



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ**

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



**ΕΚΘΕΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ ΥΠΕΡΕΛΛΑΦΡΟΥ I-9338
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΑΛΙΚΙΟΝ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ
ΤΗΝ 18 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2008**

Αρ. Έκθεσης 01 / 2010

ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

01/2010

**Ατύχημα αεροσκάφους I-9383
στην περιοχή Χαλίκιον Αιτωλοακαρνανίας την 18 Οκτωβρίου 2008**

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 συμβάντων στο μέλλον.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

Πρόεδρος

Κυβ/της Α. Τσολάκης

Μέλη

Γ. Κυριακόπουλος

Δικηγόρος, ΔΝ.

Τρ. Τσιτινίδης

Αεροναυπηγός Μηχανικός

Γραμματέας: Ι. Παπαδόπουλος

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ	: Ιδιώτης
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	: Ιδιώτης
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	: ASAP
ΤΥΠΟΣ	: CHINOOK PLUS II
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ	: ΙΤΑΛΙΚΗ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ	: I-9338
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	: ΑΙΤΩΛΙΚΟ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ	: 18.10.2008 & 17:40 h
ΣΗΜΕΙΩΣΗ	: Οι χρόνοι είναι τοπικοί

1 Ιστορικό της Πτήσης

Την 16:45 h της 18.10.08 το υπερελαφρό αεροσκάφος (α/φ) I-9338, τύπου CHINOOK, απογειώθηκε από πεδίο προσγείωσης α/φ στη περιοχή Δοκίμιο Αγρινίου, με χειριστή τον ιδιοκτήτη αυτού για μία τοπική πτήση αναψυχής. Στο α/φ επέβαινε και δεύτερο άτομο μέλος της αερολέσχης Αγρινίου. Η πτήση διεξήχθη κανονικά έως την 17:35 h όταν ο κινητήρας παρουσίασε πτώση στροφών και στην συνέχεια σταμάτησε να λειτουργεί. Ο χειριστής προσπάθησε την επανεκκίνηση του κινητήρα χωρίς αποτέλεσμα και αποφάσισε την εκτέλεση αναγκαστικής προσγείωσης.

Ο χώρος που επέλεξε για την αναγκαστική προσγείωση ήταν περιοχή μήκους περίπου 200 m, επίπεδη χωρίς εμπόδια, με χαμηλή βλάστηση στο τέλος της οποίας υπήρχε συστάδα με ελαιόδενδρα. (Φωτ. 1) Από το ύψος των 1500 ft που είχε το α/φ έγινε η προσέγγιση του επιλεγμένου για προσγείωση χώρου, αλλά η επαφή με το έδαφος έγινε προς το τέλος του επιλεγμένου χώρου. Το α/φ διέτρεξε τη μικρή υπολειπόμενη καθαρή επιφάνεια και τελικά προσέκρουσε στα ελαιόδενδρα. Από την πρόσκρουση προκλήθηκαν εκτεταμένες ζημιές στο α/φ. Οι επιβαίνοντες εξήλθαν του α/φ χωρίς να υποστούν τραυματισμούς.



Φωτ. 1

2 Ζημιές Αεροσκάφους

Αποκόπηκε η αριστερή πτέρυγα και υπέστησαν δομικές παραμορφώσεις η δεξιά πτέρυγα και ο σκελετός του α/φ. (Φωτ. 2)



Φωτ. 2

3 Πληροφορίες Πληρώματος

Χειριστής, άνδρας ηλικίας 52 ετών. Κατείχε σε ισχύ, άδεια χειριστή Υπερελαφρών Αεροσκαφών που είχε εκδοθεί από την ΥΠΑ. Σύμφωνα με δήλωση του η πτητική του εμπειρία είναι 800 h.

4 Πληροφορίες Αεροσκάφους

Το α/φ ανήκει στη κατηγορία των Υπερελαφρών Πτητικών Αεραθλητικών Μηχανών, που χαρακτηρίζονται υπερελαφρά α/φ.

Εταιρία κατασκευής α/φ : A.S.A.P.

Μοντέλο : CHINOOK PLUS II

Πιστοποιητικό Νηολόγησης : Εγγεγραμμένο στα μητρώα υπερελαφρών α/φ Ιταλικού νηολογίου (AERO CLUB D' ITALIA)

Κινητήρας : ROTAX 582

Ωρες λειτουργίας κινητήρα : 325 h περίπου, εκ των οποίων οι 300 h σε άλλο α/φ (Coyote) της Αερολέσχης Αγρινίου. Ο κινητήρας είχε αφαιρεθεί από το α/φ της Αερολέσχης το 2006 και έκτοτε μέχρι τον Αύγουστο του 2008 που τοποθετήθηκε στο α/φ που υπέστη το ατύχημα, ήταν αποθηκευμένος στο υπόστεγο της Αερολέσχης. Σύμφωνα με δήλωση του ιδιοκτήτη του α/φ, ο κινητήρας πριν την εγκατάσταση του είχε υποστεί έλεγχο από τον ίδιο και ήταν σε καλή κατάσταση. Από την εγκατάσταση του μέχρι την ημέρα του ατυχήματος λειτούργησε 25 h.

5 Μετεωρολογικές πληροφορίες

Στην περιοχή επικρατούσε ηλιοφάνεια με θερμοκρασία εδάφους 22°C.

6 Επικοινωνίες

Είχαν VHF και ήταν σε επικοινωνία με τον Πύργο Ελέγχου του Αγρινίου καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης.

7 Δοκιμές και Έρευνες

Κατά την εξέταση του κινητήρα μετά το ατύχημα διαπιστώθηκε ότι ο διωστήρας του ενός κυλίνδρου (No 2) είχε κολλήσει στον στροφαλοφόρο άξονα, λόγω ανάπτυξης μεγάλης θερμοκρασίας στο τμήμα προσαρμογής διωστήρα – στροφαλοφόρου (τμήμα που περιβάλλει και εντός του οποίου περιστρέφεται ο στροφαλοφόρος άξονας). Το υλικό του τριβέα (κουζινέτου) που περιβάλλει τον στροφαλοφόρο στην εν λόγω περιοχή είχε υποστεί τήξη και παραμόρφωση (φωτ. 3) . Ο διωστήρας του άλλου κυλίνδρου λειτουργούσε κανονικά και δεν παρουσιαζόταν καμιά δυσκολία στη περιστροφή του εμβολοφόρου και στη κίνηση του.



Φωτ. 3

8 Ανάλυση

Ο ακριβής λόγος για τον οποίο αναπτύχθηκε υπερβολική θερμοκρασία, στο τμήμα του διωστήρα εντός του οποίου περιστρέφεται ο στροφαλοφόρος, η οποία προκάλεσε την τήξη του τριβέα και το κόλλημα του διωστήρα με τον στροφαλοφόρο, δεν κατέστη δυνατόν να προσδιορισθεί. Πιθανόν να προήλθε από κακή λίπανση του συγκεκριμένου διωστήρα διότι είχε φράξει η οπή του αγωγού λίπανσης στροφαλοφόρου – τριβέα, (λόγω της τήξης δεν ήταν δυνατόν να διαπιστωθεί αν πράγματι συνέβη αυτό), ή το πιθανότερο, από το γεγονός ότι, κατά την επί δύο έτη αποθήκευση του κινητήρα, αναπτύχθηκαν στο τμήμα του στροφαλοφόρου που

περιβάλλεται από τον διωστήρα, οξειδώσεις οι οποίες δεν ήταν ορατές και δεν απομακρύνθηκαν πριν την τοποθέτηση του κινητήρα στο α/φ του ατυχήματος.

9 Πιθανά αίτια

Ανάπτυξη υψηλής θερμοκρασίας στο τμήμα του διωστήρα εντός του οποίου περιστρέφεται ο στροφαλοφόρος άξονας, με αποτέλεσμα την τήξη του τριβέα, το κόλλημα διωστήρα – στροφαλοφόρου και την κράτηση του κινητήρα.

06 Οκτωβρίου 2010

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ακριβός Τσολάκης

Ακριβές Αντίγραφο

Ο Γραμματέας

Ι. Παπαδόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

Γ. Κυριακόπουλος

Τρ. Τσιτινίδης