



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΩΣ
ΣΟΒΑΡΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ
SX-ΑΟΙ την 09/05/2003**

08 / 2003

ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΩΣ ΣΟΒΑΡΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

08 / 2003

Σοβαρό Συμβάν αεροπλάνου SX-AOI, 09-05-2003

Πεδίο Προσγείωσης Λεχαίου Κορινθίας

Η Διερεύνηση του Σοβαρού Συμβάντος 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 Σοβαρών Συμβάντων στο μέλλον.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

Πρόεδρος

Κυβ/της Α. Τσολάκης

Μέλη

Α. Κατσίφας

τ. Αεροπαγίτης

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 Ε/Π.....	2
1.4 Άλλες Ζημιές	2
1.5 Πληροφορίες Κυβερνήτου.....	2
1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους.....	3
1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες	4
1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα.....	4
1.9 Επικοινωνίες	4
1.10 Πληροφορίες Πεδίου Προσγειώσεως.....	4
1.11 Αποτυπωτές Πτήσης (CVR, FDR).....	5
1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Προσκρούσεως.....	5
1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες	5
1.14 Πυρκαγιά	5
1.15 Διαδικασίες Επιβιώσεως... ..	5
1.16 Δοκιμές και Έρευνες	5
1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες	5
1.18 Συμπληρωματικές Πληροφορίες	6
2. ΑΝΑΛΥΣΗ	6
3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	7
3.1 Διαπιστώσεις	7
3.2 Αίτια	7
4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	8

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ/ : **«ΔΑΙΔΑΛΟΣ»**
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ : **ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ**
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ : **PIPER AIRCRAFT Co**
ΤΥΠΟΣ : **PA-18-150**
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ : **ΕΛΛΗΝΙΚΗ**
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ : **SX-AOI**
ΤΟΠΟΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ : **ΠΕΔΙΟ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΩΣ**
ΛΕΧΑΙΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ : **09-05-2003 / 15:00 (12:00 UTC)**
ΣΗΜΕΙΩΣΗ : **ΟΛΟΙ ΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟΠΙΚΟΙ**

ΤΟΠΙΚΗ ΩΡΑ: UTC + 3 h

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το α/φος απογειώθηκε από το πεδίο προσγειώσεως του Λεχαίου Κορινθίας την 11:30 ώρα της 09-05-2003, με σκοπό την πραγματοποίηση σειράς απο-προσγειώσεων με χειριστή, άνδρα 36 ετών.

Στις 12:00 και ενώ πραγματοποιούσε την τρίτη κατά σειρά προσγείωση, κατά την επαφή του α/φους με τον διάδρομο, ο χειριστής διαπίστωσε μία απότομη τάση εκτροπής του προς τα δεξιά, με αποτέλεσμα την έξοδό του από τον διάδρομο και την ακινητοποίησή του στο παρακείμενο οργωμένο χωράφι.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, η οποία ενημερώθηκε την 14:00 της ίδιας ημέρας, όρισε ως διερευνητή του συμβάντος, τον επαγγελματία χειριστή και μηχανικό α/φων πολιτικής αεροπορίας κ. Χρίστο Μπίστα.

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1 Ιστορικό της Πτήσεως

Στις 11:30 της 09-05-2003, το α/φος SX-AOI της Διαφημιστικής Εταιρείας «ΔΑΙΔΑΛΟΣ», απογειώθηκε από το πεδίο προσγειώσεως Λεχαίου Κορινθίας με χειριστή άνδρα 36 ετών και αποστολή την εκτέλεση απογειώσεων(α/γ)-προσγειώσεων(π/γ).

Στις 12:00 ενώ το α/φος εκτελούσε την τρίτη π/γ στον διάδρομο 13 του πεδίου, κατά την στιγμή της επαφής των τροχών με το έδαφος το α/φος εξετράπη απότομα προς τα δεξιά. Ο χειριστής, σύμφωνα με την κατάθεσή του, προσπάθησε χρησιμοποιώντας τα πηδάλια κλίσεως και διευθύνσεως να κρατήσει το α/φος στο διάδρομο χωρίς αποτέλεσμα.

Το α/φος περιήλθε σε μη ελεγχόμενη κατάσταση, το δεξιό ακροπερύγιό του ακούμπησε στο διάδρομο, αυξάνοντας την περαιτέρω εκτροπή προς τα δεξιά, με αποτέλεσμα να βγει από το διάδρομο διαγράφοντας ίχνος δεξιάς στροφής 180°.

Κατά την διαδρομή του εκτός διαδρόμου το α/φος χτύπησε στο έδαφος με το δεξιό ακροπερύγιο και το δεξιό πηδάλιο ανόδου-καθόδου και κατέληξε να ακινητοποιηθεί με το ρύγχος του ακουμπισμένο στο παρακείμενο οργωμένο χωράφι.

Μετά την ακινητοποίηση του α/φους και αφού εκτέλεσε τις διαδικασίες ο χειριστής εξήλθε απ' αυτό.

Δεν υπήρξε τραυματισμός, ούτε εκδηλώθηκε φωτιά.

1.2 Τραυματισμοί Προσώπων

	Πλήρωμα	Άλλοι
Θάνατοι	---	---
Σοβαροί Τραυματισμοί	---	---
Ελαφροί / Κανείς	1	---

1.3 Ζημιές Αεροσκάφους

- Καταστροφή της έλικας λόγω πρόσκρουσής της στο έδαφος λειτουργούντος του κινητήρα.
- Καταστροφή του κώνου της έλικας.
- Φθορές στα καλύμματα του κινητήρα.
- Καταστροφή της βάσης του κινητήρα.
- Καταστροφή του δεξιού ακροπερυγίου.
- Φθορές στο αριστερό ακροπερύγιο.
- Πιθανή στρέβλωση της δεξιάς πτέρυγας (ορατός κυματισμός στην επικάλυψη της πτέρυγας).
- Καταστροφή του δεξιού πηδαλίου ανόδου-καθόδου.
- Καταστροφή ελαστικού και αεροθαλάμου του δεξιού τροχού.
Το α/φος κρίνεται επισκευάσιμο.

1.4 Άλλες Ζημιές

Ουδεμία

1.5 Πληροφορίες Χειριστή

- Κυβερνήτης** : Άνδρας, ηλικίας 36 ετών.
Πτυχίο : **α.** Επαγγελματία χειριστή Β' Τάξης σε αεροπλάνα, με Α.Μ. 2536, που εκδόθηκε στις 22-06-90 από την ΥΠΑ.
β. Επαγγελματία Χειριστή σε αεροπλάνα, με Α.Μ. 418474 που εκδόθηκε στις 28-11-89 από την ΥΠΑ Αυστραλίας και ισχύει μέχρι 31-10-1990 .
Π I Π : Σε ισχύ μέχρι 20-09-2003.
Ικανότητες : Ικανότητα Κ1 σε πολυκινητήρια ξηράς με απονομή στις 02-10-02 και λήξη στις 20-09-03.
Ειδικότητες : ΠΔΟ έκδοσης 22-06-90 και ισχύος μέχρι 20-09-03.

Πιστοποιητικό Υγείας: Α' τάξης, αριθμός γνωμάτευσης 3491 με λήξη στις 07-08-03.

Πτυχίο Ραδ/φωνίας : Αρ. μητρώου 087, που χορηγήθηκε στις 08-11-90.

Πτητική εμπειρία : 650:00 ώρες από τις οποίες οι 161:44 στον τύπο.

Σύμφωνα με τα τηρούμενα από την Υ.Π.Α. στοιχεία στο φάκελο του χειριστή, προκύπτει ότι τηρήθηκαν όλες οι νόμιμες διαδικασίες που αφορούν στην διεξαγωγή των γραπτών εξετάσεων και τις πρακτικές εν πτήση εξετάσεις, από εξουσιοδοτημένους εξεταστές και κατάλληλα αεροπλάνα. Προκύπτει επίσης ότι έγινε αντικατάσταση του πτυχίου του εν λόγω χειριστή στις 29-08-2002, λόγω φθοράς.

1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους

Κατασκευαστής	: PIPER AIRCRAFT Co
Τύπος	: PA-18-150
Αριθμός σειράς	: 18 7964
Έτος κατασκευής	: 1964

Πιστοποιητικό Νηολόγησης με αυξ. Αρ. 493 και στοιχεία SX-AOI.

Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας (ΠΠΙ) αυξ. Αρ.516 με ημερομηνία πρώτης έκδοσης 07-06-1991 και ισχύ μέχρι 20-06-2003.

Άδεια Σταθμού Α/φους αρ.414 έκδοσης 20-06-00 και λήξη στις 19-06-03.

Σύνολο ωρών από κατασκευής α/φους	: 4591:00
Σύνολο ωρών από την τελευταία ετήσια επιθεώρηση	: 100:15
Σύνολο ωρών από την τελευταία 100ωρη επιθεώρηση	: 24:10

1.6.1 Κινητήρας

Κατασκευαστής	: AVCO-LYCOMING
Τύπος	: O-290-D2
Αριθμός σειράς κατασκευαστή	: 8069-21
Σύνολο ωρών λειτουργίας από Γ.Ε.	: 14:50
Ιπποδύναμη	: 150 HP στις 2.500 στροφές

Η τοποθέτηση του κινητήρα έγινε στις 20-04-2003 μετά από Γενική Επισκευή σε ώρες λειτουργίας σκάφους 4.576:10.

1.6.2 Έλικα

Κατασκευαστής	: SENSENICH
Τύπος	: 74DM6-O-52, σταθερού βήματος
Αριθμός σειράς	: A41848
Ώρες Πτήσεως	: 425:00

Στις 27-04-1998 έγινε αντικατάσταση της έλικας με καινούργια λόγω πρόσκρουσης της παλαιάς στο έδαφος, σε ώρες σκάφους 4.166:00.

1.6.3 Συντήρηση

Η συντήρηση του α/φους γινόταν κανονικά σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία (Τεχνική Οδηγία Υ.Π.Α. 20-27/2-11-81 και το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή (maintenance manual).

Οι προβλεπόμενες τακτικές και οι ετήσιες επιθεωρήσεις για την ανανέωση του Πιστοποιητικού Πτητικής Ικανότητας είχαν εκτελεσθεί κανονικά.

Η τελευταία ανανέωση ισχύος του ΠΠΙ είχε γίνει στις 20-06-2002 και η τελευταία επιθεώρηση 100 ωρών είχε γίνει στις 30-09-2002 σε ώρες σκάφους 4.566:50, σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις οδηγίες της Υ.Π.Α. καθώς και εφαρμογή του AD 60-10-08.

Το α/φος είχε 24:10 ώρες πτητικής λειτουργίας από την τελευταία επιθεώρηση των 100 ωρών.

Ο κινητήρας τοποθετήθηκε στο α/φος στις 20-04-2003 σε ώρες σκάφους 4.576:10 από Γενική Επισκευή στις εγκαταστάσεις της Ε.Α.Β.(αρ. σύμβασης 9100019 και εντολή εργασίας 3130002).

Ο κινητήρας λειτούργησε από την τοποθέτησή του 14:50 ώρες και είχε γίνει εφαρμογή της SB 518C.

Η έλικα αντικαταστάθηκε με καινούργια στις 27-04-1998, λόγω πρόσκρουσης της παλαιάς στο έδαφος, σε ώρες σκάφους 4.166:00.

Στις 05-08-2002 έγινε αντικατάσταση του ελαστικού του δεξιού τροχού λόγω φθοράς, με το P/N 30-60-10, τύπου 8-50-6 και S/N AIK 4240.

1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες

Σύμφωνα με την κατάθεση του χειριστή του α/φους, οι καιρικές συνθήκες στην περιοχή του αεροδρομίου την ώρα της πτήσεως, ήταν: άπνοια με ικανοποιητική ορατότητα και απουσία νεφών.

Στο αεροδρόμιο δεν υπάρχει Μετεωρολογικός Σταθμός. Υπάρχει μόνο ανεμούριο και θερμόμετρο.

1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα

Δεν έχει εφαρμογή.

1.9 Επικοινωνίες

Δεν έχει εφαρμογή.

1.10 Πληροφορίες Πεδίου Προσγειώσεως

Το πεδίο προσγειώσεως Λεχαιίου Κορινθίας, δεν είναι ελεγχόμενο, δεν υπάρχει Πύργος Ελέγχου, είναι όμως κατάλληλο για πτήσεις α/φων αυτού του τύπου. Το πεδίο δεν διαθέτει εξοπλισμό και μέσα αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και ατυχημάτων.

Ο διάδρομος του πεδίου σύμφωνα με τα στοιχεία του M.A.I.P. Vol.3 D-59 έχει: Ύψος αεροδρομίου 43ft AMSL , διεύθυνση διαδρόμου 13/31, διαστάσεις διαδρόμου 1968/98ft και επιφάνεια διαδρόμου Χωμάτινη . Κατά μήκος του διαδρόμου υπάρχει αγρός ο οποίος καλλιεργείται σε όλο το μήκος .

1.11 Αποτυπωτές Πτήσης (CVR, FDR)

Δεν έχει εφαρμογή

1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Προσκρούσεως

Μετά την επαφή και εκτροπή του α/φους από τον διάδρομο και αφού διήνυσε απόσταση περίπου 100m επί της παρακείμενης χωμάτινης επιφάνειας, με δεξιά εκτροπή και στροφή 180°, αναπήδησε και προσέκρουσε με το δεξιό ακροπερύγιο και το δεξιό πηδάλιο ανόδου - καθόδου, καταλήγοντας με το ρύγχος και το δεξιό ακροπερύγιο στο έδαφος. Ο κινητήρας προσέκρουσε εν λειτουργία στο έδαφος και σταμάτησε βίαια. Το δεξιό ελαστικό περιστράφηκε στο σώτρο (ζάντα) του τροχού κόβοντας την μεταλλική βαλβίδα του αεροθαλάμου.

1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες

Ο χειριστής του α/φους δεν τραυματίστηκε και βγήκε από το α/φος μόνος του. Δεν προέκυψαν λόγοι μεταφοράς του σε Νοσοκομείο ούτε για προληπτικούς λόγους .

1.14 Πυρκαγιά

Δεν εκδηλώθηκε πυρκαγιά.

1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης

Εκ μέρους του χειριστή έγιναν εγκαίρως όλες οι απαραίτητες ενέργειες και οι προβλεπόμενες διαδικασίες για την κράτηση του κινητήρα, με τοποθέτηση όλων των διακοπών στην θέση "Off". Ο χειριστής, εγκατέλειψε αμέσως το α/φος με ίδιες δυνάμεις, παίρνοντας μαζί του τον φορητό πυροσβεστήρα. Απομακρύνθηκε δε από αυτό, αφού προηγουμένως διαπίστωσε, ότι δεν υπάρχει περίπτωση εκδήλωσης πυρκαγιάς.

1.16 Δοκιμές και Έρευνες

Δεν έχει εφαρμογή

1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες

Η «ΔΑΙΔΑΛΟΣ» Γενική Αεροπλοία Ο.Ε., είναι εταιρεία (κερδοσκοπικού χαρακτήρα), με έδρα τον Πειραιά, επί της οδού Αποστόλη 30, -TK 185 37.

Ιδρύθηκε το 1990 και λειτουργεί μέχρι σήμερα συνεχώς.

Έχει άδεια λειτουργίας Εταιρείας Αεροδιαφημίσεων, εξασφαλίζοντας κάθε φορά την απαραίτητη έγκριση της ΥΠΑ, η οποία ανανεώνεται κατά περίπτωση.

Επίσης έχει άδεια χρήσεως του πεδίου Λεχαίου Κορινθίας από Υ.Π.Α./Δ1/Α εκδοθείσα στις 18-02-2001 καθώς και από το Γ.Ε.Α.

1.18 Συμπληρωματικές Πληροφορίες

Η Εταιρεία «ΔΑΙΔΑΛΟΣ», διαθέτει κτιριακές εγκαταστάσεις (Υπόστεγο και Γραφείο) εντός του πεδίου Λεχαίου Κορινθίας, ως και τα απαραίτητα υλικά και μέσα για την υποστήριξη των πτήσεων.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ

Στις 09-05-2003 η εταιρία "ΔΑΙΔΑΛΟΣ" είχε προγραμματίσει την εκτέλεση τοπικής πτήσεως στο πεδίο Λεχαίου Κορινθίας με χειριστή άνδρα 36 ετών και αποστολή την εκτέλεση απογειώσεων-προσγειώσεων για την συντήρηση της πτητικής ικανότητας του.

Στις 11:00 της ίδιας ημέρας κατατέθηκε τηλεφωνικά απ' τον χειριστή Σχέδιο Πτήσεως στο Notam Office για την εκτέλεση της παραπάνω πτήσεως διάρκειας 01:00 ώρας. Την ίδια ώρα ο χειριστής έλαβε μετεωρολογικές πληροφορίες απ' την ΕΜΥ. Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν την συγκεκριμένη ημέρα στην περιοχή ήταν γενικά καιρός αίθριος, άνεμος άπνοια, και ορατότητα πολύ καλή.

Το α/φος απογειώθηκε περί την 11:30 ώρα και αμέσως εισήλθε στον κύκλο του Α/Δ για την εκτέλεση της προγραμματισμένης ασκήσεως. Κατά την διάρκεια της τρίτης κατά σειράν π/γ και κατά την στιγμή της επαφής του με το έδαφος ο χειριστής αντιλήφθηκε βίαιη τάση εκτροπής του αεροπλάνου προς τα δεξιά. Σύμφωνα με την κατάθεσή του προσπάθησε χρησιμοποιώντας τα πηδάλια κλίσεως και διευθύνσεως να κρατήσει το α/φος μέσα στον διάδρομο, χωρίς όμως αποτέλεσμα.

Εν συνεχεία το α/φος εξετράπη δεξιά, το δεξιό ακροπτερύγιο ακούμπησε στο έδαφος με αποτέλεσμα να ενισχυθεί περαιτέρω η τάση εκτροπής, το α/φος να εξέλθει του διαδρόμου και να κινηθεί σε παρακείμενο οργωμένο χωράφι. Το ανώμαλο της επιφανείας του χωραφιού και το μαλακό έδαφός του ανέκοψε γρήγορα την ταχύτητα του α/φους, το οποίο τελικώς, αναπηδώντας συνεχώς και διαγράφοντας διαδρομή 180°, ακινητοποιήθηκε με το ρύγχος του σφηνωμένο εντός του εδάφους και τον κινητήρα εν λειτουργία.. Μετά την ακινητοποίηση του α/φους, ο χειριστής έσβησε το κινητήρα, έβαλε τους διακόπτες στη θέση "OFF" και απομακρύνθηκε από αυτό. Μετά την έξοδό του από το α/φος διαπίστωσε ότι το ελαστικό του δεξιού τροχού ήταν ξεφουσκωμένο, πράγμα που δεν είχε αντιληφθεί ο χειριστής. Αργότερα διαπιστώθηκε ότι το δεξιό ελαστικό περιστράφηκε στο σώτρο (ζάντα) του τροχού κόβοντας την μεταλλική βαλβίδα του αεροθαλάμου.

Δεν ευρέθησαν ίχνη τροχοπεδήσεως του α/φους επί του διαδρόμου. Αντιθέτως ευρέθησαν ίχνη μόνο του δεξιού τροχού και του δεξιού ακροπτερυγίου.

Αν λάβουμε υπόψη:

α. Ότι οι κατασκευαστικές απαιτήσεις επιβάλλουν όπως τα πηδάλια ενός αεροπλάνου πρέπει να είναι τόσο δραστικά, ώστε να αντιμετωπίζονται παρόμοιες εκτροπές δημιουργούμενες κατά την π/γ ή α/γ του, είτε από πλάγιο άνεμο, είτε από ξεφουσκωμα ελαστικών των τροχών και

β. Ότι τα ευρεθέντα ίχνη επί του εδάφους είναι μόνο του δεξιού τροχού και του δεξιού ακροπτερυγίου,

οδηγούμεστε στο συμπέρασμα, ότι δεν ακολουθήθηκαν με την σειρά οι ενδεδειγμένες ενέργειες για τον έλεγχο του αεροπλάνου και την ακινητοποίησή του εντός του διαδρόμου, ήτοι εφαρμογή αρκετού πηδαλίου διεθύνσεως, όταν το α/φος είχε μεγάλη ταχύτητα και το πηδάλιο ήταν αρκετά δραστικό και εν συνεχεία όσο η ταχύτητα ελαττωνόταν η χρήση αριστερού φρένου.

Η μη ανεύρεση ίχνους τροχοπεδήσεως στο έδαφος μετά την εκτροπή του α/φους οδηγεί στο συμπέρασμα, ότι ο χειριστής μη έχοντας προφανώς ανάλογη εμπειρία αιφνιδιάστηκε από την απότομη εκτροπή και δεν πρόλαβε να αντιδράσει εκτελώντας τις ανάλογες ενέργειες, προκειμένου να ακινητοποιήσει το α/φος εντός του διαδρόμου π/γ. Το αποτέλεσμα ήταν το α/φος να εξέλθει γρήγορα εκτός διαδρόμου και να καταστεί ανεξέλεγκτο.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1 Διαπιστώσεις

- Το α/φος είχε σε ισχύ το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας. Η ανανέωση του είχε γίνει στις 20-06-2002 με ισχύ ενός έτους και λήξη στις 20-06-2003.
- Το α/φος είχε εισαχθεί στην Ελλάδα από τις Η.Π.Α. το έτος 1991, με ώρες λειτουργίας σκάφους 3.467:00, πρώτη έκδοση Νηολογίου αυξ. Αρ.493 στις 07-05-1991, πρώτη έκδοση Π.Π.Ι. αυξ. Αρ. 516 στις 07-06-1991 και συνεχή ανανέωση μέχρι σήμερα.
- Το α/φος ανήκει στην Κατηγορία 'Β' Ομάδας (α) Κανονικό Αεροπλάνο και 'Ε' Αεροσκάφος περιορισμένης χρήσεως με ρυμούλκηση ανεμουρίου (διαφημιστικού πανό).
- Η συντήρηση του α/φους εγένετο κανονικά από εξουσιοδοτημένο πτυχιούχο μηχανικό, σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες της ΥΠΑ και τα εγχειρίδια συντήρησης του κατασκευαστή. Η τελευταία 100ωρη Ετήσια περιοδική επιθεώρηση έγινε στις 08-06-02.
- Έγινε ζυγοστάθμιση του α/φους από εξουσιοδοτημένο πτυχιούχο μηχανικό της ΥΠΑ στις 22-02-2001 σε ώρες λειτουργίας 4.411:40.
- Το α/φος ήταν ασφαλισμένο για ίδιες ζημιές, ζημιές προς τρίτους, κάλυψη του χειριστή και ενός επιβάτη από 03-05-2003 μέχρι 22-03-2004 στην ασφαλιστική εταιρία ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΑΕ (έγγραφο 87061/29-04-2003).
- Ο χειριστής ικανοποιούσε τις απαιτήσεις της ΥΠΑ ως προς τα πτυχία του και είχε σε ισχύ πιστοποιητικό υγείας.
- Δεν υπάρχει ίχνος τροχοπεδήσεως του α/φους επί του διαδρόμου.

3.2 Αίτια

Η αδυναμία εκτελέσεως των ενδεδειγμένων ενεργειών για την αντιμετώπιση της εκδηλωθείσης εκτροπής, η οποία προεκλήθη από την απώλεια του αέρος του ελαστικού του τροχού και συγκράτησης του α/φους εντός του διαδρόμου π/γ.

4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1-2003-39 Να γίνεται πιο εμπειριστατωμένη εκπαίδευση των χειριστών ιδιωτικών α/φων από τις υπάρχουσες σχολές, ώστε να αντιμετωπίζονται παρόμοιες καταστάσεις μη προβλεπόμενες από το εγχειρίδιο του αεροπλάνου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές αντίγραφο
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Ι. Παπαδόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

Α. Κατσίφας

Κ. Αλεξόπουλος

Γ. Γεώργας

Γ. Κασσαβέτης