



Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

Transport Accident and Incident Investigation Bureau of the Republic of Latvia

Brīvības iela 58, Rīga, LV-1011, Latvia, phone +371 67288140, mob. phone +371 26520082, fax +371 67283339,
e-mail taiib@taiib.gov.lv, www.taiib.gov.lv

NOBEIGUMA ZIŅOJUMS Nr. 4-02/2-19(1-20)

**PAR AVIĀCIJAS NOPIETNU INCIDENTU AR GAISA KUĢI CESSNA TR182,
REGISTRĀCIJAS Nr. YL-LAT
2019. GADA 20. JŪLIJĀ LIMBAŽU LIDLĀUKĀ**

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs ir funkcionāli neatkarīgs no visām Latvijas Republikas aviācijas institūcijām, kuras novērtē gaisa kuģu derīgumu lidojumiem, veic gaisa kuģu ekspluatantu sertifikāciju, organizē lidojumus, nodrošina gaisa kuģu tehnisko apkopi, novērtē personāla kvalifikāciju un organizē gaisa satiksmes vadību un lidostu darbu. Izmeklēšanas biroja uzdevums ir izmeklēt civilās aviācijas nelaimes gadījumus, nopietnus incidentus un, ja tas nepieciešams lidojumu drošības uzlabošanai, arī incidentus. Izmeklēšanas vienīgais mērķis saskaņā ar Čikāgas konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 13. Pielikumu un 2010. gada 20. oktobra Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr.996/2010, par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK ir paaugstināt lidojumu drošību un novērst aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu atkārtosanos, kā arī nepieciešamības gadījumā izstrādāt drošības rekomendācijas.

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja veiktā izmeklēšana nav saistīta ar personas vainas vai atbildības noteikšanu.

Adrese:

Brīvības iela 58, Rīga, Latvija, LV-1011

Tālr.: 67288140

Fakss: 67283339

E-pasts: taiib@taiib.gov.lv

Direktors: Ivars Alfrēds Gaveika

NOBEIGUMA ZIŅOJUMS Nr. 4-02/2-19(1-20)

**Par aviācijas nopietnu incidentu ar gaisa kuģi Cessna TR182,
reģistrācijas Nr. YL-LAT
2019. gada 20. jūlijā Limbažu lidlaukā**

SATURS

VISPĀRĒJĀ INFORMĀCIJA PAR AVIĀCIJAS NOPIETNU INCIDENTU

IZMEKLĒŠANA

1. FAKTISKĀ INFORMĀCIJA

- 1.1. Lidojuma apraksts
- 1.2. Cietušās personas
- 1.3. Gaisa kuģa bojājumi
- 1.4. Citi bojājumi
- 1.5. Informācija par apkalpi
- 1.6. Informācija par gaisa kuģi
- 1.7. Meteoroloģiskā informācija
- 1.8. Navigācijas līdzekļi
- 1.9. Sakaru līdzekļi
- 1.10. Lidlauka informācija
- 1.11. Lidojuma parametru ieraksti
- 1.12. Informācija par bojājumiem un triecieniem
- 1.13. Medicīniskie un psiholoģiskie aspekti
- 1.14. Ugunsgrēks
- 1.15. Izdzīvošanas aspekti
- 1.16. Pārbaudes un pētījumi
- 1.17. Organizatoriskā un vadības informācija
- 1.18. Papildus informācija
- 1.19. Jaunā izmeklēšanas metodika (tehnika)

2. ANALĪZE

3. SECINĀJUMI

4. DROŠĪBAS REKOMENDĀCIJAS

NOBEIGUMA ZIŅOJUMĀ IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI

- ATIS - (Automatic terminal information service) Automātiskie meteoroloģiskā laika informācijas pakalpojumi
CAA - Civilās aviācijas aģentūra
GPS - Globālā pozicionēšanas sistēma
GK - Gaisa kuģis
VFR - (Visual flight rules) Vizuālo lidojumu noteikumi

- UTC - (Coordinated Universal Time) GMT koordinētais universālais laiks
TNGIIB - Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs
JAA - (Join Aviation Authorities) Kopējā aviācijas vadības iestāde
AGL - (Above ground level) Virs zemes līmeņa
Kts - knot (nautical mile per hour) Jūras jūdze stundā
RPM - (rpm (1. revolutions per minute)) apgriezieni minūtē

VISPĀRĒJĀ INFORMĀCIJA PAR AVIĀCIJAS NOPIETNU INCIDENTU

Nobeiguma ziņojumā visa informācija ir norādīta pēc vietējā laika (UTC + 3).

2019. gada 20. jūlijā ap plkst. 21:53 notika aviācijas nopietns incidents ar gaisa kuģi Cessna TR182, reģistrācijas numurs YL-LAT, gaisa kuģim veicot nosēšanos Limbažu lidlaukā ar neizlaistām šasijām.

Gaisa kuģis tika nenozīmīgi bojāts, pilots aviācijas nopietnā incidentā nav cietis.



Att. 1. Gaisa kuģis Cessna TR182 avārijas vietā

IZMEKLĒŠANA

Par notikušo aviācijas nopietnu incidentu Limbažu lidlaukā ar gaisa kuģi Cessna TR182, reģistrācijas numurs YL-LAT, nedz gaisa kuģa ekspluatants vai pilots, nedz lidlauka īpašnieka pārstāvji neinformēja TNGIIB. TNGIIB pārstāvis saņēma informāciju par notikumu no CAA darbinieka pa telefonu. Pēc apstākļu noskaidrošanas par notikumu TNGIIB pārstāvis informēja Valsts policijas Vidzemes reģionālās pārvaldes operatīvo dežurantu, kurš sazinājās ar Limbažu policijas iecirkņa kārtības policiju, kas nosūtīja policijas pārstāvjus uz lidlauku apstākļu noskaidrošanai un procedūru veikšanai. Uz notikuma vietu nākamajā rītā izbrauca TNGIIB aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāji, lai veiktu aviācijas nopietna incidenta apstākļu noskaidrošanu, liecinieku iztaujāšanu un pierādījumu identificēšanu.

Pēc sākotnējām izmeklēšanas darbībām notikuma vietā gaisa kuģis tika novākts no skrejceļa un novietots Limbažu lidlauka angārā glabāšanai un turpmākai incidenta izmeklēšanai.

1. FAKTISKĀ INFORMĀCIJA

1.1. Lidojuma apraksts

2019. gada 20. jūlijā pēc kārtējās izpletņlēcēju grupas desantēšanās, ap plkst. 21:53 pilots veica nosēšanos Limbažu lidlaukā ar kursu 34R un ar 40⁰ izlaistiem aizplākšņiem.

Gaisa kuģim netika izlaistas šasijas, kā rezultātā gaisa kuģis ar fīzelāžu aizķēra skrejceļa grunts segumu apmēram 195m no skrejceļa sākuma, noslīdēja 73.9m un apstājās (Attēls 2).



Att. 2. Gaisa kuģa slīdēšanas pēdas

Aviācijas nopietns incidents notika ar gaisa kuģi, veicot 13. lidojumu. Pēc gaisa kuģa nosēšanās šasiju ievilkšanas/izlaišanas svira atradās pozīcijā "GEAR UP" (Attēls 3.).



Att. 3. Gaisa kuģa šasiju vadības sviras pozīcija

1.2. Cietušās personas

Nav.

1.3. Gaisa kuģa bojājumi

Aviācijas nopietnā incidentā gaisa kuģis guva nenozīmīgus konstrukcijas bojājumus un tālākai ekspluatācijai ir atjaunojams.

1.4. Citi bojājumi

Apkārtējā vide nav cietusi.

1.5. Informācija par apkalpi

Gaisa kuģa pilots:	Vīrietis, Latvijas Republikas pilsonis, 67 gadi;
Pilota kvalifikācija:	Lidojumu apkalpes locekļa apliecība LVA.FCL.001030A ATPL(A), izsniegta 15.05.2018. Latvijas CAA, kvalifikācijas atzīmes derīgas: SEP (land) līdz 31.05.2020.;
Medicīnas sertifikāts: izsniegts	2. klases Veselības apliecība LVA/MED-2-R-7016, izsniegta 22.08.2018. LCAA, derīga līdz 22.08.2019.;
Kopējais gaisa kuģa pilota nolidojums:	ap 22000 st.;
Gaisa kuģa pilota kvalifikācijas SEP(A) pēdējā pārbaude:	2018. gada 4. maijā;
Nolidojums iepriekšējā dienā pirms aviācijas nopietna incidenta:	Nav;
Gaisa kuģa pilota nolidojums ar gaisa kuģi Cessna 182	33.43 st;
Nolidojums aviācijas nopietna incidenta dienā:	6.30 st. (13 lidojumi)

Gaisa kuģa pilota kvalifikācija

Pilots bija pabeidzis apmācību saskaņā ar SEP(A) programmu, kas notika Spilves lidlaukā 2018. gada aprīlī ar gaisa kuģi Cessna 172 (gaisa kuģis ar neievelkamām šasijām), un 2018. gada 4. maijā sekmīgi nokārtoja praktisko pārbaudi.

2018. gada 1. jūnijā pilots pabeidza apmācību lidojumiem ar gaisa kuģi Cessna 182 (gaisa kuģis ar ievelkamām šasijām) 1.40st. apjomā.

2018. gada augustā pilots pabeidza apmācību par izpletņlēcšanas veikšanas kārtību no gaisa kuģa un saņēma instruktāžu par izpletņlēcšanas standartiem.

Pilota atkārtota apmācība un instruktāža par izpletņlēcšanas veikšanas kārtību notika 2019. gada jūnijā.

1.6. Informācija par gaisa kuģi

Gaisa kuģis Cessna TR182 ir vieglais četrvietīgs lidaparāts, būvēts "Cessna Aircraft Company" (ASV), viena dzinēja augšplākšņa monoplāns ar ievelkamām šasijām.

Limbažu lidlaukā gaisa kuģis tika izmantots izpletņlēcēju sporta treniņiem.



Att. 4. Gaisa kuģis Cessna TR182

1.6.1. Gaisa kuģa fizelāža

Izgatavotājs:	Cessna Aircraft Company, ASV;
Gaisa kuģa modelis:	Cessna TR182;
Sērijas numurs:	R182-01407;
Izgatavots:	1980. gadā;
Reģistrācijas Nr.:	YL-LAT;
Reģistrācijas apliecība:	LAT20181107REG, izsniegta Latvijas CAA 2018. gada 7. novembrī;
Lidojumderīguma uzturēšanas sertifikāts:	Lidojumderīguma Sertifikāts Nr.LAT2018112325, izsniedza Latvijas CAA 2018. gada 23. novembrī;
Kopējais nolidojums:	ap 3600 st.;
Reģistrētais īpašnieks:	SIA DreamFlyer;
Gaisa kuģa ekspluatants:	SIA DreamFlyer.

1.6.2. Dzinējs

Dzinēja izgatavotājs:	Lycoming Engines, Inc., ASV;
Dzinēja modelis (virzuļu):	Lycoming O-540L3C5D;
Dzinēja sērijas Nr.:	L-21988-40A;

1.6.3. Propelleris

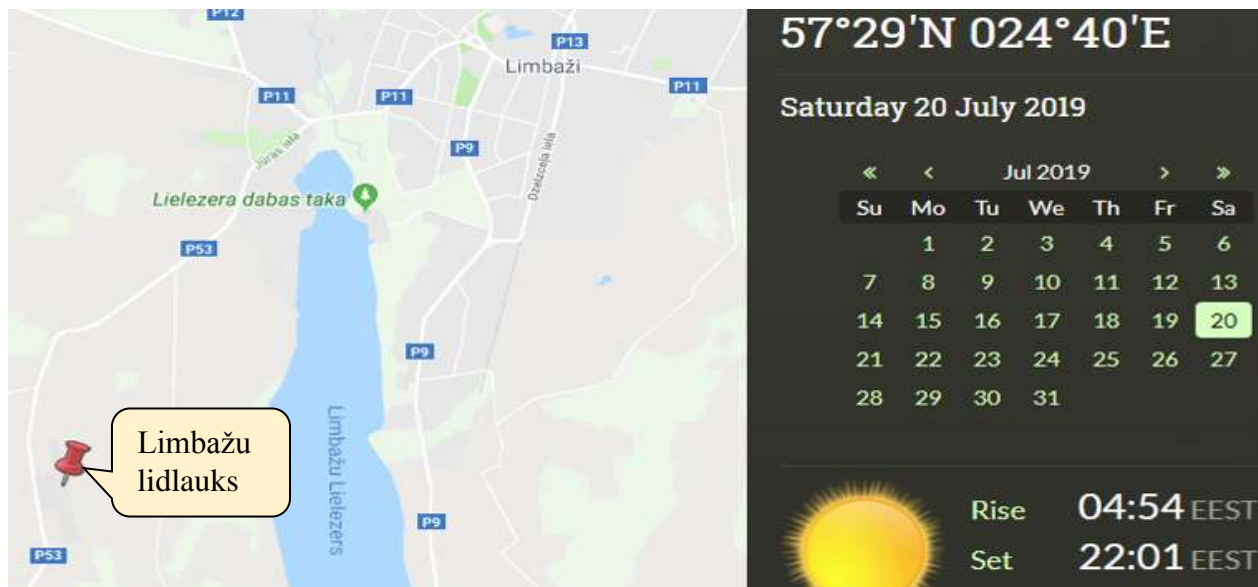
Propellera ražotājs:	McCaughey B3D32C407;
Propellera sērijas numurs:	900984.

Periodiskā apkope pēc 50h un 100h nolidojuma tika veikta 2019. gada 20. jūnijā atbilstoši gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmatas prasībām licenzētā tehniskās apkopes organizācijā (LV.145.0010).

1.7. Meteoroloģiskā informācija

Aviācijas nopietna incidenta dienā meteoroloģiskie laika apstākļi bija atbilstoši vizuālo lidojumu veikšanas noteikumiem.

Gaisa kuģa avārijas laiks fiksēts 21:53, t.i. 8 minūtes pirms saulrieta (Attēls 5. [<https://sunrisesunsetmap.com>]).



Att. 5.

1.8. Navigācijas līdzekļi

Nav būtiski atgadījuma izmeklēšanai.

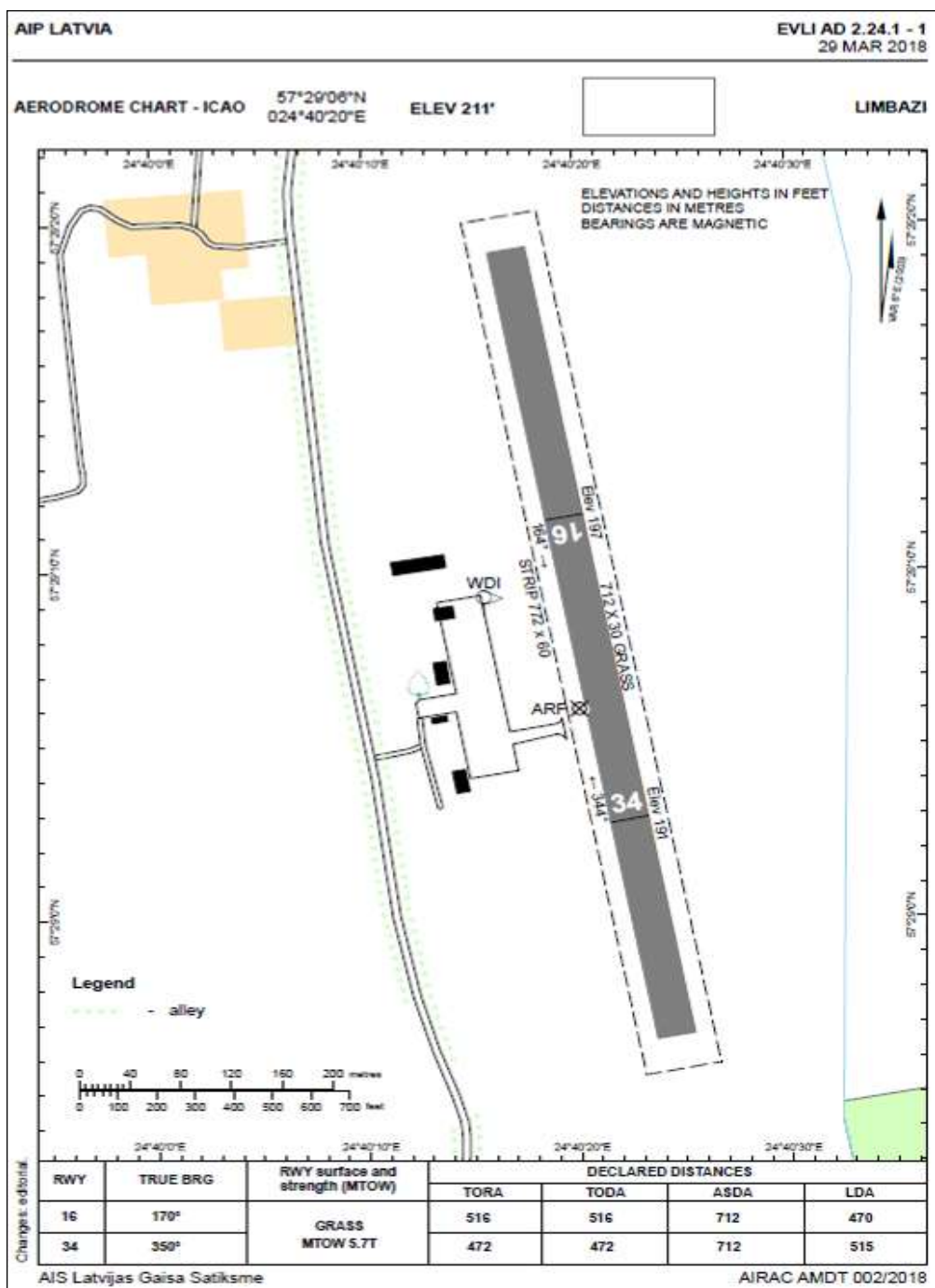
1.9. Sakaru līdzekļi

Sakaru līdzekļu izmantošana nav būtiska atgadījuma izmeklēšanai.

1.10. Lidlauka informācija

Limbažu lidlauks (ICAO: EVLI) ir privāts, vispārējās aviācijas lidlauks Limbažu novadā, Limbažu pagastā, 4,9 km no Limbažu pilsētas centra. Limbažu lidlauks ir sertificēts vizuālajiem lidojumiem diennakts gaišajā laikā. Lidlaukā ir divi paralēli skrejceļi: sertificēts 712 m garš un 30 m plats zāles seguma skrejceļš un nesertificēts 400 m garš un 20 m plats asfalta seguma skrejceļš. Lidlauks paredzēts izmantošanai gaisa kuģiem ar masu līdz 5700 kg.

Limbažu lidlauku izmanto vispārējās nozīmes aviācija. Tas nav aprīkots ar instrumentālajām nosēšanās sistēmām un ir brīvi pieejams. Gaisa telpa virs lidlauka ir nekontrolējama (Attēls 6).



Att. 6. Limbažu lidlauks

1.11. Lidojuma ieraksti

Gaisa kuģis nav aprīkots ar ierakstu aparāturu.

1.12. Informācija par bojājumiem un triecieniem

Informācija par nenozīmīgiem notikuma vietas bojājumiem, gaisa kuģa lidojuma trajektorijas beigu daļu un gaisa kuģa telpisko stāvokli nav būtiska atgadījuma izmeklēšanai.

1.13. Medicīniskā un patoloģiskā informācija

Pilotam tika veikta pārbaude uz alkoholu ar mērierīci "AleoQuant6020 plus" s/n A423346. Rezultāts ir negatīvs.

1.14. Ugunsgrēks

Nebija izraisījies.

1.15. Izdzīvošanas aspekts

Gaisa kuģa pilots aviācijas nopietnā incidentā nebija cietis.

1.16. Pārbaudes un pētījumi

Pārbaudīta gaisa kuģa šasiju izlaišanas/ievilkšanas brīdinājuma sistēmas darbība, skaņas brīdinājuma signāls skaļruņu garnitūrā pie noteiktas gaisa kuģa nosēšanās konfigurācijas, kā arī gaismas indikācija. Šasiju izlaišanas/ievilkšanas mehānisma pārbaudes laikā netika konstatēti darbības traucējumi.

1.17. Organizatoriskā un vadības informācija

1.17.1. Gaisa kuģa ekspluatants

[SIA DreamFlyer sastāvā izpletņlēcšanas sporta apvienība Skydive Latvia]

Skydive Latvia Rokasgrāmatā ir noteikti standarti izpletņlēcšanas organizēšanā un tās drošības pamati, kur ir aprakstītas procedūras, kā rīkoties dažādās situācijās.

Saskaņā ar rokasgrāmatas punktu 3.6. apakšpunktu 6) *Izpletņlēcšanas laikā gaisa kuģa kapteinim jābūt radio sakaru kontaktam ar lēciena vadītāju (piezemēšanās laukumu), bet ar instruktoru gaisa kuģī – ar gaismas signālu, sirēnas un žestu signālu palīdzību.* Aviācijas nopietna incidenta dienā lēcien vadītāja piezemēšanās laukumā radio sakari ar gaisa kuģa pilotu nebija nodrošināti, izpletņlēcēju piezemēšanās tika veikta tieši uz lidlauka skrejceļa. Tā dēļ gaisa kuģa pilotam bija sarežģīti noteikt, vai skrejceļš ir brīvs, lai veiktu drošu gaisa kuģa nosēšanos.

1.17.2. Limbažu lidlauks

- **lidlauka ekspluatācijas instrukcija un apraksts**

Saskaņā ar 2013. gada 6. februāra lidlauka ekspluatācijas instrukcijas punktu 4.10 par incidentiem, saistītiem ar gaisa kuģi, lidlauka pārvaldniekam ir jāpieprasa rakstiski paskaidrojumi no incidentā iesaistītām personām, kā arī 72 stundu laikā jāinformē CAA un gaisa kuģa apdrošināšanas kompānija. Ekspluatācijas instrukcijā nav iekļauta prasība nekavējoties ziņot par atgadījumiem ar gaisa kuģiem izmeklēšanas iestādei atbilstoši likuma "Par aviāciju" 64. panta "Ziņošana par aviācijas nelaiemes gadījumiem" un 2010. gada 20. oktobra Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr.996/2010 9. pantam "Pienākums ziņot par nelaiemes gadījumiem un nopietniem incidentiem".

Limbažu lidlauka ekspluatācijas instrukcijas punkts 4.12 "Pārvietošanās spēju zaudējuša gaisa kuģa evakuācija" neatbilst 2010. gada 20. oktobra Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr.996/2010 panta 13 punkta 2 prasībām par pieradījumu saglabāšanu, kamēr notikuma vietā nav ieradušies drošības izmeklētāji.

- **lidlauka aviācijas drošības programma**

Limbažu lidlauka uzraudzības programma, aviācijas drošības jomā nosaka lidlauka darbības principus un lidlauka drošību, programma ir saistoša lidlauka darbiniekiem, nomniekiem un apmeklētājiem.

Saskaņā ar drošības programmu lidlauka darba laiks noteikts no 6.00 līdz 15.00 darba dienās. Ārpus lidlauka darba laika, kad lidlauka darbinieki nav uz vietas, atbildība par aviācijas drošības programmas izpildi tiek deleģēta nomnieka nominētām personām atbilstoši noslēgtiem līgumiem.

Notikuma brīdī spēkā esošās Limbažu lidlauka aviācijas drošības programmas punktā 2 "Piemērojami normatīvie akti aviācijas drošības jomā" nebija iekļautas normatīvo dokumentu prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem, saistītiem ar gaisa kuģiem.

Lidlauka informatīvās lapas adresātu saraksts, paredzēja galvenokārt ziņot par dažādiem avārijas gadījumiem un pārkāpumiem lidostā nevis par nelaiemes gadījumiem vai incidentiem saistībā ar lidojumu drošību (Attēls 7.).

<u>Kur zvanīt steidzamos gadījumos</u>	
Policija	110
Ugunsdzēsēji un glābšanas dienests	112
Ātrā medicīniskā palīdzība	113
Gāzes avārijas dienests	114

<u>Noderīga informācija</u>	
Limbažu policijas iecirknis , Cēsu ielā 28	64001502
Limbažu pašvaldības policija	64001502
Limbažu slimnīca	64024044
Lidostas uzziņas dienests	1817
Lidlauka Limbaži	29383608
Lidlauka Limbaži pārvaldnieks [redacted]	27802331
Prokūrists [redacted]	26442306
Aviācijas drošības daļas vadītāja [redacted]	67830965
Lidlauka standartu un drošības daļas vadītājs [redacted]	67830966

Att. 7.

1.18. Papildinformācija

Nav.

1.19. Jaunā izmeklēšanas metodika

Nav.

2. ANALĪZE

Pēc gaisa kuģa Cessna TR 182, reģistrācijas numurs YL-LAT, pilota vārdiem iepriekšējos lidojumos gaisa kuģa šasijas tika izlaistas apmēram 4000 pēdu augstumā; pēdējā lidojumā pilots neveica, pirms nosēšanās, kontrolkartes 3. un 4. punktu izpildi saskaņā ar gaisa kuģa Cessna TR 182 Pilota lidojumu rokasgrāmatas 4 daļas "Parastās procedūras", kā dēļ šasijas netika izlaistas.

Gaisa kuģa nosēšanās konfigurācija bija atbilstoša, lai nostrādātu skaņas brīdinājuma signāls saskaņā ar Pilota lidojumu rokasgrāmatas 7. daļas punktu "Šasiju neizlaišanas brīdināšanas sistēma", bet pēc pilota vārdiem brīdinājuma signālu par neizlaistām šasijām austiņās viņš nedzirdēja radiofrekvences fona traucējumu dēļ.

Pēc gaisa kuģa avārijas, pilots kopā ar lēcien organizatoriem aizpildīja un nosūtīja paziņojumu Civilās Aviācijas Aģentūrai. Valsts policija par notikušo negadījumu ar gaisa transportu, t.i., gaisa kuģi Cessna TR 182, reģistrācijas numurs YL-LAT, netika informēta, līdz ar ko netika informēts arī TNGIIB.

Analizējot faktisko informāciju pirms notikušā nopietnā incidenta, izmeklēšana konstatēja šādus nedrošas darbības priekšnoteikumus:

- Aviācijas nopietna incidenta dienā izpletņlēcšanas process nebija nodrošināts ar lēcien vadītāju piezemēšanās laukumā, lai uzturētu radio sakarus ar gaisa kuģa pilotu;
- Sakarā ar to, ka izpletņlēcēji veica piezemēšanos lidlauka skrejceļa rajonā, iespējams, ka pilota uzmanība bija pievērsta nosēšanās skrejceļam, novirzoties no nosēšanās kontrolkartes izpildes pilnā apjomā;
- Gaisa kuģa pilots steidzās veikt nosēšanos dažas minūtes pirms saulrieta, kas, iespējams, arī palielināja psiholoģisko spiedienu pilotam, jo Limbažu lidlauks ir paredzēts vizuālajiem lidojumiem diennakts gaišajā laikā.

Saskaņā ar Cilvēka faktoru analīzes un klasifikācijas sistēmas taksonomiju izmeklēšana atzīmē šādu faktoru klātbūtni, kas noteica pilota darbību un uzvedību veicot gaisa kuģa pilotēšanu tā nosēšanās fāzē un veicināja pieļautās kļūdas:

1. Nedrošas darbības

- Uz prasmēm balstītas kļūdas - kļūdas, kas rodas, operatoram veicot ierastas operācijas, ļoti praktizētus uzdevumus, kas saistīti ar procedūru, apmācību vai kompetenci, un tas rada nedrošu situāciju (piemēram, samazina prioritāti uzmanībai, **kļūdas kontrolkartes izpildē** vai negatīvi ieradumu);

2. Priekšnoteikumi nedrošām darbībām

- Operatora stāvoklis - nelabvēlīgs garīgais stāvoklis, attiecas uz faktoriem, kas ietver tos garīgos apstākļus, kas ietekmē sniegumu (piemēram, **stress**, garīgs nogurums, motivācija);

3. Nedroša uzraudzība

- Plāna apjoma faktiskā izpilde: attiecas uz tām operācijām, kas ārkārtas situācijās var būt pieņemamas un atšķirīgas, bet normālas darbības laikā nepieņemamas (piemēram, riska pārvaldība, apkalpes apvienošana, **darbības temps**);

4. Organizatorisko faktoru ietekme

- Darbības process-attiecas uz organizatoriskiem lēmumiem un noteikumiem, kas regulē **ikdienas aktivitātes organizācijā** (piemēram, operācijas, **procedūras**, pārraudzība).

3. SECINĀJUMI

3.1. Pārbaudes rezultāti

- gaisa kuģim bija noformēta Reģistrācijas apliecība un Lidojumderīguma uzturēšanas sertifikāts;
- gaisa kuģa tehniskā apkope veikta atbilstoši ražotāja Tehniskās apkopes rokasgrāmatai, un to veica sertificēta tehniskās apkopes organizācija;
- izmeklēšanas laikā netika konstatēti pierādījumi, kas liecinātu par to, ka gaisa kuģim būtu bijušas tehniskas kļūmes, kas varētu nelabvēlīgi ietekmēt lidojuma drošību;
- pilota kvalifikācijas atzīmes, lidojumu prasmes pārbaudes un termiņi atbilst esošajām civilās aviācijas normatīvo dokumentu prasībām;
- saskaņā ar pārbaudes rezultātiem pilota izelpā alkohols nebija konstatēts;
- veicot gaisa kuģa sagatavošanu nosēšanās procesam, pilots neizpildīja nosēšanās kontrolkartes prasības pilnā apmērā;
- gaisa kuģa nopietna incidenta cēlonis, bija gaisa kuģa pilota pieļautā kļūda veicot nosēšanos ar neizlaistām šasijām;
- izpletņlēcšanas process nebija organizēts atbilstoši Skydive Latvia Rokasgrāmatas procedūrām, nodrošinot ar lēcien vadītāju piezemēšanās laukumā;
- iespējams, ka, veicot lidojumu, pilotu ietekmēja lidojuma laika ierobežojums saistībā ar vizuālo lidojumu veikšanas noteikumiem nekontrolējamā gaisa telpā;
- Limbažu lidlauka normatīvajos aktos t.sk. lidlauka aviācijas drošības programmā un lidlauka ekspluatācijas instrukcijā konstatētas neatbilstības normatīvo dokumentu prasībām;
- par negadījumu netika paziņots kompetentajai iestādei [TNGIIB] un citām saistītām organizācijām.

3.2. Aviācijas nopietna incidenta cēloņi:

3.2.1. Aviācijas nopietna incidenta tiešais cēlonis

Gaisa kuģa nosēšanās ar neizlaistām šasijām.

3.2.2. Aviācijas nopietna incidenta pirmsākuma cēlonis

Gaisa kuģa pirms nosēšanās kontrolkartes neizpilde atbilstoši lidojumu rokasgrāmatas noteikumiem.

3.2.3. Aviācijas nopietna incidenta veicinošie cēloņi

- Noteikto standartu neievērošana izpletņlēkšanas organizācijas procesā;
- Pilota uzmanības novēršana sakarā ar informācijas trūkumu par skrejceļa atbrīvošanu gaisa kuģa nosēšanās laikā;
- Gaisa kuģa nosēšanās laika ierobežojums, ņemot vērā vizuālo lidojumu veikšanas noteikumus nekontrolējamā gaisa telpā.

3.2.4. Aviācijas nopietna incidenta galvenais cēlonis

Cilvēka faktors, gaisa kuģa pilota pieļauta kļūda.

4. LIDOJUMU DROŠĪBAS REKOMENDĀCIJAS

Sakarā ar konstatētām Limbažu lidlauka normatīvo aktu nepilnībām un neatbilstībām Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs adresē šādu drošības rekomendāciju lidlauka ekspluatantam:

Rekomendācija LV2020002

Veikt lidlauka drošības instrukcijas revīziju ar mērķi ieviest procedūras gaisa kuģu lidojumu drošības līmeņa paaugstināšanai lidlaukā atbilstoši starptautisko standartu un Latvijas Republikas likumdošanas prasībām.

2006. gada 1. augusta MK noteikumu Nr.635 IV. nodaļas "Informācija par lidlauka ekspluatācijas procedūrām un gaisa kuģu lidojumu drošuma pasākumiem" 13.punktā "Ziņošanas kārtība" nav noteiktas jebkādas ziņošanas procedūras par atgadījumiem, saistība ar gaisa kuģiem, tādējādi, lai novērstu šo nepilnību Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs Nobeiguma ziņojumā papildus adresē CAA šādu lidojumu drošības rekomendāciju:

Rekomendācija LV2020003

Veikt labojumus nacionālās likumdošanas normās lidlaukiem, kuri ir paredzēti iekšzemes lidojumu veikšanai, iekļaujot ziņošanas procedūras par atgadījumiem, saistītiem ar gaisa kuģiem;

Rīga, 2020. gada 10. februārī

Atbildīgais izmeklētājs

Vilis Ķipurs

Aviācijas nelaimes gadījumu
un incidentu izmeklēšanas nodaļas vadītājs

Visvaldis Trūbs

Transporta nelaimes gadījumu
un incidentu izmeklēšanas biroja direktors

Ivars Alfrēds Gaveika