

LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJOS
ORLAIVIŲ AVARIJŲ BEI INCIDENTŲ TYRIMŲ VADOVAS

ORLAIVIO AVARIJOS TYRIMO
GALUTINĖ ATASKAITA
Nr. B06-05

Ši ataskaita buvo parengta siekiant užkirsti kelią avarijoms ir incidentams. Tyrimu nesiekiama nustatyti kieno nors kaltę ar atsakomybę

Naudotojas
Gamintojas
Orlaivio tipas
Nacionalinis ir registracijos ženklas
Įvykio vieta ir data

Fizinis asmuo
„Tecnam“, Italija
P92 ECHO 2000RG
LY-BBB
Kauno S. Dariaus ir S. Girėno
aerodromas,
2005 m. rugpjūčio 3 d.

SYNOPSIS

Šį įvykį tyrė orlaivių avarijų bei incidentų tyrimų vadovas. Pabaigęs tyrimą, jis parengė orlaivio avarijos tyrimo galutinę ataskaitą.

Pakilus su užsuktais benzino bakų čiaupais ir įtraukus važiuoklę, išsijungė eksperimentinio lėktuvo variklis. Pilotas nutupdė lėktuvą su įtraukta važiuokle ant asfaltinio kilimo-tūpimo tako (KTT). Tūpimo vietoje pakėlus lėktuvą buvo išleista važiuoklė, ir pilotas bandė nuvairuoti lėktuvą nuo KTT. Važiuojant susiglaudė priekinė atrama ir lėktuvas sraigtu užkliudė riedėjimo tako (RT) paviršių. Įvykio metu buvo sulaužytas oro sraigtas, lėktuvas patyrė kitų nedidelių pažeidimų. Pilotas nenukentėjo.

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga

2005-08-03 ruošdamasis skrydžiui iš Kauno S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo, lėktuvo P92 Echo 2000RG, nacionalinis ir registracijos ženklas LY-BBB, pilotas pastebėjo, kad dešiniajame bake kuro daugiau negu kairiajame. Nusprendęs išlyginti skirtumą, jis variklio pašildymo metu užsuko dešiniojo bako kuro čiaupą. Pašildęs variklį, prieš kylant pilotas atsuko užsuktąjį, kaip jam atrodė, čiaupą. Kilimo

metu, apie 30 m aukštyje įtraukus važiuoklę variklis prarado trauką ir išsijungė. Pastebėjęs, kad abu benzino čiapai yra užsukti, pilotas atsuko vieną iš jų, bet ore užvesti variklio nespėjo. Lėktuvas su įtraukta važiuokle nutūpė tiesiai ant asfaltinio KTT kursu 89°. Aerodrome buvę aviatoriai ir gaisrininkai pakėlė lėktuvą, ir pilotas, važiuoklės išleidimo jungikliu išleidęs važiuoklę ir užvedęs variklį, bandė nuvairuoti lėktuvą nuo KTT. Važiuojant per geležinkelio bėgius, kertančius RT, susiglaudė priekinė važiuoklės atrama, ir sraigtas kliudė tako paviršių. Šio įvykio metu buvo sulaužytas medinis oro sraigtas, lėktuvas patyrė kitų nedidelių pažeidimų. Skrydžio metu lėktuve buvęs pilotas nesusižeidė. Įvykio laikas – 19.30 val.

1.2. Pasekmės žmonėms

Sužeidimai	Įgulos	Keleivių	Kitų asmenų
Mirtini	0	0	0
Sunkūs	0	0	0
Lengvi/nėra	0	0	Nenurodoma

1.3. Pasekmės orlaiviui

Įvykio metu buvo sulaužytas medinis lėktuvo oro sraigtas, deformuota liemens apačia aplink ratų nišas ir prie dujų išmetimo vamzdžio, deformuota liemens kairioji pusė prie kairės atramos gaubto, nubrozinti dešinės ir priekinės atramų gaubtai.

1.4. Žala tretiesiems asmenims

Žalos nenustatyta.

1.5. Duomenys apie įgulą

Lėktuvą pilotavo 41-erių metų Lietuvos Respublikos pilietis, turėjęs galiojančią ultralengvojo orlaivio piloto licenciją. Kvalifikacija – ultralengvųjų lėktuvų ir motoskraidyklių pilotas. Iš viso buvo skraidęs 102.34 val., lėktuvu P92 2000RG – 79.15 val., iš jų per paskutines 30 dienų – 11.50 val.

1.6. Duomenys apie orlaivį

P92 Echo 2000RG – tai dvivietis, vieno variklio aukštasparnis monoplanas su įtraukiama važiuokle ir valdomu priekiniu ratu. Maksimalus kilimo svoris 450 kg. Registruotas 2004-10-18. Nacionalinis ir registracijos ženklas LY-BBB. Pagamintas 2004-07-08. Gamintojas „Technam“, Italija. Serijos Nr. 45. Turėjo galiojančią

1.13. Papildoma informacija

Lėktuvo kuro sistemą sudaro du bakai, kiekvienas 45 l talpos, esantys sparnų priekinėse dalyse, du kuro čiaupai, pritvirtinti prie kabinos rėmo priekinių kairiojo ir dešiniojo statramsčių, „T“ formos jungtis, benzino filtras, variklio sukamas membraninis siurblys ir du karbiuratoriai. Agregatai sujungti lanksčiais vamzdeliais. Kuro kiekis bakuose matuojamas dviem plūdiniais prietaisais. Prietaisai įrengti dešinėje prietaisų lentos pusėje.

Kuro čiaupo rankenėlė vertikaloje padėtyje rodo, kad čiaupas uždarytas, horizontalioje padėtyje – atidarytas.

2. ANALIZĖ

Jei lėktuvo kuro padavimo sistema yra su dviem atskirais kuro čiaupais ir nėra šviesinės jų padėčių signalizacijos, manipuliuojant čiaupų padėtimis prieš kylant galima suklysti, kaip ir atsitiko šiuo atveju. Lėktuvo skrydžių vadovo patikros lape yra nuoroda, kad **abu** kuro čiaupai turi būti atidaryti prieš paleidžiant variklį. Jeigu dėl kokios nors priežasties variklio darbo metu kuras naudojamas tik iš vieno bako, laikoma, kad priešstartinė lėktuvo patikra nėra užbaigta, ir prieš pradėdant važiuoti į starto vietą ją reikia atidžiai pakartoti. Rekomenduotina parengti ir matomoje kabinos vietoje pritvirtinti priešstartinių operacijų patikros sąrašą.

3. IŠVADOS

Aviacijos įvykio priežastis – piloto klaida manipuliuojant kuro čiaupais, dėl ko lėktuvas pakilo su užsuktu kuro padavimu ir mažame aukštyje išsijungė lėktuvo variklis.

4. SKRYDŽIŲ SAUGOS REKOMENDACIJOS

Nurodyta 2 dalyje „Analizė“.