

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

Motosklandytuvas H-36 "Dimona"

orlaivio tipas

LY-GCT

nacionalinis ir registracijos ženklas

UAB "BIPA"

savininkas

Pociūnai

vieta

1999 08 10

data

Tyrė komisija, paskirta

CAI direktoriaus

asmens, paskyrusio komisiją, pareigos

įsakymu Nr. 19A

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas

pareigos, vardas, pavardė

Pirmininko pavaduotojas

pareigos, vardas, pavardė

Komisijos nariai

pareigos, vardas, pavardė

pareigos, vardas, pavardė

pareigos, vardas, pavardė

pareigos, vardas, pavardė

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia

1999 08 11

pirminio pranešimo data

pabaiga

1999 10 10

akto pasirašymo data

Tyrimo dalyvavo:

išvardinti ministerijų, įstaigų, įmonių, organizacijų atstovus

1. Faktinė informacija

1.1. Skrydžio eiga

1999 08 10 motosklandytuvus H-36 "Dimona" nacionalinis ir registracijos ženklas LY-GCT, pilotuojamas [redacted], paprastomis meteosąlygomis, patyrė avariją Pociūnų aerodromo rajone.

[redacted] duomenimis motosklandytuvus pakilo iš Pociūnų aerodromo 15.50 val vietos laiku ir paskraides Pociūnų aerodromo rajone, turėjo nusileisti aerodrome.

Pakilęs kursu 180°, [redacted] 200 pėdų aukštyje pasuko motosklandytuvą į dešinę maždaug 290° kursu. Toliau skrido ta pačia kryptimi apie du kilometrus. Varikliui pradėjus dirbti netolygiai, [redacted] atliko kairįjį posūkį maždaug 180° kampu. 300 pėdų aukštyje variklis sustojo. [redacted] nutupdė motosklandytuvą į aikštelę esančią priekyje. Tūpimo metu, motosklandytuvus apsisuko 180° ir sustojo. Su [redacted] skrido vienas keleivis.

1.2. Avarijos pasekmės žmonėms.

Avarijoje pilotas ir keleivis nenukentėjo

1.3. Avarijos pasekmės orlaiviui.

Motosklandytuvus sulūžo.

1.4. Žala tretiems asmenims (turtui).

Sutrypti javai tūpimo vietoje 20 m x 10 m.

1.5. Duomeys apie įgulą.

[redacted], Lietuvos Respublikos pilietis.

Licencija [redacted] galiojimo laikas pasibaigęs 1997 08 10.

JAK-18T vado kvalifikaciją gavęs 1997 04 23.

Bendras skraidytų val. skaičius 2032 val., iš jų per paskutines 90 dienų - 12 val. 04 min.

Bendras skraidytų val. skaičius motosklandytuvu H-36 – 6 val. 46 min., iš jų per paskutines 90 dienų - 6 val. 46 min.

Motosklandytuvo H-36 vado kvalifikacijos įrašo licencijoje nėra.

1.6. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą.

Antžeminių tarnybų personalo darbas avarijai įtakos neturėjo.

1.7. Duomenys apie orlaivį.

Motorizuotas sklandytuvus H-36 "Dimona".

Nacionalinis ir registracijos ženklas LY-GCT.

Gamyklinis numeris 3692.

Pagamintas Austrijoje, 1984 04 06.

HOFFMANN AIRCRAFT corp

Nuo eksploatacijos pradžios priskraidęs 2335 val.

Tūpimų skaičius nenurodytas.

Nuo eksploatacijos pradžios neremontuotas.

Variklis Limbach L2000 FB1AC

Gamyklinis numeris 1508-I

Pagamintas Austrijoje

Nuo eksploatacijos pradžios išdirbęs 904 val.

Remontų skaičius – 1

Tinkamumo skraidyti pažymėjimo Nr. 00835 ir galioja iki 2000 06 18.

1.8. Meteorologinė informacija.

Kauno METAR 1999 08 10 telegramų duomenys

Laikas UTC

EYKA 11502 24006KT 9999 SCT050 26/15 Q1008 NOSIG

EYKA 12502 21006KT 9999 SCT050 27/14 Q1007 NOSIG

EYKA 13502 24006KT 9999 BKW043 SCT043CB 26/13 Q1007 NOSIG

Meteorologinės sąlygos avarijai įtakos neturėjo.

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

Duomenys įtakos avarijai neturėjo.

1.10. Duomenys apie aerodromą.

Tūpimas įvyko už aerodromo ribų.

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Orlaivyje savirašis nenumatytas.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.

Tūpdamas motosklandytuvus dešiniu sparnu užkabino lauke augančius javus. Besisukant 180°, uodegos ratukas lietė žemę, o liemuo kaire puse - javus. Motosklandytuvui pradėjus suktis, pagrindinė važiuoklė pradėjo slysti žeme. Susidariusios sukimosi metu pasipriešinimo jėgos tarp sparno, važiuoklės ir galinės liemens dalies sulaužė motosklandytuvą.

Apžiūrėjus motosklandytuvą nustatyta:

- 15 cm atstumu nuo propelerio galo nulaužta viena mentė;
- pusiau lūžęs motosklandytuvo liemuo;
- sulaužytos pagrindinės važiuoklės atramos (lingės) ir aptakai;
- deformuoti užpakalinės atramos ratuko tvirtinimo mazgai;
- nulaužtas kairės pusės stabilizatoriaus aptakas.

1.13. Medicinos ir patalogoanatominiai duomenys.

Žmonės nenukentėjo. Tyrimai atliekami nebuvo.

1.14. Duomenys apie gaisrą.

Gaisro nebuvo.

1.15. Saugos faktoriai.

Motosklandytuvo krėslų, jų tvirtinimo mazgų ir saugos diržų pažeidimų nebuvo.

1.16. Duomenys apie atliktus bandymus ir tyrimus.

Apžiūros metu nustatyta, kad atidarius nusodintuvo kuro išpylimo kranelį, kuras neištekėjo, nors pagal kuro kiekio indikatorius parodymus kuro likutis buvo ¼ bako apimties.

1999 09 23 atlikus papildomą motosklandytuvo apžiūrą nustatyta, kad:

- kuro bakas demontuotas;
- nuimtas kuro bako matuoklio daviklis.
- Apžiūrėjus kuro bako daviklį konstatuota, kad:
- daviklio reostatinė varža (viela) viename gale nutraukta.
- nerasta daviklio dangtelio veržlės, kurios pagalba per daviklio korpusą ir dangtelį, centruojasi plūdės kreipiančioji.

Kuro bako demontavimas ir kuro daviklio nuėmimas buvo atliktas be civilinės aviacijos inspekcijos žinios ir leidimo.

5

Galimų kuro ištekėjimo taškų nerasta. Variklyje rastas mažiausias leistinas alyvos kiekis. Propeleris prisisuko nuo rankos be didelių pastangų.

1.17. Informacija apie organizacijas ir administracinę veiklą.

Motosklandytuvus H-36 priklauso UAB "BIPA", [redacted]
UAB "BIPA" [redacted]
[redacted] naudojo motosklandytuvą su [redacted] žodiniu sutikimu.

1.18. Papildoma informacija.

Prie avarijos tyrimo akto pateikiami priedai:

1. CAI direktoriaus įsakymas dėl komisijos sudarymo.
2. Duomenys apie pilotą [redacted] iš Licencijavimo skyriaus bylos.
3. [redacted] pranešimas dėl incidento.
4. Papildomi klausimai ir [redacted] atsakymai.
5. Motosklandytuvo "DIMONA" tūpimo į aikštelę schema.
6. [redacted] skrydžių knygutės kopijos 8 psl.
7. 1999 08 17 raštas [redacted] dėl atvykimo į CAI.
8. 1999 09 02 raštas br. gen. [redacted] dėl [redacted] atvykimo į CAI.
9. Kauno apskrities aviacijos sporto klubo viršininko [redacted] paaiškinimas.
10. UAB "BIPA" direktoriaus [redacted] paaiškinimas.
11. Kauno METAR telegramų 1999 08 10 duomenys.
12. Fotografijos.
13. Kauno aviacijos sporto klubo inžinieriaus [redacted] paaiškinimas.
14. Įvykio vietos planas.
15. Motosklandytuvo ir variklio formuliarių kopijos.

2. Analizė

Analizuojant surinktus duomenis konstatuota, kad:

- atsisukus benzino daviklio korpuso ir daviklio dangtelio fiksuojančiai veržlei ir nukritus daviklio dangteliui į baką, plūdė galėjo strigti tarp kreipinčiosios ir daviklio korpuso, gaubiančio plūdę. Šiuo atveju benzino kiekio indikatorius parodymai priklausytų nuo daviklio plūdės įstrigimo vietos;
- pilotas [redacted] ruošdamas motosklandytuvą skrydžiui neįsitikino kiek yra bake benzino, pasitikėdamas vien benzino indikatorius parodymu. Pakilo su neleistinai mažu benzino kiekiu. Pasibaigus benzinui, variklis nustojo dirbti 300 pėdų aukštyje. Pilotas [redacted] [redacted] priėmė sprendimą tępdyti motosklandytuvą į priekyje esantį lauką, to lauko nuolydį į kairę pusę pastebėjęs, tik prie žemės. Pamačius nuolydį, buvo per vėlu atlikti manevrą į dešinę ir tępdyti į įkalnę, o sudarius pokrypį į kairę ir, pasukus motosklandytuvą į nuokalnę, buvo tikimybė nutupdyti motosklandytuvą į iš kairės pusės esantį griovį. Motosklandytuvus, tūpdomas tiesiai, dešiniu sparnu kabino augančius javus ir patyrė avariją.

3. Išvados:

Tiesioginė avarijos priežastis – netinkamas tūpti aikštelės paviršius.

Avariją salygojo – variklio sustojimas dėl kuro pasibaigimo.

Tyrimo metu išaiškėjo eilė priežasčių, turėjusių netiesioginę įtaką avarijai:

- [redacted] kaip motosklandytuvo valdytojas, nepatikrino ar [redacted] turėjo teisę skristi pagal civilinės aviacijos galiojančius dokumentus;
- ruošdamas motosklandytuvą skrydžiui, [redacted] nepatikrino ir neužpildė borto žurnalo, todėl nematė kiek benzino yra motosklandytuve pagal įrašus žurnale arba prieš tai išskraidytą laiką;

- [redacted] civilinės aviacijos piloto licencijos galiojimo laikas pasibaigęs prieš du metus, medicininė pažyma negaliojanti, skraidė neturėdamas H-36 motosklandytuvo vado kvalifikacijos. Tai rodo, kad [redacted] ignoravo civilinės aviacijos veiklą reglamentuojančius dokumentus. Šios priežastys sudarė sąlygas įvykti avarijai.

Komisija:

