



Dēļ išsilydžiusios tako dangos, oro bendrovės „Vueling“ lėktuvas negalėjo pakilti skrydžiui iš Barselonos oro uosto.

✈ Ewaldas Vilkončius

Pagal „Aeroinside“ informaciją

LIEPOS 15 D. Ispanijos Barselonos oro uoste įvyko gana neįprastas incidentas – lėktuvui ruošiantis kilti po juo buvo si asfalto danga išsilydė ir buvo negalima pradėti skrydžio. Tą dieną Barselonos oro uoste darbas vyko įprasta tvarka, kuri buvo sutrikdyta, kai skrydžiui į Malagą ruoštis pradėjo oro bendrovės „Vueling“ lėktuvas „Airbus 320-200“ (EC-LQN). Pilotams buvo nurodyta riedėti į kilimo

ir tūpimo taką „25L“ ir laukti leidimo pakilti. Leidimas buvo suteiktas po kurio laiko, tačiau pradėję kilimo procedūrą pilotai suprato, kad orlaivis negali pajudėti iš vietos. Šios problemos priežastis – po orlaivių išsilydžiusi asfalto danga, į kurią belaukiant leidimo kilti susmego važiuoklė. Orlaiviui negalint pakilti, keleiviai buvo išlaipinti, o į kilimo ir tūpimo taką atskubėjo specialiosios tarnybos, kurios

pradėjo vaduoti lėktuvą iš išsilydžiusio asfalto. Kilimo ir tūpimo takas „25L“ buvo uždarytas ir skrydžiai nukreipti į kitus takus. Dieną, kai įvyko incidentas, oro uoste oro temperatūra nebuvo pernelyg aukšta – vietomis siekė iki 32 laipsnių šilumos. Tačiau metų pradžioje šis kilimo ir tūpimo takas buvo remontuotas – pakeista jo danga. Todėl manoma, kad remontuota buvo nekokybiškai, kas lėmė šį incidentą.

PROFESIONALO KOMENTARAS



DARIUS OKUNEVIČIUS

LAIKINAI EINANTIS VALSTYBĖS ĮMONĖS „ORO NAVIGACIJA“
TECHNIKOS DIREKTORIAUS PAREIGAS

Iš pateiktos informacijos sunku spręsti apie susidariusią situaciją, tačiau panašu, kad priežastis – netinkama kilimo ir tūpimo tako (konkrečiai – asfaltbetonio dangos) eksploatacija. Asfaltbetonio danga nėra standi, ji turi savybę deformuotis paveikus koncentruota apkrova, ypač esant aukštai pačios dangos temperatūrai. Lietuvos oro uostai irgi susiduria su panašia problema, kai nuo lėktuvo sukeltos apkrovos, perduodamos per važiuoklę į dangą, formuojasi plastinės deformacijos. Jos nestebina oro uostų aerodromų dangas prižiūrinčių tarnybų, kurių pareiga – laiku pastebėti atsiradusias deformacijas orlaivių stovėjimo aikštelėse ir imtis priemonių.

Skirtingai nuo, pvz., automobilių stovėjimo aikštelių, orlaiviai kilimo ar tūpimo juostose nuolat važiuoja tomis pačiomis vėžėmis, ypač tai aktualu vietose prie keleivių terminalų. Prie teleskopinių trapų netgi pasitaiko tokių atvejų, kad lėktuvas tenka ištraukti su vilkiku. Tokios rizikos siekiama išvengti probleminėse vietose tiesiant ne asfaltbetonio, o standžią betoninę dangą. Ruošiant Vilniaus oro uosto KTT rekonstrukcijos projektą į tokius dalykus, žinoma, taip pat buvo atsižvelgta – numatyta speciali danga tam

tikrose vietose, kad ji nesideformuotų jokiais sąlygomis. Jeigu aerodromas, siekdamas, pvz., taupyti dangos tiesimo ar remonto kaštus, nusprendžia pakloti itin ploną asfaltbetonio sluoksnį, kyla rizika ne tik dėl pačios dangos deformacijos, bet ji gali išsilyksniuoti, o dangos irimo produktai pakenkti orlaivio konstrukcijai ar pan. Dideli lėktuvai (pvz., „Boeing 747“), kurių yra didelė traukos galia, gali pakelti į orą net 50 kg sveriantį lietaus surinkimo trapo dangtį, ką jau kalbėti apie suirusios dangos gabalus.

Atsižvelgiant į dangos konstrukciją, jos tipą, pagrindų stiprumą nustatomi KTT naudojimo ribojimai. Specialiai tam aviacijoje naudojamos sąvokos „dangos klasifikacinis skaičius PCN“ bei „orlaivio klasifikacinis skaičius ACN“. Pagal Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos ICAO reikalavimus ACN negali viršyti PCN. Priešingu atveju įvedami orlaivių skrydžių intensyvumo arba maksimalios orlaivio masės apribojimai. Pažeidus šiuos ribojimus galimos pasekmės, kokios įvyko Ispanijos Barselonos oro uoste. Šiuo atveju įtakos galėjo turėti prieš tai atlikti remonto darbai, netinkamai parinktos medžiagos, orlaivio variklių poveikis (šiluminis) ir kt.