

Lennuohutus aastal 2008

(lühikäsitte Lennuametile saabunud ettekannetest ja meedias kajastatust seisuga 22.10.2008. a. Peamiselt GA).

2008 aastal on esitatud käesolevaks ajaks 178 ettekannet, nende hulgas 2 lennuõnnetust (2007 3 lennuõnnetust): P28 fataalne Pärnus ja Beaver RX500 kurikuulus ja „armastatud“ meediasündmus ehk allakukkumine Valgas ning õnnetus maapeal langevarjuga, kes mingil seletamatul põhjusel lennukisse sisenemise asemel astus töötava lennukimootori propellerisse.

Käesolevaks ajaks esitatud ettekannetest 32 kajastavad linnuga kokkupõrget - möödunud aastal oli sarnaseid juhtumeid üldse 19.

41 ettekannet on nn. intsidendi tunnustega. Möödunud aastal oli intsidente üldse 60.

Ülejäänud ettekanded kajastavad Lennuliiklusteenistuse ja ärilise kodumaiste ning mingil määral ka välismaiste ja ka mittetulunduslike lennuettevõtjate tööd..

Peatuksin lähemalt nn General Aviation`i (edaspidi – GA), ehk väikeste lennukitega toimunud juhtumitel ja mitte ainult Eestis, vaid ka mulle teadaolevatel iseloomulikel intsidentidel ja õnnetustel väljaspool Eestit.

Lennuametisse on esitatud GA tegemiste kohta 14 ettekannet. Nendest ainult 3 korral oli tegemist Eesti eralenduritega (siia hulka ei kuulu „Valga Lendur“):

- Ekolot`i hädamaandumine mootori seiskumise tõttu – hea töö;
- EV-97 maandumine Jüri lähedal mootori ebastabiilse töötamise tõttu – ka õige otsus;
- Lennuliikluse pretensioonid „Ikarus C-42“ transponderi halva töötamise kohta.

Need juhtumid on arvatavasti edaspidi välditavad, sest kõigi põhjused on hästi teada. Esimesel juhul konstruktiivne, järgmisel juhul tuleb arvatavasti arvestada aja mõju lennukikütuse omadustele ja lennuki kütuse etteandmise süsteemi elementidele – kütusefiltrit tuleb vist kontrollida hoolikamalt enne lendu, kui lennuk on pikaajaliselt seisnud, pealegi veel talvel, kus bensiinis „lahustunud“ vesi võib oma „seatembu“ ära teha. Samuti tuleb lahendada transponderi probleem, kui plaanitaks lende kontrollitavas õhuruumis.

11 juhtumit GA lennukitega oli seotud lennutöödel esinenud kahepoolse raadioside protseduuride rikkumistega (5 juhtumit), teliku rehvid kaotasid rõhu nii enne kui pärast lendu (3 juhtumit) ja probleemid mootorite ja lennuki süsteemidega (3 juhtumit kõik kopteriga ENS480) . Need juhtumid toimusid Eesti operaatorite ja välismaa GA lennukitega.

Pikemalt tahaksin peatuda Eesti meedias kajastatud kolmel õnnetusel, kus kaks inimest elu kaotasid.

Kahe kohta nendest on MKM kodulehel: transport; kriisireguleerimine; lennuõnnetuste uurimisaranded; lugeda esmaseid lühiaruandeid. PA28 (Rootsi piloodi piloteeritud) kohta veel lühiaruanne puudub.

Lisaksin siinjuures oma kommentaari nendele kolmele juhtumile.

Kõigepealt PA28 lennuõnnetus Pärnus, kus piloot hukkus ja lennuk põles osaliselt ära. Teada on, piloodil oli erapiloodi luba (PPL). Lennutunde oli piloodil umbes 1000. Peale ühekuist vaheaega oli see tema teine lend, kusjuures viimase maandumise ta sooritas eelmisel päeval. Ei saa ütelda, et vähekogenenud, aga tema lähenemist ja korduslähenedamisele minekut näinud isikute ütluste järgi tekib küsitavusi. Kõigepealt peale korduslähenedamisele mineku piloot ei koristanud ära maandumisklappe, milline asjaolu muutis lennuki piloteerimise kindlasti keerulisemaks (allakukkunud lennuki maandumisklapid olid täielikult väljalastud – maandumisasendis). Pärnu lennurada on 2500 m pikk, seega enam kui 4 korda pikem kui antud lennukitüübil maandumiseks vaja. Küsimus: „Kas ikka oli vaja teisele lähenedamisele minna?“. Aga hea küll, oli vaja, piloot oli nii otsustanud. Edaspidine on juba uskumatu vallast:

- lennuki kalle 60 kraadi väljalastud maandumisasendis tagatiibadega ja suurenes, miks nii suur?
- Kuhu piloot kiirustas?

Küsida võib paljugi, kuid tahtmatult tekib säärane mõte, et piloot otsustas minna korduslähenedamisele ilma, et oleks seda eelnevalt läbi mõelnud, protseduure meelde tuletanud nagu: lisada mootorile võimsust piisavalt ja tõusta kõrgemale otsesuunas samal ajal kogudes kiirust, et klappide korjamisel, mitte sattuda varisemisrežiimi. Kui klappid korjatud jätkata korduslähenedamise protseduuri.

Uurimiskomisjon kahtlemata püüab tõele järele saada kuivõrd see üldse võimalik on, aga igaüks võiks mõelda selle peale, kuidas tema enne lendu ja lennu ajal oma tegevust lahti mõtestab, et lennata „lennukist eespool“ ja olla valmis muutusteks nn. „aeronavigatsiooniliselt muutuvast situatsioonis“.

Nüüd Valgas Jaanikese Lennuväljal juhtunust.

Olgugi, et MKM kodulehel on Valga lennuõnnetuse lühiraport, arvan, et siin võib tuua mõningaid paralleele meie maanteedel toimuvaga – lubadeta sõitmine. Vahe on siiski selles, lubadeta autojuht tavaliselt n.ö. oskab sõita, siis lubadeta piloot tavaliselt ei tea lennuki piloteerimisvõtetest ja kuidas lennukit üldse juhtida, midagi. Nii ka „Valga Lendur“. Tegelikult enne oma lendu, mis kahjuks õnnetult lõppes, käis ta siiski oskaja mehe käest küsimas, et „kuidas lennatakse“ ja talle isegi demonstreeriti seda. Aga et tal endal on lennuk ja ta kavatseb ka ise sellega lennata, ilma eelneva treeninguta, või kellegi abil, sellest ta ei kõssanud poolt sõnagi.

Ja siis kutsus ta oma tuttavad kokku, et demonstreerida oma lennuaparaati, teadmata, et on olemas nõuded lennuki lennukõlblikkuse kohta, piloodil peab olema vastav tunnistus ja kui neid pole ning ikkagi üritad lennata, siis võib see päris kallis lõbu olla.

Valga lend lõppes tolle üritaja jaoks siiski õnnelikult, et ta ellu jäi, võimalus fataalseks tulemuseks oli vägagi olemas.

Rapla õnnetusest ka.

Ajakirjanduses on arvatavasti piisavalt kirjutatud nii hukkunud langevarjurist kui ka sellest õnnetusest eriti stiilis „SL õhtuleht“, aga inimene hukkus ja meil elavatel teda tagasi tuua pole enam võimalik.

Sellest õnnetusest tuleb meil arvatavasti järeldada seda, et on vaja luua takistused pöörlevasse propellerisse sattumiseks. Kõige lihtsam on seisata propeller(id). Kui soovida korraldada lennukisse minek töötava propelleriga BN-2A lennukile, siis peab vist lennuki juurde panema kellegi, nimetame ta järelevaatajaks. Ja kui ta saab piisavalt kogenuks, võib ka tema pöörlevasse propellerisse sammuda. Järeldus siit

on, et kogemus on hea, aga see võib inimese hooletuks teha, eriti, kui kogunud inimene arvab, et ta on tänu kogemusele enam kaitstud igasuguste õnnetuste eest. Mõnikord peab kogunud inimene oma kogemust hindama just seisukohalt, et kogemus võib teha hooletuks. Aga lennunduses toob hooletus väga sageli õnnetuse.

Tahaksin veel juhtida Teie tähelepanu järgmisele asjaolule. Septembris – oktoobris on Lennuametile ettekantud kolmest juhtumist, kus Tallinna lennuvälja perroonil liikuvad autod ei jälgi lennuväljal kehtivaid kiirusepiiranguid (kuni 30 km/t), vaid arendavad märkimisväärselt suuremaid kiirusi. Numberit on raske ütelda, aga kuini 60-80 km/t võib olla, sealjuures autojuhid püüavad „suurel kiirusega läbi lipsata ruleerivate lennukite ees. Pilootidele, kes ruleerivad ilmuvad säärasead autod ootamatult ja meil on kolm ettekannet selle kohta, kui piloodid on olnud sunnitud järsult pidurdama, aga lennuk kaalub 50 tonni ja seda ei saa momentaalselt pidurdada. Tallinnas on juhtunud lennuki ja maapealse tehnika konflikte pukseerimisel, aga ruleerimisel veel mitte. GA lennukite mõõdukus on tunduvalt väiksemad ja seepärast soovitan Teil Tallinnas olla tähelepanelikud. Lennujaama administratsioon on probleemist teadlik ning püüab seda lahendada.

Lisan siia pildi, mis juhtus Ameerikas.

Muuseas meil on „õhuvallas“ veel palju uljamaid mehi olemas. Kohe näitan Teile pilte lendudest Peterburi maanteel (vt New image, new image 2 ja 3). See asi maksab sooritajale vanema pruugitud auto hinna.

Näitan Teile veel mõned pildid, mitte hirmutamiseks, aga järelemõtlemiseks ja selleks, et teada kus võib oht varitseda.

Pilt 1.

Säärane oli tulemus kui Piloot läks „Ikarus C42“-ga lendama umbes 25 sõlmelise tuulega ja allatuule kursil olles pöörangut alustades äkki kaotas tuulepuhangu tõttu kursi ja kiiruse ning sattus varisemisrežiimi, millest enam välja ei tulnud. Soodustav faktor oli ujukid. Piloot ja reisija said tõsiselt vigad.

Pilt 2.

Rada 430 m pikk 30 m lai, muru, peale vihma, küljetuul 7m/sec e 14 sõlme. Ja tulemus on Teie ees. Arvatavasti on see ka Eestis võimalik, kui tingimused on „soodsad“.

Pilt 3.

Siin on ringidega tähistatud kõrgepingeliinide (20KV) postid. Lennuk „Ikarus C42“ on nende kahe posti vahel vees ja näha ei ole. Samuti ei ole näha pilooti ja reisijat, kes olid lennukis. Väga kurb lugu, mis sai võimalikuks mitme reegli eiramise tõttu. (Ohutu kõrgus, lennurajoonis olevate takistuste mittetundmine ja teadma ta põhjus madalale laskumiseks (ligikaudu 15-20m).

Soovime Teile ohutut lendamist
Lugupidamisega

August Kaasik ja Raivo Kask
Lennuamet, vaneminspektorid