



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

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



**ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
Α/ΦΟΥΣ CESSNA U206F
N195GG
ΤΗΝ 12^η ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2016
ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΦΩΦΛΑΚΑΣ
ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΕΘΑΝΩΝ**

05 / 2018

ΠΟΡΙΣΜΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
05 / 2018

Ατύχημα αεροσκάφους N195GG
την 12^η Σεπτεμβρίου 2016

στην θαλάσσια περιοχή Φωφλάκας Αγίου Γεωργίου Μεθάνων

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. 2912/2001, 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/φων, Διερευνητής

Νικόλαος Γκουτζουρής
Αντιπτέραρχος (Ι) ε.α.

Χαράλαμπος Τζώνος-Κομίλης
Κυβερνήτης Α/φων

Γραμματέας: Κυριάκος Κατσουλάκης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	III
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	1
1 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ	2
1.1 Ιστορικό της Πτήσης	2
1.2 Τραυματισμοί Προσώπων.....	4
1.3 Ζημιές α/φους	4
1.4 Άλλες ζημιές	4
1.5 Πληροφορίες επιβαινόντων	4
1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους	5
1.7 Μετεωρολογικές πληροφορίες.....	7
1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα.....	7
1.9 Επικοινωνίες.....	7
1.10 Πληροφορίες αεροδρομίου	7
1.11 Καταγραφείς στοιχείων πτήσης.....	7
1.12 Πληροφορίες συντριμμάτων και πρόσκρουσης	7
1.13 Ιατρικές πληροφορίες	7
1.14 Πυρκαγιά	8
1.15 Επιβίωση.....	8
1.16 Δοκιμές και Έρευνες.....	8
1.17 Οργανωτικές και Διοικητικές πληροφορίες.....	8
1.18 Συμπληρωματικές Πληροφορίες	8
1.19 Χρήσιμες ή Αποτελεσματικές Τεχνικές Διερεύνησης.....	8
2 ΑΝΑΛΥΣΗ	8

2.1	Γενικά.....	8
3	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	10
3.1	Διαπιστώσεις	10
3.2	Πιθανά Αίτια	10
3.3	Συμβάλλοντες Παράγοντες.....	10
4	ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	11

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ : **AERO CLUB APPOLON**

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ : **PELAGI AVIATION LTD**

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ : **CESSNA AIRCRAFT CO.**

ΜΟΝΤΕΛΟ : **U206F (AMPHIBIOUS)**

ΧΩΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ : **ΑΜΕΡΙΚΗ**

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ : **ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ**

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ : **N195GG**

ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ : **ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΦΩΦΛΑΚΑΣ**
ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΕΘΑΝΩΝ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ : **Δευτέρα 12/09/2016 στις 18:00**

Σημείωση : Οι χρόνοι είναι τοπικοί
(τοπική ώρα = UTC + 3h)

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Την 12/09/2016, το αμφίβιο αεροσκάφος ιδιοκτησίας «PELAGI AVIATION LTD» εκμεταλλευόμενο από την εταιρεία «AERO CLUB APPOLON» με στοιχεία νηολογίου N195GG, προσπάθησε ανεπιτυχώς να αποθαλασσωθεί από τον Κόλπο Μανδράκι της Ύδρας με προορισμό την περιοχή των Αγίων Θεοδώρων Κορινθίας. Μετά τις ανεπιτυχείς προσπάθειες αποθαλάσωσης, συνέχισε την πορεία του πλέοντας δια θαλάσσης. Ενώ έπλεε στην θαλάσσια περιοχή Φωφλάκας Αγίου Γεωργίου Μεθάνων και ανοιχτά από την ακτή, για άγνωστο λόγο ανετράπη. Άμεσα κινητοποιήθηκαν προς βοήθεια παραπλέοντα αλιευτικά σκάφη τα οποία μετέφεραν τους δύο επιβαίνοντες και το αναποδογυρισμένο α/φος ρυμουλκούμενο στον λιμένα του Αγίου Γεωργίου. Από εκεί λόγω του ότι το βάθος της θάλασσας εντός του λιμένα ήταν μικρό και το α/φος δεν μπορούσε να μεταφερθεί σε ασφαλές σημείο εντός αυτού, ώστε να προστατευτεί από τις καιρικές συνθήκες, αποφασίστηκε η εκ νέου ρυμούλκησης του στον λιμένα των Μεθάνων. Κατά την διαδρομή προς τον λιμένα των Μεθάνων, έσπασε το σκοινί ρυμούλκησης και το α/φος βυθίστηκε.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων ενημερώθηκε αυθημερόν και με την ΕΔΑΑΠ / 2523 / 13.09.2016 όρισε ομάδα διερεύνησης. Την 20/09/2016 εστάλη ειδοποίηση

στις διεθνείς αεροπορικές αρχές (Notification to International Authorities), χωρίς να οριστεί διαπιστευμένος εκπρόσωπος (ACCREP) από κάποια από αυτές.

1 Πραγματικά Γεγονότα

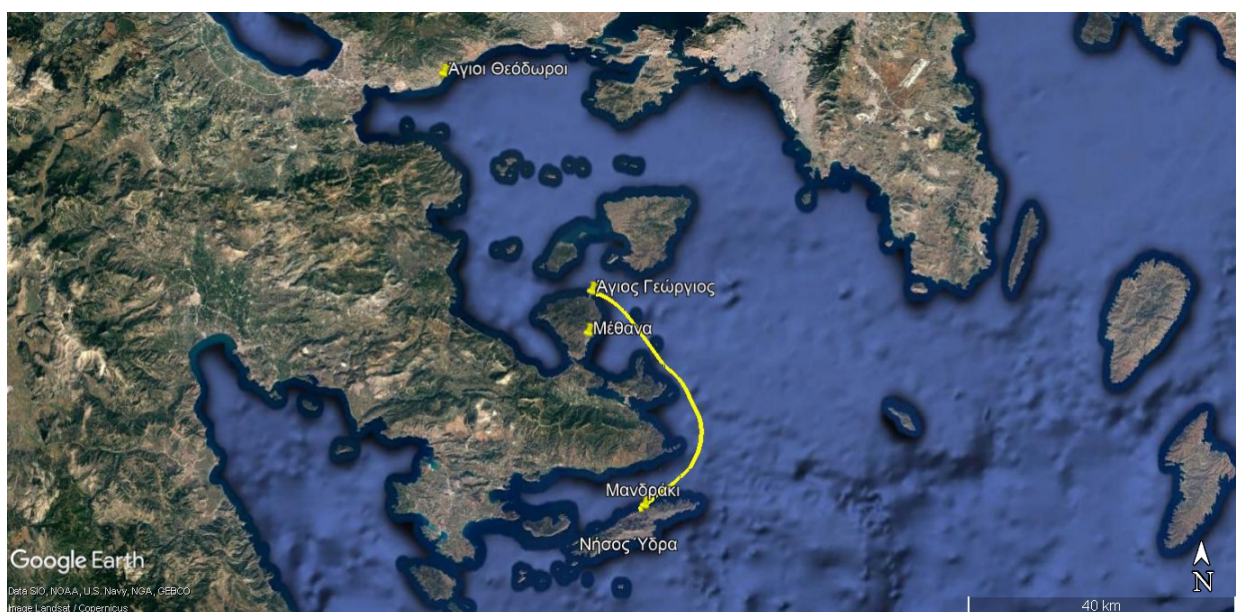
1.1 Ιστορικό της Πτήσης

Το εν λόγω αμφίβιο α/φος στις 17/11/2015 προσπάθησε ανεπιτυχώς να αποθαλασσωθεί από την περιοχή ανοιχτά του λιμένα της Ύδρας με προορισμό τα Μέγαρα, με αποτέλεσμα να υποστεί ζημιά ο δεξιός του πλωτήρας. Στη συνέχεια το α/φος ρυμουλκήθηκε από σκάφος του Λιμενικού Σώματος στον λιμένα της Ύδρας και από εκεί στον γειτονικό κόλπο Μανδράκι, όπου παρέμεινε στην στεριά για επισκευή και περαιτέρω έλεγχο (Φωτ. 1). Μετά την επισκευή του και τους απαιτούμενους ελέγχους ώστε να καταστεί πλόιμο, αποφασίστηκε η εκτέλεση πτήσης στις 12/09/2016 με προορισμό την περιοχή των Αγίων Θεοδώρων Αττικής. Το α/φος στη συνέχεια θα παρέμενε σε ειδικό χώρο στάθμευσης σκαφών προκειμένου να γίνει επισκευή στο σύστημα προσγείωσης το οποίο παρουσίαζε εμφανή σημεία διάβρωσης, λόγω της παραμονής του για αρκετό χρονικό διάστημα πλησίον θαλασσίου περιβάλλοντος. Πριν την αποθαλάσωση, έγινε πλήρωση 150 lt καυσίμου στις δεξαμενές με την βοήθεια ειδικού χωνιού παρακράτησης υγρασίας και κατόπιν δειγματοληπτικός έλεγχος και αποστράγγιση χωρίς ευρήματα παρουσίας νερού εντός των δεξαμενών. Το καύσιμο είχε αποθηκευτεί σε δοχεία που βρίσκονταν σε αποθήκη στον λιμένα της Ύδρας. Στην συνέχεια έγινε έλεγχος λαδιού του κινητήρα, καθώς και έλεγχος των πλωτήρων για παρουσία θαλασσινού νερού εντός αυτών χωρίς ευρήματα. Μετά την κατάθεση σχεδίου πτήσης τηλεφωνικά από τον χειριστή και σε απόσταση περίπου τριών χιλιομέτρων από τον κόλπο Μανδράκι της Ύδρας, έγιναν επανειλημμένες ανεπιτυχείς προσπάθειες αποθαλάσωσης, καθότι το α/φος δεν μπορούσε να αποκτήσει την απαιτούμενη ταχύτητα για την αποθαλάσωσή του. Μετά τις αποτυχημένες προσπάθειες αποθαλάσωσης, το α/φος συνέχισε την πορεία του ως πλεύσιμο μέχρι την θαλάσσια περιοχή Φωφλάκας Αγίου Γεωργίου-Μεθάνων (Φωτ. 2). Ενώ έπλεε με ταχύτητα 5 ναυτικών μιλίων για άγνωστο λόγο αιφνιδίως ανασηκώθηκε πρώτα η δεξιά πλευρά και στην συνέχεια η αριστερή, με αποτέλεσμα να αναποδογυρίσει σύμφωνα με τις μαρτυρίες των επιβαινόντων έχοντας διανύσει συνολική απόσταση 42 Km από το σημείο αναχώρησης. Οι δύο επιβαίνοντες παρελήφθησαν από παραπλέοντα σκάφη και το αναποδογυρισμένο α/φος ρυμουλκήθηκε μέχρι τον λιμένα του Αγίου Γεωργίου. Εκεί ο χειριστής αγκυροβόλησε το α/φος στην είσοδο του λιμανιού με δύο άγκυρες που του παρασχέθηκαν από τα αλιευτικά σκάφη. Επειδή όμως το βάθος της θάλασσας εντός του λιμένα ήταν μικρό και το α/φος ακουμπούσε στον πυθμένα, δεν μπορούσε να εισέλθει εντός αυτού για να προστατευτεί από τις καιρικές συνθήκες και έτσι αποφασίστηκε η εκ νέου

ρυμούλκησης του στον λιμένα των Μεθάνων. Κατά την διάρκεια της ρυμούλκησης και σε απόσταση περίπου 1.5 ναυτικό μίλι από τον λιμένα των Μεθάνων, έσπασε το σκοινί ρυμούλκησης και το α/φος τελικά βυθίστηκε. Λόγω των θαλάσσιων ρευμάτων στην περιοχή, δεν κατέστη δυνατόν ο γρήγορος εντοπισμός του και τελικά βρέθηκε από αλιέα της περιοχής σε βάθος 45 m, έναν μήνα αργότερα.



Φωτ. 1: Το α/φος στον κόλπο Μανδράκι-Υδρας



Φωτ. 2: Η διαδρομή του υδροπλάνου δια θαλάσσης

1.2 Τραυματισμοί Προσώπων

Τραυματισμοί	Πλήρωμα	Επιβάτες	Άλλοι
Θανάσιμοι	---	---	---
Σοβαροί	---	---	---
Ελαφροί / Κανείς	-- / 02	-- / --	-- / --

1.3 Ζημιές α/φους

Ολική καταστροφή.

1.4 Άλλες ζημιές

Δεν έχει εφαρμογή.

1.5 Πληροφορίες επιβαινόντων

1.5.1 Πληρώματος

Ο κυβερνήτης του α/φους ήταν άνδρας ηλικίας 55 ετών (τον χρόνο του ατυχήματος).

Πτυχίο : Πτυχίο Part-FCL/CPL(A) με αριθμό GR.FCL.1814 με ημερομηνία λήξης 31/07/2017 και αρχική απονομή την 23/08/1989.

Ικανότητες : Για υδροπλάνο SEP σε ισχύ μέχρι την 28/02/2017.

Πιστοποιητικό Υγείας : Τάξης 1 και 2 σε ισχύ μέχρι 14/06/2017.

Πτυχίο Ραδιοτηλεφωνίας : Περιορισμένο JAR R/T GR-002408 σε ισχύ μέχρι την 22/12/2016.

Πτητική Εμπειρία : Ο χειριστής μέχρι την 02/06/2016 είχε 3.400 h πτήσης από τις οποίες 3.220 h ως κυβερνήτης.

Ο συγκυβερνήτης του α/φους ήταν άνδρας ηλικίας 49 ετών (τον χρόνο του ατυχήματος).

Πτυχίο : Πτυχίο Part-FCL/PPL(A) με αριθμό GR.FCL.2156 με ημερομηνία λήξης 31/03/2017 και αρχική απονομή την 13/05/2010.

Πιστοποιητικό Υγείας : Τάξης 2 σε ισχύ μέχρι 11/11/2016.

Πτυχίο Ραδιοτηλεφωνίας : Περιορισμένο JAR R/T GR-4945 σε ισχύ μέχρι την 20/05/2018.

1.5.2 Προσωπικού ΕΕΚ

Δεν έχει εφαρμογή.

1.5.3 Προσωπικού Συντήρησης

Δεν έχει εφαρμογή.

1.6 Πληροφορίες Αεροσκάφους

1.6.1 Γενικά

Το α/φος Cessna 206 ανήκει στην κατηγορία των μονοκινητήριων α/φών, γενικής αεροπορίας, έξι θέσεων, με σταθερό σύστημα προσγείωσης. Βρίσκει εφαρμογή για εμπορική και προσωπική χρήση σε τομείς αεροφωτογράφισης, ελεύθερης πτώσης αλεξιπτωτιστών κ.α. Μπορεί να εξοπλιστεί με πλωτήρες για υδάτινο περιβάλλον, καθώς επίσης και με πέδιλα χιονιού.

1.6.2 Σκάφος

Κατασκευαστής	: CESSNA AIRCRAFT Co.
Τύπος	: U206F
Αριθμός σειράς κατασκευής	: U20602787
Έτος κατασκευής	: 1975
Μέγιστη Μάζα Απογείωσης (MTOM)	: 1.633 Kg
Σύνολο ωρών σκάφους από κατασκευής	: 5.045 h
Σύνολο ωρών από τελευταία 100ωρη επιθ/ση	: 24 h
Αριθμός Από/Προσθαλασώσεων	: 12

Το α/φος διέθετε τα παρακάτω πιστοποιητικά και άδειες:

- Πιστοποιητικό Νηολόγησης: Αριθμός Αναφοράς κατά ICAO 50275533, Στοιχεία Εθνικότητας και Νηολόγησης N195GG, εκδόθηκε στις 03/08/2015, με ημερομηνία λήξης 31/08/2018.
- Πιστοποιητικό Αξιοπλοΐας: Αύξων Αριθμός DART710513EA , εκδόθηκε στις 29/09/2015.
- Άδεια Σταθμού Αεροσκάφους: Αύξων Αριθμός 0006904659, με περίοδο ισχύος από 08/06/2015 έως 08/06/2025.

Το α/φος ήταν ασφαλισμένο για ζημιές προς τρίτους συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, των αποσκευών αυτών καθώς και προσωπικών αντικειμένων από 05/09/2016 έως και 09/01/2017 στην ασφαλιστική εταιρία AVIABEL N. V.

1.6.3 Κινητήρας

Κατασκευαστής	: CONTINENTAL
Τύπος	: IO-520-F
Αριθμός σειράς κατασκευαστή	: 291138-R
Μέγιστη Ισχύς / Στροφές	: 300 HP (224 KW) / 2.850 RPM
Σύνολο ωρών λειτουργίας από κατασκευής	: 109,8 h

1.6.4 Έλικα

Κατασκευαστής	: HARTZELL PROPELLER INC.
Τύπος	: PHC-C3YF-IRF
Αριθμός σειράς κατασκευαστή	: EE2638A
Σύνολο ωρών λειτουργίας από κατασκευής	: 109,8 h

1.6.5 Πλωτήρες

Κατασκευαστής	: WIPAIRE, INC.
Τύπος	: Wipline Floats, Amphibious 3730
Αριθμός σειράς κατασκευαστή	: 37639 / 37640

1.6.6 Συντήρηση

Στο διάστημα παραμονής του α/φους στον κόλπο Μανδράκι, εκτός της επισκευής του δεξιού πλωτήρα, έγινε αντικατάσταση της παλιάς μπαταρίας με καινούργια, αντικατάσταση όλων των σπινθηριστών του κινητήρα, επισκευάστηκαν τα δύο ‘magnetos’ τα οποία παρουσίαζαν σημαντική πτώση στροφών, ενώ σε τακτά χρονικά διαστήματα τίθετο σε λειτουργία (run up) ο κινητήρας ώστε να αποφευχθεί η εσωτερική διάβρωσή του.

Το α/φος είχε συμπληρώσει 24 ώρες από την τελευταία 100ωρη επιθεώρηση.

Το α/φος ζυγίστηκε στις 28/09/2015 με ‘Empty weight’ 1219 Kg.

1.6.7 Καύσιμα

Ο τύπος καυσίμου που χρησιμοποιήθηκε ήταν AVGAS 100LL. Το καύσιμο που τοποθετήθηκε στο α/φος, ήταν αποθηκευμένο σε 5 δοχεία χωρητικότητας 30 lt έκαστο, εντός αποθήκης στον λιμένα της Ύδρας.

1.7 Μετεωρολογικές πληροφορίες

Την ώρα του ατυχήματος στην περιοχή επικρατούσαν πολύ ασθενείς έως ασθενείς δυτικοί άνεμοι, με ριπές σχεδόν μέτριες, ορατότητα μεγαλύτερη των 5 ναυτικών μιλίων και με λίγες νεφώσεις.

1.8 Αεροναυτιλιακά Βοηθήματα

Δεν έχει εφαρμογή.

1.9 Επικοινωνίες

Δεν έχει εφαρμογή.

1.10 Πληροφορίες αεροδρομίου

Δεν έχει εφαρμογή.

1.11 Καταγραφείς στοιχείων πτήσης

1.11.1 Καταγραφείς Πτήσης

Δεν έχει εφαρμογή.

1.11.2 Καταγραφέας Πύργου Ελέγχου Αεροδρομίου

Δεν έχει εφαρμογή.

1.12 Πληροφορίες συντριμμάτων και πρόσκρουσης

Το α/φος με βάση την τελευταία ενημέρωσή μας, βρίσκεται στο πυθμένα της θάλασσας σε βάθος 45 m και σε απόσταση περίπου 1.5 ναυτικό μίλι από τον λιμένα των Μεθάνων και δεν έχει ανελκυθεί.

1.13 Ιατρικές πληροφορίες

Οι εξετάσεις έδειξαν ότι οι χειριστές δεν βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή άλλων ουσιών που θα επηρέαζαν την πτητική ικανότητά τους.

1.14 Πυρκαγιά

Δεν έχει εφαρμογή.

1.15 Επιβίωση

Και οι δύο επιβαίνοντες μετά την ανατροπή του α/φους κατάφεραν να εξέλθουν από αυτό χωρίς να τραυματιστούν και μεταφέρθηκαν από παραπλέοντα σκάφη στον λιμένα του Αγίου Γεωργίου Μεθάνων.

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 Χρήσιμες ή Αποτελεσματικές Τεχνικές Διερεύνησης

Δεν έχει εφαρμογή.

2 ΑΝΑΛΥΣΗ

2.1 Γενικά

Από τον έλεγχο που πραγματοποιήθηκε στα αρχεία συντήρησης του α/φους, προκύπτει ότι αυτή εκτελείτο όπως προβλέπονταν από τον κατασκευαστή χωρίς κάποια εκκρεμότητα και επίσης διέθετε όλα τα απαιτούμενα έγγραφα.

Λαμβάνοντας υπόψη τα 110 Kg καυσίμου που είχαν τοποθετηθεί στο α/φος και ότι επέβαιναν σε αυτό μόνο οι δύο χειριστές χωρίς κάποιο άλλο φορτίο, το βάρος του πριν την αποθαλάσσωση

εκτιμάται στα 1500 Kg περίπου, το οποίο ήταν εντός του προβλεπομένου μέγιστου βάρους αποθαλάσσωσης.

Επίσης από τους ελέγχους που πραγματοποίησαν οι χειριστές, με βάση τις μαρτυρίες τους, δεν βρέθηκε νερό εντός των πλωτήρων, γεγονός που θα δυσχέραινε την αποθαλάσσωσή του, όπως επίσης πριν την έναρξη της αποθαλάσσωσης έγιναν όλες οι αναφερόμενες ενέργειες που αναφέρονται στο 'Check List' και δεν εντοπίστηκε κάποιο πρόβλημα.

Από έλεγχο που πραγματοποιήθηκε στα πτυχία και πιστοποιητικά των χειριστών, αυτά βρέθηκαν να ήταν σε ισχύ.

Επειδή το α/φος βρίσκεται στον πυθμένα της θάλασσας σε βάθος 45 m και δεν θα ανελκυθεί, δεν μπορεί να γίνει περαιτέρω έλεγχος για την ποιότητα του καυσίμου, ούτε έλεγχος στον κινητήρα και στο σκάφος ώστε να βρεθεί η αιτία που συνετέλεσε στη μη δυνατότητα του να αποκτήσει την απαιτούμενη ταχύτητα για την αποθαλάσσωσή του.

Από τα ανωτέρω φαίνεται ότι δεν μπορεί να βρεθεί η πιθανή αιτία της μη δυνατότητας αποθαλάσσωσης. Επίσης θα πρέπει να αναφερθεί ότι μέχρι το πέρας των αποτυχημένων προσπαθειών του για αποθαλάσσωση, δεν έχουμε ατύχημα, αφού δεν υπάρχει τραυματισμός των επιβαινόντων, ούτε κάποια ζημιά στο α/φος.

Μετά τις αποτυχημένες απόπειρες αποθαλάσσωσης και ενώ το α/φος δεν ήταν σε μεγάλη απόσταση από το σημείο αναχώρησης, θα έπρεπε για την ασφάλεια των χειριστών, αλλά και του α/φους να επιστρέψει στον Κόλπο Μανδράκι της Ύδρας, ώστε να εντοπισθεί από εξουσιοδοτημένο μηχανικό το πρόβλημα το οποίο συνέβαλε στην μη δυνατότητα αποθαλάσσωσής του.

Ενώ διαπιστώθηκε ότι το α/φος δεν είχε δυνατότητα αποθαλάσσωσης, αυτό συνέχισε να κινείται προς τον τελικό προορισμό του ως πλεούμενο και τελικά ανατράπηκε ξαφνικά, αφού ανασηκώθηκε πρώτα η δεξιά του πλευρά και κατόπιν η αριστερή. Η ανατροπή του έγινε σε απόσταση περίπου 42 Km από το σημείο αναχώρησης και ενώ βρισκόταν κοντά στην ακτή, στη θαλάσσια περιοχή Φωφλάκας Αγίου Γεωργίου Μεθάνων.

Ένα υδροπλάνο διαθέτει πλωτήρες που του δίνουν την δυνατότητα αποθαλάσσωσης / προσθαλάσσωσης σε υδάτινο χώρο με περιορισμένο κυματισμό. Η χρήση του ως πλεούμενο σε κοντινή απόσταση από την ακτή και μάλιστα διανύοντας μεγάλη απόσταση σε περιοχή που πλέουν ταχύπλοα σκάφη και πλοία με μεγάλο εκτόπισμα, εγκυμονεί κινδύνους, καθότι ενώ δεν υπάρχει επικίνδυνος κυματισμός, ξαφνικά μπορεί να δημιουργηθεί από τα απόνερα που

προέρχονται από τα παρακείμενα πλέοντα πλοία, δημιουργώντας έτσι πρόβλημα στην ευστάθειά του.

Από τις μαρτυρίες των επιβαινόντων το α/φος δεν είχε πάρει κάποια κλίση από πιθανή εισροή υδάτων στους πλωτήρες και επομένως αφού η θάλασσα ήταν ήρεμη (3-4 μποφόρ), η ανατροπή του πιθανώς να ήταν αποτέλεσμα κυματισμού που δημιουργήθηκε από τα απόνερα κάποιου παραπλέοντος πλοίου. Άλλωστε είναι γνωστό ότι ο κυματισμός που δημιουργείται από τα απόνερα πλοίου αυξάνεται όσο πλησιάζει προς την ακτή και το α/φος ανετράπη ενώ βρισκόταν πλησίον αυτής.

Μετά την ανατροπή του, η ρυμούλκηση από πλωτό σκάφος και στη συνέχεια η βύθισή του δεν είναι αντικείμενο έρευνας από την ΕΔΑΑΠ, αφού πλέον δεν λειτουργούσε ως α/φος.

3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.1 Διαπιστώσεις

3.1.1 Οι καιρικές συνθήκες δεν συνέβαλαν στην πρόκληση του ατυχήματος.

3.1.2 Η συντήρηση του α/φους εκτελείτο σύμφωνα με το προβλεπόμενο πρόγραμμα συντήρησης του κατασκευαστή, χωρίς κάποια εκκρεμότητα.

3.1.3 Το α/φος διέθετε σε ισχύ όλα τα νομιμοποιητικά του έγγραφα.

3.1.4 Η φόρτωσή του ήταν εντός ορίων.

3.1.5 Τα πτυχία και τα Πιστοποιητικά Υγείας των χειριστών ήταν σε ισχύ.

3.1.6 Διαφαίνεται ελλιπής νοοτροπία ασφάλειας πτήσεων.

3.2 Πιθανά Αίτια

Η παρατεταμένη χρήση του α/φους ως πλεούμενο μέσο και μάλιστα σε περιοχή που πλέον ταχύπλοα σκάφη και πλοία με μεγάλο εκτόπισμα τα οποία δημιουργούν έντονους κυματισμούς.

3.3 Συμβάλλοντες Παράγοντες

Η ελλιπής νοοτροπία ασφάλειας πτήσεων.

4 ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Δεν έχει εφαρμογή.

Ελληνικό, 20 Ιουλίου 2018

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Αθανάσιος Μπίνης

Π. Βασιλόπουλος

Α. Τσολάκης

Ν. Γκουτζουρή

**Ακριβές Αντίγραφο
Ο Γραμματέας**

Χ. Τζώνος-Κομίλης

Κ. Κατσουλάκης