

INCIDENTO TYRIMO AKTAS

LEARJET-25
 orlaivio tipas
 LY-AJB
 nacionalinis ir registracijos ženklas
 UAB "Transaviabaltika"
 savininkas, naudotojas


Kaunas
 vieta

2000 11 25
 data

Tyrė komisija, paskirta CAI direktoriaus
 asmens, paskyrusio komisija, pareigos

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas 
 pareigos, vardas, pavardė

Komisijos nariai 
 pareigos, vardas, pavardė
 pareigos, vardas, pavardė
 pareigos, vardas, pavardė
 pareigos, vardas, pavardė

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia 2000 11 29
 pirminio pranešimo data

pabaiga 2000 12 11
 akto pasirašymo data

I. Aplinkybės

2000 m. lapkričio 25 d. 15.24 val. vietos laiku Kauno (Karmėlavos) oro uoste UAB “Transaviabaltika” lėktuvas LEAR JET-25, registracijos ženklas LY-AJB pilotuojamas piloto mokinio [redacted] ir piloto instruktoriaus [redacted] (JAV piliečio), po nutūpimo neišlaikė krypties, nuriedėjo nuo KTT į dešinę pusę 6 m ir prariedėjęs 100 m grįžo atgal ant KTT.

Pilotas instruktorius, apžiūrėjęs lėktuvą ir neradęs pažeidimų, nuvairavo lėktuvą į stovėjimo vietą.

Skrydžio užduotis – skridimas maršrutu Ryga-Kaunas mokymo tikslu.

Meteorologinės sąlygos buvo geros, skrydžiui palankios.

II. Duomenys apie įgulą

Pilotas mokinys [redacted], LR pilietis, pretendentas įgulos vado LEAR JET-25 kvalifikacijai gauti.

Piloto mokinio licencija [redacted] išduota CAI 2000 11 13 d. Avialinijų transporto piloto licencija AT-[redacted], galiojanti iki 2001 08 18, kvalifikacija – JAK-42 įgulos vadas.

Pirmos klasės medicinos pažyma [redacted] išduota CAI AMS 2000 07 10 d, galioja iki 2001 08 18 d.

Bendras skraidytų valandų skaičius 8500 val. tarp jų per paskutines 90 parų – 45 val.

Bendras skraidytų valandų skaičius lėktuvu JEAR JET-25 – 26 val.

Pilotas instruktorius – [redacted], JAV pilietis, turintis AT piloto licenciją [redacted] ir piloto instruktoriaus kvalifikaciją.

Bendras skraidytų valandų skaičius 10621 val., tarp jų per per paskutines 90 parų – 26 val.

Bendras skraidytų valandų skaičius lėktuvu LEAR JET-25 - 1356 val.

III. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą

Įvykiui įtakos neturėjo.

IV. Duomenys apie orlaivį

Lėktuvas LEAR JET-25 reg. ženklas LY-AJB.

Savininkas UAB “Aviabaltika”.

Naudotojas – UAB “Transaviabaltika”.

Pagaminimo metai – 1973 02 16

Gamintojas – JAV.

Skraidytų valandų skaičius nuo eksploatacijos pradžios – 10733 val.

Tūpimų skaičius – 8687 tup.

Tinkamumo skraidyti pažymėjimas Nr. 00930, išduotas 2000 11 03, galioja iki 2001 11 03.

V. Meteorologinė informacija

Faktinis oras Kauno (Karmėlavos) oro uoste 2000 m. lapkričio 25 d.:

13.28 UTC 140 10G19KT 9999 OVC 010

00/02 Q1019 NOSIG 08290260=

Kontrolinis stebėjimas 13.24 UTC vėjas prie žemės 140 12 gūsiai 19 KT.

VI. Duomenys apie aerodromą

Įvykiui įtakos neturėjo.

VII. Papildoma informacija

SIMU FLITE papildoma informacija Lapas 5E8+13

VIII. Analizė

2000 11 25 d. apie 15.25 val. vietos laiku lėktuvas LEAR JET-25 reg. ženklas LY-AJB pilotuojamas piloto mokinio [redacted] ir piloto instruktoriaus [redacted] (JAV piliečio) pakilo iš Rigos oro uosto skrydžiui į Kauno (Karmėlavos) oro uostą mokymo tikslu.

Artėjimas tūpti Kauno (Karmėlavos) oro uoste buvo vykdomas rytiniu kursu (KTT 08) su užsparniais išleistais 40°, 125 KT greičiu be nukrypimų.

Lėktuvui esant tiesiojoje skrydžių vadovas perdavė faktinį orą ir davė leidimą tūpti ant KTT 08.

Vėjo kryptis 140 laipsnių 12 gūsiai 19 KT.

Kampas tarp tūpimo tako ir vėjo krypties buvo 60 laipsnių. Tūpimas buvo atliktas be nukrypimų prie tūpimo zonos ženklų.

Po tūpimo lėktuvas riedėjo pagal KTT ašinę liniją 600 m. Vėliau šturvalas buvo pilnai pasuktas prieš vėją ir lėktuvas pradėjo krypti į dešinę pusę. Esant šoniniam vėjui ir mažai tūpimo masei, lėktuvas tapo nestabilus. Pilotų pastangos išlaikyti kryptį nedavė rezultatų. Nuriedėjęs dar 650 m, lėktuvas nuriedėjo nuo KTT į dešinę pusę 6 m ir prariedėjęs 100 m. grįžęs atgal ant KTT sustojo.

Pilotas instruktorius apžiūrėjęs lėktuvą ir neradęs pažeidimų nuvairavo lėktuvą į stovėjimo vietą.

IX. Išvados

Kadangi lėktuve neinstaliuoti savirašiai, tiksliai išriedėjimo nuo KTT priežastis nenustatyta.

1. Galimas "YAW DEMPER" neatjungimas, dėl ne iki galo nuspausto atjungimo mygtuko.
2. Pilotas instruktorius buvo pasyvus, ir laiku nesiėmė veiksmų, kad būtų išlaikytas lėktuvas ant KTT.
3. Mokymo parengimo programoje mažai skirta laiko susipažinimui su lėktuvo ypatumais.

X. Rekomendacijos

Lėktuvo įgulai griežtai laikytis sąveikos procedūrų, nurodytų skrydžių vykdymo vadove.

Komisija:

