

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

Jak 18T
orlaivio tipas

LY-AGO
nacionalinis ir registracijos ženklas


savininkas, naudotojas

Aleksotas (Kaunas)
vieta

1999 05 31
data



Tyrė komisija, paskirta
išakymu CAI direktoriaus
Nr.7 1999 05 31

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas –



Komisijos nariai:

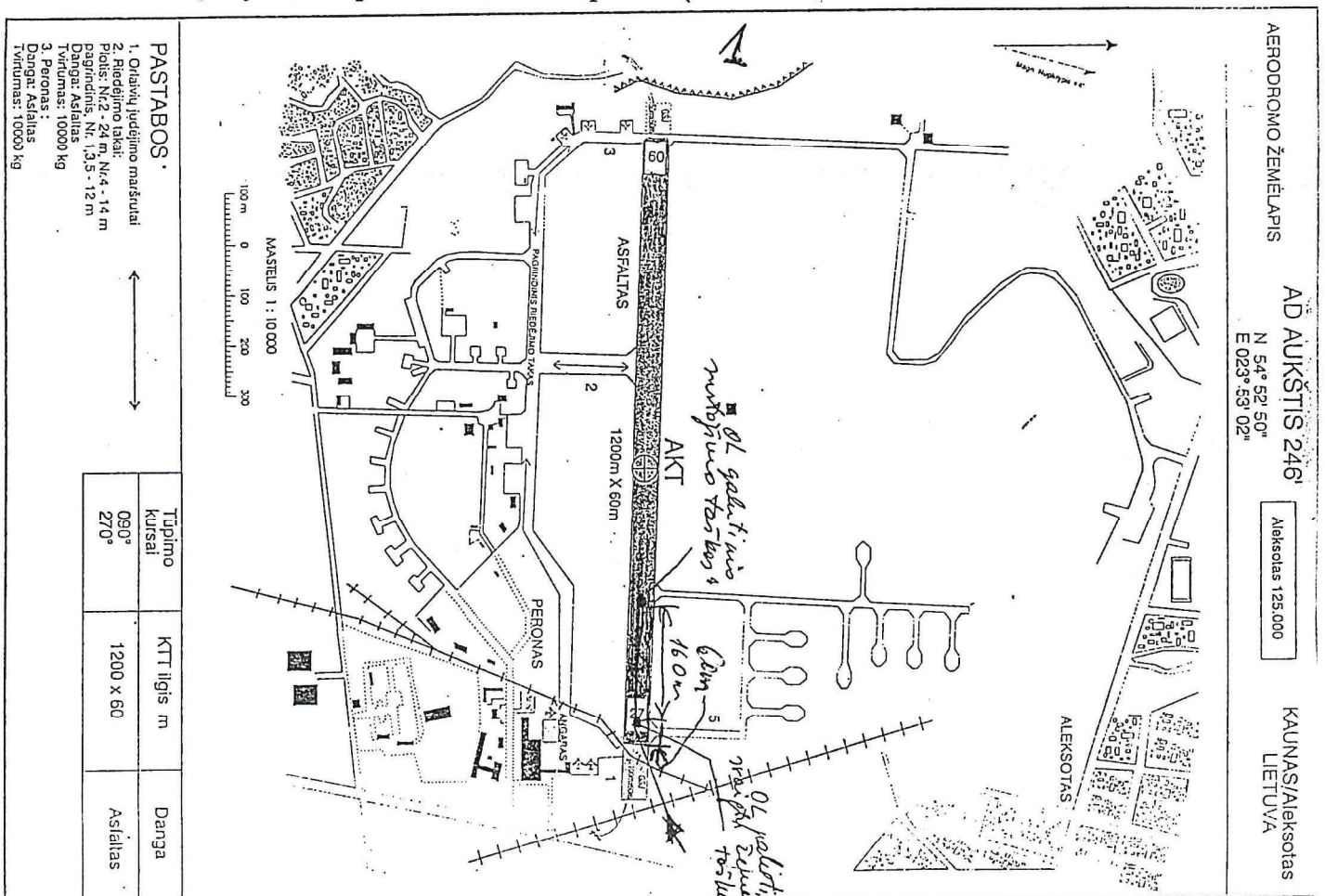
Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia 1999 05 31
pabaiga 1999 06 30

1. Faktinė informacija

1.1. Skrydžio eiga

1999 m. gegužės 30 d. Aleksoto oro uoste vyko aviacijos šventė. Pasibaigus šventei, apie 16.00 val. buvo organizuoti apžvalginiai skrydžiai aerodromo ratu. Per pasitarimą skrydžių vadovas [redacted] davė nurodymą, skrendant dešiniu ratu, nekirsti Karmėlavos CTR zonos. Tam tikslui skristi leista siauru, bet ištestu ratu. KTT - 270°. Pirmas pakilo piloto [redacted] pilotuojamas lėktuvas LY-AGO Jak 18T. Lėktuvo savininkas [redacted] liko žemėje. Lėktuve skrido trys keleiviai. Apskridęs ratą, pilotas [redacted] tūptinėje paprašė leidimo tūpti. Tuo tarpu žemėje kiti lėktuvai pradėjo leisti variklius ir megsti radijo ryšį su skrydžių vadovu. Pilotas [redacted], gavęs leidimą tūpti, 17 val. 50 min. tūpė neišleidęs važiuoklės. Lėktuvas lieté juostą propeleriu 60 m atstumu nuo juostos pradžios ir ,pračiuožęs 160 m, sustojo. Čiuožė liesdamas žemę skydeliu ir priekinio rato dempferiu. (Schema 1).



1.2. Avarijos pasekmės žmonėms

Avarijos metu pilotas ir keleiviai nenukentėjo.

1.3. Avarijos pasekmės orlaiviui

1. 3.1 sraigto abu mentės galai nulaužti maždaug po 15 cm;

1.3.2 pažeistas priekinės važiuoklės dempferis;

1.3.3 deformuotas tepalo radiatoriaus ėmiklis;

- 1.3.4 deformuotas variklio apatinis kapotas;
 1.3.5 nuo trinties į KTT nupjauti abu dujų išmetimo vamzdžių galai;
 1.3.6 sulaužyta pakoja;
 1.3.7 pakojos tvirtinimo vietoje pažeistas 1 – 3 nerviūrų užpakalinės dalys;
 1.3.8 pilnai sulaužytas skydelis.


1.4. *Žala tretiems asmenims (turtui)*

Avarijos metu žala tretiems asmenims (turtui) nepadaryta.

1.5. *Duomenys apie įgulą*

Pilotas – 

Lietuvos Respublikos pilietis .

Licencija – 

Galioja iki 1999 06 11

Kvalifikacija: pilotas instruktorius, Jak 18T 1993 05 28

Bendras skraidytų valandų skaičius - 11500, tarp jų per paskutines 90 dienų - 46 val. 37 min.

Bendras priskraidymas Jak 18T - 39 val. 05 min. , tarp jų per 90 dienų - 0 val. 50 min.

1.6. *Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą*

Lėktuvo avarija nėra susijusi su neteisingais šių tarnybų veiksmais.

1.7. *Duomenys apie lėktuvą*

Tipas: Jak 18T


Nacionalinis registracijos ženklas: LY-AGO

Lėktuvo serijos Nr.: 7201014

Lėktuvas pagamintas: Rusijoje, Smolenske

Pagaminimo data: 1977 06 20

Valstybė gamintoja: Rusija

Savininkas: 

Lėktuvas priskraidęs nuo eksploatacijos pradžios 2412 val.

Tūpimų skaičius: 9089


Remontų skaičius: 4

Paskutinio remonto data: 1987 10 09

Remonto vieta: Rusija, gamykla Nr. 406

Po paskutinio remonto skraidė 463 val.

Tūpimų skaičius: 3641

Iki 1998 10 12 lėktuvas skraidė 458 val. 1998.10.12. buvo atliktas techninis aptarnavimas po lėktuvo iškonservacijos. Po šio aptarnavimo lėktuvas skraidė 4 val. 53 min. Darbus atliko aviacijos technikas, 

1.8. Meteorologinė informacija

Kauno (Karmėlavos) aerouosto duomenimis, avarijos metu buvo paprastos meteorologinės sąlygos Avarijai įtakos neturėjo.

1.9. Duomenys apie ryšio, navigacijos, tūpimo ir skrydžių valdymo įrangą, jos tvarkingumą bei naudojimą

Avarijai įtakos neturėjo.

1.10. Duomenys apie aerodromą

KTT atitinka reikalavimus.

KTT danga asfalto-betoninė, 1200 x 60 m.

Avarijai įtakos neturėjo.

1.11. Duomenys apie lėktuvo savirašį

Nenaudojamas.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį

Orlaisis minkštai nusileido ant KTT ant priekinės važiuoklės dempferio ir išleisto skydelio. Nuo trinties į KTT nepataisomai apgadinti skydelis ir dempferis. Nulaužti propelerio menčių galai.

1.13. Medicinos ir patalogoanatominiai duomenys

Žmonių aukų nebuvo. Tyrimai atliekami nebuvo.

1.14. Pateikiami duomenys apie gaisrą (jei toks buvo), jo atsiradimo priežastis ir charakterį, gaisro gesinimo įrangos panaudojimą, efektyvumą ir likvidavimo laiką

Gaisro nebuvo.

1.15 Saugos faktoriai

Žmonių traumų nebuvo. Lėktuvo kreslų, jų tvirtinimo mazgų ir saugos diržų pažeidimo nebuvo.

1.16. Duomenys apie atliktus bandymus ir tyrimų rezultatus

Pakėlus lėktuvą ir pastačius važiuoklės kraną į padėtį "išleista", važiuoklė išsileido. Tai patvirtina prielaidą kad važiuoklės išleidimo sistema dirbo tvarkingai.

1.17. Informacija apie organizacijos ir administracinę veiklą

Leidimas, šventei organizuoti, yra. Pilotas  licencija galioja. Lėktuvą aptarnavo turintis galiojančią licenciją technikas.

2. Analizė

Pilotas [redacted] pilotuodamas Jak-18T, atliko apžvalginį skrydį ratu. Kadangi buvo skrydžių vadovo nurodymas skristi siauru bet ištestu skrydžių ratu, pilotas [redacted] neišleido važiuoklės tarp 2 – 3 posūkių, nusprendęs išleisti važiuoklę tūptinėje. Tuo tarpu tūptinėje buvo vedami intensyvūs pokalbiai tarp orlaivių įgulų, esančių ant žemės, besiruošiančių paleisti variklius, riedėti į KTT ir skryžių vadovo. Piloto dėmesys buvo nukreiptas į KTT ir veiksmus tūptimui. Apie neišleistą važiuoklę pilotas užmiršo. Važiuoklės padėties vaizdinės signalizacijos pilotas nekontroliavo, o garsinė signalizacija, apie neišleistą važiuoklę, lėktuve - neįrengta. Lėktuvas buvo nutūpdytas be važiuoklės.

3. Išvados

Avarija įvyko dėl važiuoklės išleidimo tvarkos ir kontrolės pažeidimo. (JAK – 18T skrydžių operacijų vadove rašoma, kad važiuoklė išleidžiama skrendant aerodromo ratu tiesiojoje tarp 2 – 3 posūkių).

4. Rekomendacijos

Vykdamas intensyvius skrydžius rekomenduotina paskirti skrydžių vadovo padėjėją, kuris informuotų skrydžių vadovą, susidarius sudėtingai situacijai žemėje ir ore, kurios pats skrydžių vadovas, dėl didelio užimtumo, gali nepastebėti.

Lėktuvams rekomenduojama įrengti neišleistos važiuoklės padėties garsinę signalizaciją.

Komisijos pirmininkas

Komisijos nariai:

