



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ &
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.)**



ΤΕΛΙΚΟ ΠΟΡΙΣΜΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
ΙΠΤΑΜ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ (ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟ)
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΑΚΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΜΕΓΑΡΩΝ
ΤΗΝ 18^η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2025

03 / 2025

ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

03 / 2025

Ιπτάμενης Αεραθλητικής Συσκευής (ΙΑΣ)

(Αλεξίπτωτο Ελευθέρας πτώσης)

Στην περιοχή Λάκκα , Αεροδρόμιο Μεγάρων (ΜΕΓΑΠ)

Την 18^η Ιανουαρίου 2025

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

- Το παράρτημα 13 της Σύμβασης του Σικάγο
- Τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΕ) 996 /2010
- Τον Νόμο 5014 / 2023
- Τον Νόμο 5167 / 2024
- Ορισμό Ομάδας Διερεύνησης ΕΟΔΑΣΑΑΜ/Β291/17-02-2025

“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 της έκθεσης είναι η πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων.

Κατά συνέπεια, η χρήση αυτής της έκθεσης για οποιοδήποτε άλλο σκοπό εκτός από την πρόληψη των ατυχημάτων στο μέλλον, θα μπορούσε να οδηγήσει σε λανθασμένες ερμηνείες”.

Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ & ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
& ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Γεώργιος Ι. Δριτσάκος
Αντιπρόεδρος (Ι) (ε.α.) Π.Α.

ΜΕΛΗ

Αναπληρωτής Πρόεδρος
Χρήστος Παπαδημητρίου
Δικηγόρος ΔΝ

Γρηγόριος Φλέσσας
Κυβερνήτης Αεροσκαφών

Χρήστος Βάλαρης
Ταξίαρχος (ε.α.) Π.Α.

Πέτρος Ευγενικός
Πολ. Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος

ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ : Β. Φουσέκη

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
1 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ	4
1.1 Ιστορικό της Πτήσης	4
1.2 Πληροφορίες Χειριστή	5
1.3 Πληροφορίες Ιπτάμενης Αεραθλητικής Συσκευής	5
1.4 Μετεωρολογικές Πληροφορίες	6
1.5 Πληροφορίες Απογείωσης & Προσγείωσης	6
1.6 Οργανωτικές και Διοικητικές πληροφορίες	6
2 ΑΝΑΛΥΣΗ	7
3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	8
4 ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ	9
5 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	11

ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ :	ΙΔΙΩΤΗΣ
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ :	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ (ΙΑΣ) :	Αεραθλητικό Σωματείο
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ :	United Parachute Technologies, (U.P.T.)
ΜΟΝΤΕΛΟ :	V375 SE (Harness & container)
ΣΕΙΡΙΑΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ :	48369
ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ :	ΟΚΤ 2008
ΧΩΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ :	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΤΥΠΟΣ :	Αλεξιπτώτο Ελεύθερης πτώσης (Skydiving)
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ :	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ :	Αεροδρόμιο Μεγάρων, περιοχή Λάκκα
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ & ΩΡΑ :	18 Ιανουαρίου 2025, 12:05 / 10:05 U.T.C.

Σημείωση : Οι χρόνοι είναι τοπικοί (τοπική ώρα = U.T.C. + 2h)

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στις 18 Ιανουαρίου 2025, ημεδαπός χειριστής Αλεξιπτώτου πραγματοποίησε προγραμματισμένο Εκπαιδευτικό Άλμα από αεροσκάφος Cessna 206U με Νηολόγιο F-BNAE, άνωθεν του αεροδρομίου Πάχης Μεγάρων (ΜΕΓΑΠ). Ο εν λόγω αλεξιπτωτιστής, μετά την έξοδο του από το αεροπλάνο όταν πραγματοποίησε τις απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να αναπτύξει τον θόλο του αλεξιπτώτου του τραυματίστηκε στο δεξί του χέρι. Η κάθοδος του πραγματοποιήθηκε με πλήρη ανάπτυξη του θόλου του αλεξιπτώτου και κατευθύνθηκε εκτός της ζώνης ρίψεων, αλλά εντός του Αεροδρομίου όπου και

προσγειώθηκε ομαλά. Στην συνέχεια έλαβε βοήθεια από μέλη της σχολής του καθώς και από τον Αερολιμενικό υπάλληλο βάρδιας, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, όπου τον μετέφεραν αρχικά στον Στρατιωτικό Ιατρό του Αεροδρομίου Μεγάρων λόγω του τραυματισμένου του χεριού.

Στην συνέχεια ο Αερολιμενικός Υπάλληλος της ΥΠΑ ενημέρωσε τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ και κατόπιν οδηγίας που έλαβε κράτησε το αλεξιπτωτο του τραυματισμένου αλεξιπτωτιστή στον Αερολιμενικό Έλεγχο.

Ο Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών & Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), μετά την ενημέρωση του, με τον υπ' αριθμ. Πρωτοκόλλου : ΕΟΔΑΣΑΑΜ Β 291/17-2-2025 έγγραφο του, όρισε Ομάδα Διερεύνησης για το ανωτέρω Σοβαρό Συμβάν.

1 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1 Ιστορικό της πτήσης

Το Σάββατο 18 Ιανουαρίου 2025, ο εκπαιδευόμενος αλεξιπτωτιστής είχε προγραμματίσει να πραγματοποιήσει Εκπαιδευτικό Άλμα Ελεύθερης πτώσης Skydiving με άλλους αεραθλητές της Σχολής του, προκειμένου να αυξήσει την εμπειρία του ώστε να συνεχίσει την εκπαίδευσή του για την απόκτηση της άδειας του, (A-Licence).

Η ομάδα που θα πραγματοποιούσε το Άλμα εκείνης της ημέρας αποτελούνταν από έξι αλεξιπτωτιστές και τον χειριστή του αεροπλάνου και συγκεντρώθηκε στον χώρο της Σχολής για ενημέρωση. Η ομάδα ενημερώθηκε για τις μετεωρολογικές συνθήκες, ελέγχθηκε από τον εκπαιδευτή ο εξοπλισμός που έφεραν, τους έγινε ενημέρωση για τον σχεδιασμό του άλματος και στην συνέχεια ορίστηκε η σειρά εξόδου από το αεροπλάνο.

Στην συνέχεια η ομάδα μετέβη από τις εγκαταστάσεις της Σχολής του Αεραθλητικού Σωματείου στο Αεροδρόμιο Μεγάρων (ΜΕΓΑΠ) προκειμένου να επιβιβαστούν στο αεροπλάνο για να πραγματοποιήσουν το Άλμα Ελευθέρως Πτώσης.

Μετά την απογείωση, το αεροπλάνο τύπου Cessna 206U με Νηολόγιο F-BNAE ανήλθε στα 10500 πόδια και όταν ο χειριστής ευθυγράμμισε την πορεία του αεροπλάνου με το Jump ramp και πλησίασε την Ζώνη Ρίψης, μετέφερε την πληροφορία στον εκπαιδευτή "είμαστε πάνω από την Ζώνη Ρίψης" προκειμένου ο εκπαιδευτής να ξεκινήσει τις ενέργειες του για το Άλμα. Ο εκπαιδευτής έδωσε την εντολή και ξεκίνησε η έξοδος των αλεξιπτωτιστών από το αεροπλάνο. Μετά την έξοδο των αλεξιπτωτιστών ο χειριστής του αεροπλάνου έκλεισε την "πτυσσόμενη πόρτα" και ξεκίνησε την κάθοδο του για προσγείωση όπου και προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο των Μεγάρων χωρίς να έχει παρατηρήσει κάποιο πρόβλημα στους αεραθλητές που είχαν εξέλθει του αεροπλάνου νωρίτερα.

Η έξοδος των αεραθλητών από το αεροπλάνο έγινε όπως είχε σχεδιαστεί κρατώντας τους χρόνους διαχωρισμού μεταξύ τους. Ο εκπαιδευόμενος αλεξιπτωτιστής ακολουθήθηκε κατά την κάθοδο του από τον εκπαιδευτή του ο οποίος βρισκόταν συνεχώς σε κοντινή απόσταση προκειμένου να επιβλέπει τις ενέργειες του εκπαιδευόμενου και να επέμβει αν χρειαστεί.

Ο εκπαιδευόμενος αλεξιπτωτιστής έκανε τις ενέργειες ελευθέρωσης του αλεξιπτώτου τραβώντας τη λαβή του κατευθυντήριου αλεξιπτώτου (pilot chute) χωρίς όμως να την απελευθερώσει άμεσα από την παλάμη του, ο ιμάντας του pilot chute (bridle), μπλέχτηκε αρχικά στο δεξί του χέρι προκαλώντας του τραυματισμό. Στην συνέχεια καθώς ελευθερώθηκε ο ιμάντας (bridle) από το χέρι του οδήγησε στην ελευθέρωση και ανάπτυξης του θόλου του αλεξιπτώτου. Ο εκπαιδευόμενος λόγω του τραυματισμού του στο δεξί του χέρι δεν ήταν σε θέση να το χρησιμοποιήσει για να κατευθύνει το αλεξιπτωτο μέσα στην ζώνη προσγείωσης. Συνέχισε την κάθοδο του, ελέγχοντας την μόνο με το αριστερό του χέρι και συνειδητά επέλεξε να κατευθυνθεί εκτός της συνήθους ζώνης προσγείωσης αλλά πολύ κοντά στον Πύργο Ελέγχου του αεροδρομίου Μεγάρων προκειμένου να λάβει βοήθεια όσο το δυνατόν συντομότερα. Πράγματι και λόγω της άπνοιας, όταν πάτησε στο έδαφος το αλεξιπτωτο δεν τον παρέσυρε και κάνοντας χρήση του VHF που είχε μαζί του ζήτησε άμεση βοήθεια από τους εκπαιδευτές του οι οποίοι έσπευσαν μαζί με τον Αερολιμενικό Υπάλληλο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Αφού τον απελευθέρωσαν από το εξοπλισμό που έφερε, τον μετέφεραν στο Στρατιωτικό Ιατρείο της Μονάδας του Αεροδρομίου όπου και του χορηγήθηκε παυσίπονη ένεση. Στην συνέχεια μεταφέρθηκε σε Νοσοκομείο της Αττικής προκειμένου να λάβει ακτινογραφία όπου και του τοποθετήθηκε γύψος στο δεξί του χέρι.

1.2 Πληροφορίες Χειριστή

Ο χειριστής γεννηθείς το 1985 εκτελούσε εκπαιδευτικά άλματα ως εκπαιδευόμενος αδειοδοτημένης σχολής αλεξιπτωτισμού, προκειμένου να συμπληρώσει την απαιτούμενη εμπειρία του, ώστε να του χορηγηθεί άδεια A-LICENCE. Ο εν λόγω χειριστής έχει πραγματοποιήσει μέχρι σήμερα είκοσι οχτώ άλματα (28).

Το συγκεκριμένο Άλμα ήταν το δεύτερο που πραγματοποιούσε με την εν λόγω σχολή, καθώς τα προηγούμενα Άλματα τα είχε πραγματοποιήσει με Σχολή άλλου Αεραθλητικού σωματείου όπου είχε ξεκινήσει και την εκπαίδευση του.

1.3 Πληροφορίες Ιπτάμενης Αεραθλητικής Συσκευής

Το αλεξίπτωτο Ελευθέρας πτώσης (Skydiving), είναι Αμερικανικής κατασκευής της εταιρίας United Parachute Technologies (U.P.T.), και το μοντέλο του είναι

V375 SE (Harness & Container) με σειριακό αριθμό 48369 και έτος κατασκευής το Οκτώβριος 2008.

Η αεραθλητική συσκευή φέρει εκτός του κυρίως αλεξιπτώτου και εφεδρικό της Αμερικάνικης εταιρίας (Performance Design (P.D.) το μοντέλο PR-253 (Reserve Canopy) με σειριακό αριθμό 044347 και έτος κατασκευής το Ιούνιος 2009.

Επίσης η αεραθλητική συσκευή φέρει μηχανισμό αυτόματης ενεργοποίησης Automatic Activation Device (AAD) με σειριακό αριθμό 6421 και έτος κατασκευής το Ιούλιος 2006.

Η ανωτέρω Ιπτάμενη Αεραθλητική Συσκευή επιθεωρείται ανά τέσσερις μήνες και η τελευταία της επιθεώρηση έγινε από εξειδικευμένο επιθεωρητή (Rigger) στις 28 Σεπτεμβρίου 2024.

1.4 Μετεωρολογικές πληροφορίες

Σύμφωνα με το METAR του αεροδρομίου της Πάχης Μεγάρων (ΜΕΓΑΠ) στην περιοχή κατά την ώρα του ατυχήματος επικρατούσε άπνοια με απεριορίστη ορατότητα και κάλυψη νεφών 1/8 με 2/8 με βάση τα 2500 πόδια

1.5 Πληροφορίες απογείωσης & προσγείωσης

Την 18 Ιανουαρίου 2025 ο χειριστής του αεροπλάνου Cessna 206U με αριθμό νηολογίου F-BNAE, πριν μεταβεί στις εγκαταστάσεις της Σχολής Αλεξιπτωτιστών μετέβη στο Αεροδρόμιο Μεγάρων όπου πραγματοποίησε την ενημέρωση του σχετικά με τον καιρό και τα NOTAMS. Στην συνέχεια πήγε στο αεροπλάνο ώστε να κάνει την προ πτήσεως επιθεώρηση (Pre Flight), να πραγματοποιήσει τον ανεφοδιασμό του με καύσιμα και να ετοιμάσει το αεροπλάνο για τα Άλματα των αλεξιπτωτιστών. Αφού ολοκλήρωσε τις ανωτέρω ενέργειες, μετέβη στην Σχολή όπου επέστρεψε μαζί με τους αλεξιπτωτιστές στο αεροπλάνο για τη πραγματοποίηση της πτήσης. Η απογείωση, η άνοδος στα 10500 πόδια, η είσοδος στην Ζώνη Ρίψης, η έξοδος και πτώση των αλεξιπτωτιστών καθώς η κάθοδος και η προσγείωση πραγματοποιήθηκε κανονικά σύμφωνα με τις διαδικασίες. Οι αλεξιπτωτιστές που πραγματοποίησαν το Άλμα προσγειώθηκαν εντός Ζώνης Ρίψεων εκτός από έναν εκπαιδευόμενο που προσγειώθηκε κοντά στον Πύργο Ελέγχου ΜΕΓΑΠ.

1.6 Οργανωτικές και Διοικητικές πληροφορίες

Η άδεια λειτουργίας της Σχολής Αλεξιπτωτισμού ανανεώνεται ύστερα από αίτηση της με υποβολή δικαιολογητικών του σωματείου στην Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία, η οποία εγκρίνει την ανανέωση σύμφωνα με το ισχύον ΦΕΚ 1347 Β' 7-11-2000 με ισχύ για τρία χρόνια.

Η τελευταία ανανέωση δόθηκε στις 06 Σεπτεμβρίου του 2023

2.0 Ανάλυση

Την 18 Ιανουαρίου 2025 ο εκπαιδευόμενος αλεξιπτωτιστής πραγματοποίησε προγραμματισμένο άλμα ελευθέρας πτώσης από αεροπλάνο Cessna 206U με νηολόγιο F-BNAE μαζί με ομάδα έξι αλεξιπτωτιστών στην οποία συμμετείχε και ο εκπαιδευτής του.

Οι μετεωρολογικές συνθήκες ήταν άπνοια με κάλυψη νεφών 1/8 με 2/8 και βάση τα 2500 πόδια με απεριόριστη ορατότητα.

Το Αεροπλάνο απογειώθηκε από το Αεροδρόμιο της Πάχης Μεγάρων (ΜΕΓΑΠ) και συνέχισε ανερχόμενο για τα 10500 πόδια, ύψος στο οποίο ανήλθε χωρίς κάποιο πρόβλημα. Στην συνέχεια πλησίασε την Ζώνη Ρίψης και ο χειριστής μετέφερε την πληροφορία στον εκπαιδευτή “είμαστε πάνω από την Ζώνη Ρίψης” προκειμένου ο εκπαιδευτής να ξεκινήσει τις ενέργειες του για το Άλμα. Ο εκπαιδευτής έδωσε την εντολή να ξεκινήσει η έξοδος των αλεξιπτωτιστών η οποία πραγματοποιήθηκε όπως είχε σχεδιαστεί κατά την ενημέρωση των εμπλεκομένων.

Ο εκπαιδευόμενος αλεξιπτωτιστής αφού ήρθε η σειρά του, πήρε την θέση του στην έξοδο του αεροπλάνου και ξεκίνησε το άλμα του. Ενώ ήταν στον αέρα και έχοντας πλήρη έλεγχο κατά την κάθοδο του, με τον εκπαιδευτή του να τον ακολουθεί από μικρή απόσταση, ο εκπαιδευόμενος έκανε τις ενέργειες ελευθέρωσης του αλεξιπτώτου τραβώντας τη λαβή του μικρού κατευθυντήριου αλεξιπτώτου (pilot chute). Όμως, επειδή δεν απελευθέρωσε άμεσα την λαβή από την παλάμη του, ο ιμάντας του pilot chute (bridle), μπλέχτηκε αρχικά στο δεξί του χέρι προκαλώντας του τραυματισμό. Στην συνέχεια η ελευθέρωση του ιμάντα (bridle) από το δεξί του χέρι, οδήγησε στην ελευθέρωση και ανάπτυξης του θόλου του κυρίως αλεξιπτώτου. Ο εκπαιδευόμενος διατήρησε την ψυχραιμία του, έλεγξε ότι ο θόλος του είχε αναπτυχθεί κανονικά και αν και τραυματισμένος κατάφερε να έχει τον έλεγχο κατά την κάθοδο του κάνοντας χρήση του χειριστηρίου μόνο του αριστερού του χεριού. Συνέχισε την κάθοδο του και συνειδητά επέλεξε να κατευθυνθεί πλησίον της συνήθους ζώνης προσγείωσης και πολύ κοντά στον Πύργο Ελέγχου του αεροδρομίου Μεγάρων προκειμένου να λάβει βοήθεια όσο το δυνατόν συντομότερα. Η επαφή του με το έδαφος ήταν ομαλή και δεν του προκάλεσε περαιτέρω τραυματισμούς. Ο εκπαιδευόμενος έκανε χρήση του ασυρμάτου VHF που έφερε στην εξάρτηση του δηλώνοντας στους εκπαιδευτές του ότι χρειάζεται βοήθεια και να σπεύσουν άμεσα. Πράγματι σε πολύ λίγο χρονικό διάστημα οι εκπαιδευτές της σχολής έφτασαν στο σημείο με δικό τους όχημα μαζί με τον Αερολιμενικό υπάλληλο της βάρδιας της ΥΠΑ, όπου αφού τον ελευθέρωσαν από τις εξαρτίσεις που έφερε, τον επιβίβασαν στο όχημα τους και τον μετέφεραν αρχικά στο Ιατρείο της Μονάδας του αεροδρομίου όπου έλαβε παυσίπονη ένεση από τον Στρατιωτικό Ιατρό της βάρδιας. Στην συνέχεια μεταφέρθηκε σε Δημόσιο Νοσοκομείο του Νομού Αττικής για πρόσθετες εξετάσεις και περιποίηση του τραύματος του.

Από τις συνεντεύξεις εντοπίστηκε ότι ο εκπαιδευόμενος είχε ξεκινήσει την εκπαίδευση του σε Σχολή άλλου Αεραθλητικού Σωματείου όπου εκεί είχε πραγματοποιήσει σχεδόν όλα τα Άλματα του. Το συγκεκριμένο Άλμα της 18^{ης} Ιανουαρίου ήταν το δεύτερο που πραγματοποιούσε με την νέα Σχολή. Από τις συνεντεύξεις εντοπίστηκε ότι υπήρχε διαφορά στις αρχικές διαδικασίες απελευθέρωσης του κατευθυντήριου αλεξιπτώτου (pilot chute) καθώς ο

εκπαιδευόμενος είχε εκπαιδευτεί στην προηγούμενη Σχολή ότι έπρεπε, αφού τραβήξει την λαβή του pilot chute να την κρατήσει στο χέρι του, κάτι το οποίο δεν έπρεπε να γίνει με τον εξοπλισμό που έφερε κατά το τελευταίο του Άλμα. Κατά την φάση της εκπαίδευσης είναι σύνηθες ο εκπαιδευόμενος κάτω από το στρές της άσκησης (πτώση από μεγάλο ύψος, με συνεχή αύξηση της ταχύτητας πτώσης και ελαχιστοποίηση του χρόνου αντίδρασης), να εφαρμόζει "μηχανικά" τις κινήσεις που έχει εκπαιδευτεί που εφαρμόζε στο παρελθόν μέχρι την πλήρη εξοικείωση του με τον νέο εξοπλισμό.

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ με γνώμονα την πρόληψη και αποφυγή επανάληψης παρόμοιου Σοβαρού Συμβάντος θα προχωρήσει στην έκδοση Σύστασης Ασφαλείας.

3.0 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο αλεξιπτωτιστής πραγματοποίησε εκπαιδευτικό άλμα ως μέλος Σχολής η οποία έχει πιστοποιηθεί από την Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛΑΟ).

Από την συνέντευξή του εκπαιδευόμενου αλεξιπτωτιστή προκύπτει, ότι ο τραυματισμός του οφείλεται στο ότι το δεξί του χέρι μπλέχτηκε σε ιμάντα κατά την απελευθέρωση και ανάπτυξη του κατευθυντήριου αλεξιπτώτου (pilot chute) ενώ πραγματοποιούσε πτώση στην περιοχή Λάκκα Μεγάρων.

Όταν ελευθερώθηκε ο ιμάντας (bridle) του pilot chute από το χέρι του εκπαιδευόμενου, ο κυρίως θόλος αναπτύχθηκε κανονικά και δεν χρειάστηκε να γίνει χρήση του εφεδρικού αλεξιπτώτου.

Ο εκπαιδευόμενος αλεξιπτωτιστής αν και τραυματισμένος διατήρησε την ψυχραιμία του, εφαρμόσε τις διαδικασίες στις οποίες είχε εκπαιδευτεί κάτι το οποίο απέτρεψε πρόσθετους τραυματισμούς του.

Οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούσαν στην περιοχή δεν δημιούργησαν περαιτέρω προβλήματα στον τραυματισμένο αλεξιπτωτιστή κατά την κάθοδο του και η άπνοια βοήθησε να μην τον παρασύρει ο θόλος του αλεξιπτώτου στο έδαφος με αποτέλεσμα να αποφευχθούν περαιτέρω τραυματισμοί.

Ο τραυματισμένος εκπαιδευόμενος αλεξιπτωτιστής ειδοποίησε άμεσα τους εκπαιδευτές της σχολής μόλις βρέθηκε στο έδαφος, προκειμένου να λάβει βοήθεια για να αφαιρέσει την εξάρτηση του καθώς ο τραυματισμός του δεν του επέτρεπε να πραγματοποιήσει μόνος του αυτές τις ενέργειες.

Ο εκπαιδευόμενος αλεξιπτωτιστής έλαβε άμεση συνδρομή από εκπαιδευτές της σχολής καθώς και από τον Αερολιμενικό υπάλληλο που ήταν βάρδια την ώρα του συμβάντος οι οποίοι τον μετέφεραν άμεσα στο Ιατρείο της Μονάδος.

Στον τραυματισμένο εκπαιδευόμενο αλεξιπτωτιστή παρασχέθηκαν άμεσα οι πρώτες βοήθειες, αρχικά από τον Στρατιωτικό Ιατρό της Μονάδας, στο Ιατρείο εντός του

αεροδρομίου και στην συνέχεια σε Δημόσιο Νοσοκομείο μετά την μεταφορά του εκεί.

Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιήθηκε ήταν ελεγμένος προ της πτώσης, πιστοποιημένος και λειτούργησε κανονικά χωρίς να δημιουργήσει οποιοδήποτε πρόβλημα στον αλεξιπτωτιστή κατά την κάθοδο του.

Πρέπει να δίνεται μεγάλη προσοχή στους εκπαιδευόμενους, οι οποίοι πραγματοποιούν αλλαγή εξοπλισμού κατά την διάρκεια της εκπαίδευσής τους, μέχρι να εξοικειωθούν πλήρως με τον νέο εξοπλισμό τους και τις νέες διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζουν.

4.0 ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΡΟΣ ΕΛΑΟ

2025-09AV Η ΕΛΑΟ να διασφαλίσει την ύπαρξη και εφαρμογή διαδικασιών, για όλες τις αδειοδοτούμενες από αυτήν Σχολές Αλεξιπτωτιστών skydiving, οι οποίες θα προβλέπουν ότι: όταν ο εκπαιδευόμενος αλεξιπτωτιστής κάνει αλλαγή στον τύπο του εξοπλισμού (Θόλου – εξαρτήσεις), οι εκπαιδευτές του **θα πρέπει να ενημερώνουν τον εκπαιδευόμενο αναλυτικά και κατά επανάληψη για τις όποιες διαφορές υπάρχουν τόσο στο τεχνικό μέρος όσο και στο χειρισμό αυτών.**

2025-10AV Η ΕΛΑΟ να ελέγξει την ύπαρξη και εφαρμογή διαδικασιών για όλες τις αδειοδοτούμενες από αυτήν Σχολές Αλεξιπτωτιστών skydiving, οι οποίες θα προβλέπουν ότι :
Σε περίπτωση αλλαγής στον τύπο του εξοπλισμού (Θόλου – εξαρτήσεις), οι επιφορτισμένοι εκπαιδευτές **θα καταχωρούν στο φάκελο εκπαίδευσης του εκπαιδευομένου την ενδεδειγμένη ενημέρωση αυτού πιστοποιώντας την ικανότητα χρήσης του νέου εξοπλισμού.**

Νέα Φιλαδέλφεια 8 / 4 / 2025

Η επιτροπή Διερεύνησης

Οι εισηγητές - Διερευνητές Αεροπορικών Ατυχημάτων

Χρήστος Ι. Νοδάρας (IIC)
ASI / CMS Auditor – Inspector

Σάββας Θ. Γιαζιτζής
ASI / CMS Auditor - Inspector

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Γεώργιος Ι. Δριτσάκος
Αντιπτεράρχος (Ι) (ε.α.) Π.Α.

ΜΕΛΗ

Αναπληρωτής Πρόεδρος

Χρήστος Παπαδημητρίου
Δικηγόρος ΔΝ

Γρηγόριος Φλέσσας
Κυβερνήτης Αεροσκαφών

Χρήστος Βάλαρης
Ταξίαρχος (ε.α.) Π.Α.

Πέτρος Ευγενικός
Πολ. Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος

ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ : Β. Φουσέκη

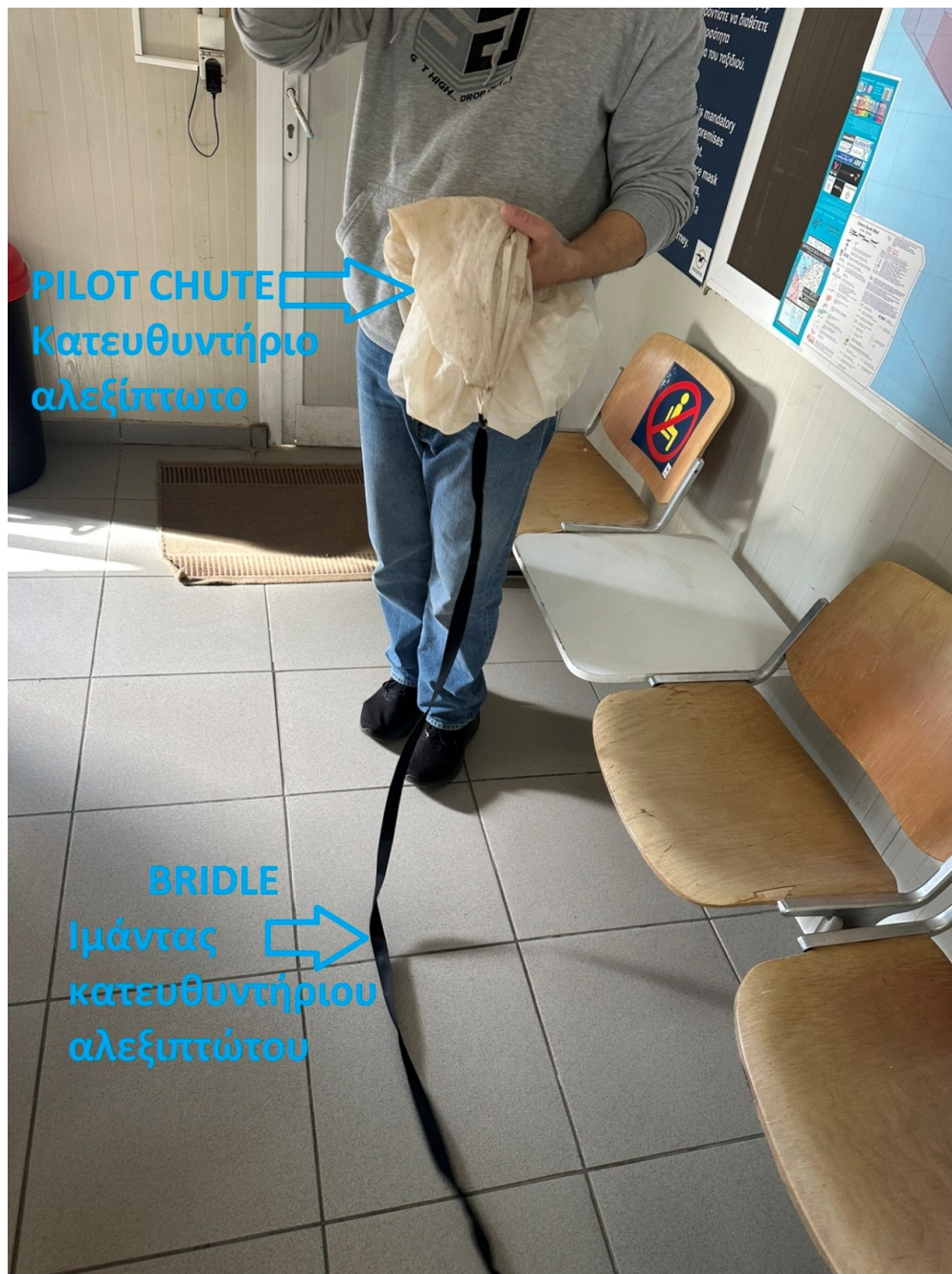


ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

5.0 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ο ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΤΗ - 18/1/2025 - ΜΕΓΑΠ





Automatic Activation Device (AAD)

PARACHUTE RECORD LOG

For legal use in aircraft. This parachute must be inspected and maintained in accordance with applicable manufacturer's instructions and aviation laws. Repack cycle _____ days.

WARNING
Parachuting is a high-risk activity which may cause or result in serious injury or death.

NEVER EXCEED RESERVE CANOPY LIMITATIONS

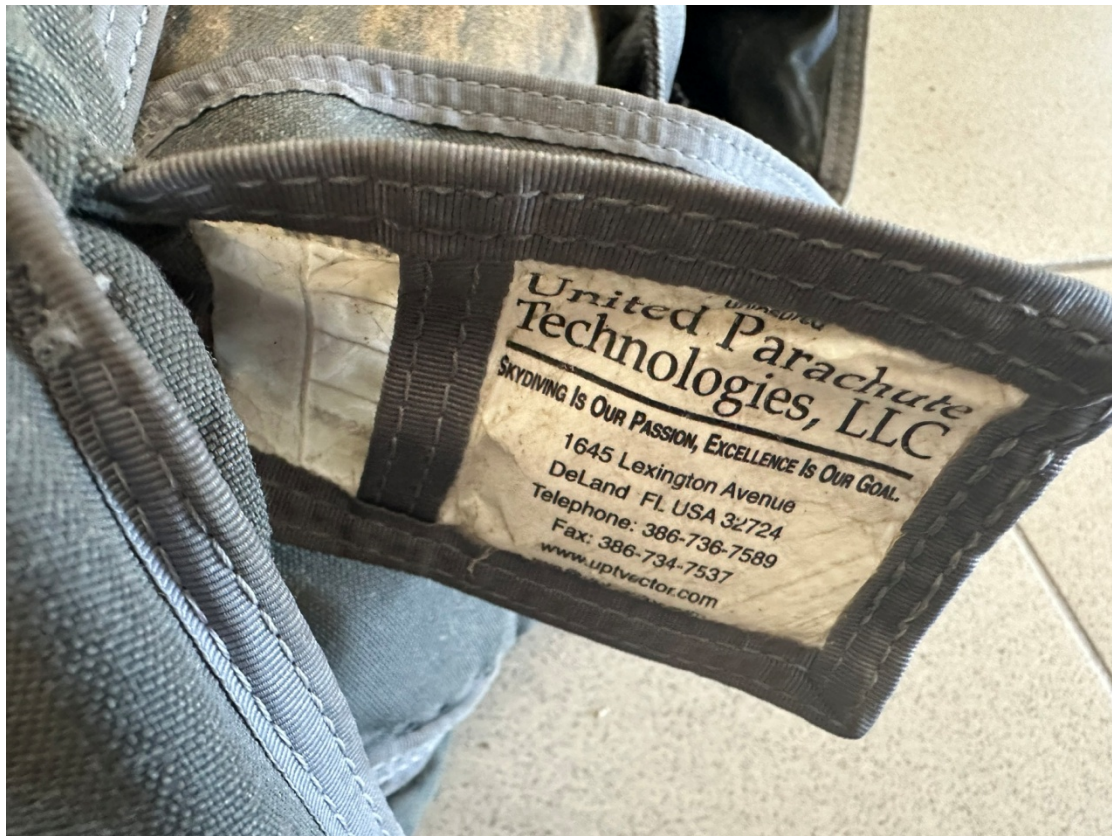
Maximum Exit Weight (Jumper + clothing + equipment) 254 lbs.
Maximum Deployment Speed 150 KTS.

OWNER INFORMATION
Name SD Att: KQ
Address _____
City, State, Zip _____
Telephone _____

EQUIPMENT DATA	MANUFACTURER	MODEL	SERIAL NO.	DATE OF MANUFACTURE
RESERVE CANOPY	<u>P.D.</u>	<u>PR-253</u>	<u>044347</u>	<u>JUN 2009</u>
HARNES & CONTAINER	<u>V.P.T.</u>	<u>V375 SE</u>	<u>48369</u>	<u>OCT 2008</u>
AAD	<u>A.A.D.</u>	<u>VIGIL</u>	<u>64354</u>	<u>JUL 2008</u>
	<u>AIR FORCE</u>	<u>CYPRESS</u>	<u>6354</u>	<u>JUL 2011</u>

DATE	PLACE	CERTIFICATE NO. AND SEAL	RIGGER'S SIGNATURE	REMARKS
<u>29-FEB-2020</u>	<u>ATHENS</u>	<u>3394742/VEH</u>	<u>[Signature]</u>	<u>A.I.R.</u>
<u>02-JUL-2020</u>	<u>ATHENS</u>	<u>3394742/VEH</u>	<u>[Signature]</u>	<u>A.I.R.</u>
<u>30-OCT-2020</u>	<u>ATHENS</u>	<u>3394742/VEH</u>	<u>[Signature]</u>	<u>A.I.R.</u>
<u>28-MAY-2021</u>	<u>ATHENS</u>	<u>3394742/VEH</u>	<u>[Signature]</u>	<u>A.I.R.</u>
<u>28-SEP-2021</u>	<u>ATHENS</u>	<u>3394742/VEH</u>	<u>[Signature]</u>	<u>A.I.R.</u>
<u>26-MAY-2022</u>	<u>ATHENS</u>	<u>3394742/VEH</u>	<u>[Signature]</u>	<u>A.I.R.</u>
<u>26-OCT-2022</u>	<u>ATHENS</u>	<u>3394742/VEH</u>	<u>[Signature]</u>	<u>A.I.R.</u>

DATE	PLACE	CERTIFICATE NO. AND SEAL	RIGGER'S SIGNATURE	REMARKS
<u>09-MAR-2023</u>	<u>ATHENS</u>	<u>3394742/VEH</u>	<u>[Signature]</u>	<u>A.I.R.</u>
<u>28-AUG-2023</u>	<u>ATHENS</u>	<u>3394742/VEH</u>	<u>[Signature]</u>	<u>A.I.R.</u>
<u>JAN 2024</u>	<u>CYPRESS</u>	<u>#63561</u>	<u>[Signature]</u>	<u>EOL REMOVED</u>
<u>26-JAN-2024</u>	<u>ATHENS</u>	<u>3394742/VEH</u>	<u>[Signature]</u>	<u>VIGIL #63561 INSTALLED</u>
<u>28-SEP-2024</u>	<u>ATHENS</u>	<u>3394742/VEH</u>	<u>[Signature]</u>	<u>A.I.R.</u>





ΡΙΨΗ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΤΩΝ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΧΗΣ ΜΕΓΑΡΩΝ (ΜΕΓΑΠ)







ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΟΥ ΕΦΕΡΕ Ο ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΤΗΣ ΟΠΟΥ ΦΑΙΝΕΤΑΙ Η ΛΑΒΗ (ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ) ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΤΕΥΘΥΝΗΤΗΡΙΟΥ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟΥ (PILOT CHUTE) ΣΥΣΚΕΥΑΣΜΕΝΟ ΣΤΟ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟ (ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝΕΙ Ο ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΤΗΣ ΤΗΝ ΛΑΒΗ ΑΜΕΣΩΣ ΑΠΟ ΤΟ ΧΕΡΙ ΤΟΥ)



ΜΕ ΤΟ PILOT CHUTE ΑΝΕΠΤΥΓΜΕΝΟ ΟΠΟΥ ΔΙΑΚΡΙΝΕΤΑΙ ΚΑΙ Ο ΙΜΑΝΤΑΣ BRIDLE



ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΛΛΟΥ ΤΥΠΟΥ ΟΠΟΥ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ PILOT CHUTE Η ΛΑΒΗ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΣΤΟ ΧΕΡΙ ΤΟΥ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΤΗ



PILOT CHUTE ME ΤΟΝ ΙΜΑΝΤΑ BRIDLE



Η ΛΑΒΗ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ PILOT CHUTE ΠΟΥ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΣΤΟ ΧΕΡΙ ΤΟΥ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΤΗ