

1995 m. liepos 2 d. Nr. 57

**Orlaivio JAK-52, valstybinis registracijos atpažinimo ženklas LY-AIT,  
katastrofos, įvykusios 1995 m. liepos 2 d. Alytaus aeroklube, tyrimo rezultatų  
AKTAS**

### 1. Bendrieji duomenys.

1.1. 1995 m. liepos 2 d. įvyko Alytaus aeroklubui priklausančio orlaivio JAK-52 LY-AIT katastrofa. Skridimo tikslas - akrobatiniai skrydžiai virš aerodromo. Kilimo aerodromas - Alytus, planuotasis tūpimo aerodromas - Alytus. Akrobatinis skrydis vyko dieną, geromis meteorologinėmis sąlygomis. Katastrofa įvyko, praėjus 8 minutėms po lėktuvo kilimo, t.y. 10 val. 18 min. pačiame Alytaus aeroklubo aerodrome.

Padariniai - žuvo lėktuvo pilotai - [pilotas A] ir [pilotas B] (Suomijo pilietis). Lėktuvas JAK-52 LY-AIT atstatymui ir remontui netinkamas. Tretiesiems asmenims žala nepadaryta.

1.2. Katastrofą Alytaus aerodrome tyrė Lietuvos Respublikos Civilinės aviacijos direkcijos generalinio direktoriaus 1995 m. liepos 12 d. įsakymu Nr. 79/B patvirtinta komisija:

Komisijos pirmininkas -  
Nariai :

1.3. Katastrofos tyrimo terminai:

- tyrimo pradžia 1995 m. liepos 2 d.
- tyrimo pabaiga 1995 m. liepos 21 d.

### 2. Analizė.

1995 m. liepos 2 dieną lėktuvas JAK-52, pilotuojamas pilotu [piloto A] (antroji kabina) ir Suomijos piliečio [piloto B] (pirmoji kabina), 10 val. 10 min. pakilo iš Alytaus aeroklubo aerodromo. Skrydžio tikslas - atlikti paprasto pilotažo figūras (klubo viršinio [piloto C] teigimu). Vaizdo juostoje užfiksuotos trys pilotažo figūros: ranversmanas (posūkis vertikalėje) su 1/4 statinės į apačią, suktukinė statinė 45° kampe į viršų ir plokščias suktukas. Visos trys priskiriamos sudėtingoms aukštojo pilotažo figūroms. Pagal figūrų sudėtingumą ir atlikimo techniką, daroma išvada, kad lėktuvą pilotavo pilotas [pilotas A].

Prieš darant lemtingą figūrą - plokščią suktuką - lėktuvas, aukštėdamas atliko ne visą viražą. Po to įgula užfiksavo skridimo kryptį ir aukštėjimo kampą (apie 30-40° virš horizonto linijos), sumažino variklio darbo režimą, mažindama greitį, įvedimui į suktuką. Įvedimo į suktuką greičio ir aukščio nustatyti neįmanoma, kadangi barospidografas nebuvo parengtas darbui: nebuvo juostos ir pats barospidografas įjungtas nebuvo. Liudininkų parodymais, įvedimo į suktuką aukštis buvo apie 1000 m. Iš lėktuvo padėties erdvėje prieš suktuką, variklio darbo režimo padidėjimo iki maksimalaus, įvedimo į suktuką momentu (po to variklio režimas sumažėja iki minimalaus), eleronų atlenkimo padėties suktuko metu komisijos nariai ir ekspertai susidarė nuomonę, kad lėktuvas į

3

plokščią dešinį suktuką buvo įvestas sąmoningai, tačiau su klaidomis, dėl ko lėktuvas pateko į gilų plokščią suktuką. Susidariusioje situacijoje įgula neteisingai veikė vairais: viso sukimosi metu eleronai buvo atlenkti prieš sukimosi kryptį, posūkio vairas buvo neutralioje padėtyje ir tik aukštumos vairas buvo atlenktas į pikiravimo padėtį, bet šioje situacijoje aukštumos vairo efekto nepakako lėktuvui išvesti iš suktuko. Tokioje padėtyje lėktuvas atliko 14 suktuko vijų. Prieš pat susidūrimą su žeme eleronai buvo gražinti į neutralią padėtį, ko pakako, kad lėktuvas išeitų iš plokščio suktuko. Likus 50-60 m aukščio lėktuvas perėjo į pikiravimą ir maždaug 80° kampu susidūrė su žeme skraidymų lauke. Abu pilotai žuvo.

Aeronavigacinė situacija įvykio metu buvo nesudėtinga: trečiame skridimo ratu posūkyje buvo lėktuvas PZL 104 Wilga-35A LY-AKT, pilotuojamas [piloto D]

Faktinės meteorologinės sąlygos: vėjas 10°, 1-2 m/s, matomumas daugiau 10 km, debesų padas apie 1600 m, debesuotumas 2 balai, atmosferinis slėgis (QNH) 1014 hPa

Katastrofos galimybė dėl lėktuvo gedimų skridimo metu nenustatyta.

Lėktuvu JAK-52 LY-AIT atlikti aukštojo pilotažo figūros nebuvo galima, nes šiam lėktuvui buvo apribotos leistinos perkrovos +5 ÷ - 3 g.

Pilotas [pilotas A] neturėjo piloto instruktoriaus kvalifikacijos, pakankamos skrydžių praktikos ir leidimo skraidyti lėktuvo antroje (instruktoriaus) kabinoje.

Skrydžių vadovas [E] neturėjo akrobatinių skrydžių praktikos, todėl per radiją suteikti kvalifikuoto patarimo įgulai, akrobatinio skrydžio metu patekusiai į sudėtingą situaciją, negalėjo. Skraidymų vadovas nestebėjo lėktuvo skrydžio zonoje.

Alytaus aeroklubo įstatuose nurodyta, kad aeroklubo veiklai vadovauja aeroklubo Taryba. Ji skiria ir atleidžia aeroklubo viršininką. Tačiau Tarybos funkcijų skirsnyje nėra užsiminta apie mokomojo ir skraidymų darbo organizavimą. To nėra numatyta ir Tarybos patvirtintoje aeroklubo viršininko pareiginėje instrukcijoje. Tokiu būdu, Alytaus aeroklube nėra oficialiai paskirto atsakingojo už mokymą ir skraidymų darbo organizavimą asmens (asmenu).

Aeroklubo orlaiviuose skridimo metu nenaudojami objektyviosios kontrolės prietaisai (barospidografai ir barografai), t.y. skrydžiams orlaiviai rengiami ne pagal visą darbų apimtį. Nėra juridškai atsakingo asmens už orlaivių techninę priežiūrą ir parengimą skrydžiams. Tas darbas atliekamas visuomeniniais pagrindais.

Orlaivių igulų ir skraidymų vadovo radijo pokalbiai ne visada įrašomi į magnetofono juostą.

### 3. Išvados.

Pagrindinės lėktuvo JAK-52 LY-AIT katastrofos priežastys yra:

1. Lėktuvo valdymas iš antros (instruktoriaus) kabinos, piloto [piloto A] neturinčio nei būtinų įgūdžių, nei atitinkamos kvalifikacijos, nei teisės tokio pobūdžio skraidymams, dėl ko, lėktuvui atsidūrus sudėtingoje situacijoje, pilotas nesugebėjo suvaldyti jo.

2. Žemas skraidymų organizavimo lygis Alytaus aeroklube.

### 4. Papildoma informacija.

#### 4.1. Duomenys apie pilotus.

4.1.1. [Pilotas A] Besimokydamas Alytaus politechnikume pradėjo lankyti Alytaus aeroklubą. Savarankiškai lėktuvu JAK-52 skraidyti pradėjo nuo 1987 06 22. Iki 1995 m. liepos 2 d. priskraidė 147 val. Gerai įsisavino pilotavimo techniką. Turi leidimus skraidyti lėktuvais JAK-18T, JAK-55M, JAK-52.

Piloto mėgėjo licencija PM [redacted] Galioja iki 1995 m. gruodžio 23 d.

1995 metais iki katastrofos priskraidė 7 val. 06 min.

Per paskutines 30 dienų priskraidė 6 val. 09 min.

1995 m. liepos 2 d. skraidė 0 val. 08 min.

Pilotavimo technika lėktuvu JAK-52 (pirma kabina) tikrinta 1995 06 11. Pastabų nebuvo.

4.1.2. [Pilotas B] - Suomijos pilietis.

Piloto mėgėjo licencija išduota 1991 07 31, Helsinkio Technologijos Universiteto skraidymų klube. Paskutinį kartą atnaujinta 1995 04 20 ir galioja iki 1997 04 30.

Med. pažymėjimas išduotas 1995 04 18 ir galioja iki 1997 04 30

[Piloto B] skrydžių patirtis:

35 val. - kursai piloto mėgėjo licencijai gauti, 1991 04 04 - 1991 07 31;

120 val. - pirmą kartą atnaujinant licenciją 1993 04 18;

174 val. - antrą kartą atnaujinant licenciją 1995 04 30.

1995 m. liepos 2 d. skraidė 0 val. 8 min.

Per paskutiniąsias 30 dienų skraidė 9 val. 10 min., tarp jų JAK-52 4 val. 10 min.

Bendras priskraidymas 183 val. 15 min., tame tarpe JAK-52 - 25 val. 20 min.

Skraidė lėktuvais:

- Cessna FA 150K
- PIK-23
- Piper-28-181
- JAK-52
- SAAB 91D
- Cessna 140
- Cessna 172N

4.2. Duomenys apie orlaivį.

JAK-52 dvivietis sportinis, treniruočių lėktuvas. Valstybinis registracijos ir atpažinimo ženklas LY-AIT, pagamintas 1984 05 25 Rumunijoje. Nuo eksploatacijos pradžios skraidė 579 valandas. Po kapitalinio remonto (1987 12 29) skraidė 139 val. Resurso likutis - 360 val. Tinkamumo skraidyti pažymėjimas Nr. 00352, galioja iki 1996 03 17.

