



2

1996 07 18 d.



Incidento tyrimo aktas

JAK-18T

orlaivio tipas

LY-AMH

nacionalinio ir registracijos ženklas

[Pilotas]

savininkas (naudotojas)

Kyviškės

vieta

1996.07.04

data

Tyrė komisija, paskirta CAI Direktoriams

asmens, paskyrusio komisiją, pareigos

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas: [redacted]

pareigos, vardas, pavardė

Komisijos nariai [redacted]

pareigos, vardas, pavardė

[redacted]

pareigos, vardas, pavardė

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia 1996.07.04

pirminio pranešimo data

pabaiga 1996.07.16

akto patvirtinimo data

1. Aplinkybės

1.1. 1996 m. liepos 4 d. apie 11.00 val. vietos laiku SKAT Vilniaus Dariaus ir Girėno aviaeskadrilės Kyviškių aerodrome patyrė pavojingą incidentą [pilotui] priklausantis lėktuvas JAK-18T LY-AMH. Incidentas įvyko kilimo metu, maždaug 50 - 60 m aukštyje - įtraukus važiuoklę, nukrito kuro slėgis (pagal piloto parodymus) ir sustojo variklis. Pilotas spėjo vėl išleisti važiuoklę, bet dėl tinkamos kilimo kryptimi aikštelės tūpimui nebuvimo, priėmė sprendimą tūpti priešiniu kilimui kursu ant gruntinio KTT.

Po tūpimo lėktuvas išriedėjo už KTT ribų ir tik laimingo atsitiktinumo dėka išvengė susidūrimo su kliūtimis.

1.2. Lėktuvą pilotavo pats savininkas - [pilotas]. Pilotas nenukentėjo, lėktuvas apgadintas. Tretiems asmenims žala nepadaryta. Meteorologinės sąlygos skrydžiui buvo geros, dienos metas. Pilotas planavo iš Kyviškių aerodromo perskristi į Vilniaus aerodromą.

2. Duomenys apie pilotą

2.1. Lėktuvo vadas [pilotas]

[redacted] Piloto-mėgėjo licencija PM [redacted] išduota 1993 12 20 d. Galioja iki 1997 07 24 d. Turi leidimą skraidyti lėktuvu JAK-18T. Bendras skraidytų valandų skaičius - 220. 1996 m. iki incidento skraidė 3 val. 20 min. Pilotavimo įgūdžiai tikrinti 1996 06 23 (tikrintojas [redacted]). Pastabų nebuvo.

3. Duomenys apie orlaivį

3.1. JAK-18T keturvietis bendros paskirties lėktuvas, ser. Nr. 22202034089. Registracijos ir atpažinimo ženklas LY-AMH. Pagamintas 1980 01 21 Smolensko aviacijos gamykloje (Rusija). Nuo eksploatacijos pradžios skraidė 1 681 val. 10 min., atliko 4457 tūpimus. Po paskutinio kapitalinio remonto skraidė 364 val. 54 min. (707 tūpimai).

Resurso likutis - 18 val. 50 min.

Tinkamumo skraidyti pažymėjimas Nr. 00130, galioja iki 1997 06 28 d.

Variklis M-14П, ser. Nr. КЯ 631010.

Nuo eksploatacijos pradžios dirbo 350 val.

Resurso likutis iki remonto 150 val.

3.2. Oro sraigtas V530TA - D35, ser. Nr. 300 083.

Nuo eksploatacijos pradžios dirbo 783 val., darbo laikas po paskutinio remonto - 350 val..

Resurso likutis iki remonto - 250 val. (incidento metu buvo sulaužytas).

3.3. 1996 06 28 d. šiam lėktuvui buvo atlikti neeiliniai 100 val. techninės priežiūros darbai (av. inžinierius [inžinierius]). 1996 07 04 d. lėktuvą skrydžiui ruošė av.

4

inžinierius [inžinierius]. Kuras į lėktuvą buvo pilamas iš benzovežio. Benzino markė LL100 (Pasas Nr. 328023, išd. 1996 04 19 d.).

3.4. 1996 07 04 d., po incidento, atvykusi CAI komisija konstatavo šiuos lėktuvo konstrukcijos pažeidimus:

3.4.1. Sulenkta PPD vamzdis ir išlaužtas jo tvirtinimo lizdas kairiajame sparne;

3.4.2. Sulaužytas oro sraigtas.

3.5. Incidento priežastims nustatyti techninė komisija atliko šiuos darbus:

3.5.1. Patikrintas kuro sistemos hermetiškumas - be pastabų;

3.5.2. Patikrintas priešgaisrinės sistemos vožtuvo darbas - be pastabų;

3.5.3. Patikrinti kuro filtrai - be pastabų;

3.5.4. Patikrinta uždegimo sistema - be pastabų;

3.5.5. Patikrintas kuro sistemos atbulinių vožtuvų darbas - yra pastabų (aktas pridedamas);

3.5.6. Atlikta kuro analizė (aktas pridedamas) - be pastabų.

4. Meteorologinė informacija (Vilnius Meteo)

10.50 vietos laiku:

vėjas 200°, 8 mazgai, CAVOK, temperatūra +18°C, QNH 1017, be pakitimų

11.20 vietos laiku:

vėjas 200°, 8 mazgai, CAVOK, temperatūra +18°C, QNH 1017, be pakitimų

5. Duomenys apie aptarnaujantį personalą

Civilinės aviacijos inžinierius [inžinierius]

[redacted] Dirba Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklube. Civilinės aviacijos inžinieriaus/techniko licencija [redacted] išduota 1994 06 30, galiojo iki 1996 06 30. Turi leidimus aptarnauti orlaivius JAK-18T, AN-2, W-35A, JAK-52, JAK-55.

Komisija išspėjo [inžinierių] dėl jo veiklos neteisėtumo, ryšium su pasibaigusiu licencijos galiojimo terminu.

6. Duomenys apie aerodromą

Incidentas įvyko aerodromo ribose (schema pridedama). Aerodromas įtakos šiam incidentui neturėjo. Tretiesiems asmenims žala nebuvo padaryta.

7. Analizė

1996 m. liepos 4 d. apie 11.00 vieto laiku, lėktuvas JAK-18T LY-AMH pilotuojamas [piloto], pakilo iš Kyviškių (MK 138°) aerodromo tikslu perskristi į Vilniaus aerodromą. Kilimo metu, maždaug 50 - 60 m aukštyje, įtraukus važiuoklę,

pilotas pastebėjo kuro slėgio kritimą (pagal jo parodymus), variklis pradėjo dirbti su pertrūkiais, o vėliau sustojo. Dėl tinkamos kilimo kryptimi aikštelės tūpimui nebuvimo, pilotas priėmė sprendimą tūpti priešiniu kilimui kursu ant gruntinio KTT (MK 340°). Posūkio metu išleido važiuoklę ir, prieš pat tūpimą, - skydelį.

Po tūpimo lėktuvas išriedėjo už KTT ribų (tūpimas pavėjui, pilotas teturėjo – 300 m iš 470 m reikalingų prabėgimui po tūpimo), peršoko per lėktuvų stovėjimo aikštelę ir, įklimpęs pievoje, sustojo, tuo išvengdamas susidūrimo su medžiais. Pilotas nenukentėjo. Lėktuvas apgadintas. Aeronavigacinė situacija įvykio metu buvo nesudėtinga, kiti skrydžiai nebuvo vykdomi.

Faktinės meteorologinės sąlygos: vėjas 200° - 8 mazgai, CAVOK, temperatūra +18°C, QNH - 1017hPA.

Komisija išskyrė dvi menamas šio incidento priežastis:

- 1. Piloto klaida,
- 2. Technikos gedimas.

Darbą komisijai pasunkino ir tai, kad lėktuvas buvo pašalintas iš įvykio vietos iki jai atvykstant, dėl ko neįmanoma buvo tiksliai nustatyti valdymo svertų ir jungiklių padėties pilotų kabinoje ir įvertinti žmogaus faktorių šiame incidente.

Tikrinant incidento versiją dėl technikos gedimų buvo rasti defektai kuro sistemoje (defektacijos aktas pridedamas), kurie galėjo sąlygoti normalaus variklio darbo sutrikimą.

Daug priekaištų komisija turėjo lėktuvo savininkui dėl blogai pildomos lėktuvo techninės dokumentacijos.

8. Išvados

Pagrindinė (menama) šio incidento priežastis galėjo būti:

lėktuvo JAK-18T magistralinio atbulinio vožtuvo 6100-50 normalaus darbo sutrikimas, pasireiškiantis sklendės fiksacija uždaroje padėtyje.

9. Rekomendacijos

1. Aviacijos organizacijoms ir privatiems asmenims, naudojantiems lėktuvus JAK-18T, padaryti magistralinio atbulinio vožtuvo 6100-50 ir kairiojo bei dešiniojo kuro bakų atbulinių vožtuvų 989AT vienkartinis patikrinimas.

Apie atliktus darbus padaryti atitinkamus įrašus lėktuvų formuliaruose.

2. Lėktuvų savininkams (naudotojams) užtikrinti, kad teisingai ir savalaikiai būtų pildoma orlaivio techninė dokumentacija.

3. Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo viršininkui [redacted] atkreipti dėmesį į aviacinę techniką aptarnaujančio personalo licencijų galiojimo terminus.

4. Civilinės aviacijos inspekcija primena visiems civilinių orlaivių savininkams (naudotojams), kad įvykus aviaciniam įvykiui draudžiama judinti orlaivius ar jų nuolaužas (išskyrus žmonių gelbėjimo ar gaisro atvejus) ir būtina užtikrinti jų apsaugą iki atvyks tyrimo komisija.

Komisijos pirmininkas

Nariai:

