



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ
D-IWWW**

3 ΜΑΪΟΥ 2003

01 / 2005

ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

01 / 2005

Ατύχημα αεροπλάνου D-IWWW, 3-5-2003

Στη θαλάσσια περιοχή 6.5 NM νοτιοδυτικά της νησίδας ΣΕΣΚΛΙΟΥ ΣΥΜΗΣ

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

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 Πτήσης | 1 |
| 1.2 Τραυματισμοί Προσώπων | 3 |
| 1.3 Ζημιές Αεροσκάφους | 3 |
| 1.4 Άλλες Ζημιές | 3 |
| 1.5 Πληροφορίες Επιβαινόντων | 3 |
| 1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους | 3 |
| 1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες | 3 |
| 1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα | 4 |
| 1.9 Επικοινωνίες | 4 |
| 1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου | 4 |
| 1.11 Αποτυπωτές Πτήσης | 4 |
| 1.12 Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης..... | 4 |
| 1.13 Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες | 5 |
| 1.14 Πυρκαγιά | 5 |
| 1.15 Διαδικασίες Επιβίωσης..... | 5 |
| 1.16 Δοκιμές και Έρευνες | 5 |
| 1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες | 5 |
| 1.18 Συμπληρωματικές Πληροφορίες | 5 |
| 1.19 Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερεύνησης..... | 6 |
| 2. ΑΝΑΛΥΣΗ | 6 |
| 3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 7 |
| 3.1 Διαπιστώσεις | 7 |
| 3.2 Αίτια..... | 8 |
| 4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ | 8 |

**ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΚΤΗΣ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ
ΤΥΠΟΣ
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**

**ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΩΡΑ
ΣΗΜΕΙΩΣΗ**

**ΙΔΙΩΤΗΣ
ΙΔΙΩΤΗΣ
CESSNA
C-421
ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ
DIWWW
6.5 νμ ΝΔ νησίδας
ΣΕΣΚΛΙΟΥ ΣΥΜΗΣ
03-05-03 13:40
ΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟΠΙΚΟΙ
ΤΟΠΙΚΗ ΩΡΑ= UTC+3 ώρες**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

Στις 02-5-03 ιδιωτικό αεροσκάφος (α/φ) τύπου C-421 με στοιχεία DIWWW προερχόμενο εκ Γερμανίας, προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο “ΔΙΑΓΟΡΑΣ” της νήσου Ρόδου.

Την επομένη 03-5-03 το ανωτέρω α/φ απογειώθηκε από το ίδιο αεροδρόμιο στις 13:21 με προορισμό το αεροδρόμιο “ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ” της Κω.

Στις 13:40 το α/φ DIWWW προσθαλασώθηκε 6.5 NM, ΝΔ της νησίδας ΣΕΣΚΛΙΟΥ ΣΥΜΗΣ.

Ως αιτία της προσθαλάσωσης ο Κυβερνήτης (Κ1) επικαλέστηκε την βλάβη του δεξιού κινητήρα ως και δήγματα μελισσών και αλλεργικότητα. Ο Κ1 διεσώθη.

Με το υπ’ αριθμ.πρωτ.ΕΔΑΑΠ/507 συνεστήθη η προβλεπόμενη από το νόμο 2912/2001 άρθρο 8 ομάδα διερεύνησης αποτελούμενη από τους:

1. Γκολέμη Χρήστο χειριστή αεροσκαφών ως επικεφαλής
2. Βουδούρη Δημοσθένη μηχανικό αεροσκαφών μέλος
3. Μάρκου Ιωάννη ιατρό μέλος

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1. Ιστορικό της Πτήσης

Ο Κ1 του α/φ κατέθεσε το σχέδιο πτήσης στο NOTAM OFFICE του Κρατικού Αερολιμένα Ρόδου, καθώς και το Γενικό Δηλωτικό (General Declaration).

Το χαρακτηριστικό κλήσης ήταν DIWWW, η πτήση ήταν VFR και η διαδρομή που θα ακολουθούσε ήταν ΡΟΔΟΣ-ΚΩΣ.

Τελικός προορισμός ήταν το Αεροδρόμιο “ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ” στην ΚΩ, όπου σύμφωνα με το σχέδιο θα έφθανε μετά από πτήση μιας ώρας. (Κανονική διάρκεια πτήσης με το συγκεκριμένο α/φ είναι 21 min και 38 sec)

Εκτέλεση της Πτήσης

Η απογείωση (α/γ) του α/φ DIWWW έγινε από το αεροδρόμιο (Α/Δ) "ΔΙΑΓΟΡΑΣ" της ΡΟΔΟΥ με πλήρωμα μόνο τον Κ1 στις 13:21.

Στις 13:29:35 ο Κ1 ανέφερε ότι είχε πρόβλημα με τον Νο2 κινητήρα, ότι είχε πολύ ισχυρό άνεμο και ότι ήθελε να επιστρέψει.

Ο ΕΕΚ ερώτησε αν θα επιστρέψει με δεξιά ή αριστερή στροφή ο Κ1 απάντησε με δεξιά στροφή και ότι θα βάλει το σωσίβιο. Σε ερώτηση του ΕΕΚ αν δηλώνει έκτακτη ανάγκη ο Κ1 απάντησε "αρνητικό, ο Νο1 συνεχίζει να λειτουργεί τέλεια, οπότε δεν υπάρχει πρόβλημα, θα βάλω το σωσίβιό μου και θα ξανακαλέσω".

Στις 10:32:50 ο Κ1 ανέφερε "Ρόδος DIWWW είμαι σε έκτακτη ανάγκη, επαναλαμβάνω έκτακτη ανάγκη, έχω πολλές σφήκες ή μέλισσες εδώ μέσα και είμαι ιδιαίτερα αλλεργικός στην πίεση του αίματος, αν δε με ακούσατε είμαι σε έκτακτη ανάγκη DIWWW". Ο ΕΕΚ δήλωσε λήψη της εκπομπής του και του ζήτησε να επικοινωνήσει με το RADAR του ΔΙΑΓΟΡΑ στην συχνότητα 120,6(ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ).

Στις 10:33:20 ο Κ1 ήλθε σε επαφή με το RADAR του αεροδρομίου και ακολούθησε ο παρακάτω διάλογος:

- A/Φ : DIWWW αναφέρω έκτακτη ανάγκη, έκτακτη ανάγκη. Θα προσπαθήσω να γυρίσω πίσω(ακατάληπτο)... Θα προσπαθήσω να γυρίσω πίσω το συντομότερο δυνατόν.
- ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ (ΠΡΟΣ): Έχετε δηλώσει έκτακτη ανάγκη, δηλώνετε έκτακτη ανάγκη;
- A/Φ : Σωστό κύριε, είμαι σε έκτακτη ανάγκη MAY DAY DIWWW.
- ΠΡΟΣ : Ελήφθη, επιστρέψετε, προσπαθήτε να επιστρέψετε, βρίσκεστε εκεί ... θα γυρίσετε στο δεξί υπήνεμο.
- A/Φ : Αρνητικό, αρνητικό, χρειάζομαι ..(ακατάληπτο).. Θα ξανακαλέσω.
- ΠΡΟΣ : Εντάξει ενημερώστε με άμεσα ποιο είναι το πρόβλημα, εάν με λαμβάνετε ενημερώστε με για τις προθέσεις σας. Ζητώ επιβαίνοντες και καύσιμα.
- 10:38:15 ΠΡΟΣ : DIWWW ενημερώστε με για τις προθέσεις σας. Μπορείτε να πάρετε δεξιά πορεία 065 για το δεξί υπήνεμο;
- 10:40:16 A/Φ : ...(ακατάληπτο)...
- 10:40:37 A/Φ : DIWWW, νομίζω ότι πέφτουμε, επαναλαμβάνω πέφτουμε, είμαστε 16 μίλια από εσάς. Θα προσπαθήσω να κρατήσω, αλλά δεν μπορώ να έλθω στο αεροδρόμιό σας γιατί είμαι στα 800 πόδια τώρα.

