



سازمان هواپیمائی کشوری

دفتر بررسی سوانح و حوادث

گزارش نهایی بررسی سانحه مورخ ۱۳۹۹/۰۷/۲۰
هواپیمای LAND AFRICA به علامت ثبت EP-1140
متعلق به شرکت هوانوردی افشید کارمانیا
در اجاره شرکت آموزش هوایی سپاهان هواپر
فرودگاه شهرکرد

تاریخ صدور گزارش:

۱۳۹۹/۱۰/۲۱

"بسمه تعالی"

(SYNOPSIS)

خلاصه سانحه:

نوع هواپیما:	فوق سبک (Ultra-Light)
مدل هواپیما:	از نوع (LAND AFRICA)
کشور سازنده:	پرتقال - ایران
علامت ثبت :	EP - 1140
شرکت مالک هواپیما:	شرکت هوانوردی افشید کارمانیا
شرکت بهره بردار:	شرکت آموزش هوایی سپاهان هوابر
تاریخ وقوع:	۱۳۹۹/۰۷/۲۰ برابر با 11/OCT /2020
زمان وقوع:	ساعت ۱۰:۲۰ بوقت محلی برابر با 06: 50 UTC
محل سانحه:	فرودگاه شهرکرد (OIFS)
صدمات جانی :	هیچگونه صدمه ای جانی به دانشجو وارد نگردیده است
خسارات وارده به هواپیما:	در حد قابل تعمیر (Substantially Damaged)

با درخواست شرکت آموزش هوایی سپاهان هوابر نسخه آذرماه این گزارش مورد بازنگری قرار گرفت و بررسی مجدد طی جلسه مورخه ۱۳۹۹/۱۰/۲۱ در سازمان هواپیمایی کشوری صورت پذیرفت و نتیجه گیری گزارش قبلی مورد اصلاح قرار گرفت.

۱- جمع آوری اطلاعات:

(FACTUAL INFORMATION)

۱-۱ تاریخچه پرواز:

(History Of The Flight)

در مورخه ۱۳۹۹/۰۷/۲۰، ابتدا با هواپیمای فوق سبک آموزشی از نوع LAND AFRICA به علامت ثبت EP-1140 متعلق به شرکت هوانوردی افشید کارمانیا در اجاره شرکت آموزش هوایی سپاهان هوابر مستقر در فرودگاه شهرکرد (OIFS)، خانم دانشجوی خلبانی یک ساعت پرواز آموزشی با معلم خلبان خود دارنده گواهینامه به شماره 344 انجام داده و سپس برای انجام پرواز SOLO خود مجاز می گردد.

دانشجو در ساعت ۱۲:۱۰ بوقت محلی از باند 14 فرودگاه شهرکرد شروع به پرواز کرده و پس از انجام یک پرواز دور ترافیک در Left downwind در ساعت ۱۰:۲۰ بوقت محلی برابر با 06:50 UTC در خلال فرود در باند 14 فرودگاه مذکور، هواپیما پس از تماس اولیه با باند (TOUCH)، مجدداً بلند شده و به سمت چپ باند منحرف می گردد. دانشجو بمنظور پیشگیری از خروج هواپیما از باند و کنترل آن مبادرت به افزایش قدرت موتور نموده که در نهایت این اقدام موثر واقع نشده و هواپیما بدلیل داشتن قدرت بصورت پرشی از باند خارج و در فاصله ۱۴۰ متری از خط مرکزی باند در زمین خاکی و تقریباً مسطح با برخورد شدید دماغ هواپیما به زمین و شکسته شدن بال چپ و صدمه دیدن بال راست و چرخهای آن متوقف شده و دچار سانحه میگردد.

۱-۲ صدمات جانی:

(Injuries to Persons)

خوشبختانه در این سانحه هیچگونه صدمه ای به دانشجو وارد نگردیده و شخصاً از هواپیما خارج شده است.

۱-۳ خسارات وارده به هواپیما:

(Damage to Aircraft)

بازدید و بررسی میدانی از لاشه هواپیما و گزارش مدیر فنی شرکت نشان می دهد که خسارات وارده به هواپیما عمده بوده ولی قابلیت بازسازی دارد (Substantially Damaged) و خسارات بشرح ذیل می باشد:

۱. با توجه به نحوه برخورد هواپیما به زمین، بخش نیمه انتهایی (Empennage) هواپیما و سکان افقی (Elevator) و عمودی (Rudder) آن خسارتی ندیده است.
۲. ستون اتصال ارباب فرود هواپیما تغییر شکل داده ولی چرخها در محل نصب خود قرار دارند.
۳. پوشش ظاهری موتور و متعلقات آن و همچنین HUB ملخ و Cowling موتور خسارت جدی ندیده ولی خسارت واقعی وارده به موتور، پس از ارسال موتور به مؤسسه تعمیراتی معتبر و انجام بازدیدهای لازم مشخص خواهد گردید.
۴. یکی از ملخهای موتور بدلیل برخورد دماغ هواپیما بزمین خسارت دیده ولی در دو ملخ دیگر خسارت دیده نمی شود.
۵. سقف کابین خلبان بعلت جدا شدن بال چپ از بدنه خسارت جدی دیده و بدنه تغییر شکل یافته و همچنین کف کابین نیز صدمه دیده است.
۶. بال چپ هواپیما از قسمت اتصال به بدنه جدا شده و Aileron در محل خود قرار داشته و Flap ها هم در حالت باز و سالم دیده می شود.
۷. در اثر برخورد شدید دماغه هواپیما به زمین و وارد شدن فشار بیش از حد به هواپیما، بالها از محل نصب به بدنه دچار خسارت جدی شده است.
۸. چرخ دماغه هواپیما بدلیل وارد شدن نیروی زیاد و همچنین وزن هواپیما خم شده و خسارت دیده است.

۴-۱ سایر خسارات وارده:

(Other Damages)

در این سانحه به جز هواپیما به اشخاص، اموال و تاسیسات فرودگاه خسارتی وارد نگردیده است.

۵-۱ اطلاعات پرسنلی :

(Personnel Information)

معلم خلبان:

آقای معلم خلبان تنها معلم و معاون عملیات آموزشگاه، ۵۲ ساله دارنده کارت ملی بشماره ۱۲۸۳۹۶۵۹۸۴ و گواهینامه UL IP Aeroplane به شماره 344 می باشد. ایشان تا تاریخ ۱۳۹۹/۵/۳۱ جمعاً دارای ۴۵۰۰ ساعت تجربه پروازی بوده که ۲۷۴۱ ساعت آن پرواز با هواپیمای فوق سبک بوده است.

اعتبار گواهینامه معلم خلبان در تاریخ 23/09/2020 برابر با ۱۳۹۹/۷/۲ خاتمه یافته و با توجه به تاریخ سانحه ۱۳۹۹/۰۷/۲۰ در زمان بروز سانحه فاقد اعتبار بوده است و بدلیل انتشار ویروس کرونا با صدور بخشنامه ۱۲۰۰ سازمان تا ۹۹/۹/۳۰ تمدید شده است. صلاحیت پزشکی ایشان نیز تا تاریخ 06/06/2021 اعتبار دارد.

معلم خلبان از سال ۱۳۶۸ وارد هوانوردی شده و پس از چهار سال آموزش در بخش نظامی و کشوری با هواپیماهای مختلف آموزشی نظامی و هواپیماهای غیرنظامی سسنا-پایر-بونانزا پرواز نموده و حدود ۲۵۰۰ ساعت تجربه پرواز معلمی دارد و حدود ۷ سال است که بعنوان معلم خلبان و معاون عملیات در شرکت آموزش هوایی سپاهان هواپر مشغول می باشد. ایشان در سال ۱۳۹۶ به اتفاق معلم خلبان دیگری در خلال پرواز آموزشی با هواپیمای تکنم و در حین Touch&Go بدلیل باد قیچی (Wind Shear) از باند خارج و دچار سانحه میگردد.

(۲) دانشجو :

دانشجو خانم، متاهل، ۴۲ ساله ساکن اصفهان دارنده کارت ملی به شماره ۱۲۸۲۸۶۸۷۵۶ و گواهینامه پزشکی بشماره ۱۰۱۳۸ بوده که تا تاریخ 21/07/2022 اعتبار دارد.

دانشجو برابر قرارداد اولیه مورخ ۹۶/۶/۵ با شرکت آموزش هوایی سپاهان هواپر برای مقطع UL PPL ملزم بوده ۴۰ ساعت پرواز آموزشی در فرودگاه شهرکرد و ۶۰ ساعت کلاس دروس زمینی پرواز را در دفتر مرکزی شرکت واقع در شهر اصفهان طی نماید. جمع کل پرواز آموزشی دانشجو از تاریخ ۹۶/۰۸/۱۲ تا روز سانحه (۱۳۹۹/۰۷/۲۰) بشرح ذیل حدود ۷۰ ساعت و پرواز مستقل (Solo) ایشان ۱۰ سورتی پرواز به میزان ۶ ساعت و ۳۵ دقیقه بوده است.

سال ۹۶- (۱۰:۳۵) ، سال ۹۷- (۲۹:۴۵) ، سال ۹۸- (۲۰:۲۰) ، سال ۹۹- (۰۹:۵۰)

پرواز اولیه دانشجو تا زمان Solo برخلاف آئین نامه هواپیمای فوق سبک سازمان (CAD.7006) با ۳ نفر از معلمین شرکت انجام شده و نهایتاً دانشجو با داشتن ۲۷ ساعت و ۲۰ دقیقه اولین پرواز Solo خود را در مورخه ۱۳۹۷/۰۵/۱۹ به مدت ۲۵ دقیقه انجام داده است.

(Aircraft Information)

۶-۱ اطلاعات هواپیما:

(LAND AFRICA)

مدل هواپیمای فوق سبک:

پرتقال - ایران

کشور سازنده:

سال بهره برداری: هواپیما در سال ۱۳۹۱ طی نامه شماره ۱۵۲/۱۲۹۷۰ مورخه ۱۳۹۱/۰۲/۳۰ به ثبت کشور جمهوری اسلامی

ایران رسیده و مورد بهره برداری قرار گرفته است

شماره سریال هواپیما: 0133/912 ULS/ K3 /09- LA

سال ساخت: ۲۰۱۰ میلادی

شرکت مالک هواپیما: شرکت هوانوردی افشید کارمانیا

شرکت بهره بردار: برابر قرار داد اجاره هواپیما بشماره ۹۸/۰۴/۱۷۲ /۰۱/۸۴۵ /۹۹ مورخه ۱۳۹۹/۰۲/۱۰ هواپیما در اجاره شرکت آموزش

هوایی سپاهان هوا بر قرار گرفته است.

مدل موتور هواپیما: ROTAX 912ULS ساخت کشور اتریش

شماره سریال موتور: 5646590

نوع و سریال ملخ هواپیما: FIT/3 BLADE

تعداد سرنشین مجاز هواپیما: دو نفر (خدمه پروازی و مسافر)

اجازه نامه پرواز (Permit to Fly) هواپیما از تاریخ ۹۸/۰۴/۲۹ تا ۹۹/۰۴/۲۸ در شرکت هوانوردی افشید کارمانیا اعتبار داشته و

از این تاریخ به شرکت آموزش هوایی سپاهان هوا بر واگذار شده است .

گواهینامه معاینه فنی هواپیما از تاریخ ۱۳۹۸/۰۷/۱۴ تا تاریخ ۱۳۹۹/۰۷/۱۴ در شرکت هوانوردی افشید کارمانیا اعتبار داشته و از این

تاریخ به شرکت آموزش هوایی سپاهان هوا بر واگذار شده است .

چکهای فنی هواپیما با فاصله ۱۰۰ ساعته و بصورت بازرسی (Annual) تعیین شده است و آخرین چک فنی هواپیما در مورخه

۱۳۹۹ /۰۶/۲۶ به همراه بازرسی دوره ای انجام شده است.

موتور و ملخ هواپیما از ابتدا بر روی همین هواپیما نصب شده و در روز وقوع سانحه ساعت پرواز ، هواپیما ، موتور و ملخ ۴۷۷ ساعت

و ۲۵ دقیقه بوده است.

مسئول فنی شرکت هوانوردی افشید کارمانیا تا قبل از قرار داد اجاره با داشتن گواهینامه بشماره ۴۸ و مجوز Assembly و نگهداری

هواپیما را بر عهده داشته است .

مسئول فنی شرکت آموزش هوایی سپاهان هوا بر با داشتن گواهینامه CAT (B) به شماره ۸۵ ، مسئولیت تعمیر و نگهداری هواپیما

را بر عهده داشته است .

بر اساس مدارک و سوابق فنی (OP1) چک بعدی هواپیما برای زمان کارکرد ۵۰۰ ساعته (بعد از ۲۲ ساعت) از پرواز منجر به

سانحه بر نامه ریزی شده بود. برابر بررسی مدارک و سوابق فنی هواپیما (OP1) از تاریخ ۹۹/۷/۳ تا روز وقوع سانحه ، هواپیما

دارای هیچگونه عیب و نقص فنی نبوده است.

اطلاعات بیمه :

هوایما از تاریخ ۱۳۹۹/۴/۱۹ تا تاریخ ۱۴۰۰/۴/۱۹ مطابق با مقررات جمهوری اسلامی ایران تحت پوشش بیمه بدنه شرکت بیمه تعاون (سهام عام) به شماره ۳ / ۱۸۰۲ / ۳۲۳۵ / ۱۰۰۹ / ۹۹ مورخه ۱۳۹۹/۴/۱۹ قرار داشته و ارزش هوایما ۰۰۰ / ۰۰۰ / ۰۰۰ ریال تعیین گردیده است. وضعیت پوشش بیمه ای هوایما توسط بیمه سینا به شماره قرار داد ۱۳۹۹/۲۳۹/۲۹۵۹/۴۳۳۱/۱۶ مورخه ۱۳۹۹/۴/۲ شامل تعداد ۱ نفر خدمه پروازی و ۱ نفر مسافر ، شخص ثالث می باشد . پوشش بیمه برای یک نفر خدمه پروازی و مسافر در ماههای حرام ۴/۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال و در ماههای عادی ۳/۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال بوده و سقف پوشش بیمه شخص ثالث نیز ۴/۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰ می باشد. بیمه شخص ثالث سینا و بیمه بدنه تعاون توسط شرکت هوانوردی افشید کارمانیا تهیه گردیده و طی الحاقیه ۳۶۱۸۶۹۲ مورخه ۱۳۹۹/۴/۲ به نام شرکت هوانوردی سپاهان هوایر انتقال یافته است .

(Meteorological Information)

۷-۱ اطلاعات هواشناسی:

برابر گزارش هواشناسی فرودگاه شهرکرد (OIFS) هوای حاضر فرودگاه (METAR) ، بشرح ذیل بوده است.

06:00	WIND 350/02	CAVOK	TEM: 13	DP:04	QNH: 1029
07:00	“ 170/04	“	15	M4	1028
08:00	“ 120/06	“	16	M5	1028

ضمناً برابر گزارش فرودگاه شهرکرد و مکالمات رادیویی انجام شده با خلبان و برج مراقبت پرواز ، در زمان 06:40 UTC قبل از برخاستن از باند 14 جهت و سرعت باد 160/4 Kt اعلام شده که تقریباً نشان از باد مقابل برای هوایما بوده و همچنین در زمان 06:46 UTC و بهنگام فرود در باند مذکور جهت و سرعت باد به 200/5 Kt تغییر یافته و هوایما دوباره با باد جانبی راست به میزان ۵ نات مواجه گردیده است. این موضوع می تواند برگرفته از کوهستانی بودن منطقه باشد.

(Fire)

۸-۱ آتش سوزی:

در این سانحه هوایما دچار آتش سوزی نشده است .

(Survival Aspects)

۹-۱ جنبه های حیاتی:

در این سانحه دانشجو شخصاً از هوایما خارج شده و هیچگونه آسیبی به او وارد نگردیده ولی به محض وقوع سانحه ، آژیر خطر فرودگاه (Crash Alarm) بصدا در آمده و عوامل ایمنی زمینی بموقع در سایت سانحه حضور پیدا کرده و برای اطمینان بیشتر دانشجو را به مرکز آموزش - درمانی آیت اله کاشانی شهرکرد اعزام و پس انجام اقدامات اولیه پزشکی با رضایت دانشجو از بیمارستان ترخیص می شود .

(Aerodrome Information)

۱-۱۰ اطلاعات فرودگاهی :

فرودگاه شهرکرد (OIFS) در فاصله ۱/۶ مایلی جنوب شهر کرد در مختصات (ARP (N 32 17 50 - E 05 05 032 واقع شده و ارتفاع آن از سطح دریا ۶۷۲۳ پا بوده و پروازهای IFR/VFR در آن انجام می شود. مشخصه باند آن 14/32 است و سیستم اطفای حریق آن در حد CAT 6 است.

(ANALYSIS)

۲- تجزیه تحلیل :

- ۱-۲ صلاحیت پزشکی معلم خلبان در زمان بروز سانحه معتبر بوده است.
- ۲-۲ گواهینامه معلم خلبان در زمان وقوع سانحه با استفاده از بخشنامه شماره ۱۲۰۰ مورخ ۹۸/۱۲/۲۵ سازمان هواپیمایی کشوری تمدید گردیده است.
- ۳-۲ معلم خلبان (تنها معلم خلبان شرکت) و معاون عملیات از تجربه پروازی ۲۵۰۰ ساعت پرواز معلم خلبانی برخوردار بوده و مسئولیتهای آموزشی دانشجو (بدلیل نبود مدیر آموزش) نیز بر عهده ایشان بوده است.
- ۴-۲ صلاحیت پزشکی دانشجو در زمان وقوع سانحه معتبر بوده است.
- ۵-۲ دانشجو برابر قرارداد اولیه با شرکت به تاریخ ۹۶/۶/۵ در مقطع UL-PPL ملزم به طی ۶۰ ساعت آموزش دروس زمینی و ۴۰ ساعت پرواز آموزشی بوده است ولی تمدید یا تجدید قراردادهای بعدی از سال ۹۷ الی ۹۹ و شرایط و مفاد مندرج در آن مشخص نگردیده است. در این زمینه جلسه تعیین تکلیف دانشجو و ادامه پرواز ایشان تشکیل نشده است.
- ۶-۲ برابر بررسی سوابق و مدارک فنی هواپیما، چکهای فنی و تعمیر و نگهداری سیستمها، موتور و ملخ هواپیما طبق برنامه انجام گردیده و شواهدی دال بر نقص فنی باشد مشاهده نگردید.
- ۷-۲ برابر گزارش هواشناسی فرودگاه شهرکرد هوای حاضر (METAR) فرودگاه در زمان بروز سانحه متغیر بوده است. اگرچه میزان و جهت باد در فرودگاه شهرکرد متغیر بوده است ولی با توجه به اینکه سرعت باد کمتر از ۵ نات بوده است، لذا نمی تواند در بروز سانحه مؤثر باشد.
- ۸-۲ در حال حاضر شرکت فقط دارای یک فروند هواپیمای عملیاتی بوده و بقیه وسایل پرنده فاقد گواهینامه های لازم میباشند و این امر با مقررات مندرج در CAD7006 که حداقل بایستی دو فروند هواپیما در شرکت موجود باشد، مغایرت دارد. این موضوع باعث تاخیر در تعهدات پروازهای آموزشی شرکت شده است.
- ۹-۲ شرکت در آغاز پرواز آموزشی دانشجو (۹۶/۸/۱۲) دارای ۳ نفر معلم خلبان بوده و هر ۳ نفر بر خلاف دستورالعمل آموزشی شرکت قبل از پرواز Solo با دانشجو پرواز انجام داده اند. پس از انجام اولین پرواز Solo در مورخه ۹۷/۵/۱۹ پرواز دانشجو با تنها معلم خود در شرکت ادامه یافته و نسبت به تامین کمبود معلم خلبان اقدامی صورت نگرفته است.
- ۱۰-۲ برابر اظهارات دانشجو کلاس دروس زمینی مفید و رضایتبخش بوده ولی وضعیت آموزش دروس زمینی از نظر موضوعات آموزشی، اسامی معلمان ذیصلاح، مدت آموزش، نتیجه آزمایشات هر درس و در نهایت گواهی خاتمه آموزش دروس زمینی ارائه نگردید.

۱۱-۲ با توجه به اینکه دفتر مرکزی شرکت در اصفهان بوده و اکثر دانشجویان ساکن اصفهان هستند ، لذا رفت و آمد آنان به فرودگاه شهر کرد بدلیل بعد مسافت ، موجب خستگی جسمی و روحی آنان می شود . بدلیل مجاز نبودن پروازهای آموزش در محوطه CTR فرودگاه اصفهان ، تلاشهای این شرکت برای انجام پروازهای آموزشی در اطراف اصفهان موفقیت آمیز نبوده است. ۱۲-۲ پرواز آموزشی دانشجو از تاریخ ۹۶/۸/۱۲ الی ۹۹/۷/۲۰ بطور نامنظم و ناپیوسته به مدت حدود ۷۰ ساعت بی دلیل ادامه یافته و با توجه به گسترش ویروس کرونا ، فاصله زمانی پروازهای ایشان نیز زیاد شده که باعث افت کیفیت پرواز ایشان نیز شده است. دانشجو اولین پرواز Solo خود را با داشتن ۲۷ ساعت در مورخه ۹۷/۵/۱۹ به مدت ۲۵ دقیقه انجام داده و پروازهای Solo دیگری نیز به مدت ۶ ساعت و ۳۵ دقیقه انجام داده است ولی مسئولین شرکت در خصوص تعیین معلم خلبان منتخب و معرفی وی به سازمان هواپیمایی کشوری جهت آزمون PPL هیچگونه اقدامی انجام نداده اند و این نشانگر نبود دستورالعمل آموزشی مؤثر (TPM) و ضعف بخش آموزشی شرکت می باشد.

۱۳-۲ معلم خلبان در مورخه ۹۹/۷/۲۰ (روز سانحه) ابتدا یک ساعت و سی دقیقه با دانشجوی دیگری پرواز آموزشی انجام داده و سپس به مدت یک ساعت با دانشجوی سانحه دیده پرواز آموزشی انجام و سپس بطور شفاهی و بدون درج مجوز انجام پرواز Solo در فرم پروازی دانشجو (Grade) ، ایشان را برای پرواز مجاز کرده است . برابر بررسی های انجام شده اکثر فرم های پروازی بدون نظارت معلم خلبان توسط دانشجو با اشتباه پر شده است.

۱۴-۲ دانشجو در روز سانحه پس از یک ساعت پرواز آموزشی با استاد برای انجام پرواز Solo مجاز گردیده و پرواز خود را از باند ۱۴ فرودگاه شهر کرد شروع کرده و پس از یک پرواز در دور ترافیک (Left Down Wind) بهنگام فرود در باند ۱۴ پس از تماس اولیه با باند از کنترل دانشجو خارج گردیده و به سمت چپ متمایل شده است. دانشجو بمنظور پیشگیری از خروج از باند، بطور اشتباهی مبادرت به افزایش قدرت موتور نموده که این امر کنترل هواپیما را مشکلتر کرده و نهایتاً هواپیما در فاصله ۱۴۰ متری از خط مرکزی باند بصورت پرشی به زمین خاکی نسبتاً مسطح کنار باند وارد شده و با شدت با دماغ به زمین برخورد کرده و دچار سانحه میگردد.

(CONCLUSIONS)

۳- نتیجه گیری :

هواپیما پس از برخورد اولیه با باند دوباره بلند شده و از کنترل دانشجو خارج گردیده و دانشجو بجای استفاده صحیح از پدالها برای جلوگیری از انحراف بیشتر هواپیما و کاهش قدرت موتور مبادرت به افزایش آن نموده است. لذا علت اصلی سانحه عامل انسانی (خطای دانشجو) اعلام می شود.

عامل کمکی (عامل سازمانی) در این سانحه مسائل سازمانی از قبیل فقدان مدیر آموزش ، ضعف نظارت و کنترل و بی برنامه بودن آموزش شرکت می باشد.

۴- پیشنهادات ایمنی :

(SAFETY RECOMMENDATIONS)

بمنظور پیشگیری از تکرار سوانح و حوادث مشابه و ارتقای ضریب ایمنی پروازها پیشنهادات ایمنی ذیل به گروه وسایل پرنده فوق سبک سازمان هواپیمایی کشوری توصیه می گردد:

- متناسب یا یافته های این سانحه ارزیابی از شرکت سپاهان هواپر و الزام مدیرعامل برای رفع کمبود های شرکت از قبیل کمبود پرسنل ، وسایل پرنده ، تهیه دستورالعمل هاو اخذ تأییدیه آنها و نظارت در برنامه های آموزش زمینی و پروازی انجام شود.
- نحوه ادامه پرواز و ارزیابی دانشجویان تحت آموزش در مقطع (PPL-CPR) UL در دستورالعمل آموزشی مراکز آموزش خلبانی تا رسیدن به پرواز مستقل (Solo) مشخص شود .
- بمنظور افزایش کارآیی شرکتها و استمرار پروازهای آموزشی، تعداد هواپیماهای شرکت از دو فروند مندرج در شیوه نامه وسایل پرنده فوق سبک (CAD7006) به ۳ فروند (دو فروند ملکی و یک فروند اجاره ای) افزایش یابد.

۵- ضمائم و پیوستهای سانحه :

(Appendices)

- تصاویر سایت سانحه
- مکالمات رادیویی فرودگاه شهر کرد با دانشجو



تصاویر سایت سانحه

بسمه تعالی

ساعت ۰۶:۳۱:۵۹

کنترلر:

EP1140 START UP APPROVED

ساعت ۰۶:۳۲:۱۲

خلبان:

E40 START UP APPROVED

ساعت ۰۶:۳۲:۵۱

کنترلر:

E40 COPY LATEST INFORMATION AT TIME 0600 WIND 350 DEGREES 02 KNOT CAVOK TEMPERATURE 13
DEW POINT MINUS 04 AND QNH 1029 HECTOPASCAL RWY IN USE 14

خلبان:

EP1140 AGAIN

کنترلر:

EP1140 COPY LATEST INFORMATION AT TIME 0600

خلبان:

EP1140

کنترلر:

0600 WIND 350 DEGREES 02 KNOT CAVOK TEMPERATURE 13 DEW POINT MINUS 04 AND QNH 1029
HECTOPASCAL RWY IN USE 3 CORRECTION RWY IN USE 14

خلبان:

Q 1029 RWY IN USE14

خلبان:

EP1140 REQUEST TAXI CLEARANCE

کنترلر:

EP1140 TAXI TO HOLDING POINT RWY 14

خلبان:

EP1140Cleared TO TAXI VIA A TO HOLDING POINT RWY 14

کنترلر:

E40 A TRUCK EXIST AT THE BEGINING OF THE RWY 14 AT THE LEFT SIDE OF RWY

خلبان:

EP1140 BEGINNING RWY 14 AFTER WHEN THE ...

کنترلر:

در جریان باشید که یک تراکتور هست ابتدای باند ۱۴ سمت چپ باند

خلبان:

ROGER

ساعت: ۰۶:۳۵:۰۷

کنترلر:

E40 COPY ATC CLEARANCE

خلبان:

EP1140

کنترلر:

EP1140 CLEAR LOCAL FLIGHT VFR FLIGHT AFTER DEPARTURE REMAINING TRAFFIC PATTERN MAKE LEFT TURN TO JOIN LEFT DOWNWIND RWY 14 AND ALTITUDE 7 THOUSAND 8 HUNDRED FEET

خلبان:

EP1140 CLEAR LOCAL FLIGHT REMAIN TRAFFIC PATTERN MAINTAIN 7 THOUSAND 8 HUNDRED FEET

کنترلر:

EP1140 READBACK CORRECT

خلبان:

EP1140 BACK TRACK AND RUN 14

کنترلر:

E40 TAXI TO HOLDING POINT RWY 14

خلبان:

EP1140 BACKTRACK AND HOLDING POINT RWY 14

ساعت: ۰۶:۳۶:۰۷

کنترلر:

E40 NOT INTER RWY HOLDING POINT RWY 14 AT TAXIWAY A

خلبان:

EP140 NOT ENTER RWY HOLDING POINT RWY 14 TO

ساعت: ۰۶:۳۷:۰۰

کنترلر:

E40 CLEAR BACK TRACK AND LINE UP RWY 14

خلبان:

EP1140 CLEAR FOR BACK TRACK AND LINE UP RWY 14

ساعت: ۰۶:۴۰:۵۰

خلبان:

TOWER EP1140 READY FOR TAKE OFF

کنترلر:

E40 RWY 14 CLEAR FOR TAKE OFF WIND 160 DEGREES 04 KNOT REPORT LEFT DOWNWIND RWY 14

خلبان:

EP1140 CLEAR TO TAKE OFF AFTER THAT REPORTING LEFT DOWNWIND RWY 14

ساعت: ۰۶:۴۶:۱۴

خلبان:

TOWER EP1140 LEFT DOWNWIND RWY 14 REQUEST FULL STOP

کنترلر:

EP1140 RWY 14 CLEAR TO LAND WIND 200 DEGREES 05 KNOT