



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

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



**ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
Α/ΦΟΥΣ B737-800
EI-FRO
ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΧΑΝΙΩΝ
ΤΗΝ 23^η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2016**

E03 / 2018

**ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
E03 / 2018**

**Ατύχημα αεροσκάφους EI-FRO
στον Διεθνή Αερολιμένα Χανίων
την 23^η Δεκεμβρίου 2016**

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

- Το Παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγο
- Τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 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. 2912/01, η διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων δεν έχει σκοπό στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Ο μοναδικός σκοπός της διερεύνησης και του πορίσματος είναι η πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων.

Κατά συνέπεια, η χρήση αυτού του πορίσματος 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

Αθανάσιος Μπίνης
Μηχανικός Αεροσκαφών ΠΕ

Μέλη

Παναγιώτης Βασιλόπουλος
Αντιπτέραρχος (Ι) ε.α.

Ακριβός Τσολάκης
Κυβερνήτης Α/φών, Διερευνητής

Νικόλαος Γκουτζουρής
Αντιπτέραρχος (Ι) ε.α.

Χαράλαμπος Τζώνος-Κομίλης
Κυβερνήτης Α/φών

Γραμματέας: Κυριάκος Κατσουλάκης

| | |
|--|-----------|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 1 |
| 1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ | 2 |
| 1.1 Ιστορικό της Πτήσης..... | 2 |
| 1.2 Εμπειρία Εμπλεκόμενων Προσώπων / Διαδικασίες | 5 |
| 1.3 Τραυματισμοί Προσώπων..... | 7 |
| 2 ΑΝΑΛΥΣΗ | 7 |
| 3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 10 |
| 3.1 Διαπιστώσεις..... | 10 |
| 3.2 Πιθανά Αίτια | 10 |
| 3.3 Συμβάλλοντες Παράγοντες | 11 |
| 4 ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ | 11 |

| | |
|-----------------------------|--|
| ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ | RYANAIR DAC |
| ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ | : RYANAIR DAC |
| ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ | : BOEING |
| ΧΩΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ | : Η. Π. Α. |
| ΤΥΠΟΣ | : B737-800 |
| ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ | : ΙΡΛΑΝΔΙΚΗ |
| ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ | : EI-FRO |
| ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ | : ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ |
| ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ | : 23/12/2016, 15:20 h |
| Σημείωση | : Οι χρόνοι είναι τοπικοί (τοπική ώρα = UTC + 2h) |

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Υπάλληλος της εταιρείας καυσίμων, μετά το πέρας της διαδικασίας ανεφοδιασμού με καύσιμο του α/φους με στοιχεία νηολογίου EI-FRO, ανέβηκε από την εμπρόσθια πτυσσόμενη σκάλα του α/φους προκειμένου να υπογραφεί το σχετικό έντυπο για το καύσιμο και να παραλάβει αντίγραφο αυτού.

Κατά το άνοιγμα της πόρτας του α/φους, αυτή τον κτύπησε με αποτέλεσμα να πέσει στο έδαφος από ύψος περίπου τριών μέτρων και να τραυματιστεί σοβαρά.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων ενημερώθηκε για το ατύχημα και με την ΕΔΑΑΠ/3653/27.12.2016 όρισε ομάδα διερεύνησης.

Στις 27/12/2016 εστάλη ειδοποίηση στις διεθνείς αεροπορικές αρχές (Notification to International Authorities) και ορίστηκε διαπιστευμένος εκπρόσωπος (ACCREP) από την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων της Ιρλανδίας (AAIU) και Σύμβουλος (Adviser) από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας Αεροπορίας (EASA).

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1 Ιστορικό της Πτήσης

Το α/φος με στοιχεία νηολογίου EI-FRO στις 23/12/2016 ήταν σταθμευμένο στην θέση Νο. 2 του Διεθνούς Αερολιμένα Χανίων “Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ”, προκειμένου στις 16:00 τοπική ώρα να εκτελέσει προγραμματισμένη πτήση για τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Τα μέλη του πληρώματος βρίσκονταν ήδη εντός αυτού και εκτελούσαν τις προβλεπόμενες διαδικασίες πριν την επιβίβαση των επιβατών. Στο αεροδρόμιο εκείνη την χρονική στιγμή επικρατούσε ισχυρή βροχόπτωση και δυνατός άνεμος.

Σύμφωνα με την μαρτυρία του υπαλλήλου της εταιρείας καυσίμων, πριν ξεκινήσει ο ανεφοδιασμός του α/φους, ο ίδιος ανέβηκε από την εμπρόσθια αριστερή σκάλα προκειμένου να συνεννοηθεί με τον κυβερνήτη για την ποσότητα καυσίμου που θα χορηγούσε. Η σκάλα αυτή είναι πτυσσόμενη, αποτελεί τμήμα του α/φους και ανοίγει με μηχανισμό τόσο από έξω όσο και μέσα από το α/φος. Ένα τμήμα των πλευρικών χειρολαβών αναπτύσσεται αυτόματα συγχρόνως με την ανάπτυξη της σκάλας, ενώ το τελευταίο τμήμα των χειρολαβών, το οποίο εκτείνεται πάνω από τα τρία τελευταία σκαλοπάτια, μπορεί να αναπτυχθεί μόνο όταν ανοίξει πλήρως η πόρτα του α/φους, καθώς στηρίζεται στο εσωτερικό της ατράκτου, στο σημείο που εφάπτεται η πόρτα. (Φωτ. 1 & 2).



Φωτ. 1: Η εμπρόσθια πτυσσόμενη σκάλα του α/φους σε πλήρη ανάπτυξη.

Ο υπάλληλος ανέφερε ότι κατά τον ανεφοδιασμό του α/φους ή αμέσως μετά απ' αυτόν, συνήθως βρίσκεται στην πίστα ο κυβερνήτης ή ο συγκυβερνήτης ή ο μηχανικός και υπογράφει το σχετικό έντυπο για το καύσιμο που χορηγήθηκε και παραλαμβάνει αντίγραφο αυτού.

Σύμφωνα με την μαρτυρία του, την συγκεκριμένη όμως ημέρα επειδή έβρεχε, δεν υπήρχε κανείς εξ αυτών έξω από το α/φος. Εφόσον κανείς δεν υπήρχε για την υπογραφή του εντύπου και παραλαβή αντιγράφου αυτού και λόγω έλλειψης τρόπου επικοινωνίας με το πλήρωμα του α/φους, ο υπάλληλος, σύμφωνα με όσα δήλωσε, ανέβηκε ο ίδιος στο α/φος ώστε να διεκπεραιωθεί η σχετική διαδικασία για το έντυπο καυσίμου. Σημειώνεται ότι, όταν ο υπάλληλος ανέβηκε στο α/φος την πρώτη φορά, η εμπρόσθια αριστερή πόρτα ήταν ανοιχτή και οι πλευρικές χειρολαβές βρίσκονταν στη θέση τους. Όταν όμως ανέβηκε για δεύτερη φορά προκειμένου να διεκπεραιώσει την διαδικασία για το έντυπο καυσίμου, η συγκεκριμένη πόρτα ήταν κλειστή κατά το μεγαλύτερο τμήμα της λόγω της βροχής και υπήρχε μόνο ένα μικρό άνοιγμα στο πλάι αυτής, ενώ οι πλευρικές χειρολαβές στο άνω μέρος της σκάλας δεν είχαν αναπτυχθεί.



Φωτ. 2: Άνω τμήμα της εμπρόσθιας πτυσσόμενης σκάλας του α/φους

Όπως ο ίδιος ανέφερε, όταν έφτασε στο τελευταίο σκαλοπάτι της σκάλας και πριν προλάβει να χτυπήσει την πόρτα του α/φους, για να ειδοποιήσει το πλήρωμα θαλάμου επιβατών προκειμένου να του ανοίξουν, αυτή άνοιξε με μεγάλη δύναμη και τον χτύπησε. Ο υπάλληλος πιστεύει ότι η αεροσυνοδός που άνοιξε την πόρτα, τον είχε αντιληφθεί και

την άνοιξε πριν ο ίδιος την χτυπήσει, για να συνεννοηθεί μαζί της για το άνοιγμά της. Από το απότομο χτύπημα, ο υπάλληλος κινήθηκε αντίθετα προς την φορά ανοίγματος της πόρτας και ενώ επιχείρησε να στηριχθεί από την πλευρική χειρολαβή της πτυσσόμενης σκάλας, αυτό δεν κατέστη δυνατόν λόγω του ότι οι χειρολαβές ήταν αποσυνδεδεμένες στο επάνω τμήμα της σκάλας. Το αποτέλεσμα ήταν ο υπάλληλος να χάσει την ισορροπία του, να πέσει στο έδαφος από ύψος περίπου τριών μέτρων και να τραυματιστεί σοβαρά.

Σύμφωνα όμως με τις μαρτυρίες της υπεύθυνης θαλάμου επιβατών (No. 1) που άνοιξε την πόρτα και της συναδέλφου της, μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών (No. 4), ο υπάλληλος αφού χτύπησε την πόρτα του α/φους και το πλήρωμα διαπίστωσε την παρουσία του κοιτάζοντας από το παράθυρο της πόρτας, αλλά και από το μικρό άνοιγμα στο πλάι αυτής, καθ' ότι η ορατότητα λόγω της βροχής δεν ήταν καλή, ρωτήθηκε αν ήθελε να εισέλθει εντός του α/φους. Μετά την καταφατική απάντησή του, του ζητήθηκε να κινηθεί προς τα πίσω, ώστε να μην τον χτυπήσει η πόρτα κατά το άνοιγμά της. Ο υπάλληλος χτυπήθηκε από την πόρτα και αφού έχασε την ισορροπία του, έπεσε στο έδαφος από ύψος περίπου τριών μέτρων με αποτέλεσμα να τραυματιστεί σοβαρά (Φωτ. 3).

Στη συνέχεια ο κυβερνήτης, ο συγκυβερνήτης, η υπεύθυνη θαλάμου επιβατών και η συνάδελφός της αεροσυνοδός, έσπευσαν άμεσα προς βοήθεια του τραυματία. Ταυτόχρονα ειδοποιήθηκαν και κατέφθασαν στο σημείο του ατυχήματος, ο εκτελών χρέη Αερολιμενάρχη του Διεθνούς Αερολιμένα Χανίων και ο αερολιμενικός υπάλληλος ο οποίος ήταν σε υπηρεσία. Επίσης, ειδοποιήθηκε και κατέφθασε στον χώρο του ατυχήματος, ασθενοφόρο της 115 Π.Μ. και ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ, καθότι ο Αερολιμένας δεν είχε τη δυνατότητα παροχής ιατρικής υποστήριξης. Ο τραυματίας μεταφέρθηκε αρχικά σε παρακείμενη τροχοβίλα της εταιρείας επίγειας εξυπηρέτησης, όπου δέχτηκε την φροντίδα του ιατρού της 115 Π.Μ. Στη συνέχεια μεταφέρθηκε με το ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ στο Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Χανίων, όπου υποβλήθηκε σε χειρουργική επέμβαση και μετά την νοσηλεία του εξήλθε από το Νοσοκομείο στις 11/01/2017.



Φωτ. 3: Η φορά πτώσης του υπαλλήλου καυσίμων από την πτυσσόμενη σκάλα.

1.2 Εμπειρία Εμπλεκομένων Προσώπων / Διαδικασίες

1.2.1 Υπάλληλος ανεφοδιασμού καυσίμων

Ο εν λόγω υπάλληλος εργαζόταν τα τελευταία τρία χρόνια ως εποχικός υπάλληλος στην εταιρεία ανεφοδιασμού καυσίμων στον Διεθνή Αερολιμένα Χανίων, αφού προηγουμένως είχε λάβει σχετική με το αντικείμενο εκπαίδευση. Επίσης είχε δεκαετή εμπειρία σε αντίστοιχη θέση στην Στρατιωτική Βάση της Σούδας. Ο υπάλληλος κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού, φορούσε τον προβλεπόμενο εξοπλισμό ατομικής προστασίας του, δηλαδή φόρμα εργασίας, ειδικά αντιολισθητικά άρβυλα, προστατευτικό κράνος, γάντια, γυαλιά και ωτοασπίδες.

1.2.2 Πλήρωμα θαλάμου επιβατών

Η υπεύθυνη θαλάμου επιβατών (No. 1) και η συνάδελφός της, μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών (No. 4) που ήταν μαζί της την χρονική στιγμή του ατυχήματος, είχαν λάβει σύμφωνα με τις εταιρικές διαδικασίες, την απαιτούμενη εκπαίδευση όσον αφορά τις ενέργειες που προηγούνται του ανοίγματος της πόρτας εισόδου του α/φους.

1.2.3 Διαδικασίες

1.2.3.1 Εταιρεία ανεφοδιασμού καυσίμων

Στο Εγχειρίδιο (Ο.Ε.Ο/18/04, παρ. 9.5) της εταιρείας ανεφοδιασμού καυσίμων αναφέρεται:

“...Υπογράψτε το δελτίο και πάρτε την υπογραφή του αντιπροσώπου της αεροπορικής εταιρείας, για την ποσότητα και ποιότητα του προϊόντος, που παραδόθηκε. Παραδώστε ένα αντίγραφο του Δελτίου ανεφοδιασμού, στον αντιπρόσωπο της αεροπορικής εταιρείας.”

Στο ίδιο Εγχειρίδιο (Ο.Ε.Ο/18/4, παρ. 11.3) επίσης αναφέρεται:

“ Συμπληρώστε το Δελτίο Αποστολής, γράφοντας και το νούμερο της κάρτας, εάν υπάρχει, τον αριθμό νηολογίου, ποσότητες και τύπο καυσίμου και ζητήστε από τον πιλότο ή τον αντιπρόσωπο να το υπογράψει.”

Στο ανωτέρω εγχειρίδιο της εταιρείας, δεν αναφέρεται αν μετά το τέλος του ανεφοδιασμού, ο υπάλληλος προκειμένου να υπογραφεί το έντυπο καυσίμου και να παραδοθεί αντίγραφο αυτού, θα πρέπει να ανέβει ο ίδιος στο α/φος ή θα πρέπει να περιμένει στο έδαφος κάποιον αντιπρόσωπο της αεροπορικής εταιρείας για τον σκοπό αυτό.

1.2.3.2 Αεροπορική εταιρεία

Στο εγχειρίδιο επίγειας εξυπηρέτησης της αεροπορικής εταιρείας (Ground Operations Manual), αναφέρεται ότι ο επόπτης εδάφους (ramp crew supervisor), διασφαλίζει μεταξύ άλλων ότι κανένας υπάλληλος εδάφους (ground staff) δεν επιτρέπεται να ανέβει από την μπροστινή πόρτα του α/φους, όταν αυτή δεν είναι ανοιχτή και οι χειρολαβές στο επάνω μέρος της σκάλας είναι αποσυνδεδεμένες.

“Ramp Crew Supervisor ensures:

- *No Ground Staff to walk up forward stairs until the forward door has been opened and the handrails extended.”*

Επίσης σε “Memo” της αεροπορικής εταιρείας που απευθύνεται στους πιλότους με θέμα “Aircraft Flooding”, αναφέρεται ότι σε περίπτωση που υπάρχει κίνδυνος να εισέλθουν νερά της βροχής εντός του α/φους, το πλήρωμα θαλάμου επιβατών μετά από εντολή του

κυβερνήτη θα μπορεί να καθυστερεί την επιβίβαση/αποβίβαση των επιβατών, ώστε η πόρτα του α/φους να παραμένει κλειστή, εμποδίζοντας την εισροή νερού εντός του α/φους.

1.3 Τραυματισμοί Προσώπων

| Τραυματισμοί | Πλήρωμα | Επιβάτες | Άλλοι |
|------------------|---------|----------|---------|
| Θανάσιμοι | --- | --- | --- |
| Σοβαροί | --- | --- | 1 |
| Ελαφροί / Κανείς | -- / -- | -- / -- | -- / -- |

2 ΑΝΑΛΥΣΗ

Σύμφωνα με το εγχειρίδιο επίγειας εξυπηρέτησης (Ground Operations Manual) της αεροπορικής εταιρείας, ο επόπτης εδάφους (ramp crew supervisor) θα έπρεπε να ήταν παρών, ώστε να διασφαλίσει ότι κανένας υπάλληλος εδάφους (ground staff) δεν θα χρησιμοποιούσε τη μπροστινή σκάλα για να ανέβει στο α/φος, από τη στιγμή που η πόρτα δεν ήταν ανοιχτή και οι χειρολαβές της πτυσσόμενης σκάλας δεν ήταν σε πλήρη ανάπτυξη.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση υπήρξε απουσία επόπτη εδάφους εκ μέρους της αεροπορικής εταιρείας, ώστε να διασφαλίσει την ανωτέρω αναφερόμενη απαίτηση, πιθανώς λόγω των κακών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν την στιγμή του ατυχήματος.

Ο υπάλληλος, σύμφωνα με τις διαδικασίες της εταιρείας του, έπρεπε στο τέλος του ανεφοδιασμού του α/φους να παραδώσει το έντυπο καυσίμου στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης ή σε αντιπρόσωπο της αεροπορικής εταιρείας για να υπογραφεί και κατόπιν να παραλάβει αντίγραφο αυτού. Βλέποντας ότι μετά το τέλος του ανεφοδιασμού δεν υπήρχε κανένας αντιπρόσωπος της αεροπορικής εταιρείας στο έδαφος για την υπογραφή του εντύπου καυσίμου και λόγω αδυναμίας επικοινωνίας με το πλήρωμα του α/φους, αποφάσισε να ανέβει ο ίδιος σε αυτό χρησιμοποιώντας την εμπρόσθια

πτυσσόμενη σκάλα, την στιγμή που η πόρτα ήταν κλειστή και οι πλευρικές χειρολαβές στο επάνω μέρος της σκάλας ήταν αποσυνδεδεμένες.

Ο υπάλληλος δεν έπρεπε να χρησιμοποιήσει την εμπρόσθια σκάλα από την στιγμή που οι πλευρικές χειρολαβές στο επάνω μέρος αυτής ήταν αποσυνδεδεμένες, αλλά ενδεχομένως από υπερβάλλοντα ζήλο ή λόγω πίεσης χρόνου ενήργησε χωρίς να λάβει υπόψη τα προβλεπόμενα μέτρα ασφαλείας.

Η υπεύθυνη θαλάμου επιβατών (No. 1) της εν λόγω πτήσης είχε λάβει την απαιτούμενη εκπαίδευση, σύμφωνα με τις εταιρικές διαδικασίες σε ό,τι αφορά τις ενέργειες που προηγούνται πριν το άνοιγμα της πόρτας εισόδου του α/φους.

Σύμφωνα με την μαρτυρία τόσο της ίδιας όσο και της συναδέλφου της, μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών (No. 4), που ήταν μαζί της την χρονική στιγμή του ατυχήματος, ακολουθήθηκαν όλες οι προβλεπόμενες διαδικασίες για το άνοιγμα της πόρτας εισόδου του α/φους. Αρχικά κοίταξε από το παράθυρο της πόρτας και επιπλέον όπως επιβάλλεται σε περίπτωση περιορισμένης ορατότητας, στην προκειμένη περίπτωση λόγω της βροχής, κοίταξε και από το άνοιγμα της πόρτας όπου και διαπίστωσε την ύπαρξη του υπαλλήλου. Στη συνέχεια αφού ζήτησε από αυτόν να κάνει μερικά βήματα προς τα πίσω, ώστε να μην χτυπηθεί από την πόρτα κατά το άνοιγμά της, άνοιξε την πόρτα.

Σύμφωνα με την μαρτυρία του υπαλλήλου της εταιρείας καυσίμων, όταν αυτός έφτασε στο τελευταίο σκαλοπάτι της σκάλας και πριν προλάβει να χτυπήσει την πόρτα του α/φους για να ειδοποιήσει το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, προκειμένου να του ανοίξουν, αυτή άνοιξε ξαφνικά (κινούμενη προς τα έξω) και τον χτύπησε. Στη συνέχεια έχασε την ισορροπία του και έπεσε από την σκάλα στο έδαφος με αποτέλεσμα να τραυματιστεί σοβαρά, παρότι διέθετε τον απαραίτητο εξοπλισμό για την ατομική του προστασία. Σημειώνεται ότι στην εν λόγω πτυσσόμενη σκάλα, το τελευταίο σκαλοπάτι είναι στενό (Φωτ. 4) και έτσι το άτομο που βρίσκεται σε αυτό, με σκοπό να χτυπήσει την πόρτα για να του ανοίξουν, έρχεται υποχρεωτικά σε πολύ κοντινή απόσταση από την πόρτα εισόδου του α/φους.



Φωτ. 4: Άνω τμήμα της πτυσσόμενης σκάλας.

Επίσης, όταν κάποιος βρίσκεται στο τελευταίο σκαλοπάτι της πτυσσόμενης σκάλας, θα πρέπει να επιδείξει ιδιαίτερη προσοχή προκειμένου να μην χάσει την ισορροπία του, όταν θα κινηθεί προς τα πίσω για να απομακρυνθεί από την πόρτα, ώστε να μην κτυπηθεί κατά το άνοιγμά της, καθότι θα πρέπει να κατέβει ένα σκαλοπάτι.

Το γεγονός ότι οι πλευρικές χειρολαβές στο άνω τμήμα της σκάλας είχαν αποσυνδεθεί, ήταν επακόλουθο του ότι η πόρτα παρέμενε σχεδόν κλειστή, όπως προβλεπόταν από οδηγία της αεροπορικής εταιρείας, προκειμένου να μην εισέρχονται τα νερά της βροχής στο εσωτερικό του α/φους.

Από τα ανωτέρω βλέπουμε διαφορετική περιγραφή από τα εμπλεκόμενα πρόσωπα για το πώς διαδραματίστηκαν τα γεγονότα του ατυχήματος.

Λαμβάνοντας υπόψη και τις δύο εκδοχές, το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, πριν αρχίσει το άνοιγμα της πόρτας, θα έπρεπε να ήταν βέβαιο ότι δεν υπήρχε κάποιος πίσω από αυτή και στην περίπτωση που διαπίστωνε την ύπαρξη κάποιου ατόμου, θα έπρεπε μετά την μεταξύ τους συνεννόηση για να απομακρυνθεί από την πόρτα, να επιβεβαίωνε ότι είχε πράγματι απομακρυνθεί από αυτή.

3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1 Διαπιστώσεις

3.1.1 Ο υπάλληλος ανεφοδιασμού καυσίμου σύμφωνα με τις διαδικασίες της εταιρείας του, έπρεπε να πάρει αντίγραφο του εντύπου για το καύσιμο που χορήγησε, υπογεγραμμένο από αντιπρόσωπο της αεροπορικής εταιρείας.

3.1.2 Ο υπάλληλος ανεφοδιασμού καυσίμου έφερε τον προβλεπόμενο εξοπλισμό για την ατομική του προστασία κατά την εκτέλεση της εργασίας του.

3.1.3 Ο υπάλληλος ανεφοδιασμού καυσίμου δεν έπρεπε να ανέβει στην πτυσσόμενη σκάλα αφού η πόρτα του α/φους ήταν κλειστή και οι χειρολαβές ήταν αποσυνδεδεμένες στο επάνω μέρος της σκάλας.

3.1.4 Δεν παρευρισκόταν στο έδαφος αντιπρόσωπος της αεροπορικής εταιρείας ώστε να υπογράψει και να παραλάβει το σχετικό παραστατικό για τον ανεφοδιασμό καυσίμου.

3.1.5 Δεν παρευρισκόταν στο έδαφος αντιπρόσωπος της αεροπορικής εταιρείας ώστε να αποτρέψει τον υπάλληλο να ανέβει στο α/φος κάνοντας χρήση της πτυσσόμενης σκάλας, εφόσον η πόρτα δεν ήταν ανοιχτή και οι πλευρικές χειρολαβές στο επάνω μέρος της σκάλας ήταν αποσυνδεδεμένες.

3.1.6 Η υπεύθυνη θαλάμου επιβατών είχε λάβει την απαιτούμενη εκπαίδευση σχετικά με την διαδικασία ανοίγματος των πορτών του αεροσκάφους.

3.1.7 Η υπεύθυνη θαλάμου επιβατών όφειλε να δώσει περισσότερη προσοχή στην εφαρμογή της διαδικασίας ανοίγματος της πόρτας του α/φους.

3.2 Πιθανά Αίτια

Η μη τήρηση των διαδικασιών και ειδικότερα ή μη ύπαρξη αντιπροσώπου της αεροπορικής εταιρείας στο έδαφος, ώστε να αποτρέψει τον υπάλληλο να κάνει χρήση της πτυσσόμενης σκάλας, την στιγμή που οι χειρολαβές στο επάνω μέρος αυτής ήταν αποσυνδεδεμένες.

3.3 Συμβάλλοντες Παράγοντες

Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν εκείνη την χρονική στιγμή στο χώρο του ατυχήματος (έντονη βροχόπτωση και δυνατός άνεμος) πιθανόν απέτρεψαν τον αντιπρόσωπο της εταιρείας να βρίσκεται στο έδαφος, ώστε να εμποδίσει τον υπάλληλο της εταιρείας καυσίμων να κάνει χρήση της πτυσσόμενης σκάλας. Επιπρόσθετα οι καιρικές συνθήκες επέβαλαν στο πλήρωμα θαλάμου επιβατών το κλείσιμο της πόρτας, όταν αυτή παραμένει ανοιχτή στη φάση των προ πτήσης διαδικασιών.

4 ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Δεν έχει εφαρμογή.

Νέα Φιλαδέλφεια, 21 Δεκεμβρίου 2018

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Αθανάσιος Μπίνης

Π. Βασιλόπουλος

Α. Τσολάκης

Ακριβές Αντίγραφο

Ο Γραμματέας

Ν. Γκουτζουρή

Κ. Κατσουλάκης

Χ. Τζώνος-Κομίλης