

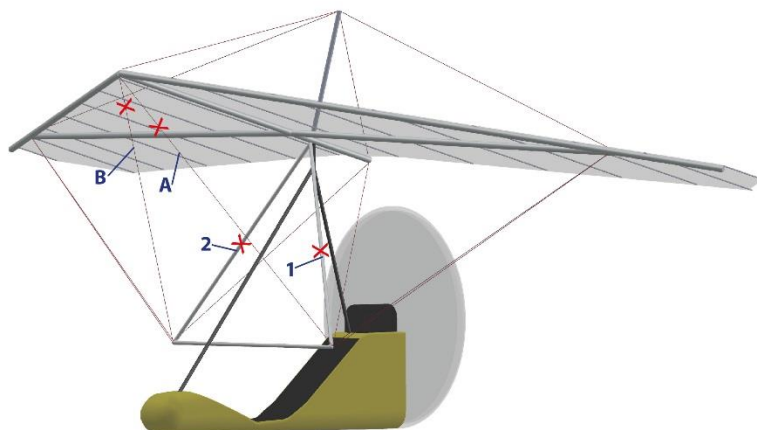


Lennuohutusjuhtumi eksperthinnang

ECCAIRS number	ECCAIRS NR on EE509/270817/LOC-I
Koht	EERA
Aeg	27.08.2017, ca 1927 kohaliku aja järgi
Õ/S registreering	ES-KTT
Kokkuvõte	<p>27. augustil 2017.a kell 19:27 kohaliku aja järgi toimus Kuusiku lennuvälja lähedal lennuõnnetus isehitatud motoriseeritud deltaplaaniga, registrinumber ES-KTT. Õnnetuses hukkus kaks inimest.</p> <p>Tulenevalt Ohutusjuurdluse Keskuse (OJK) juurdluskohustust reguleerivatest rahvusvahelistest regulatsioonidest ICAO Annex 13 ja EU 996/2010 ei ole OJK'i toimunud õnnetusjuhtumi uurimiseks juurdluskohustust, kuid arvestades traagilise juhtumi asjaolusid, on OJK koondanud juhtumi kohta alljärgneva faktilise materjali, võimaldamaks sarnaste õhusõidukite käitajatel tarvilikke lennuohutust suurendavaid korrektiivmeetmeid välja töötada ja rakendada.</p>
Juhtumi kirjeldus	<p>27. augustil 2017.a. kell 17:00 startis motoriseeritud deltaplaan Kosu külast, Kuusalu vallast Kuusiku lennuväljale. Ligikaudu kella 19:00 ajal sooritati õhusõidukiga huvilende Kuusiku lennuväljal ja selle ümbruses. Kuusiku lennuvälja maandumisrada oli kuiv, CAVOK, sademed: 0,0; tuul 06/1,4G2,2.</p> <p>Õhusõiduki piloot (mees, 58a) omas kehtivat ülikergõhusõiduki UL klass A piloodi luba, 8 aastast lennukogemust ning seisuga 24.05.2017 oli piloodil õnnetuses hävinud õhusõidukiga omandatud lennukogemust 183,3 tundi.</p> <p>Õhusõiduk omas kehtivat lennukõlblikkussertifikaati.</p> <p>Õhusõiduki pardal olid piloot ja kaasreisija (naine 39a).</p> <p>Pealtnägijate ütluste kohaselt märkasid nad 19:26, kuidas 400-500m kõrgusel õhusõiduk Rapla suunast Kuusiku lennuväljale läheneb ning pööranguga kõrgust vähendab. Pikeest väljudes, pöörangu käigus purunes õhusõiduki tiib ning õhusõiduk kukkus ligikaudu 200m kõrguselt alla kuusemetsa.</p> <p>Õnnetuse tagajärjel õhusõiduk süttis ning mõlemad õhusõidukiga lennanud isikud hukkusid.</p> <p>Õnnetusjuhtumi järel uuris OJK õhusõiduki konstruktsioonile tekkinud vigastusi, millest nähtub, et manöövri käigus paindusid ning purunesid</p>



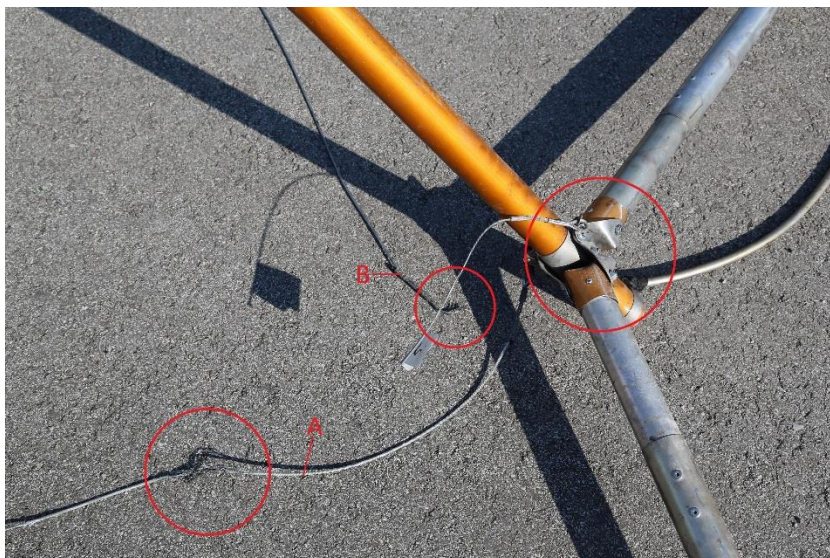
õhusõiduki konstruktsioonis trapetsi torud (1 ja 2) ning katkesid trossid (A ja B) (joonis 1, joonis 2, joonis 3).



Joonis 1. Motoriseeritud deltaplaanil purunenud komponendid

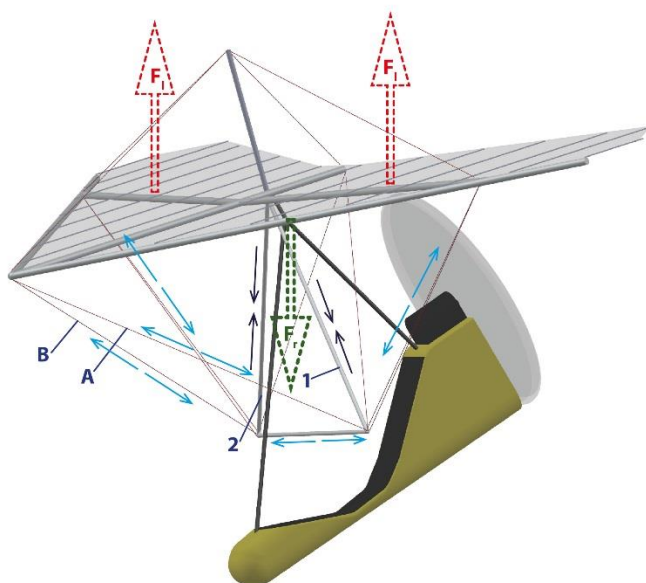


Joonis 2. Purunenud trapetsi torud



Joonis 3. Katkenud trossid, paindunud tiivakonstruktsioon

Tekkinud vigastuste alusel võib järeldada, et kõrgust vähendades suurenes oluliselt õhusõiduki kiirus ning pikeest väljudes nõtkusid esmalt tõstejõu (F_t) ja raskusjõu (F_r), mõjul survejõududega koormatud trapetsi torud 1 ja 2 (joonis 4). Torude nõtkumine ja purunemine võimaldas õhusõiduki tiival liikuda kiiresti suuremale kohtumisnurgale, mille tulemusel purunesid tõmbejõuga koormatud trossid A ja B ning õhusõiduki tiib deformeerus tõstejõu (F_t), moodustades nurga 130° (joonis 3).



Joonis 4. Õhusõiduki konstruktsioonile mõjuvad jõud



Estonian
Safety
Investigation
Bureau

Järeldused	OJK hinnangul põhjustas toimunud lennuõnnetuse õhusõiduki konstruktsioonile mittevastava manöövri sooritamine.
Koostatud	19.09.2017
