

1

Orlaivio JAK-52 valst. registracinis ir
atpažinimo ženklas LY-AHV katastrofos
įvykusios 1993 m. birželio 26 Kauno aeroklube
tyrimo rezultatai

A K T A S

I. Bendrieji duomenys.

1.1. 1993 06 26 įvyko Kauno aeroklubui priklausančio orlaivio JAK-52 valst. registracinis atpažinimo ženklas LY-AHV katastrofa. Skridimo maršrutas Pociūnai-Arlaviškes-Dainiai-Medžionys-Pociūnai. Pakilimo aerodromas Pociūnai, planuotas nusileidimo aerodromas Pociūnai. Skrydis vyko diena, geromis meteorologinėmis sąlygomis. Katastrofa įvyko 7 km į rytus nuo Kašonio miestelio, katastrofos pasekmės-žuvo orlaivio pilotas [pilotas A], orlaivis JAK-52 LY-AHV atstatymui ir remontui netinkamas.

Aplinkiniai gyventojai nenukentėjo

1.2. Katastrofos priežastys ištirtos komisijos patvirtintos Susisiekimo ministro įsakymu Nr.252 1993 06 29 sekančios sudėties:

Komisijos pirmininkas [redacted]
[redacted]

Nariai: [redacted]
[redacted]

Katastrofos tyrimo terminai:

-tyrimo pradžia 1993 m. birželio 27 d.

-tyrimo pabaiga 1993 m. liepos 15 d.

II Analizė

1993 m. birželio 26 d. lėktuvas JAK-52 LY-AHV, pilotuojamas [piloto A]

[redacted], pakilo iš Pociūnų aerodromo skridimui maršrutu Pociūnai- Arla-
viškės-Dainiai-Medžionys-Pociūnai. Iki trečiojo maršruto posūkio punkto
skridimas vyko normaliai, po to ryšys su lėktuvu nutrūko. Organizuotos
paieškos metu lėktuvas rastas sudužęs ir dalinai sudegęs 7 km į rytus
nuo Kašonio miestelio, lėktuvo pilotas [pilotas A] žuvo.

Faktinės meteorologinės sąlygos: vėjas 300 , 3-4 m/s, matomumas daug-
iau kaip 10 km, debesų aukštis 800-1000m, 3 balai, atmosferinis slėgis
746 mm gyv. stulpelio, temperatūra +17 C. Aeronavigacinė situacija
nesudėtinga. Įvykio metu pilotavimo zonoje skraidė tik vienas JAK-52
Pagal apklaustu liudininkų parodymus lėktuvas nužemėjo iki 40 m virš
svainio sodybos, darydamas staigų kairį posūkį dideliu atakos kampu
apsiverte ir padaręs pusę suktukinės "statinės" trenkesi į žemę.

Pilotas [pilotas A] neturėjo aukštojo pilotažo skraidymo paty-
rimo pervertino savo galimybes ir negalėjo išvesti lėktuvo į normalų
skridimą iš susidariusios padėties. Pagal inžiniernės techninės
pakomisijos išvadas katastrofa nesurišta su aviacinės technikos gedi-
mais.

III Išvados

Pagrindinės katastrofos, įvykusios su orlaiviu JAK-52 LY-AHV, prie-
žastys yra šios:

1. Nužemėjimas iki neleistinai mažo aukščio, staigaus manevro vyk-
dymas nenumatytas užduotyje (asmeninis piloto nedrausmingumas).
2. Per staigus, nekoordinuotas manevras šiam lėktuvo tipui, įvedęs
lėktuvą į nevaldomą suktukinę "statinę" žemame aukštyje.
3. Piloto [piloto A] nemokėjimas saugiai išvesti lėktuvą iš
apverstos padėties.

IV Faktinė informacija

- 4.1. Duomenys apie pilota.

[Pilotas A]

Kauno aeroklube skraidyti pradėjo 1990 m. gegužės mėn. su lakūnu-instruktoriumi [pilotu B]. Paruošimo programa baigė 1990 m. rugpjūčio mėn., bet dėl neigiamo pilotavimo technikos įvertinimo savarankiškam skrydžiui nebuvo išleistas. 1991 m. po papildomos mokymo programos buvo išleistas į savarankišką skrydį. 1993 m. skraidė gegužės, birželio mėnesiais, Bendras lėktuvu JAK-52 priskraidymo laikas sudaro 42 val. 04 min.; 1993 m. iki katastrofos skraidė 2 val. 37 min. 1993 m. birželio 26 d. skraidė 0 val. 24 min.

4.2. Kitos aviacijos tarnybos katastrofai įtakos neturėjo.

4.3. Duomenys apie oro laivą:

JAK-52 - sportinis mokomasis, valst. registracinis atpažinimo ženklas LY-AHV. Pagamintas 1984 04 26, Rumunijos Respublikoje. Nuo 1985 01 16 eksploatuojamas Kauno aeroklube. Individualių konstrukcinių savybių neturi. Lėktuvo tinkamumo skraidyti pažymėjimas galioja iki 1994 02 18. Per eksploatacijos laiką ore išbuvo 496 val. 1989 02 21 atliktas kapitalinis remontas (šachtu miesto aviacinės technikos remonto gamykloje). Po remonto skraidyta 177 val. Techniškinis - profilaktinis paruošimas atliktas Kauno aeroklube. Po techninio - profilaktinio paruošimo lėktuvas skraidė 7 val.

Prieš paskutinį skridimą 1993 06 26 lėktuvo techninė būseną patikrino Kauno aeroklubo viršininkas [C] ir pilotas [pilotas A]. Aeroklubo inžinierius tuo metu buvo komandiruoteje Minske. Kito oficialaus techninio personalo aeroklube neturi.

Lėktuvo JAK-52 katastrofos galimybė dėl techninių gedimų, skridimo metu nenustatyta. Lėktuvas JAK-52 LY-AHV atstatymui ir remontui netinkamas.

4.4. Meteorologinė informacija:

Vėjas 300, 3-4 m/s, matomumas daugiau kaip 10 km, debesų aukštis

900-1000 m, 3 balai, atmosferinis slėgis 746 mm gyv. st., temperatūra +17 C.

4.5. Lėktuvo pilotas palaikė pastovų ryšį su aeroklubo skraidymo vadovu. Gedimų nebuvo. Skridimas vyko pagal vizualinių skraidymų taisyklės.

4.6. Katastrofa įvyko už aerodromo ribų.

4.7. Avarinius gelbėjimo darbus pirmi pradėjo, tuo metu laukuose dirbę, kaimo gyventojai, kurie iškvietė ugnegesiu komandą. Kaimo gyventojų ir ugnegesiu komandos pastangomis lėktuvo gaisras buvo likviduotas.

4.8. Katastrofos pasekmėje žuvo lėktuvo pilotas [pilotas A]

Aplinkiniai gyventojai nenukentėjo.

V Kiti trūkumai ir pažeidimai, kurie neturėjo įtakos katastrofai.

1. Skraidymai buvo vykdomi be išankstinės paraiškos;
2. Nėra atsakingo žmogaus dėl objektyvios skraidymų kontrolės vykdymo.
3. Žemas pilotų paruošimo lygis.
4. Neoptimaliai paruošta lakūnų apmokymo programa.
5. Mažai dėmesio skiriama darbuotojų drausmei ir tvarkai Kauno aeroklube palaikyti.
6. Kauno aerodrominio dispečerinio centro skrydžių vadovas [D]

[redacted], gavęs pranešimą apie orlaivio JAK-52 LY-AHV katastrofa neinformavo reikiamų institucijų, tuo pažeisdamas savo pareigybines instrukcijas, kas ateityje panašiu atveju gali turėti neigiamą pasekmę.

VI Rekomendacijos

1. Sportinės Aviacijos klubams griežtai vykdyti skraidymų kontrolę. Visos barospidogramos turi būti kasdien tikrinamos žmogaus atsakingo už skraidymo saugumą ir saugomos ne mažiau kaip 15 dienų.
2. Pilotams atkreipti dėmesį į skraidymų savikontrolę ir drausmę.

3. Visu Lietuvos Respublikos sportinės aviacijos klubų pilotai turi būti supažindinti su konkretaus lėktuvo elgsena ir pilotavimo ypatybėmis prie didelių atakos kampų plačiam greičių diapazone, taip pat prie leistinų lėktuvo tipui perkrovimų ir greičių.
4. Pilotams, neturintiems akrobatikos praktikos, lėktuvu JAK-52 su instruktoriumi atlikti skridimus, imituojančius ypatingus atvejus ir išvedimus iš jų, skridimą apverstoje padėtyje, gilius slydimus, gilius koordinuotus viražus ir išvedimus iš suktukų, suktukiniu "statiiniu".
5. Papildyti privačių pilotų rengimo programas ne mažiau 1 val. skraidymu lėktuvu JAK-52 4 punkte nurodyta užduotimi.
6. Ruošiant pilotus sportininkus, ypatinga dėmesį kreipti lėktuvo aerodinamikos žinioms, esant ekstremalioms sąlygoms.
7. Sudaryti Susisiekimo ministerijos ir Lietuvos aeroklubo komisija, kuri paruoštu teisiniu aktu projektus, reguliuojančius aeroklubo turto priklausomybės, atsakomybės dėl skraidymų saugumo, orlaivių, pilotų, tretiesiems asmenims padarytos žalos draudimo.

Komisijos pirmininkas

Nariai:

