

INCIDENTO TYRIMO AKTAS

JAK-18T
 orlaivio tipas
 LY-YAK
 nacionalinis ir registracijos ženklas
 UAB "Termikas"
 savininkas, naudotojas

Pociūnų a/d rajone
 vieta

1998 08 13
 data

Tyrė komisija, paskirta

CAI direktoriaus
 asmens, paskyrusio komisiją, pareigos

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas

[Redacted]
 pareigos, vardas, pavardė

Komisijos nariai

[Redacted]
 pareigos, vardas, pavardė

[Redacted]
 pareigos, vardas, pavardė

[Redacted]
 pareigos, vardas, pavardė

[Redacted]
 pareigos, vardas, pavardė

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia 1998 08 13
 pirminio pranešimo data

pabaiga 1998 09 08
 akto pasirašymo data

1. Aplinkybės

1998 rugpjūčio 13 d. 17.38 val vietos laiku Pociūnų aerodromo rajone atliekant skrydį aerodromo ratu po ketvirtojo posūkio tūptinėje sustojo lėktuvo JAK-18T, reg. ženklas LY-YAK priklausančio UAB "Termikas" variklis.

Lėktuvą pilotavo UAB "Termikas" lakūnas-inžinierius [redacted], Lėktuve buvo trys jaunųjų aviatorių mokyklos nariai.

Sustojus varikliui pilotas bandė jį užvesti ore, tačiau nesėkmingai. Kadangi skrydžio kryptimi prieš aerodromą buvo miškas ir pilotas nebuvo įsitikinęs, kad jam sklendžiant pavyks pasiekti aerodromą, jis priėmė sprendimą tūpti su neveikiančiu varikliu į aikštelę pasirinktą iš oro. Pilotas atliko 180° posūkį į kairę ir su išleista važiuokle sėkmingai nutūpė į bulvių lauką bei prariedėjęs žeme 240 m sustojo.

Aviacijos įvykio metu žmonės ir lėktuvas nenukentėjo.

Avarinio tūpimo vieta yra 1,5 km į šiaurę nuo Pociūnų aerodromo kontrolinio taško, geografinės koordinatės 54°54'08"N 024°03'46"E.

II. Duomenys apie įgulą.

Pilotas [redacted], dirbantis UAB "Termikas" lakūno inžinieriaus pareigose, gim. 1961 08 28, licencija KA [redacted], galioja iki 1998 10 13.

Kvalifikaciniai įrašai:

Orlaivio vadas - JAK-52, JAK-18T, JAK-50, JAK-55, W-35A, C-172, L-13.

Pilotas instruktorius - JAK-52, JAK-18T, W-35A, L-13.

Akrobatiniai skrydžiai

Sklandytuvų išvilkinimas

Bendras skraidytų valandų skaičius - 1553 val.

Skraidytų val. skaičius lėktuvu JAK-18T - 70 val.

Skraidytų val. skaičius per paskutines 90 dienų - 9.35 val.

Piloto profesinis pasiruošimo lygis geras.

III. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą.

Antžeminių tarnybų personalas avarijai įtakos neturėjo.

IV. Duomenys apie orlaivį.

Lėktuvas JAK-18T reg. ženklas LY-YAK

Gamyklos Nr. 22202034006

Pagamintas 1979 07 31, Rusijoje

Bendras skraidytų val. skaičius 1558 val.

Bendras tūpimų skaičius 5649.

Remontų skaičius 2

Paskutinio remonto data 1998 04 27

Po paskutinio remonto skraid. val. skaičius 17 val 09 min.

Variklis M-14P serijos Nr. KJA 641045
 Pagamintas 1976 10 20, Rusijoje
 Bendras darbo val. skaičius 1081 val 32 min.
 Remontų skaičius 4
 Paskutinio remonto data 1997 08 12
 Dirbo po paskutinio remonto 18val. 05min.
 Oro sraigtas V530TA Nr. 6000081

V. Meteorologinė informacija.

Faktinės meteorologinės sąlygos Kauno oro uosto meteorologinės stoties duomenimis buvo:

16.50 val vėjas 140°/10 mazgų, matomumas >10 km, 3-4 oktantai debesų 4000 pėdų ir CB debesys, 8 oktantai 10000 pėdų, temperatūra 20° QNH 1013hPa.

17.50 val vėjas 120°/8 mazgai, matomumas >10 km, silpnas lietus 2-3 oktantai debesų 2700 pėdų ir CB debesys, 8 oktantai 10000 pėdų, temperatūra 19° QNH 1013hPa.

Orų prognozė 5 sektoriui nuo 14 iki 20 val:

vėjas ir temperatūra 300-1500 pėdų sluoksnyje 130°/30 mazgų, prie žemės 150°/12 gūsiai 22 mazgai, matomumas 10 km, liūtinis lietus, galima perkūnija, debesuotumas BKN Cu 1970 pėdų QNH min 1013 hPa.

Meteorologinės sąlygos av. įvykiui kilti įtakos neturėjo.

VI. Duomenys apie aerodromą (jei avarija įvyko aerodrome).

Aerodromo bei jo įrangos būklė av. įvykiui kilti įtakos neturėjo.

VII. Papildoma informacija paaiškinanti priežastis.

Aiškinantis priežastis, buvo užvestas variklis, jis dirbo tik energingai papildomai paduodant kurą į karbiuratorių “šprico” pagalba, tuo metu pro karbiuratoriaus korpusą intensyviai sunkėsi benzinas. Nustojus dirbti “špricui”, variklis išsijungdavo. Ant to paties variklio vietoje senojo karbiuratoriaus buvo įmontuotas kitas karbiuratorius, su kuriuo variklis dirbo be priekaištų.

Karbiuratorius ardomas nebuvo, kadangi lėktuvo savininkas ketina pateikti reklamaciją Šachtų remonto gamyklai dėl remonto broko.

VIII. ANALIZĖ

1997 m. rugsėjo mėn. Šachtų aviacijos gamykloje (Rusija) buvo atliktas variklio M-14P gamyklos Nr. KJA 641045 bei karbiuratoriaus AK-14P Nr. 11003190019 remontas ir gamybos techninės kontrolės skyriaus buvo nustatytas 500 val. arba 6 metų tarpremontinis resursas.

Komisija, išanalizavusi surinktus duomenis nustatė, kad lėktuvo parengimas skrydžiui ir lėktuvo eksploatacija skrydyje vyko be nukrypimų ir pastabų.

Buvo analizuojamos kelios variklio sustojimo ore priežastys:

- nekokybiškas kuras,
- benzino siurblio gedimas,
- uždegimo sistemos gedimas,
- karbiuratoriaus gedimas.

Atliktų bandymų metu pirmosios trys aukščiau išvardintos priežastys buvo paneigtos.

IX. IŠVADOS

1. Įvykio priežastimi buvo karbiuratoriaus gedimas (manomai membranos plyšimas).
2. Po remonto variklis buvo išskraidęs tik 18 val., todėl darytina išvada, kad karbiuratoriaus remonto darbai Šachtų aviacijos gamykloje buvo atlikti nekokybiškai.
3. Aviacijos įvykis klasifikuojamas kaip pavojingas incidentas.

X. REKOMENDACIJOS:

1. Prieš kiekvieną skrydį po variklio paleidimo, atlikti pilną stumuoکلinių variklių ir sistemų patikrą, kaip nurodyta konkretaus lėktuvo skrydžių operacijų vadovų.
2. Esant bent mažiausiems nukrypimams nuo SOV nurodytų parametrų, pasiruošimą skrydžiui nutraukti ir išsiaiškinti priežastis.

Komisija:

