

# OKIIA

**ORGANI KOMBËTAR I INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE  
DHE INCIDENTEVE AJRORE NË AVIACIONIN CIVIL**

**RAPORTI FINAL – OKIIA/100514  
Avioni tip PA-32RT-300, me rregjistrim I-GRMP  
10 Maj 2014, Divjakë – Plazh**



## **Përmbajtja**

**Seksioni 1: Aksidenti dhe aktiviteti i OKIIA në dt. 10 Maj 2014**

**Seksioni 2: Informacioni Faktik**

- 1.1 Përshkrimi i fluturimit
- 1.2 Pjesa finale e fluturimit të I-GRMP
- 1.3 Dëmtimet në njerëz
- 1.4 Dëmtimet e avionit
- 1.5 Dëmtime të tjera
- 1.6 Informacioni mbi personelin
- 1.7 Informacion mbi avionin
- 1.8 Ngarkesa në avion
- 1.9 Informacioni Meteorologjik
- 1.10 Mënyra e Fluturimit
- 1.11 Komunikimi
- 1.12 Aeroporti dhe pajisjet e operimit në tokë
- 1.13 Regjistruerit e fluturimit (flight recorders)
- 1.14 Informacioni mjeksor dhe patologjik
- 1.15 Zjarri
- 1.16 Aspekte të mbijetesës
- 1.17 Informacione të tjera

**Seksioni 3: Përpunimi i informacionit**

**Seksioni 4: Rekomandime**

**Seksioni 5: Materialet e grumbulluara**

(të njëjta me ato të dërguara; referimi në Raportin Paraprak)

**Shënim 1:** të gjitha oraret e përdorura në këtë raport janë UTC nëse nuk shprehet ndryshe. Orët janë të bazuara në sistemin 24hr, dhe atje ku aplikohet sekondat janë të treguara në grupe 6-shifrore.

**Shënim 2:** Njësitë matëse të përdorura janë në sistemin metrik, përveç shpejtësisë së avionit dhe të erës të cilat jepen në milje; lartësia dhe shpejtësia e ngritjes së avionit jepet në feet.

## **SEKSIONI 1**

### **AKSIDENTI I DATËS 10 MAJ 2014 DHE AKTIVITETI I OKIIA**

Në datën 10 Maj 2014, avioni tip PA-32RT-300, ngrihet nga Aeroporti Nënë Tereza – Tirana (LATI), më drejtim për tu ulur në Pescara – Itali (LIBP). Rreth orës 11:52, avioni zhduket nga radari. Në momentin e zhdukjes ndodhej mbi zonën e plazhit të Divjakës.

Njoftimi për këtë aksident u mor nga kanalet TV kombëtare dhe lokale, dhe më konkretisht:

Më dt. 10 Maj 2014 në orën 16:00, nga kanalet televizive marrim informacion për rrëzimin e një avioni në plazhin e Divjakës. Drejtori i Përgjithshëm, Arben Xhiku, komunikon me InD (Investigatori në Detyrë) Anastas Kriqi nëse ka informacion nga ndonjë institucion shtetëror (Albcontrol, AAC, Ministri, Polici, QBO etj) për këtë ngjarje. Përgjigja ishte negative, deri në atë moment nuk ishte asnjë informacion zyrtar. Rreth orës 17:00 lokale, nisen për në vendin e ngjarjes dy inspektorët Ylli Serjani dhe Ylli Gjuzi. Të dy inspektorët, pasi shkuan në vendin e ngjarjes dhe panë se nuk ishte e mundur të bënin foto për arsye të muzgut, drejtohen për në drejtorinë e policisë së qarkut Fier ku qëndronte i ndaluar kapiteni i avionit, Giorgio Riformato. Në presencën e autoriteteve të prokurorisë, ata marrin intervistën e parë nga ana e pilotit, proces që përfundon rreth mesnatës.

Më dt.11 Maj 2014, ekipi i përbërë nga: Anastas Kriqi, Ylli Serjani, Ylli Gjuzi dhe Taulant Seferi, shkojnë në vendngjarje dhe kryjnë procedurat e duhura (kqyrja e perimetrit të ngjarjes si: matje, foto, etj), veprimtari që mbyllet rreth orës 16:00 lokale të po kësaj dite. Ndërkohë, po në këtë ditë Arben Xhiku, Drejtori i Përgjithshëm, kishte marrë informacionin e parë (Occurrence Report) nga drejtori i safety të Albcontrol, Genc Llukaçaj, me anë të email.

Në mbrëmje, bordi i OKIIA bën mbledhjen e parë për të bërë vlerësimin e hapave të ndërmarra sipas procedurës së aprovuar të investigimit. Në mbledhje u theksua edhe një herë heshtja me shtypin sipas rregullores. Në mbledhje merret vendimi për krijimin e grupit të investigimit

Nga dita e hënë dhe në vazhdim, është komunikuar dhe janë mbledhur materilae nga AAC, Albcontrol dhe janë bërë intervistat me kontrollorët e qëndrës së kontrollit të trafikut Ajror, Albcontrol. Brënda afatave kohore u bë notifikimi sipas standarteve të ICAO dhe komunikimi me ANSV – Itali. Nga pala italiane u mor përgjigje për vazhdimin e Investigimit pa presencën e tyre.

Sipas Kodit Ajror të RSh, Rregullores së Ministrisë “Mbi kriteret dhe procedurat e investigimit” dhe Aneksit 13 të ICAO, investigimi është një procedurë e përcaktuar me afate: 30 (tridhjetë) ditë kalendarike për Raportin Paraprak, 180 (njëqind e tetëdhjetë) ditë kalendarike për Raportin Përfundimtar.

## **SEKSIONI 2**

### **1. INFORMACIONI FAKTIK**

#### **1.1 Përshkrimi i fluturimit**

Avioni tip PA-32RT-300, me rregjistrim I-GRMP, në datën 08 Maj 2014, 0800 UTC niset nga LGKR – Kofuz, Greqi për në LATI – Tiranë, Shqipëri. Gjatë komunikimit, kontrollori i Albcontrol i kërkon ruajtjen e lartësisë në zonën G, 3000 ft, duke e paralajmëruar për futjen në TMA. Ulja kryhet sipas të gjitha rregullave në LATI, në 0917 UTC.

Në datën 10 Maj 2014, avioni IGRMP ngrihet nga LATI, në orën 1025 UTC, me drejtim për në LIBP - Pescara, Itali. Mbas ngritjes, kontrollori i ACC komunikon me avionin duke identifikuar me SQAWK 1363 për në GOKEL. Avioni do të vazhdonte fluturimin VFR në 3000 ft.

Rreth orës 1137 kemi një kërkesë nga ana e pilotit për të vajtur në UNDER (zonë në 6000 feet). Transkriptimi i bisedës ndodhet në shtojcën F.

Kontrollori i kërkon lartësinë, pikën ku ndodhet dhe ETA (parashikimin për mbërritjen) në GOKEL ose PAPIZ. Përgjigja e pilotit ka qënë jo korrekte në gjuhën e folur dhe kuptimin e përgjigjes. Piloti e mbyll komunikimin që çdo gjë është nën kontroll dhe nuk ka turbolenca.

Rreth orës 1152, sinjali i avionit zhduket nga radari. Kontrollori bën disa thirje IGRMP por pa përgjigje. Ndërkohe, komunikon me AEGIAN dhe Air-One (dy avionë që ndodheshin mbi zonën ku u zhduk I-GRMP) dhe i kërkon nëse mundën të komunikojnë me I-GRMP sepse i ishte zhdukur nga radari. Të dy avionët e sipërpërmendur pas disa thirrjeve i përgjigjen kontrollorit që nuk kontaktojnë dot me I-GRMP.

Kontrollori jep alarmin për rënien e avionit, njoftimi përcillet te SAR.

Kontrollori komunikon me AFTN për të marrë të dhëna për numrin e personave në bord.

#### **1.2 Pjesa finale e fluturimit të IGRMP**

Avioni u ngrit nga LATI me drejtim për GOKEL, duke kaluar në zonën e kufizuar nga DIRESDITAN-PAPIZ. Deri afër DITAN, avioni mban kursin e dhënë nga kontrollori, megjithëse nuk ruan të njëjtën lartësi. Sipas kqyrjes së rregjistrimit në TDU të dhënat e fundit janë

Në momentin kur i duhet dhe rreth 12 minuta për t'u ndodhur në GOKEL, avioni bën një kthesë majtas, në drejtim të DITAN, humb lartësi dhe më pas nuk shfaqet më.

Bazuar në rregjistrimin e filmimit nga TDU, dhe sinkronizimit me rregjistrimet nga VCR avioni humb lartësi. Kjo vërtetohet dhe në bazë të rregjistrimit të filmimit nga TV, ku duket qartë se avioni ka bërë procedurë për ulje normale jot ë detyruar, duke bërë një rreth për të përcaktuar vendin e uljes, me rrota të lëshuara, me planerim dhe rrafshim normal të avionit deri në momentin e takimit me tokën.

### **1.3 Dëmtimet në njerëz.**

Sipas planit të fluturimit dhe Follow-Me, në avion ndodhej vetëm piloti. Gjatë uljes në rërë të avionit, gjë që solli edhe dëmtim substancial të mjetit, piloti nuk pësoi asnjë dëmtim.

### **1.4 Dëmtimet e avionit.**

Piloti ka qënë në procedurë të rregullt uljeje në plazhin e Divjakës, duke mos komunikuar ndonjë defekt me kontrollrët e Albcontrol (sipas zbardhjes së bisedave nga VCR që nuk kanë asnjë informacion për avari në avion gjatë komunikimit). Gjatë uljes avioni ka hasur tokë të butë, rrota e parë ka marrë goditje duke u zhytur; pesha dhe shpejtësia e avionit ka bërë që rrota së bashku me strukturën mbajtëse të pësojnë deformim, duke bërë që avioni të zhytet më thellë me impaktin e parë. Kjo ka sjellë përplasjen e helikës me rërën dhe zvarritjen me bark të avionit dukë lënë gjurmë krejtësisht të dukshme (gjurma të bardha në tokë nga boja e hundës së avionit). Fletët e helikës kanë prerë tokën në gjatësinë e hapit të helikës, si pasojë pësojnë deformime (përthyerje), japin moment rrotullimi majtaz dhe avioni kthehet majtas. Kthesa e avionit majtas ka sjellë si pasojë shkëputjen rrotës së majtë me gjithë strukturën e saj mbështetëse. Krahu i majtë i avionit ka pësuar dëmtime të shumta, po ashtu edhe pjesa fundore e tij gjatë zvarritjes. Këto dëmtime të strukturës së avionit janë të një shkalle të tillë që avioni nuk është më në gjendje të funksionojë normalisht.

Nuk mund të përcaktohet ekzaktësisht koha e takimit me tokën.

### **1.5 Dëmtime të tjera.**

Nuk ka dëmtime të tjera në njerëz apo në mjedis në vendin e aksidentit (nuk ka përplasje me njerëz dhe objekte të tjera).

### **1.6 Informacione mbi personelin në avion.**

Në avion ndodhej vetëm piloti. Sipas dokumentave bashkëlidhur, Seksioni 5, materialet C & D.

## 1.7 Informacion mbi avionin.

|   |                   |      |
|---|-------------------|------|
| Aircraft:   | <b>PA-32-300</b>  |      |
| Engine make/model:                                  | Lyc. IO-540-K1A5D |      |
| Horsepower:   | 300               |      |
| TBO hrs.:   | 2000              |      |
| Propeller:  | Const. spd.       |      |
| Landing gear type:                                  | Tri/Retr.         |      |
| Gross weight (lbs.):                                | 3600              |      |
| Empty weight, std. (lbs.):                          | 1973              |      |
| Useful load, std. (lbs.):                           | 1627              |      |
| Fuel (gals.):                                       | 94                |      |
| Wingspan:   | 32 ft. 8 in.      |      |
| Overall length:                                     | 27 ft. 7 in.      |      |
| Height:   | 7 ft. 9 in.       |      |
| Wing area (sq. ft.):                                | 174.5             |      |
| Seating capacity:                                   | 6                 |      |
| Cabin width (in.):                                  | 49                |      |
| Cabin height (in.):                                 | 48.5              |      |
| Baggage capacity (lbs.):                            | 200               |      |
| <b>PERFORMANCE</b>                                  |                   |      |
| Cruise speed (kts.):                                | 75% power:        | 158  |
|   | 65% power:        | 148  |
| Max range (w/ reserve) (nm):                        | 75% power:        | 700  |
|   | 65% power:        | 800  |
| Fuel consumption (gph):                             | 75% power:        | 16.5 |
|   | 65% power:        | 14.0 |
| Estimated endurance (65% power with 1-hr. reserve): | 5 hrs. 30 mins.   |      |
| Stall speed (gear, flaps down) (knots):             | 61                |      |
| Best rate of climb (fpm):                           | 1000              |      |
| Service ceiling (ft.):                              | 14,600            |      |
| Takeoff ground roll (ft.):                          | 970               |      |
| Landing ground roll (ft.):                          | 870               |      |

Bashkëlidhur Seksioni 5, materialet C & D, kopje të marra nga AAC

### **1.8 Ngarkesa**

Nuk ka dokumentacion përsa i përket se çfarë ngarkesë mund të kishte patur në momentin e ngritjes apo uljes.

### **1.9 Informacioni Meteorologjik**

Bazuar në të dhënat e matura realisht në qytetet më të afërta me zonën e Divjakës si dhe të dhënat e arkivës “NOAA/ESRL Physical Science Division” është ri-ndërtuar tabloja 24-orëshe meteorologjike e datës 10 Maj 2014, dhe për zonën e Divjakës kushtet atmosferike janë paraqitur (CAVOC OK):

- a. Kushte të stabilitetit atmosferik në nivelin e sipërfaqes duke mos favorizuar krijimin/zhvillimin e fenomeneve atmosferike të shkallës locale.
- b. Në profilin vertikal nga 0 m në 1.5 km lartësi nga sipërfaqja e tokës ka patur stabilitet termik dhe dinamik pasi shpejtësitë e erës dhe gradient vertical termik për të tre nivelet paraqitet pa anomali.
- c. Vlerat e temperaturave të Ajrit shumë pranë sipërfaqes së tokës favorizojnë krijimin e vranësirave të ulëta por mungesa e lëvizjeve vertikale të ajrit bën që vranësirat të jenë të pa-organizuara rrjedhimisht të përkohshme.

Për më shumë detaje, bashkëlidhur Seksioni 5/H.

### **1.10 Mënyra e Fluturimit.**

Piloti po fluturonte nën rregjimin e Visual Flight Rules (VFR).

### **1.11 Komunikimi.**

Komunikimi nga ana e pilotit nuk është korrekt në përputhje me standartet. Piloti nuk ka zbatuar frazeologjinë e komunikimit në anglisht sipas ICAO, duke dhënë shifra dhe të dhëna konfuze. Kontrollorët e Albcontrol, sipas rregullores kanë komunikuar në anglisht dhe kanë ofruar shërbimin e tyre duke plotësuar dhe sqaruar edhe në gjuhën italiane.

### **1.12 Aeroporti dhe pajisjet e operimit në tokë**

Nuk janë faktor në aksident.

### **1.13 Rregjistruesit e Fluturimit**

Avioni I-GRMP nuk kishte BlackBox, FDR/VCR (rregjistrues të të dhënave të fluturimit dhe/ose zërit në kabinë). Fluturimi kryhej nën rregjimin VFR (Rregullat e Fluturimit Vizual).

### **1.14 Informacionin mjeksor/pathologjik.**

Sipas intervistës së kryer me pilotin pas aksidentit, piloti nuk paraqet ndonjë shqetësim shëndetsor. Në dokumentat e pilotit ndodhet dhe çertifikata e kontrollit mjeksor, e cila është e vlefshme.

### **1.15 Zjarri.**

Nga shqyrtimi në vendin e aksidentit të avionit nuk ka patur shenja zjarri (tym në kabinë dhe/ose sinjalizues të ndryshëm të avionit).

### **1.16 Aspekte të mbijetesës.**

Sipas të thënave të pilotit, por edhe të kqyerjes së kabinës së avionit, piloti ka dalë vetë nga avioni mbas përplasjes. Në kabinë nuk kishte dëmtime substanciale të cilat të përbënin rrezik për pilotin.

### **1.17 Informacione të tjera.**

Në bazë të Rregullores së OKIIA, Aneksit 13 të ICAO, EU Reg996/2010, EC Directive 94/56 etj. mbi aksidentin e avionit tip Piper PA-32RT-300 u njoftua Autoriteti Investigues për Aksidentet/Incidentet Ajrore shteti i rregjistrimit të avionit, ANSV – Itali. Personi i ngarkuar nga ANSV komformoi që, duke u bazuar në të dhënat aktuale, nuk planifikonte të vinte në vendin e aksidentit. Bashkëlidhur Seksioni 5/J



## **SEKSIONI 3**

### **PËRPUNIMI I INFORMACIONIT**

Avioni është lejuar të fluturojë në përputhje me kriteret e AAC të bazuara në ICAO.

Avioni ka bërë procedure normale për ulje duke ndërtuar rreth për ulje, me planerim dhe rrafshim me tokën normal, por në momentin e takimit me tokën ka bërë takim me rrotën e parë e cila është zhytur në taban të butë dhe ka bërë që helika të takojë menjëherë në tokë duke e prerë tokën sipas hapit të rrotullimit të saj; kjo ka dhënë moment rrotullimi në krahun e majtë i cili ka sjellë këputjen e rrotës së majtë.

Rrota e përparme dhe e rrota e djathtë ka lënë gjurmë normale të qarta mbi tokë dhe krahu i djathtë qëndron në pozicion normal mbi rrotën e djathtë të padëmtuar.

E gjithë kjo duket qartë, qysh nga gjurma e takimit të parë të avionit me tokën (avioni ka takuar me të treja rrotat menjëherë, veprim që ka sjellë dhe kërcimin nga forca e përplasjes), gjurma e bardhë e bojës së pjesës së poshtme të avionit (si pasojë e zvarritjes me bark të avionit, zvarritje që ka zgjatur për 80-90 metra), gjurma e krahut të rrëshqitur, rrota e majtë në tokë e ngelur rreth 1,5 metra larg nga vendi i mbërthimit, gjithashtu gjurmët e qarta të prerjeve të tokës nga helika dhe vetë deformimi i helikës.

Nga kqyrja e vendit të uljes, pozicionit dhe pamjes së përgjithshme të avionit, pa asnjë dëmtim të pilotit, si dhe pa dëmtime të pjesës së poshtme të avionit, tregon që nuk kemi të bëjmë me ulje të detyruar për ndonjë arsye të veçantë, por kemi të bëjmë me një procedurë uljeje normale, e cila përfundoi në këtë mënyrë për arsyet e mëposhtme:

1. Mosnjohja e terrenit.
2. Veprimet e metejshme të pilotit për uljen me kënd pozitiv në dy pika pas rrafshimit të avionit me tokën kanë qenë të gabuara.
3. Influenca e erës anësore.

Vihet re se aksidenti nuk ka ardhur si rezultat i veprimit dhe/ose mosveprimit të kontrollërëve të Albcontrol.

Shërbimi i ofruar nga ana e kontrollorëve të trafikut ajror ka qenë në përputhje me manualët e operimit.

Sipas të dhënave meteorologjike, aksidenti nuk ka ardhur si pasojë e kushteve meteorologjike dhe turbulencës.

Vihet re avioni nuk ka patur asnjë lloj defekti teknik.

## **SEKSIONI 4**

### **REKOMANDIME**

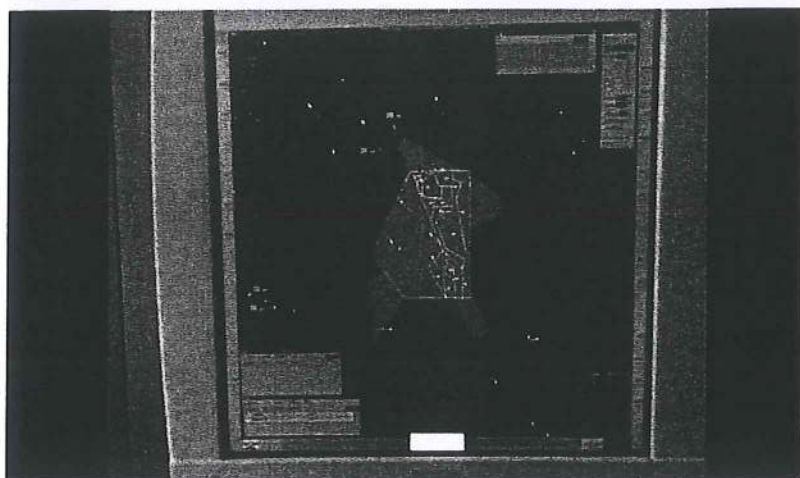
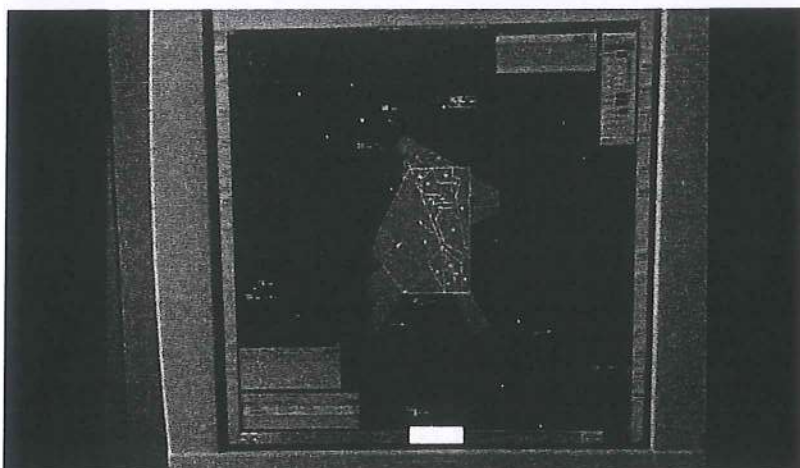
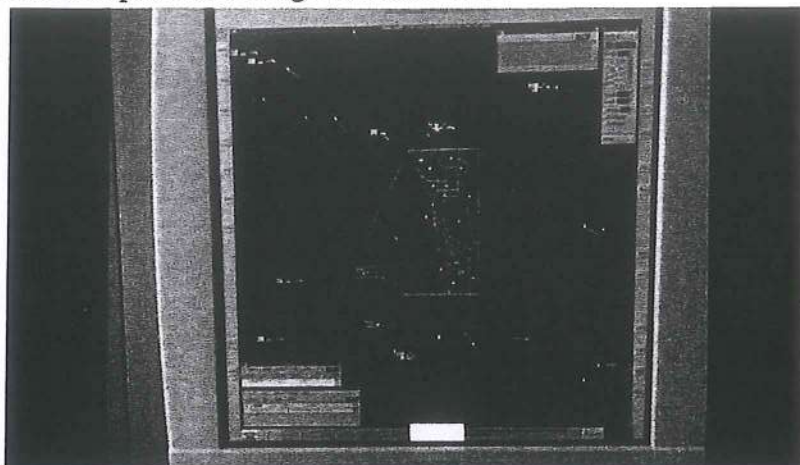
Në përputhje dhe me Rregulloren e Ministrit për operimet e avionëve ultra të lehtë, OKIIA rekomandon:

Të shikohet mundësia e rinovimit të AIP si më poshtë:

- a. Të shikohet mundësia për ripërcaktimin e hapsirës G të fluturimit për arsye se Shqipëria ka hapsirë të vogël dhe terren shumë të thyer;
- b. Të shikohet mundësia e mbajtjes gjithë kohës së fluturimit radio komunikim i dyanshëm; për këtë duhet rritur lartësia minimale e fluturimit për të siguruar radio komunikim të dyanshëm në zonën G.
- c. Të shikohet mundësia e komunikimit midis palëve: ATC, SAR, Polici, OKIIA, për të qetë më efektiv dhe të shpëjtë.
- d. Të shikohet mundësia e zbatimit më me përpikmëri të Memorandumeve të Bashkëpunimit të nënshkruara me: AAC, Albcontrol, TIA, DPP, Prokurioa e Përgjithshme, SAR, Mjeksia Ligjore, Detashmenti i Helikopterave të Mjeksisë.

## SEKSIONI 5

### A. Ilustrimi i fluturimit print-screen nga filmimi i TDU



**B. Fotografi nga vendngjarja**