Στις 13:41 περίπου ο Κ1 προσθαλάσσωσε το α/φ 6.5 ΝΜ ΝΔ της νησίδας ΣΕΣΚΛΙΟΥ ΣΥΜΗΣ.

1.2 Τραυματισμοί Προσώπων

Από το ατύχημα δεν προκλήθηκε τραυματισμός.

1.3 Ζημιές Αεροσκάφους

Το α/φ, αφού προθαλασσωθήκε, βυθίστηκε μετά από μια ώρα και σαράντα λεπτά (01:40). Έκτοτε παραμένει στο βυθό σε βάθος τετρακοσίων ογδόντα μέτρων (480). Το α/φ δεν ανελκύσθηκε λόγω μη υπάρξεως ενδιαφέροντος.

1.4 Άλλες Ζημιές

Δεν έχει εφαρμογή.

1.5 Πληροφορίες Επιβαινόντων

Ο Κ1 είναι πενήντα τεσσάρων ετών (54) και έχει πτυχίο χειριστού ιδιωτικών α/φ που έχει εκδοθεί το 1980 από την Εθνική Αερολέσχη BRAUNSCHWEIG της Γερμανίας.

Η πτητική του εμπειρία είναι χίλιες εξακόσιες πενήντα (1.650) ώρες, εκ των οποίων οκτακόσιες στον συγκεκριμένο τύπο.

Είχε πτυχίο ΠΔΟ εν ισχύ.

Τα παραπάνω προκύπτουν από έγγραφη απάντησή του σε ερωτήματα της Επιτροπής.

1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους

Το CESSNA 421 είναι δικινητήριο ελικοφόρο α/φ και μπορεί να πετάει ημέρα και νύκτα με ένα χειριστή.

Για το συγκεκριμένο δεν υπάρχουν άλλες πληροφορίες, επειδή όπως φαίνεται από το απαντητικό FAX της 03-11-03 τα βιβλία του χάθηκαν στο ατύχημα.

Από την κατάθεση του Κ1 προκύπτει ότι ο κινητήρας Νο2 που είχε την βλάβη είχε επιθεωρηθεί προ διμήνου από την SAR-AVIATION, εταιρεία επιθεώρησης α/φ τύπου CESSNA.

1.7 Μετεωρολογικές Πληροφορίες

Κατά την ώρα του ατυχήματος στην περιοχή επικρατούσαν πολύ καλές καιρικές συνθήκες όπως φαίνεται στο METAR LGRP 031020Z 26011KT CAVOK 23/17 Q1017 NOSIG.

1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα

1.8.1. Ραδιοβοηθήματα

Τα ραδιοβοηθήματα της περιοχής για το συγκεκριμένο δρομολόγιο ήταν εν ενεργεία
NDB-VOR.DME-TACAN Ρόδου EN/EN
NDB-VOR/DME Κω EN/EN

1.8.2. Radar Περιοχής

1.8.2.1. Την ώρα του ατυχήματος η κατάσταση των Radar ήταν η παρακάτω:

- α. Radar Ρόδου (SSR) EN/EN
- β. Radar Κω (KYBELH) EN/EN

1.8.2.2. Επίσης έχει γίνει καταγραφή του ίχνους από το KARD στις 03-5-03 μέχρι την προσθαλάσσωση.

1.9 Επικοινωνίες

1.9.1. Επικοινωνία Α/Φ και Υπηρεσιών Εναερίου Κυκλοφορίας

Ο Κ1 του α/φ DIWWW κατά την διάρκεια της πτήσης και μέχρι την προσθαλάσσωση είχε πολύ καλή επικοινωνία με τους εμπλεκόμενους σταθμούς εδάφους του Α/Δ ΡΟΔΟΥ.

1.9.2. Μαγνητόφωνα

Τα συστήματα μαγνητοφώνησης λειτούργησαν κανονικά και υπάρχουν απομαγνητοφωνημένες συνομιλίες.

1.10 Πληροφορίες Αεροδρομίου

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου “ΔΙΑΓΟΡΑΣ” είναι διεθνής και χρησιμοποιήθηκε από το DIWWW για απογείωση και μετάβασή του στον Κρατικό Αερολιμένα Κω “ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ” που ήταν προορισμός του, σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης.

1.11 Αποτυπωτές Πτήσης

Το συγκεκριμένο α/φ δεν είχε καταγραφέα ομιλιών (CVR), ούτε καταγραφέα στοιχείων πτήσης (FDR).

1.12. Πληροφορίες Συντριμμάτων και Πρόσκρουσης

Δεν υπάρχουν πληροφορίες λόγω μη ανέκλυσης του α/φ.

1.13. Ιατρικές και Παθολογικές Πληροφορίες

1.13.1. Νοσοκομειακές Πληροφορίες

Όπως φαίνεται από την έκθεση του Νοσοκομείου τόσο κατά την διακομιδή του, όσο και κατά την παραμονή (μία μέρα) του χειριστού, οι διενεργηθείσες προβλεπόμενες εξετάσεις έδειξαν φυσιολογικά αποτελέσματα.

1.13.2. Ιατροδικαστικές Πληροφορίες

Το συμπέρασμα της ιατροδικαστικής έκθεσης για τον Κ1 είναι «ελαφρά σωματική βλάβη».

1.13.3. Έκθεση Τοξικολογικής Εξέτασης

Από την τοξικολογική εξέταση τόσο τη Γενική όσο και την Ειδική δεν «ανευρέθη ουδέν δηλητήριο».

1.14. Πυρκαγιά

Δεν έχει εφαρμογή.

1.15. Διαδικασίες Επιβίωσης

Στις 09-05-03 και ώρα 13:45 ενημερώνεται από το ΕΚΣΣΕΔ το Α/Ν ελικόπτερο της Ρόδου να τεθεί σε μέγιστη ετοιμότητα. Μετά από ένα (1) λεπτό σε νέα τηλεφωνική επικοινωνία ΕΚΣΣΕΔ – Κυβερνήτη Α/Ν το ελικόπτερο απογειώθηκε και μετέβη στο σημείο της προσθαλάσσωσης.

Ο εντοπισμός και η περισυλλογή του Κ1 έγινε πολύ γρήγορα επειδή υπερίπτατο του σημείου προσθαλάσσωσης ένα α/φ BOEING και οι καιρικές συνθήκες ήταν πολύ καλές.

Η συνολική χρονική διάρκεια από την στιγμή της ενημέρωσης και μέχρι την περισυλλογή και μεταφορά του Κ1 στο Α/Δ “ΔΙΑΓΟΡΑΣ” της Ρόδου ήταν δεκαπέντε (15) λεπτά.

1.16. Δοκιμές και Έρευνες

Δεν έχει εφαρμογή.

1.17. Οργανωτικές και Διοικητικές Πληροφορίες

Δεν έχει εφαρμογή.

1.18. Συμπληρωματικές Πληροφορίες

Δεν έχει εφαρμογή.

1.19. Χρήσιμη και Αποτελεσματική Τεχνική Διερεύνησης

Δεν έχει εφαρμογή.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ

Κατ' αρχήν πρέπει να παρατηρηθεί, ότι σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες ο Κ1 ζήτησε να εκτελέσει τοπική πτήση, η οποία και δεν του επετράπη, λόγω αυξημένης πτητικής δραστηριότητας την συγκεκριμένη ημέρα στο Α/Δ "ΔΙΑΓΟΡΑΣ" της Ρόδου.