Variklis M-14Π, serijos Nr.КЯ 411024, pagamintas 1984 02 25. Nuo eksploatacijos pradžios dirbo 642 valandas. Kapitalinis remontas atliktas 1987 12 14. Po remonto dirbo 138 valandas. Resurso likutis 341 val.

Orlaivį skridimui ruošė pilotas [pilotas A]. Techninę būklę patikrino aeroklubo inžinierius [E].

Lėktuvo JAK-52 LY-AIT katastrofos galimybė dėl techninių gedimų skridimo metu nenustatyta.

Lėktuvas JAK-52 LY-AIT (844503) ir jo variklis M-14Π, serijos Nr.КЯ 411024 atstatymui ir remontui netinkamas.

4.3. Meteorologinė informacija.

Vėjas 10°, 1-2 m/s, matomumas daugiau 10 km, debesų padas apie 1600 m, debesuotumas 2 balai, atmosferinis slėgis (QNH) 1014 hPa

4.4. Skridimas vyko pagal vizualiųjų skrydžių taisykles. Remiantis skrydžių vadovo parodymais, lėktuvo pilotas [pilotas A] pakilimo metu palaikė radijo ryšį lietuvių kalba. Gedimų nebuvo. Šio fakto patvirtinti neįmanoma, nes nebuvo įjungtas radijo ryšį fiksuojantis magnetofonas.

4.5. Katastrofa įvyko aerodromo ribose. Aerodromas įtakos šiam įvykiui neturėjo. Tretiesiems asmenims žala nebuvo padaryta.

4.6. Informacijos apie objektyvius skrydžio parametrus nėra, nes skrydžio metu barospidografas nebuvo įjungtas.

4.7. Aviacinius gelbėjimo darbus pirmi pradėjo skrydį stebėję aeroklubo nariai. Gaisro katastrofos metu nebuvo.

4.8. Katastrofoje žuvo lėktuvo pilotai [pilotas A] ir [pilotas B] (Suomijos pilietis). Aplinkiniai gyventojai nenukentėjo.

**5. Kiti trūkumai ir pažeidimai.**

5.1. Aeroklubo įstatai neatspindi skraidymų darbo organizavimo principų ir nenumato, kas vadovauja kasdieninei aeroklubo veiklai laikotarpiuose tarp Tarybos posėdžių.

5.2. Aeroklube nėra patvirtinto asmens atsakingo už skrydžių organizavimą.

5.3. Nėra atskirų aeroklubo sekcijų veiklos instrukcijų, sekcijų vadovų pareiginių instrukcijų.

5.4. Skridimo užduotys duodamos formaliai, niekur nefiksuojant kokia yra konkreti skridimo užduotis.

5.5. Suomijos pilotai atliko savarankiškus skrydžius lėktuvais JAK-52, neturėdami pilotų licencijų pripažinimo Lietuvoje liudijimų, išduodamų CAD Inspekcijos.

5.6. Neatsakingas požiūris į skrydžių vykdymą - pilotui [pilotui A] leista skraidyti su Suomijos pilotu, priskraidžius 1995 metais tik 7 val. 06 min. ir neturint piloto instruktoriaus kvalifikacijos.

5.7. Skraidymų vadovais skiriami asmenys neatsižvelgiant į vykdomų skrydžių specifiką ir ypatumus.

5.8. Nekontroliojamas skrydžių vykdymas vizualiai, bei pagal objektyviosios kontrolės prietaisus. Daug metų skrydžiai vykdomi be barospidogramų ir barogramų.

5.9. Nevykusiai parinkta skraidymų vadovo vieta, tuo apribojamas jo vizualaus stebėjimo laukas.

**6. Rekomendacijos.**

6.1. Sustabdyti skraidymus Alytaus aeroklube, kol nebus sutvarkyta skraidymų organizavimo ir aeroklubo veiklos juridinė norminė bazė, paskirti atsakingi už skraidymų organizavimą asmenys.

6.2. Lietuvos Aeroklubui (LAK) Seimo įstatymu, įgavusiam aeroklubų steigėjo teises, aeroklubų viršininkus skirti savo įsakymais. Tai sudarytų prielaidas juridškai atsakingiems asmenims valdyti patikėtą valstybinį turtą. Be to tai padidintų tų asmenų asmeninę, o ne neapibrėžtą dabar veikiančių aeroklubų Tarybų atsakomybę už valstybės (o ne Tarybos) patikėtą turtą. Taip pat praplėstų jų teises ir galimybes tinkamai vadovauti aeroklubui, organizuoti mokymo bei skraidymų darbą. Taryba turėtų būti aeroklubo viršininko patariamasis organas ir visuomeninis pagalbininkas, o ne vadovaujantysis organas, kuris už nieką neatsako.

6.3. LAK surengti seminarą aeroklubų viršininkams skraidymų organizavimo ir saugos užtikrinimo klausimais, atsižvelgiant į susiklosčiusias šių dienų realijas, ribotas finansines galimybes ir įvertinus teigiamą aeroklubų viršininkų patirtį organizuojant skraidymų darbą, parengti rekomendacijas visiems aeroklubams.

Pirmininkas  
Nariai:

