

LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJOS
ORLAIVIŲ AVARIJŲ BEI INCIDENTŲ TYRIMŲ VADOVAS

ORLAIVIO AVARIJOS TYRIMO
GALUTINĖ ATASKAITA
NR. B03 - 03

Ši ataskaita buvo parengta siekiant užkirsti kelią avarijoms ir incidentams. Tyrimu nesiekama nustatyti kieno nors kaltę ar atsakomybę

Naudotojas	Biržų aeroklubas
Gamintojas	AB „Sportinė aviacija“, Lietuvos Respublika
Orlaivio tipas	LAK-12 „Lietuva“
Nacionalinis ir registracijos ženklas	LY-GFN
Įvykio vieta ir data	Biržų aerodromas, 2003 m. gegužės 26 d.

SYNOPSIS

Ši aviacijos įvykį tyrė orlaivių avarijų bei incidentų tyrimų vadovo sudaryta tyrimo komisija. Apie aviacijos įvykį tyrimų vadovas sužinojo iš laikraščio publikacijos, praėjus dviem savaitėms po įvykio. Sklandytuvas tuo metu iš įvykio vietos buvo evakuotas, jo pažeistas stabilizatorius išvežtas remontuoti į gamyklą. Pabaigusi tyrimą tyrimo komisija parengė orlaivio avarijos tyrimo galutinę ataskaitą.

Buksyruojamas lėktuvo „Wilga-35A“, įsibėgėjimo metu sklandytuvą LAK-12 sparnu užkabino aerodromo paviršių, pasisuko dešinėn ir atsikabino nuo lėktuvo. Dėl priverstinio pasisukimo buvo pažeista sklandytuvo konstrukcija. Buksyruojantis lėktuvas nutraukė įsibėgėjimą. Žmonės nenukentėjo.

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga

2003-05-26 Biržų aeroklube buvo skrydžių diena. Liudininkų teigimu, klubo sklandytojas 15.26 val. vietos laiku parengė sklandytuvą LAK-12 LY-GFN treniruočių skrydžiui su vandens balastu. Sklandytuvą 38 m ilgio lynu buvo prikabinęs prie lėktuvo W-35A LY-AKS rytinėje aerodromo dalyje. Įsibėgėjimas vyko kursu 270°. Įsibėgėjus iki 50-60 km/h greičio, sklandytuvą dešinysis sparnas pakrypo žemyn, jo galas užsikabino už žolės, ir sklandytuvą pradėjo sukstis į dešinę. Pradėjus keistis kilimo kryptimi, sklandytojas atkabino sklandytuvą nuo lėktuvo, o lėktuvo pilotas nutraukė įsibėgėjimą. Atsikabinęs sklandytuvą riedėdamas toliau sukosi aplink vertikalią ašį ir sustojo pasisukęs dešinėn apie 90° kampu nuo pradinio kilimo kurso.

1.2. Pasekmės žmonėms

Sužeidimai	Igulos	Keleivių	Kitų asmenų
Mirtini	0	0	0
Sunkūs	0	0	0
Lengvi/nėra	0/0	0/0	Nenurodoma

1.3. Pasekmės orlaiviui

Aviacijos įvykio metu sklandytuvus buvo apgadintas: įtrūko kairės pusės stabilizatoriaus kevalas apatinėje dalyje; įtrūko kairės pusės aukštumos vairo kevalas apatinėje dalyje; sutrūkinėjo aukštumos vairo kairės pusės galinė dalis, jo galinė dalis ties vidine nerviūra nulūžo; įtrūko stabilizatoriaus kairės pusės vidinė nerviūra; įtrūko dešinės pusės stabilizatoriaus kevalas viršutinėje ir apatinėje dalyse; įtrūko dešinės pusės stabilizatoriaus vidinė nerviūra; įtrūko dešinės pusės aukštumos vairo kevalas viršutinėje dalyje ties vidine nerviūra; įtrūko dešinės pusės priekinė briauna.

1.4. Žala tretiesiems asmenims

Žalos nenustatyta.

1.5. Duomenys apie įgulą

Sklandytuvą pilotavo 41 metų Lietuvos Respublikos pilietis. Piloto mėgėjo licencija PM Nr. 123 galioja iki 2004-05-09, sveikatos pažymėjimas Nr. 129 galioja iki 2004-02-28. Kvalifikacija: W-35A vienmotoris lėktuvus, lėktuvo vadas; sklandytuvai, pilotas instruktorius. Bendra skrida iki 2002-05-10 – 1531 val.

1.6. Duomenys apie orlaivį

Sklandytuvus LAK-12 „Lietuva“, nacionalinis ir registracijos ženklas LY–GFN. Registravimo liudijimas Nr. 00369, išduotas 2003-04-22. Tinkamumo skraidyti pažymėjimas Nr. 00369, išduotas 2003-04-22, galioja iki 2004-05-01. Pagamintas 1982 m. Prienų sportinės aviacijos eksperimentinėje gamykloje (dabar AB „Sportinė aviacija“). Sklandytuvo gamyklos Nr. 0632. Pradėtas naudoti 1982-09-02. Bendras skraidytų valandų skaičius nuo naudojimo pradžios pagal sklandytuvo formuliarą – 775.48 val. Du kartus kapitaliai remontuotas. Paskutinis kapitalinis remontas atliktas 1990-05-29. Po paskutinio remonto skraidė 243.40 val. Po antro kapitalinio remonto sklandytuvui LAK-12 (gamyklos Nr. 0632) nustatytas resursas 468 valandos arba 5 metai, kuris baigėsi 1995-05-29. Resursas nepratęstas. Neatsižvelgus į tai, 1995 m. sklandytuvui išduotas naujo pavyzdžio tinkamumo skraidyti pažymėjimas, kuris pratęstas 1996, 1997, 1998, 1999 ir 2002 metais. 2003 m. išduotas naujas tinkamumo skraidyti pažymėjimas. Nuo 1992-04-15 iki 1997-03-22

sklandytuvui neatlikti jokie techninio aptarnavimo reglamentiniai darbai, nors per šį laikotarpį skraidyta 106.07 valandos.

1.7. Meteorologinė informacija

Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos aviacinės meteorologijos centro duomenimis faktinis oras Biržuose ir artimiausiuose stebėjimo punktuose artimiausiu sklandytuvo tūpimui laiku buvo:

Biržuose 15 val.:

Debesų apatinė riba >2500 m, matomumas 20 km, vėjas 110° 5 m/s, temperatūra 26° C.

Biržuose 18 val.:

Debesų apatinė riba 600 m, matomumas > 10 km, vėjas 150° 5 m/s, temperatūra 29° C.

Panevėžyje 15 val.:

Debesų apatinė riba 600 m, matomumas > 10 km, vėjas 170° 5 m/s, temperatūra 29° C.

Panevėžyje 18 val.:

Debesų apatinė riba 600 m, matomumas 9 km, vėjas 180° 7.5 m/s, temperatūra 29° C.

Kaune 14.50 val.:

Debesų apatinė riba > 1500 m, matomumas > 10 km, vėjas 140° 7 m/s, temperatūra 30° C.

Vilniuje 14.50 val.:

Debesų apatinė riba > 1500 m, matomumas > 10 km, vėjas 170° 5 m/s, temperatūra 29° C.

Biržų aeroklubo viršininko teigimu 2003-05-26 meteorologinės sąlygos aerodrome buvo: vėjas 270°-280° 4-6 m/s, debesuotumas 5-6 balai, vizualus matomumas 10 km.

1.8. Duomenys apie aerodromą

Biržų aeroklubo aerodromas – netaisyklingos stačiakampio formos 600 m × 1000 m gruntinis aerodromas, kurio pagrindinės kilimo-tūpimo kryptys 185°×005° = 800 m ir 095°×275° = 600 m ilgio. Aerodromo danga – žolė. Apžiūros dieną žolė pagrindinėmis kilimo-tūpimo kryptimis 100 m plotyje buvo nušienauta. Nešienautos žolės aukštis – 30-40 cm. Įvykio dieną žolė aerodrome buvo nenušienauta, jos aukštis, liudininko teigimu, buvo 20–30 cm. Pietinėje aerodromo dalyje esantis 350 m × 16 m asfaltinis kilimo – tūpimo takas nenaudojamas. Aerodromo aukštis – 58 m.

1.9. Duomenys apie orlaivio savirašius

Sklandytuve skrydžio savirašių nebuvo, jie šio tipo orlaiviams nėra privalomi.

1.10. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį

Sklandytuvo sukimosi apie vertikalią ašį metu jo stabilizatorius patyrė konstrukcijos pažeidimų be nuolaužų atsiskyrimo.

1.11. Saugos faktoriai

Pilotas buvo užsisėgęs saugos diržus. Įvykio metu jis nenukentėjo.

1.12. Papildoma informacija

Biržų aeroklubo vadovybė apie šį aviacijos įvykį orlaivių avarijų bei incidentų tyrimų vadovo neinformavo. Tyrimas pradėtas gavus po 14 dienų žiniasklaidos pranešimą. Sklandytuvas tuo metu iš įvykio vietos buvo evakuotas, jo pažeistas stabilizatorius nuimtas ir nuvežtas į Prienuų „Sportinės aviacijos“ gamyklą remontuoti. Tai apribojo įvykio tyrimo galimybes.

2. ANALIZĖ

Analizuojant sinoptinę situaciją Biržuose ir visame aplinkiniame regione nuo 14.50 val. iki 18 val. pagal Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos aviacinės meteorologijos centro pateiktus duomenis matyti, kad vėjas nurodytu laikotarpiu Biržuose buvo 110°-150° krypties 5 m/s stiprumo, aplinkiniame regione – 140°-180° 5-7.5 m/s. Biržuose visą laiką vėjas pūtė iš pietryčių, regione laikotarpio pradžioje jis buvo pietryčių krypties, pabaigoje pasisuko į pietus. Nors aeroklubo vadovybė teigia, kad aerodrome vėjas pūtė iš vakarų, laikytina, kad 15.26 val. sklandytuvo išibėgėjimo metu vėjas Biržų aerodrome buvo pietryčių krypties.

Sklandytuvo LAK-12 „Lietuva“ skrydžių vadovas nurodo, kad kilimo metu vėjas turi būti griežtai priešinis. Pavėjinis-šoninis į kairįjį sparną vėjas, pūtęs sklandytuvo išibėgėjimo metu, turėjo maksimaliai apsunkinti sklandytuvo pilotavimą kylant kursu 270°, todėl, piloto teigimu, atsiradęs sklandytuvo pokrypis į dešinįjį sparną paaiškintinas tokio vėjo poveikiu. Pakrypęs dešinysis sparnas užkabino galu nenupjautą žolę, kuri buvo per aukšta saugiam ilgasparnių sklandytuvų skraidymui. Atsiradusio sukimosi momento veikiamas sklandytuvas pradėjo sukintis aplink vertikalią ašį, didindamas kursą, dėl ko kilimas buvo nutrauktas.

3. IŠVADOS

3.1. Nustatyta

Sklandytuvo pilotas buvo patyręs ir tinkamai sertifikuotas.

Sklandytuvas turėjo galiojantį tinkamumo skraidyti pažymėjimą, bet sklandytuvo techninis resursas buvo nepratęstas.

Skrydis buvo vykdomas nesilaikant sklandytuvo skrydžių vadovo reikalavimų.

Aerodromo paviršius nebuvo tinkamai parengtas LAK-12 tipo sklandytuvų skrydžiams.

3.2. Priežastis

Aviacijos įvykio priežastis – bandymas pakilti sklandytuvu LAK-12 „Lietuva“ pučiant pavėjiniam-šoniniam vėjui nuo aukšta žole apaugusio kilimo tako.

4. SKRYDŽIŲ SAUGOS REKOMENDACIJOS

Nėra.