Συνεπώς η υποβολή σχεδίου για την νήσο Κω είναι ενδεχόμενο να μη εκφράζει την πραγματική βούληση του Κ1 να μεταβεί στην Κω, αλλά να ευρεθεί στον αέρα.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί - σύμφωνα με τις απομαγνητοφωνημένες συνομιλίες του Κ1 με τον ΠΕΑ - ότι ενώ ο ελεγκτής του ΠΕΑ τον εξουσιοδότησε να ακολουθήσει αμέσως μετά την α/γ τον αεροδιάδρομο R19, ο οποίος ήταν ο συντομότερος δρόμος για τον προορισμό του, ο Κ1 του α/φ ζήτησε να μεταβεί στο σημείο ALIMIA, το οποίο είναι αριστερά του ίχνους και σε απόκλιση από το ίχνος για την Κω.

Ένα τρίτο σημείο, το οποίο δημιουργεί ερωτηματικά, όσον αφορά τις προθέσεις του εν λόγω χειριστού είναι ότι πριν καν αναφέρει κάτι αντικανονικό, όσον αφορά τη λειτουργία των κινητήρων στον ΠΕΑ, ερώτησε εάν υπάρχει συνεργείο επισκευής CESSNA στην Ρόδο.

Τέλος τόσο από τις καταθέσεις του Κ1, όσο και από τα πραγματικά περιστατικά δεν δίδεται εξήγηση στα εξής ερωτήματα:

- α.** Ενώ εξουσιοδοτήθηκε από τον ελεγκτή του ΠΕΑ να ανέλθει στα 2000 ft, διατηρήθηκε σε πολύ χαμηλότερο ύψος, χωρίς ποτέ να ανέλθει στο ύψος αυτό.
- β.** Από την ώρα που ο Κ1 ανέφερε βλάβη στον Νο 2 κινητήρα μέχρι την ώρα της προσθαλάσσωσης μεσολάβησε χρόνος 11 περίπου min, που σημαίνει ότι ο Κ1 θα μπορούσε με τον ένα κινητήρα λειτουργούντα να επιστρέψει για π/γ στο Α/Δ "ΔΙΑΓΟΡΑ", αφού ο χρόνος επιστροφής δεν υπερέβαινε τα 4-5 min.
- γ.** Ανέφερε στον ΠΕΑ, ότι επιστρέφει για π/γ στο Α/Δ ενώ εξακολούθησε να εκτελεί αριστερές στροφές στην περιοχή του σημείου ALIMIA.
- δ.** Καίτοι ευρίσκετο πλησίον της ακτής, προσθαλάσσωσε το α/φ 4 NM από αυτή με κίνδυνο της ζωής του.
- ε.** Ο Κ1 δεν απήντησε σε συγκεκριμένα ερωτήματα της ΕΔΑΑΠ.

Από την απομαγνητοφώνηση των συνομιλιών του α/φ με τον ΠΕΑ προκύπτουν επίσης τα εξής, όσον αφορά την υπό του ελεγκτού διαχείριση του περιστατικού ανάγκης, ήτοι:

- α.** Καίτοι παρατήρησε ότι ο Κ1 δεν συμμορφώθηκε προς την δοθείσα εξουσιοδότηση να ανέλθει σε ύψος 2000ft, δεν τον έλεγξε για την τήρηση της οδηγίας.
- β.** Την στιγμή που ο Κ1 δήλωσε, ότι βρίσκεται σε "κατάσταση ανάγκης", ο ελεγκτής του έδωσε εντολή να αλλάξει συχνότητα.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1. Διαπιστώσεις

3.1.1. Ο Κ1 είχε σχετικά μεγάλη εμπειρία (συνολικά 1650 ώρες και από αυτές 800 ώρες στον συγκεκριμένο τύπο).

3.1.2. Η διάρκεια πτήσης Ρόδος-Κως με το συγκεκριμένο α/φ είναι 21':38" min(απογείωση-άνοδος-κάθοδος-προσγείωση) και η απόσταση Ρόδος-Κως είναι 62,8 μίλια.

3.1.3. Η απόσταση μεταξύ Α/Δ Ρόδου και σημείου της προσθαλασσωσεως είναι 12,3 μίλια και η διάρκεια πτήσης περίπου 5 min.

3.1.4. Η παραμονή πάνω από το συγκεκριμένο σημείο και μέχρι την προσθαλάσσωση είναι 8 min.

3.1.5. Σύμφωνα με την κατάθεση της Ελεγκτού Εναέριας Κυκλοφορίας που ήταν υπηρεσία «μου έκανε ιδιαίτερη εντύπωση το γεγονός, ότι μετά την απογείωση διατηρήθηκε χαμηλά και εξακολούθησε να πετά έτσι παρά την εξουσιοδότηση που είχε για τα 2000 ft».

3.1.6. Προ διμήνου είχε γίνει επιθεώρηση από το ISAR AVIATION εταιρία επιθεώρησης αεροσκαφών CESSNA.

3.1.7. Είχε έρθει την προηγούμενη από Γερμανία στην Ελλάδα με διάρκεια πτήσης 8 ωρών περίπου.

3.1.8. Μετά την απογείωση αφού αντιλήφθηκε αύξηση θερμοκρασίας του Νο2 κινητήρα δεν επιστρέφει για προσγείωση αλλά εξακολουθεί να πετά.

3.1.9. Ενώ στην κατάθεσή του αναφέρει ότι επιστρέφει με δεξιά στροφή εξετέλεσε συνεχείς αριστερές στροφές πάνω από το σημείο της προσθαλάσσωσης, μέχρι την προσθαλάσσωση.

3.1.10. Παρέμεινε πάνω στο σημείο που δήλωσε EMERGENCY και μέχρι την προσθαλάσσωση 8 min. Σ' αυτό το χρονικό διάστημα μπορούσε να επιστρέψει στο αεροδρόμιο "ΔΙΑΓΟΡΑΣ" χωρίς κανένα πρόβλημα. Σύμφωνα με τις επιδόσεις του, το συγκεκριμένο α/φ έχει την δυνατότητα να κάνει άνοδο με $350 \text{ ft} / \text{min}$ με ένα κινητήρα λειτουργούντα.

3.1.11. Η απόσταση από το σημείο που ανέφερε EMERGENCY, σύμφωνα με το ΕΚΣΕΔ, μέχρι την ακτή του νησιού είναι 1.52 μίλια. Στο σημείο που βρέθηκε σύμφωνα με την κατάθεση του κυβερνήτη του ναυαγοσωστικού είναι 3.76 μίλια. Είναι άγνωστο γιατί προτίμησε να πάει προς την θάλασσα όταν και ο πιο άπειρος Κ1 γνωρίζει ότι «όταν έχουμε πρόβλημα πάνω από θάλασσα κατευθυνόμαστε προς την ακτή»(στο σημείο προσθαλάσσωσης το βάθος είναι 480 m).

3.1.12. Οι νοσοκομειακές εξετάσεις κατά την παραμονή του στο νοσοκομείο ήταν όλες σε «φυσιολογικές τιμές». Επίσης κατά τις τοξικολογικές εξετάσεις τόσο τις ΓΕΝΙΚΕΣ όσο και τις ΕΙΔΙΚΕΣ «ουδέν δηλητήριο ανευρέθη».

3.2 Αίτια

Αναιτιολόγητη προσθαλάσσωση του α/φ, ενώ είχε τη δυνατότητα να επιστρέψει για π/γ στο Α/Δ αναχώρησης χωρίς πρόβλημα.

4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1-2005-01. Η ΥΠΑ να μεριμνήσει για την εκπαίδευση των Ελεγκτών στην αντιμετώπιση περιστατικών "καταστάσεων ανάγκης" και την αυστηρή τήρηση της προβλεπομένης φρασεολογίας κατά την επικοινωνία με τα α/φ.

Αθήνα 17-01-05

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές αντίγραφο
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Ι. Παπαδόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

Κ. Αλεξόπουλος

Γ. Γεώργας

Γ. Κασσαβέτης

Α. Κατσίφας