



1995 m. liepos 2 d. Nr. 56

Lėktuvo PZL - 104 "Wilga - 35A" LY - AGA,
priklausančio Vilniaus aeroklubui, 1995 m. liepos 2 d.
aviacinio įvykio Paluknio aerodrome, tyrimo

AKTAS

I. Bendrieji duomenys

1.1. Aviacinio įvykio aplinkybės.

1995 m. liepos 2 d. lėktuvas PZL - 104 "Wilga - 35A" LY - AGA, pilotuojamas [piloto A] 17 val. 30 min pakilo iš Paluknio aerodromo, vilkdamas sklandytuvą L-13 "Blanik" LY - GAG, pilotuojamą sklandytojo [piloto B]

Skrydžių tikslas - sklandytuvo išvilkimas į zoną. Po trijų minučių skrydžio, lėktuvui, esančiam maždaug 300 m. aukštyje tarp antro ir trečio posūkio, užgėso variklis. Pilotas [pilotas A] apie tai pranešė skrydžių vadovui [C] ir nusprendė tūpti į Paluknio aerodromą.

Sklandytojas [pilotas B], išgirdęs piloto [piloto A] informaciją, ir matydamas staigiai žemėjantį lėktuvą, atkabino sklandytuvą ir sėkmingai nutūpė Paluknio aerodrome.

Aukščio atsargos lėktuvui nutūpti į Paluknio aerodromą neužteko. Sklęsdamas lėktuvas užkabino medžių viršūnes ir nukrito į mišką. Pilotas [pilotas A] sužeistas, lėktuvas sudužo.

1.2. Aviacinį įvykį Paluknio aerodrome ištyrė CAD Inspekcijos direktoriaus 1995 07 03 įsakymu Nr. 50 paskirta tokia komisija:

Komisijos pirmininkas - [redacted]

[redacted] Nariai: [redacted]

1.3. Tyrimo terminai:

Tyrimo pradžia 1995 07 02
Tyrimo pabaiga 1995 07 20

II. Analizė

1995m liepos 2 d. Paluknio aerodrome buvo vykdomi mokomieji - treniruočių skraidymai. Skrydžių pradžia 13 val. 30 min. Skraidė vienas lėktuvas PZL -104 "Wilga - 35A" LY-AGA bei penki sklandytuvai. Paluknio aerodromo lauko starto ženklai buvo išdėti 360° kryptimi. Išvelkama buvo dešiniuoju ratu, sklandytuvų skrydžiai vykdomi airiuoju ratu..

17 val. 30 min. vietos laiku [piloto A] pilotuojamas lėktuvas PZL 104 "Wilga - 35A" LY-AGA pakilo iš Paluknio aerodromo, vilkdamas į zoną sklandytuvą L-13 "Blanik" LY-GAG, pilotuojamą [piloto B]. Maždaug po 3-jų minučių skrydžio, oro traukiniui esant 300 metrų aukštyje tarp antro ir trečio posūkio, užgeso lėktuvo variklis. Pilotas [piloto A] apie tai pranešė skrydžių vadovui [C]. Skrydžių vadovas nurodė tūpti į aikštelę arba ant kelio, einančio palei mišką.

Tuo tarpu sklandytojas [piloto B] atkabino savo sklandytuvą ir sėkmingai nutūpė Paluknio aerodrome. Pilotas [piloto A] neįvykdė skrydžių vadovo nurodymų ir priėmė klaidingą sprendimą tūpti į Paluknio aerodromą, pasukęs lėktuvą maždaug 80° kampu į dešinę nuo skridimo kurso link aerodromo.

Aukščio atsargos lėktuvui nutūpti į Paluknio aerodromą neužteko; jis sklęsdamas užkabino medžių viršūnes, nuo smūgio apsivertė ir nukrito nosimi į mišką maždaug 60-70m iki aerodromo lauko. Lėktuvas sudužo. Pilotas sužeistas. Jis liko gyvas tik todėl, kad buvo prisirišęs saugos diržus, o taip pat smūgį į žemę iš dalies galėjo sušvelninti netkabintas išvilkimio lynas, užsikabinęs už medžių.

Aeronavigacinė situacija įvykio metu buvo nesudėtinga, tuo metu aerodromo skrydžių zonoje kiti skraidymai nebuvo vykdomi. Įvykio metu aplinkiniai gyventojai nenukentėjo.

Tyrimo metu nebuvo nustatyta minėto aviacinio įvykio galimybė dėl technikos gedimų.

Aviacinį įvykį sąlygojo ir tai, kad lėktuvą PZL 104 "Wilga -35 A" LY-AGA skrydžiams rengė du pilotai - [piloto D] ir [piloto A], dėl to niekas negalėjo pasakyti, kiek degalų buvo pripilta į šio lėktuvo bakus prieš skrydžių pradžią.

III. Išvados

Pagrindinė aviacinio įvykio Paluknio aerodrome priežastis - piloto [piloto A] asmeninis nedrausmingumas, pasireiškęs tuo, kad nebuvo periodiškai kontroliuojamas degalų kiekis bakuose, dėl to, visiškai išnaudojus degalus, užgeso variklis.

Lėktuvas PZL 104 "Wilga-35A" LY-AGA naudojimui ir taisymui netinkamas.

IV. Papildomoji informacija

4.1 Duomenys apie pilotą.

[Piloto A]

Piloto mėgėjo licencija PM [redacted] Galioja iki 1996 04 08.

Skraido nuo 1974 m., iš pradžių sklandytuvu L-13 "Blanik", nuo 1991 m.- lėktuvu PZL 104 "Wilga -35A".

Skraidymo laikas: 95 val. 25 min. (lėktuvu PZL 104 "Wilga -35A")
17 val. 05 min. (sklandytuvu L-13 "Blanik")

1995 m. iki įvykio skraidė 9 val. 12 min.

Pilotavimo technikos patikrinimas:

- ratu į zoną - 1995 05 07.
- sklandytuvų išvilkimas - 1995 05 28.

4.2. Duomenys apie orlaivį.

Lėktuvas PZL 104 "Wilga -35A" LY - AGA bendrosios paskirties; ser. Nr. 107350. Pagamintas Lenkijoje 1977 m. lapkričio 16 d. Nuo naudojimo pradžios skraidė 1228 val. 1982 01 04 padarytas kapitalinis remontas. Po taisymo skraidė 629 val. Resurso likutis - 720 val. Vasaros naudojimui parengtas 1995 03 02.

Variklis - AI-14RA, VI serijos II kategorijos, ser. Nr. KA - 814253. Pagamintas 1982 08 06. Nuo eksploatacijos pradžios dirbo 659 val.; resurso likutis -141 val.

4.3. Meteorologinė informacija.

Vėjas - 330° , 3-5 m/s

Matomumas - daugiau nei 10 km.

Debesuotumas - 5 oktantai, debesų padas - 1600m.

Temperatūra +17°C

QNH (atmosferinis slėgis) -1014 hPa

4.4. Pastabų dėl radijo ryšio gedimų nebuvo. Visi radijo pokalbiai buvo užfiksuoti magnetofoniniame įrašė.

4.5. Aerodromo būklė šiam įvykiui įtakos neturėjo. Kritimo vieta yra už jo ribų.

4.6. Pirmieji gelbėjimo darbus pradėjo, į nelaimės vietą atskubėję tuo metu aerodrome buvusieji žmonės, kurie išvadavo sužeistą pilotą iš lėktuvo nuolaužų, o vėliau automobiliu nuvežė į ligoninę.

Gaisro įvykio metu nebuvo.

V. Trūkumai ir pažeidimai

1. Nėra nustatytos orlaivių degalų pylimo apskaitos (būtina pildyti apskaitos žurnalą).

2. Neatvežamas į Vilniaus aeroklubo Paluknio aerodromo degalų sandėlius degalų kokybės pasas.

3. Orlaivių parengimą skrydžiams atlieka pilotai, nekontroliuojami asmens, atsakingo už klubo orlaivių techninę priežiūrą.

VI. Rekomendacijos

1. Orlaivių parengimą skrydžiams privalo kontroliuoti kvalifikuotas specialistas (technikas), turintis atitinkamą licenciją. Pilotas gali atlikti orlaivio parengimą skrydžiams tik kontroliuojamas aeroklubo inžinieriaus, ar asmens, atsakingo už orlaivių techninę priežiūrą.

2. Skrydžių vykdymo metu periodiškai kontroliuoti degalų kiekį pagal skridimo laiką ir valandinę sąnaudą, lyginant tai su prietaisų parodymais.

3. Nustatyti, kad minimalus degalų kiekis lėktuvo PZL 104 "Wilga 35A" bakuose - 50 litrų. Esant šiam ar mažesniai degalų likučiui, vykdyti skrydžius draudžiama.

4. Aeroklubų viršininkams organizuoti užsiėmimus su visais pilotais, pakartojant jų veiksmus ypatingais skrydžio atvejais ir ypatingomis situacijomis bei suteikti jiems galimybę atlikti kontrolinius skrydžius, imituojant užgesusį variklį ir parenkant aikšteles avariniam tūpimui. Patikrinimo rezultatus įrašyti pilotų skraidymo knygutėse.

Pirmininkas
Nariai:

