αστοχίας.

Συγκεκριμένα:

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων της Ισπανίας (CIAIAC) διερεύνησε το 2004 τρία (3) παρόμοια περιστατικά, αεροσκαφών με παρόμοια χαρακτηριστικά και επιδόσεις.

1. Το ένα από αυτά συνέβη στις 21 Μαΐου 2004, στο αεροδρόμιο Palma de Mallorca, στο αεροσκάφος EC-ITP το οποίο εξετράπη δεξιά εκτός διαδρόμου κατά την διάρκεια της απογείωσης. Η εκτροπή πραγματοποιήθηκε χωρίς καμιά ενέργεια του χειριστή και η δυσλειτουργία του συστήματος διεύθυνσης (steering) δεν ήταν δυνατόν να εντοπιστεί.
2. Το δεύτερο περιστατικό συνέβη στις 17 Ιουνίου 2004, στο αεροδρόμιο Valencia, στο αεροσκάφος EC-GXE το οποίο επίσης εξετράπη δεξιά εκτός διαδρόμου κατά την διάρκεια της απογείωσης. Η εκτροπή έγινε χωρίς την παρέμβαση του πληρώματος και η αιτία δυσλειτουργίας δεν εντοπίστηκε.
3. Το τρίτο παρόμοιο περιστατικό, ιδίου τύπου αεροσκάφος με νηολόγιο EC-JYC, συνέβη στις 13 Νοεμβρίου 2012 στο αεροδρόμιο Murcia. Κατά την διάρκεια της απογείωσης το αεροσκάφος εξετράπη αριστερά της πορείας του εκτός διαδρόμου. Όπως και στις δύο προηγούμενες περιπτώσεις, δεν προσδιορίστηκε η δυσλειτουργία και σε αυτή την περίπτωση.

4. Τέταρτο παρόμοιο περιστατικό συνέβη στις 29 Αυγούστου 2006 στο αεροδρόμιο Casper-Natrona στο Wyoming των Η.Π.Α. σε αεροσκάφος με νηολόγιο N235BA το οποίο εξετράπη εκτός διαδρόμου κατά την απογείωση λόγω δυσλειτουργίας του συστήματος διεύθυνσεως. Η δυσλειτουργία και σε αυτή την περίπτωση δεν εξακριβώθηκε καθώς το NTSB δεν μπόρεσε να αναπαράγει τη δυσλειτουργία κατά τη διάρκεια της δοκιμής που πραγματοποιήθηκε μετά το σοβαρό συμβάν.

2 ΑΝΑΛΥΣΗ

Οι χειριστές είχαν αδειοδοτηθεί και πιστοποιηθεί σύμφωνα με τους εν ισχύει κανονισμούς και τις εταιρικές απαιτήσεις και διαδικασίες.

Ο χρόνος απασχόλησης, πτήσης και ανάπαυσης ήταν σύμφωνα με τους κανονισμούς.

Οι μετεωρολογικές συνθήκες δεν σχετίζονται με το σοβαρό συμβάν.

Το αεροσκάφος ήταν πιστοποιημένο και συντηρείτο σύμφωνα με τους κανονισμούς και τις εγκεκριμένες διαδικασίες συντήρησης.

Η ΕΔΑΑΠ εξέτασε τα τεκμήρια ώστε να προσδιορίσει τα αίτια του ατυχήματος όπως:

- Διαδικασίες συντήρησης και εργασίες από μηχανικούς της εταιρείας.
- Εκπαίδευση χειριστών, διαδικασίες και ενέργειες από τους χειριστές.
- Οργανωτικούς παράγοντες σχετιζόμενους με την επίβλεψη της ασφάλειας πτήσεων.

Η πτήση από το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης στον Δ.Α.Α., εκτελέστηκε σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς.

Μετά την προσγείωση στον διάδρομο 21R του Δ.Α.Α. και κατά την διάρκεια τροχοδρόμησης για έξοδο από τον διάδρομο, ο Κυβερνήτης έστρεψε το αεροσκάφος στον τροχόδρομο ταχείας ελευθέρωσης Α6. Κατά τη διάρκεια της στροφής το σύστημα διεύθυνσης του ριναίου τροχού έστρεψε απότομα αριστερά χωρίς ενέργεια του χειριστή, με αποτέλεσμα ο δεξιός κύριος τροχός να παραμείνει επί της ασφάλτινης επιφάνειας του τροχοδρόμου και ο αριστερός κύριος και ο ριναίος τροχός στην αδρανή επιφάνεια (γρασίδι) εκτός τροχοδρόμου. Οι δύο χειριστές εξήλθαν του αεροσκάφους, χωρίς βοήθεια, χωρίς κανένα τραυματισμό και εν συνεχεία το αεροσκάφος μεταφέρθηκε στην θέση στάθμευσης F01.

Κλιμάκιο τεχνικών της εταιρείας εκτέλεσε τις απαραίτητες εργασίες ελέγχου και συντήρησης επί του α/φους οι οποίες κρίθηκαν ικανοποιητικές, κυρίως στο σύστημα διεύθυνσης (steering) του ριναίου τροχού. Παρ' ότι δεν διαπίστωσαν ανωμαλία λειτουργίας, άλλαξαν όλο το συγκρότημα του ριναίου τροχού.

Από τον έλεγχο της Ομάδας Διερεύνησης στο κεφάλαιο Εξαρτήματα-Αφαιρέσεις-Εγκαταστάσεις (Components-Removals-Installations), εντοπίστηκαν έξι επεμβάσεις στον ριναίο τροχό με παρατηρήσεις για μη ισορροπημένη φθορά (unbalanced wear) τον Μάρτιο 2019, καθώς

επίσης και αφαίρεση τροχού λόγω αντικατάστασης από κανονική φθορά (normal wear) τον Οκτώβριο 2019, δύο μήνες πριν το σοβαρό συμβάν.

3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1 Διαπιστώσεις

3.1.1. Το πλήρωμα του θαλάμου διακυβερνήσεως είχε τα απαιτούμενα πτυχία, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς.

3.1.2. Μετά το σοβαρό συμβάν έγινε αλκοτέστ στο πλήρωμα χωρίς ευρήματα.

3.1.3. Το πλήρωμα είχε σε ισχύ Πιστοποιητικό Υγείας και ήταν ιατρικώς κατάλληλο να εκτελέσει την πτήση.

3.1.4. Το αεροσκάφος διέθετε πιστοποιητικό πλοϊμότητάς σε ισχύ.

3.1.5. Δεν υπήρχαν καταγεγραμμένες εκκρεμότητες συντήρησης (M.E.L., Minimum Equipment List).

3.1.6. Το βάρος και το κέντρο βάρους του αεροσκάφους ήταν εντός των προβλεπόμενων ορίων για την πτήση.

3.1.7. Το αεροσκάφος είχε εφοδιαστεί με την απαιτούμενη ποσότητα καυσίμου.

3.1.8. Το αρχείο Εξαρτήματα-Αφαιρέσεις-Εγκαταστάσεις (Components-Removals-Installations) τηρείτο κανονικά.

3.1.9. Η τελευταία επέμβαση αντικατάστασης στο ριναίο τροχό λόγω κανονικής φθοράς (normal wear), έγινε δυο μήνες πριν το σοβαρό συμβάν.

3.2 Αιτία(ες)

Σύμφωνα και με βάση τα υπάρχοντα στοιχεία και μετά από την μελέτη παρόμοιων ατυχημάτων, δεν κατέστη δυνατόν να εντοπιστεί η συγκεκριμένη αιτία για το παραπάνω σοβαρό συμβάν.

Η Επιτροπή καταχωρεί το συμβάν ως ανεξακρίβωτο.

3.3 Συμβάλλοντες Παράγοντες

Σύμφωνα με τα υπάρχοντα δεδομένα και μετά τη μελέτη παρόμοιων ατυχημάτων, δεν ήταν δυνατό να εντοπιστεί η συγκεκριμένη αιτία για το παραπάνω Σοβαρό Συμβάν.

Ως εκ τούτου, η ΕΔΑΑΠ αναγνωρίζει το Σοβαρό Συμβάν ως ανεξακρίβωτο.

4 ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Προς την SWIFTAIR HELLAS:

2021/17: Να είναι σε τακτική επαφή και ενημέρωση με την κατασκευάστρια εταιρία, για θέματα που αφορούν παρόμοια περιστατικά, ώστε να παίρνουν προληπτικά μέτρα αποφυγής Σοβαρών Συμβάντων.

2021/18: Να διασφαλίζει ότι όλα πληρώματα πτήσης θα αναφέρουν πάντα στον Φορέα Διαχείρισης Διαρκούς Αξιοπλοΐας (CAMO) όσο και στην Ασφάλεια Πτήσεων του αερομεταφορέα, το δυνατόν γρηγορότερα, οποιαδήποτε ανωμαλία που εντοπίζεται, όπως απαιτείται από τους ισχύοντες κανονισμούς.

Νέα Φιλαδέλφεια, 24 Σεπτεμβρίου 2021

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

I. Κονδύλης

Ακριβές Αντίγραφο

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

K. Κατσουλάκης

ΤΑ ΜΕΛΗ

A. Τσολάκης

Γ. Φλέσσας

X. Βάλαρης

X. Τζώνος-Κομίλης

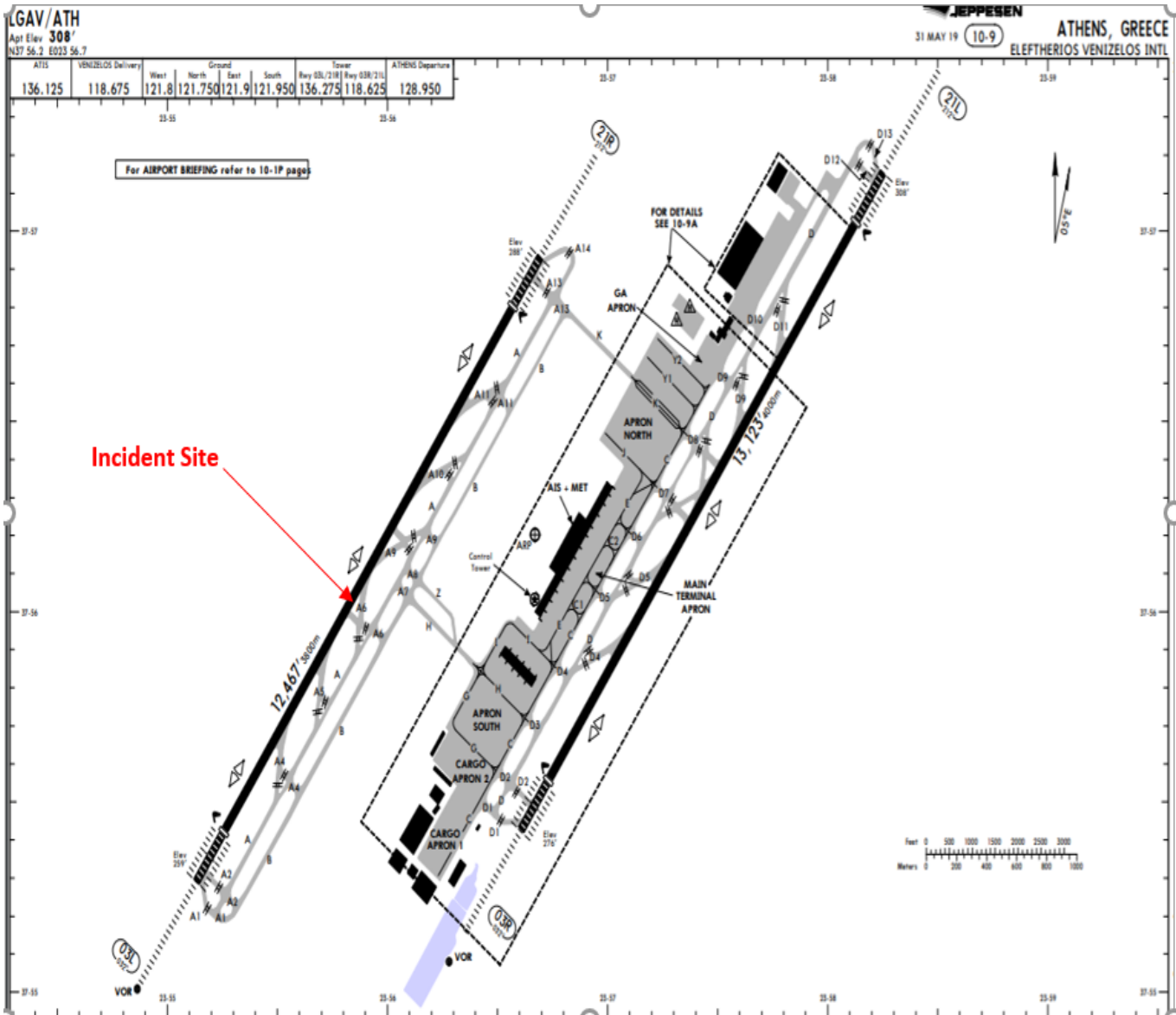
5 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

5.1 Μετεωρολογικά στοιχεία περιοχής Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών

METAR/SPECI from LGAV, Athens Eleftherios Venizelos International Airport (Greece).		
SA	13/12/2019 18:50->	METAR LGAV 131850Z VRB03KT 9999 FEW025 12/09 Q1003 NOSIG=
SA	13/12/2019 18:20->	METAR LGAV 131820Z VRB01KT 9999 FEW030 11/07 Q1003 NOSIG=
SA	13/12/2019 17:50->	METAR LGAV 131750Z VRB02KT 9999 FEW030 11/07 Q1003 NOSIG=
SA	13/12/2019 17:20->	METAR LGAV 131720Z 15004KT 9999 FEW030 12/07 Q1003 NOSIG=
SA	13/12/2019 16:50->	METAR LGAV 131650Z 24004KT 9999 FEW030 11/07 Q1003 NOSIG=
SA	13/12/2019 16:20->	METAR LGAV 131620Z 25004KT 9999 FEW025 12/07 Q1003 NOSIG=
SA	13/12/2019 15:50->	METAR LGAV 131550Z 25006KT 9999 FEW025 12/07 Q1003 NOSIG=
SA	13/12/2019 15:20->	METAR LGAV 131520Z 23005KT 9999 FEW025 12/07 Q1003 NOSIG=

large TAF from LGAV, Athens Eleftherios Venizelos International Airport (Greece).		
FT	13/12/2019 11:00->	TAF LGAV 131100Z 1312/1412 24010KT 9999 SCT020 SCT070 PROB30 TEMPO 1312/1316 5000 SHRA FEW018TCU BKN030 BKN070

5.2 Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών Σημείο Συμβάντος



5.3 Πιναίος τροχός

