

LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJOS
ORLAIVIŲ AVARIJŲ BEI INCIDENTŲ TYRIMŲ VADOVAS

ORLAIVIO AVARIJOS TYRIMO
GALUTINĖ ATASKAITA
Nr. B03-04

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

Naudotojas	Biržų aeroklubas
Gamintojas	„PZL-OKECIE“,
	Lenkijos Respublika
Orlaivio tipas	PZL-104 „Wilga 35“
Nacionalinis ir registracijos ženklas	LY-AJD
Įvykio vieta ir data	Biržų aerodromas,
	2004 m. kovo 21 d.

SYNOPSIS

Ši aviacijos įvykį tyrė orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas. Apie įvykį jis buvo informuotas po valandos. Pabaigęs tyrimą, tyrimų vadovas parengė orlaivio avarijos tyrimo galutinę ataskaitą.

Važiuojant pažliugusia gruntinio aerodromo dalimi į stovėjimo vietą, lėktuvas įsibėdė oro sraigtu į gruntą ir buvo vėjo apverstas ant nugaros. Pilotas nenukentėjo.

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga

2004-03-21 Biržų aeroklubo lėktuvas PZL-104 „Wilga-35“, nacionalinis ir registracijos ženklas LY-AJD, pilotuojamas klubo piloto, 13.01 val. pakilo žvalgomajam skrydžiui į zoną virš Biržų aerodromo. Po 20 min. skrydžio, kuris, piloto teigimu, buvo nutrauktas dėl didelės blaškos, lėktuvas 13.21 val. sėkmingai nusileido išskridimo aerodrome. Nusileidęs kursu 220°, pilotas pasuko lėktuvą į dešinę, ketindamas nuvairuoti jį prie angaro. Privažiavus šiaurinę aerodromo pakraštį, kuriame gruntas buvo neišdžiūvęs, dėl stipraus

priežemio vėjo vairuoti lėktuvą darėsi vis sunkiau. Lėktuvas, šliauždamas stabdomu ratu minkštame grunte ir savaime bandydamas pasisukti prieš vėją, nesisuko norima kryptimi. Priartėjęs prie klubo pastato, pilotas, negalėdamas pasukti dešinėn, buvo priverstas atlikti viražą kairėn. Apsisukęs pavėjui, pilotas negalėjo baigti posūkio į angarą ir nuvažiavo pavėjui į dar minkštesnį šiaurės-rytinį aerodromo pakraštį. Įklimpus dešiniam ratui, lėktuvas pasisuko į aerodromo centrą ir sustojo. Lėktuvas buvo atsuktas į angaro pusę prikabinus prie galinio rato šakės buksyravimo jungtį. Pratęsus vairavimą angaro link, lėktuvas vėl pasisuko dešinėn ir kurį laiką važiavo kursu 100°, t.y. kursu, kuris apie 90° skyrėsi nuo reikiamo. Pasiekus dar minkštesnį gruntą, lėktuvas truputį pasisuko kairėn, jo priekiniai ratai įstrigo grunte ir orlaivis oro sraigtu įsiremė į aerodromo paviršių. Pilotui nubėgus į angarą, jo teigimu, atsinešti jungties, kurios pagalba pilotas tikėjosi nuleisti žemyn lėktuvo galinę dalį, stiprus vėjas apvertė lėktuvą ant nugaros. Įvykio metu buvo sulaužytas oro sraigtas, padaryta kitų konstrukcijos pažeidimų.

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 lėktuvui buvo sulaužytas oro sraigtas, pažeistos kilio ir posūkio vairo viršutinės dalys, deformuoti liemuo kabinos užpakalinės dalies zonoje ir kabinos rėmas, sudaužyti priekinis ir galinis viršutinis kabinos stiklai, pažeistas dešinysis priešsparnis, sudaužytas sparno žibintas, pažeistas oro slėgio imtuvai, deformuotas variklio gaubtas, pažeisti kuro bakų užpildymo antvamzdžiai ir šalia jų esančios sparnų dalys.

1.4. Žala tretiesiems asmenims

Žalos nenustatyta.

1.5. Duomenys apie įgulą

Lėktuvą pilotavo 53-ejų metų Lietuvos Respublikos pilietis. Komercinės aviacijos piloto licencija galioja iki 2004-09-10, sveikatos pažymėjimas – iki 2004-09-13. Kvalifikacija: vienmotoriai stūmokliniai sausumos lėktuvai,

instruktorius skrydžiams; sklandytuvai, pilotas-instruktorius; motorizuotas sklandytuvas L-13M, pilotas-instruktorius. Bendra skrida 5946.50 val. Bendra skrida lėktuvu PZL-104 „Wilga-35“ nežinoma. Skrida per paskutines 90 dienų 21.40 val., iš jų lėktuvu PZL-104 „Wilga-35“–19.56 val.

1.6. Duomenys apie orlaivį

Lėktuvas PZL-104 „Wilga-35“, nacionalinis ir registracijos ženklas LY-AJD. Orlaivio registracijos liudijimas Nr. 00364. Pagamintas „PZL-Okecie“ gamykloje Lenkijos Respublikoje 1979 m. Gamyklos Nr. 128439. Pradėtas naudoti 1979-02-07. Skrida nuo naudojimo pradžios 2396.49 val. 1986-11-12 atliktas kapitalinis remontas Šachtų aviacijos remonto gamykloje. Skrida po remonto 1403.58 val. Resurso likutis 303.11 val. Tinkamumo skraidyti pažymėjimas Nr. 00364. 2003-04-30 jo galiojimo laikas pratęstas iki 2004-04-29.

Variklis AI-14RA, pagamintas „PZL-Warszawa“ gamykloje Lenkijos Respublikoje 1977 m. Gamyklos Nr. KA809727. Nuo eksploatacijos pradžios pagal formuliario įrašus dirbo 1602.38 val. 1989-01-25 Šachtų aviacijos remonto gamykloje atliktas kapitalinis remontas. Po remonto dirbo 807.30 val. Variklio formuliare nurodytas ištaisytas 800 val. tarpremontinis resursas. Pagal jį skrydžio dieną variklio resursas buvo pasibaigęs. CAA atstovas nepateikė dokumentų, nurodančių nustatytus techninius šio variklio resursus.

1.7. Meteorologinė informacija

Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos aviacinės meteorologijos centro duomenimis, faktinis vėjas Biržuose buvo:

11.00 val. vietos laiku: vėjas vakarų krypties 7 m/s, gūšiai 12 m/s.

14.00 val. vietos laiku: vėjas vakarų krypties 7 m/s, gūšiai 13 m/s. Maksimalus vėjo greitis tarp 11 ir 14 val. – 14 m/s.

14.05 val. štormas: vėjo kryptis 250° 7 m/s, gūšiai 15 m/s.

1.8. Duomenys apie aerodromą

Netaisyklingos stačiakampio formos 600 m × 1000 m Biržų aeroklubo aerodromo centrinės dalies gruntinis paviršius buvo pakankamai tvirtas skrydžiams vykdyti. Rytinis ir šiaurinis aerodromo pakraščiai, neseniai nutirpus sniegui, buvo neišdžiūvę, jų gruntas minkštas. Važiudamas šiaurės-rytiniu pakraščiu, lėktuvas paliko iki 10 cm gylio vėžes.

1.9. Saugos faktoriai

Pilotas buvo prisisegęs saugos diržus. Įvykio metu jis nenukentėjo.

2. ANALIZĖ

Tiek pats lėktuvo skrydis, tiek jo vairavimas į stovėjimo vietą vyko pučiant stipriam, beveik maksimaliai leistinam šio tipo lėktuvui vėjo greičiui ($V_{max}=15$ m/s). Minkštas netoli lėktuvų angaro aerodromo gruntas pučiant $12\div 14$ m/s vėjo greičiui labai apsunkino lėktuvo su galiniu ratuku vairavimą. Du priverstiniai apsisukimai į priešingą pusę ir po to sekęs lėktuvo pasukimas į angaro pusę naudojant buksyravimo jungtį rodo, kad šiaurės-rytinėje aerodromo dalyje lėktuvo vairavimas norima kryptimi praktiškai buvo neįmanomas. Sprendžiant iš paliktų gilių ratų vėžių, tęsiant vairavimą tokiomis sąlygomis ir norint pravažiuoti dar minkštesnę aerodromo paviršiaus vietą, paskutiniame vairavimo etape buvo panaudotas pakankamai didelio galingumo variklio darbo režimas. Minkštame grunte įstrigus priekiniams ratams, variklio traukos jėga sukėlė lėktuvo sukimosi momentą, ir lėktuvas oro sraigtu įsirėmė į žemę, jį sulauždamas. Sukimosi momentą sustiprino beveik tiesiai į galinę lėktuvo dalį pūtęs stiprus gūsingas vėjas, kuris, piloto teigimu, vėliau apvertė ant nugaros paliktą be priežiūros lėktuvą.

3. IŠVADOS

Aviacijos įvykio priežastis – lėktuvo vairavimas netinkamu aerodromo paviršiumi pučiant stipriam vėjui.

4. SKRYDŽIŲ SAUGOS REKOMENDACIJOS

Nėra.