

2

Tvirtinu
Civilinės aviacijos
Direkcijos Inspekcijos
Direktorius



Lėktuvo JAK-52, nacionalinis ir registracijos ženklas LY-AHX, serijos No 877405, priklausančio Kauno aeroklubui katastrofos, įvykusios 1995 08 26 Kaišiadorių rajone tyrimo rezultatų

AKTAS

I Bendrieji duomenys

1.1. 1995 08 26 Kaišiadorių rajono buvusiame Pyplių žemės ūkio aviacijos aerodrome įvyko Kauno aeroklubui priklausančio lėktuvo JAK-52 LY-AHX katastrofa.

Katastrofa įvyko dieną, geromis meteorologinėmis sąlygomis 4 km į šiaurės rytus nuo Kaišiadorių miesto ir 600 m į pietryčius nuo buvusio Pyplių žemės ūkio aviacijos aerodromo.

Katastrofos pasekmės - pilotas [pilotas A] nuo patirtų traumų mirė Kauno m. klinikinėje ligoninėje 1995 09 21, pilotas [pilotas B] (skrydžio metu sėdėjęs antroje kabinoje) susižeidė. Lėktuvas JAK-52 LY-AHX sudegė, atstatymui ir remontui netinkamas. Tretiems asmenims žala nepadaryta.

1.2. Katastrofos priežastis ištyrė komisija, paskirta Civilinės aviacijos Direkcijos Inspekcijos Direktorius 1995 08 28 įsakymu No 68.

Komisijos sudėtis:

Komisijos pirmininkas -

Nariai:

II. Analizė

1995 m. rugpjūčio mėn. 26 d. lėktuvas JAK-52 LY-AHX, pilotuojamas Kauno aeroklubo sportininko [piloto A] ir to paties klubo skraidymų organizavimo viršininko [piloto B] apie 11 val. 30 min. pakilo iš Pociūnų aerodromo skridimui maršrutu Pociūnai (Prienuj raj.) - Pyplių žemės ūkio aviacijos aerodromas (Kaišiadorių raj.). Lėktuvą, [piloto B] teigimu, pilotavo [pilotas A]

Skrydis vyko 300 m aukštyje. Ties Kruonio gyvenvieta buvo užmegztas radijo ryšys su Karmėlavos skrydžių valdymo centru (toliau SVC) prieš tai buvo suderinta su Karmėlavos SVC telefonu ir pranešta, kad Pyplių ž. ū. aerodrome bus skraidoma iki 15 val. iki 1200 m aukščio. Po to radijo ryšys su Karmėlavos SVC, skrydžių vadovo leidimu, buvo nutrauktas (pereita į kitą dažnumą - 126,0 MHz). Kadangi šalia lėktuvo, tuo pačiu tikslu skrido kitas lėktuvas JAK-52 LY-AHY, pilotuojamas [C] ir [D] todėl toliau radijo ryšys buvo palaikomas tik tarp šių dviejų lėktuvų LY-AHX ir LY-AHY.

Apskridę Kaišiadoris abu lėktuvai pasuko link Pyplių ž. ū. aerodromo.

Lėktuvas LY-AHX skrisdamas kairiuoju ratu apie aerodromą, KTT traverse išleido važiuoklę ir pradėjo ruoštis tūpimui kursu 310°, kuris buvo numatytas prieš išskridimą iš Pociūnų aerodromo. Pilotas - instruktorius [pilotas B] ir toliau leido valdyti lėktuvą sportininkui [pilotui A] (pirmoje kabinoje) pats, sutelkęs dėmesį vėjo kryptiai pagal dūmus nustatyti, lėktuvo skrydžio režimo nekontroliavo.

4-as posūkis buvo pradėtas pavėluotai, neįvertinus vėjo krypties (180° 5m/s, kai KTT kursas 310°, t.y. tarpusnyje tarp 3-čio ir 4-to posūkio buvo nugarinis vėjas). Tam, kad užbaigti 4-tą posūkį mažesniu šoniniu nukrypimu, pilotavęs lakūnas bandė pagreitinti posūkį, didindamas pokrypį ir perkrovą, traukos svirtį palikdamas padėtyje "maža trauka", todėl lėktuvas prarado greitį ir perėjo į žemėjančią spiralę prieškritiniu atakos kampu, esant pokrypiui apie 90°. Šiuo momentu [pilotas B] perėmė lėktuvo valdymą, beveik išlygino lėktuvo pokrypį ir polinkį, bet, nepadidinus traukos, lėktuvas tebeturėjo didelį vertikalų greitį ir atakos kampą. Mažame aukštyje traukos svirtis buvo pervesta į priekį, bet tai padėjo tik sušvelninti smūgį į žemę. Nuo smūgio lūžo priekinės važiuoklės atrama, pagrindinės - užsilenkė atgal, trys iš keturių variklio rėmo tvirtinimo prie liemens mazgų nutrūko. Atšokęs nuo žemės, lėktuvas kairiojo sparno galu kliudė telefono stulpo atramą, ją numušė, pasisuko beveik 180°, (variklis apsisuko liemens atžvilgiu 180° kampu) nukrito už 17 m. nuo pirmojo smūgio vietos ir užsidegė.

Sėdėjęs antroje kabinoje [pilotas B] išsoko iš degančio lėktuvo. Remiantis ūkininko [E], dirbusio maždaug 500 m nuo įvykio vietos, parodymais, kai jis privažiavo traktoriumi prie degančio lėktuvo (tai truko 5-8 min) [pilotas B] buvo prie lėktuvo. Paklaustas, ar jis skrido vienas, [pilotas B] tik tada pribėgo prie pirmos kabinos gelbėti [piloto A], pabandė atidaryti gaubtą iš kairės pusės, bet trukdė liepsna. Tada jis pribėgo iš dešinės, išlaužė gaubtą, atsegė [piloto A] pririšamuosius diržus ir už parašiuoto diržų, padedamas [E], ištraukė [piloto A] iš pirmos lėktuvo kabinos.

Abu pilotai, iškviesta iš Kaišiadorių greitosios pagalbos mašina, buvo nuvežti į ligoninę.

[Pilotas A] nuo patirtų traumų mirė Kauno m. klinikinėje ligoninėje 1995 09 21.

[Pilotas B] tęsia gydymą ambulatoriškai.

III IŠVADOS

Tiesioginė katastrofos priežastis - pavėluotas ketvirto posūkio vykdymas dideliu pokrypiu (iki 90°), dėl ko lėktuvas pateko į gilią spiralę su intensyviu vertikaliu žemėjimu, ko pasekoje prarado aukštį, susidūrė su žemės paviršiumi ir ant jo esančia kliūtimi.

Tiesioginę katastrofos priežastį iššaukė:

1. Lėktuvo vadas [pilotas B] pažeidė užėjimo tūpti į aikštelę, pasirinktą iš oro metodiką - nenustatė vėjo krypties ir nebuvo galutinai apsisprendęs dėl tūpimo kurso.
2. Lėktuvo vadas [pilotas B] nusišalino nuo lėktuvo pilotavimo ir skrydžio parametų kontrolės, patikėdamas tai pilotui - sportininkui [pilotui A] su kuriuo skrido pirmą kartą ir nežinojo jo pilotavimo technikos lygio.
3. Lėktuvo įgula pažeidė lėktuvo JAK-52 skrydžių vykdymo vadovo reikalavimus (skirsnis "Ketvirtas posūkis")
 - pabaigus ketvirtą posūkį aukštis turėjo būti ne mažesnis kaip 150 m.
 - pokrypis atliekant ketvirtą posūkį turėjo būti ne didesnis kaip 30°.
4. Pavėluotas lėktuvo vado sprendimas atlikti pakartotiną užėjimą tūpti.

IV PAPILDOMA INFORMACIJA



1. Duomenys apie pilotus.

1.1. [Pilotas A]

Kauno aeroklube pradėjo skraidyti 1989 m.

[Redacted] Savarankiškai lėktuvu JAK-52 skraidyti pradėjo nuo 1989 06 08 ir iki 1995 m rugpjūčio 26 d. priskraidė 130 val. Pilotas mėgėjo licencija PĖ [Redacted]. Galiojimo laikas pasibaigęs 1994 m spalio 15 d. 1995 metais iki katastrofos priskraidė 6 val. 07 min. Per paskutines 30 dienų skraidė 4 val. 18 min. 1995 m rugpjūčio 26 d. skraidė 0 val. 16 min. Pilotavimo technika lėktuvu JAK-52 (pirma kabina) tikrinta 1995 07 27. Pastabų nebuvo.

1.2. [Pilotas B]

[Redacted] Savarankiškai lėktuvu JAK-52 skraidyti pradėjo nuo 1991 06 25 ir iki 1995 08 26 skraidė 146 val. 39 min.

Bendras priskraidymas 1176 val.

Skraido lėktuvais:

JAK-52;

JAK-18T;

JAK-50;

Cessna-172;

JAK-55-M;

W-35A;

Cessna-150;

Cessna-152.

Komercinės aviacijos piloto mėgėjo licencija KA [Redacted] Galioja iki 1995 m. rugsėjo mėn. 22 d.

1995 m. iki katastrofos skraidė 20 val. 36 min.

Per paskutines 30 dienų skraidė 5 val. 51 min.

1995 m. rugpjūčio mėn. 26 d. skraidė 0 val. 16 min.

Pilotavimo technika lėktuvu JAK-52 (antroji kabina) tikrinta 1995 05 05. Pastabų nebuvo.

2. Kitos aviacijos tarnybos katastrofai įtakos neturėjo.

3. Duomenys apie lėktuvą JAK-52 LY-AHX; Nr.: 877405.

Lėktuvas JAK-52; LY-AHX Nr.: 877405, vienmotoris, dvivietis (su priekine važiuokle) bendros paskirties, pagamintas 1987 02 10 Rumunijoje.

Nuo 1987 05 10 eksploatuojamas Kauno aeroklube. Skraidė 246 val. Lėktuvo resurso likutis iki kapitalinio remonto 253 val. 1995 04 21 Kauno aeroklube keistas variklis (priežastis- sulaužytas oro sraigtas). Lėktuvo variklis M-14A Nr.: K331049 pagamintas 1993 09 29 ir iki 1995 04 21 neeksploatuojamas, saugomas sandelyje, reguliariai perkonservuojamas (variklio formuliare atžymos yra). Nuo 1995 04 21 Kauno aeroklube įmontuotas lėktuve JAK-52 LY-AHX (877405). Iki katastrofos skraidė 80 val. 58 min. Resurso likutis 420 val. kapitalinių remontų nebuvo.

Varikliui 1994 09 07 atlikti 50 val. reglamentiniai darbai, iki kito reglamento liko 25val.

Lėktuvui iki kito reglamento liko skraidyti 7 val.

1995 08 25 išankstinį lėktuvo JAK-52 LY-AHX paruošimą darė [pilotas B]

1995 08 26 skridimui į Pyplių aerodromą lėktuvą JAK-52 LY-AHX ruošė taip pat [pilotas B] ([pilotas B] turi civilinės aviacijos techniko- inžinieriaus licenciją TI- [pilotas B], išduotą 1994 06 15, kuri suteikia jam teisę aptarnauti JAK-52; JAK-18T tipo lėktuvus).

1995 08 26 lėktuvo JAK-52 LY-AHX paruošimo skrydžiui "Borto kortelėje" yra įrašas, kad šio lėktuvo išankstinį ir priešskridiminį paruošimą darė [pilotas B] (tai patvirtina [piloto B] parašas).

4. Meteorologinė informacija.

Vėjas prie žemės paviršiaus 180° 7m/s, matomumas daugiau 6 km, debesuotumas 5 oktantai, oro temperatūra 22°C. (Pažyma apie faktinį orą Vilniaus ir Kauno aerodromuose 1995 08 26).

V. PAŽEIDIMAI IR TRŪKUMAI, NETURĖJĘ TIESIOGINĖS ĮTAKOS KATASTROFAI.

1. Piloto [piloto B] pilotavimo technikos patikrinimas buvo atliktas 1995.05.05, o prieš tai jis nebuvo tikrintas daugiau nei du metus nuo 1993 04 14. [Pilotas B] nuo 1994 04 14 iki 1995 05 05 toliau skraidė lėktuvu JAK-52 neturėdamas tam teisės.

Tokia pati padėtis yra ir su lėktuvu JAK-18T- paskutinį kartą pilotavimo technikos patikrinimas atliktas 1992 05 17.

[Pilotas B] 1995 03 22 CAD inspekcijai pateiktoje pažymoje dėl komercinės aviacijos piloto licencijos pratęsimo pateikė neteisingus duomenis apie pilotavimo technikos patikrinimus lėktuvais JAK-52 ir JAK-18T. 1995 03 29 licencijos galiojimas buvo pratęstas pagal neteisingai pateiktus duomenis.

2. Aeroklubo sportininkas [pilotas A] nuo 1994 10 15 skraidė pasibaigus licencijos galiojimo laikui, o laikotarpyje nuo 1994 10 15 iki 1995 07 25 ir be medicininio patikrinimo.

VI. REKOMENDACIJOS

1. Lietuvos aeroklubo (LAK) Lietuvos akrobatinio skraidymo federacijai surengti seminarą temomis "Skrydžių vykdymo į aikšteles, parinktas iš oro, metodika" ir "Lėktuvo galimybės, atliekant posūkius", atkreipiant ypatingą dėmesį į tokių skrydžių organizaciją, metodiką ir ypatumus, o taip pat aerodinamiką.

2. Mokomųjų skrydžių metu, pirmą kartą tupiant į konkrečią aikštelę, parinktą iš oro lėktuvo pilotavimą turi vykdyti lėktuvo vadas (pilotas- instruktorius).

3. Skrydžius vykdyti griežtai prisilaikant lėktuvų "Skrydžių vykdymo vadovų" reikalavimų.

- 4. Klubu vadovams griežtai kontroliuoti pilotavimo technikos patikrinimo terminus, kad išvengti nepatikrintų pilotų skrydžių.
- 5. Lėktuvų pilotai skrydžių metu turėtų būti apsirengę spec. rūbais iš nedegančių arba sunkiai degančių medžiagų.



Pirmininkas

Nariai

