

**Orlaivio „VK-9“, LY-VRK,
avarijos,
įvykusios prie Panevėžio miesto
Stetiškių aerodromo
(lauko aikštelės Nr. A-121),
2016 m. birželio 4 d.
saugos tyrimo
faktinės informacijos ataskaita
Nr. 1A-4N(A/2016)**



**TRANSPORTO
AVARIJŲ IR INCIDENTŲ
TYRIMO SKYRIUS**

Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius
Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija
Gedimino pr. 30, LT-01104
Vilnius, Lietuva

Saugos tyrimo faktinės informacijos ataskaita pagrįsta tik duomenimis, kurie buvo nustatyti saugos tyrimo metu. Ši informacija publikuojama aviacijos sričiai ir visuomenei apie pagrindines avarijos aplinkybes.

Šios atskaitos ištraukos gali būti naudojamos be specialaus leidimo su sąlyga, kad nurodomas šaltinis, medžiaga publikuota tiksliai ir ji nėra naudojama menkinimui arba klaidinančiame kontekste.

2016 m. birželio 23 d., 5R-88

Vilnius

Saugos tyrimas atliekamas vadovaujantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Konvencijos 13 priedu ir 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB.

Saugos tyrimo tikslas – ateityje išvengti avarių ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Šis tyrimas nepriklausomas nuo jokio teismo ar administracinio proceso, kuriuo siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, su juo nesusijęs ir neturi jam poveikio.

Saugos tyrimo ataskaitos paskirtis – saugos rekomendacijos. Šiuo dokumentu nenustatoma kaltės prezumpcija ar atsakomybė už avarią, pavojingą incidentą ar incidentą.

Vadovaujantis pirmiau minėtomis nuostatomis, ši saugos tyrimo faktinės informacijos ataskaita neturi būti naudojama siekiant nustatyti, kas yra kaltas ar atsakingas, nes saugos tyrimo metu tai nebuvo nustatinėjama.

TURINYS

Lentelių sąrašas.....	5
Paveikslų sąrašas.....	5
ĮVADAS.....	6
1. FAKTINĖ INFORMACIJA	7
1.1. Skrydžio eiga.....	7
1.2. Sužaloti asmenys	8
1.3. Žala orlaiviui	8
1.4. Žala tretiesiems asmenims.....	9
1.5. Duomenys apie orlaivį pilotavusį asmenį	9
1.6. Duomenys apie orlaivį	9
1.7. Meteorologinė informacija	11
1.8. Duomenys apie navigacines priemones.....	11
1.9. Duomenys apie skrydžio komunikacijos priemones	11
1.10. Duomenys apie aerodromus	12
1.10.1. Aerodromas, iš kurio išskrista	12
1.10.2. Aerodromas, kuriame ketinta nusileisti.....	12
1.11. Duomenys apie orlaivio savirašius	12
1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgį	12
1.12.1. Duomenys apie smūgį.....	12
1.12.2. Suirimų ir pažeidimų apibūdinimas.....	14
1.12.3. Orlaivio prietaisų lenta.....	15
1.13. Medicininė ir patologinė informacija	16
1.14. Duomenys apie gaisrą	16
1.15. Išgyvenimo sąlygos.....	16
1.16. Atlikti bandymai ir tyrimai	16
1.17. Organizacinė ir vadybinė informacija	17
1.17.1. Skrydžių vykdymas	17
1.17.2. Techninė priežiūra.....	17
1.17.3. Civilinės aviacijos administracijos priežiūros sistema.....	17
1.18. Papildoma informacija	18
1.18.1. Skrydžio sauga.....	18
1.19. Naudingi arba veiksmingi tyrimo metodai.....	20
2. IŠVADOS.....	21
2.1. Nustatyti duomenys.....	21
2.2. Avarijos saugos tyrimas	23
2.3. Saugos priežiūra	23

Lentelių sąrašas

1.2 lentelė. Sužaloti asmenys	8
1.5 lentelė. Orlaivį pilotavusio asmens skrydžių patirtis	9
1.6 lentelė. Orlaivio duomenys	10
1.7 lentelė. Meteorologiniai duomenys	11

Paveikslų sąrašas

1 pav. Orlaivio „VK-9“ skrydžio trajektorija	7
2 pav. Orlaivis „VK-9“	9
3 pav. Orlaivis „VK-9“ avarijos vietoje	13
4 pav. Orlaivio „VK-9“ smūgio į žemę pėdsakai	13
5 pav. Orlaivio „VK-9“ smūgio į žemę pėdsakai	14
6 pav. Orlaivis „VK-9“ avarijos vietoje su sulaužytu priekiniu ir kairiojo variklio aptakais ...	14
7 pav. Orlaivis „VK-9“ avarijos vietoje	15
8 pav. Orlaivio „VK-9“ sulaužytas liemu ir sudaužytas langas	15
9 pav. Orlaivio prietaisų lenta	16
10 pav. Orlaivio „VK-9“ vidaus vaizdas tik atidarius duris	18
11 pav. Besimėtantys mechaniniai įrankiai tarp sėdynių	19
12 pav. Mechaniniai įrankiai orlaivio vado vietoje	19
13 pav. Orlaivio vilktis, užmesta ant orlaivio valdymo sistemos traukių ir lynų	20

I V A D A S

Orlaivio savininkas	Lietuvos aviacijos muziejus
Orlaivio gamintojas	Vladislovo Kensingailos aviacijos įmonė
Orlaivio modelis	„VK-9“
Orlaivio nacionalinis ir registravimo ženklai	LY-VRK
Avarijos vieta	Pieva prie Panevėžio miesto Stetiškių aerodromo (lauko aikštelės Nr. A-121) Platuma 55° 42' 35" N Ilguma 24° 21' 37" E
Avarijos data ir laikas	2016 m. birželio 4 d. 15 val. 35 min. (12 val. 35 min. UTC) Ataskaitoje laikas nurodomas vietos laiku.

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga

2016 m. birželio 4 d. po 15 val. orlaivis „VK-9“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-VRK, pakilo iš prie Panevėžio esančio buvusio karinio Pajuosčio aerodromo. Šio aerodromo teritorija ir joje esanti infrastruktūra jau ilgą laiką nėra naudojama karinės aviacijos poreikiams, todėl karinio aerodromo statusas pakeistas į karinio poligono statusą. Šiuo metu šis karinis poligonas priklauso Lietuvos kariuomenės Sausumos pajėgų Mechanizuotosios pėstininkų brigados „Geležinis vilkas“ Karaliaus Mindaugo husarų batalionui.

Apie 15 val. 30 min. Panevėžio miesto Stetiškių aerodrome (lauko aikštelėje Nr. A-121) buvę asmenys išgirdo dvimotorio orlaivio garsą, tačiau horizonte jo nesimatė. Po kelių minučių orlaivis „VK-9“ buvo pastebėtas pietinėje lauko aikštelės dalyje virš kilimo ir tūpimo tako Nr. 03 dešiniojo rato grįžtinėje apie 50 metrų aukštyje (1 pav.). Orlaivis skrido vakarų kryptimi labai mažu greičiu ir dideliu atakos kampu. Tokia skrydžio padėtimi orlaivis „VK-9“ buvo pastebėtas skrendantis visą kelią iš buvusio karinio Pajuosčio aerodromo.



1 pav. Orlaivio „VK-9“ skrydžio trajektorija

Lauko aikštelėje esantiems asmenims iškart kilo įtarimų, kad orlaivio skrydis gali baigtis avarija, todėl nedelsiant buvo pradėtos ruošti pirmosios pagalbos ir priešgaisrinės priemonės.

Tuo metu orlaivis „VK-9“ pasisuko apie 15 laipsnių į dešinę pusę ir kritiniu arba jam artimu atakos kampu, sunkiai išlaikydamas savo padėtį, tęsė skrydį rytų kryptimi nekeisdamas nei aukščio, nei krypties. Buvo matyti, kad orlaivio priekinio aptako (nosies) kairėje pusėje esantis liukas buvo atidarytas. Priskridęs angaro traversą orlaivis „VK-9“ nuo kilimo ir tūpimo tako buvo nutolęs apie 200 metrų ir pradėjo smukti. Skrydį matęs asmenys teigė, kad orlaivio varikliai veikė visa galia, bet pats orlaivis viršijo kritinį atakos kampą, todėl prasidėjo smuka. Orlaivis „VK-9“ praskridęs namus pradėjo sukti į pietų pusę ir įtraukė tūpimo mechanizmus – užsparnius.

Kai orlaivis „VK-9“ dingo iš lauko aikštelėje esančių asmenų akiračio, iškart buvo sėsta į automobilius su paruoštomis pirmosios pagalbos ir priešgaisrinėmis priemonėmis. Po kelių minučių buvo pasiekta orlaivio „VK-9“ avarijos vieta. Asmenys, pribėgę prie orlaivio, pamatė beišlipantį orlaivį pilotavusį asmenį, kuris buvo sąmoningas, tačiau patyręs nesunkią galvos traumą. Į avarijos vietą atvykę asmenys iškart išjungė orlaivio „VK-9“ magnetus, uždarė degalų čiaupus ir atjungė orlaivio akumuliatorių (kad nekiltų gaisras). Avarijos vietoje orlaivis buvo be tūpimo mechanizmų (užsparnių), o važiuoklės rankena buvo tarpinėje padėtyje (tarp išleistos ir įtrauktos).

Orlaivį pilotavusio asmens teigimu, jam nusileisti sutrukdė pašaliniai asmenys, kurie aerodromo teritorijoje vedžiojo šunį. Tačiau tuo metu aerodrome buvęs asmenys ir prieš kelias minutes nusileidusio kito orlaivio pilotas nurodė, kad tuo metu lauko aikštelės kilimo ir tūpimo takas buvo visiškai tuščias – nei orlaivių, nei pašalinių asmenų jame nebuvo.

15 val. 57 min. apie orlaivio „VK-9“ avariją buvo informuotas Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas. Tą pačią dieną jis atvyko į įvykio vietą, apžiūrėjo orlaivį ir apklausė liudininkus. Pažymėtina, kad Panevėžio aeroklubas ėmėsi visų reikiamų priemonių, kad apsaugotų avariją patyrusį orlaivį ir avarijos vietą.

1.2. Sužaloti asmenys

Orlaiviu skridęs asmuo buvo Lietuvos Respublikos pilietis.

1.2 lentelė. Sužaloti asmenys

Sužeidimai	Įgula	Keleiviai	Iš viso orlaivyje	Kiti asmenys
Mirtini	0	0	0	0
Sunkūs	0	0	0	0
Lengvi	1	0	1	N/A
Nėra	0	0	0	N/A
IŠ VISO	1	0	1	0

1.3. Žala orlaiviui

Pirminės apžiūros metu avarijos vietoje nustatyta, kad sulaužyta orlaivio važiuoklė, liemuo, deformuoti variklių sraigčiai.

1.4. Žala tretiesiems asmenims

Žalos tretiesiems asmenims nepadaryta.

1.5. Duomenys apie orlaivį pilotavusį asmenį

Orlaivį pilotavęs asmuo buvo 82 metų amžiaus Lietuvos Respublikos pilietis, kuris neturėjo piloto licencijos ir sveikatos pažymėjimo. Turėta piloto mėgėjo licencija suteikianti teisę pilotuoti vienmotorius lėktuvus, galiojo iki 2005 m. birželio 18 d., o 2-os klasės sveikatos pažymėjimas galiojo iki 2004 m. rugpjūčio 6 d.

1.5 lentelė. Orlaivį pilotavusio asmens skrydžių patirtis

Iš viso:	Nenustatyta
Per paskutines 90 d.	Nenustatyta
Per paskutines 7 d.	Nenustatyta
Per paskutines 24 val.	Nenustatyta

Orlaiviu skridęs asmuo sėdėjo kairėje orlaivio pusėje.

Vadovaujantis orlaivio „VK-9“ žurnalu nustatyta, kad orlaivį pilotavęs asmuo 2009 m. (6 skrydžiai) ir 2013 m. (5 skrydžiai) taip pat pilotavo šį orlaivį be piloto licencijos ir sveikatos pažymėjimo.

1.6. Duomenys apie orlaivį

Orlaivis „VK-9“ yra eksperimentinis mėgėjiškos konstrukcijos žemasparnis, dviejų variklių ir aštuonių vietų lėktuvas su įtraukiama trirate važiuokle (2 pav.).



2 pav. Orlaivis „VK-9“

Orlaivio „VK-9“ duomenys pateikiami 1.6 lentelėje.

1.6 lentelė. Orlaivio duomenys

Orlaivio gamintojas	Vladislovo Kensingailos aviacijos įmonė
Orlaivio modelis	„VK-9“
Orlaivio kategorija	Eksperimentinis-mėgėjiškas orlaivis
Serijos Nr.	-
Pagaminimo data	2009 m.
Nacionalinis ir registracijos ženklai	LY-VRK
Orlaivio registravimo liudijimo Nr.	01591
Orlaivio registravimo liudijimo išdavimo data	2009-10-26
Specialusis tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas	2009-10-26
Specialusis tinkamumo skraidyti pažymėjimo paskutinio pratęsimo data	2015-10-30
Specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimas galioja iki	2016-10-29
Specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimo priedo Nr.	01591
Specialusis tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas	2009-10-26
Lėktuvo savininkas	Lietuvos aviacijos muziejus
Lėktuvo naudotojas	Lietuvos aviacijos muziejus
Iš viso skraidyta valandų	64 val. 56 min.
Skraidyta po paskutinės periodinės patikros	Nenustatyta

Specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimo priede nurodyta, kad orlaiviu „VK-9“ gali būti vykdomi tik skrydžiai pagal bandymų programą ir tik Pajuosčio aerodromo zonoje.

Norint orlaiviu „VK-9“ išskristi iš Pajuosčio aerodromo zonos būtina gauti Civilinės aviacijos administracijos leidimą, tačiau 2016 m. birželio 4 d. orlaivis „VK-9“ neturėjo jokio leidimo iš Civilinės aviacijos administracijos.

Vadovaujantis Orlaivio „VK-9“ žurnalu nustatyta, kad šiuo orlaiviu ir kitais atvejais buvo nepaisoma jo specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimo priede nurodytų apribojimų ir be Civilinės aviacijos administracijos leidimo išskrendama iš Pajuosčio aerodromo zonos.

1.7. Meteorologinė informacija

2016 m. birželio 4 d. saulė tekėjo 4 val. 11 min., leidosi 22 val. 28 min.

Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos Panevėžio hidrometeorologijos stotis užfiksavo meteorologines sąlygas, kurios pateikiamos 1.7 lentelėje. Ši stotis yra apie 4 km atstumu į šiaurės rytus nuo įvykio vietos.

1.7 lentelė. Meteorologiniai duomenys

Vietos laikas, val.	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00
Oro temperatūra, °C	20,4	21,2	21,5	20,9	20,6
Rasos taško temperatūra, °C	9,8	9,1	7,1	3,9	2,4
Vidutinis vėjo greitis, m/s	6	7	6	8	6
Vėjo kryptis	Šiaurės, šiaurės vakarų				
Debesuotumas, balai	Nematuota	Nematuota	9	Nematuota	Nematuota
Apatinės debesų ribos aukštis, m	Nematuota	Nematuota	1000	Nematuota	Nematuota
Atmosferos slėgis jūros lygyje, hPa	1011,1	1011,0	1011,0	1010,9	1011,1
Meteorologinio matomumo nuotolis, km	19	20	19	20	20

2016 m. birželio 4 d. kritulių nebuvo.

Iš 1.7 lentelėje pateiktų duomenų matyti, kad meteorologinės sąlygos buvo tinkamos tokio tipo orlaivių skrydžiams.

1.8. Duomenys apie navigacines priemones

Pagalbinės navigacijos priemonės nebuvo naudotos.

1.9. Duomenys apie skrydžio komunikacijos priemones

Radijo ryšys su Panevėžio miesto Stetiškių aerodromu (lauko aikšte Nr. A-121) palaikomas 135,500 MHz dažniu.

Tuo metu virš aerodromo skridęs orlaivis, pastebėjęs atskrendantį orlaivį „VK-9“, bandė su juo susisiekti 135,500 MHz dažniu, tačiau orlaivis „VK-9“ neatsiliepė. Tada buvo bandyta susisiekti 125,000 MHz dažniu, tačiau orlaivis „VK-9“ vis tiek neatsiliepė.

Apžiūrint orlaivį „VK-9“ avarijos vietoje nustatyta, kad nustatytas radijo stoties dažnis buvo 125,000 MHz, o radijo stoties rankenėlė buvo padėtyje „Išjungta“.

Orlaivis „VK-9“ privalėjo turėti leidimą naudoti radijo stotį, tačiau jo neturėjo.

1.10. Duomenys apie aerodromus

1.10.1. Aerodromas, iš kurio išskrista

Vieta, iš kurios išskrido orlaivį pilotavęs asmuo, – buvęs karinis Pajuosčio aerodromas, kurio teritorija ir joje esanti infrastruktūra jau ilgą laiką nenaudojama karinės aviacijos poreikiams, todėl karinio aerodromo statusas pakeistas į karinio poligono statusą. Šiuo metu šis karinis poligonas priklauso Lietuvos kariuomenės Sausumos pajėgų Mechanizuotosios pėstininkų brigados „Geležinis vilkas“ Karaliaus Mindaugo husarų batalionui.

Nuo 2015 m. sausio 31 d. nebegaliojo tarp Lietuvos kariuomenės ir Panevėžio aeroklubo pasirašyta Valstybės turto panaudos sutartis dėl leidimo naudotis Pajuosčio aerodrome esančiais pastatais, todėl orlaivį „VK-9“ pilotavęs asmuo ne tik neteisėtai pateko į karinį poligoną (neturėjo leidimo), ten neteisėtai laikė orlaivį (neturėjo leidimo), bet ir neteisėtai (be leidimo) iš jo pakilo su orlaiviu.

1.10.2. Aerodromas, kuriame ketinta nusileisti

Panevėžio miesto Stetiškių aerodromas – lauko aikštelė Nr. A-121. Aikštelę leidžiama naudoti sklandytuvams, sraigtasparniams, lėktuvams ir ultralengviems orlaiviams. Lauko aikštelės centro geografinės koordinatės pagal WGS-84 sistemą yra 55° 42' 32" šiaurės platumos ir 024° 20' 43" rytų ilgumos. Gruntinio kilimo tūpimo tako matmenys – 490 m x 100 m. Magnetiniai kursai – 21° ir 03°.

Civilinės aviacijos administracijos išduotame leidime įrengti ir naudoti skrydžiams lauko aikštelę Nr. A-121 pažymėta, kad leidimas galioja iki 2016 m. gruodžio 1 d. Taip pat pažymėta, kad aikštele naudotis gali pilotai, turintys aikštelės naudotojo sutikimą.

Orlaivį „VK-9“ pilotavęs asmuo neturėjo nei žodinio, nei rašytinio aikštelės naudotojo sutikimo naudotis lauko aikštele Nr. A-121.

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašius

Orlaivyje „VK-9“ skrydžio duomenų (FDR) ir kabinos pokalbių (CVR) savirašių nebuvo. Tokio tipo lėktuvuose tokių įrenginių naudojimas neprivalomas.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgį

1.12.1. Duomenys apie smūgį

Orlaivio „VK-9“ avarija įvyko pievoje su aukšta žole ir minkštu gruntu, apie 950 m į rytus nuo Stetiškių aerodromo – lauko aikštelės Nr. A-121 (3 pav.). Iš avarijos vietoje rastų orlaivio pėdsakų matyti (4 pav., 5 pav.), kad orlaivis tūpė pasviręs į dešinę pusę. Sparno dešinės pusės galu ir dešine važiuokle buvo kliudyta aukšta žolė ir žemė. Orlaiviui pačiuožus apie 8 m priekinė važiuoklė palietė žemę, kuri netrukus įsmigo į minkštą gruntą ir nulūžo, o orlaivis, pasviręs į kairę pusę, priekiniu ir kairiojo variklio aptakais rėžėsi į žemę (6 pav.). Orlaivis atsisvėrė ir toliau čiuožė su įtraukta važiuokle (dėl neužfiksuotos padėties). Dar po 20 m pasisuko ir sustojo.



3 pav. Orlaivis „VK-9“ avarijos vietoje



4 pav. Orlaivio „VK-9“ smūgio į žemę pėdsakai



5 pav. Orlaivio „VK-9“ smūgio į žemę pėdsakai

1.12.2. Suirimų ir pažeidimų apibūdinimas

Pirminė apžiūra avarijos vietoje parodė, kad sulaužyta orlaivio važiuoklė, liemuo ir variklių propeleriai (6–8 pav.). Abu propeleriai prasisuko, vairų strigimo nebuvo. Orlaivio sistemų ar jo variklių gedimų nerasta.



6 pav. Orlaivis „VK-9“ avarijos vietoje su sulaužytu priekiniu ir kairiojo variklio aptakais



7 pav. Orlaivis „VK-9“ avarijos vietoje



8 pav. Orlaivio „VK-9“ sulaužytas liemu ir sudaužytas langas

1.12.3. Orlaivio prietaisų lenta

Po orlaivio smūgio į žemę prietaisuose užsifiksavo buvę duomenys, kurie matyti 9 pav. Greičio prietaisas rodo apie 130 km/h, aukštimatis virš 9500 m, tūpimo mechanizmas neišleistas, važiuoklės rankena tarpinėje padėtyje (tarp išleistos ir įtrauktos), nustatytas radijo stoties dažnis 125,000 MHz. Iš 9 pav. matyti, kad orlaivio vado ausinės atjungtos, tačiau negalima nustatyti, ar jos nebuvo prijungtos ir skrydžio metu, ar iškart po avarijos jas atjungė orlaivį pilotavęs asmuo.



9 pav. Orlaivio prietaisų lenta

1.13. Medicininė ir patloginė informacija

Orlaivį pilotavusiam asmeniui nustatytos dvi nesunkios galvos traumos – kirstinė ir muštinė žaizdos kaktoje. Tą pačią dieną asmuo iš ligoninės išleistas gydytis į namus.

1.14. Duomenys apie gaisrą

Nėra įrodymų, kad skrydžio metu ar po smūgio į žemę lėktuve būtų kilęs gaisras.

1.15. Išgyvenimo sąlygos

Orlaivį pilotavęs asmuo sėdėjo orlaivio kairėje pusėje. Orlaivyje buvo įrengti tik juosmens saugos diržai, todėl orlaivį pilotavęs asmuo dėl orlaivio smūgio į žemę patyrė nesunkią galvos traumą atsitrenkdamas į orlaivio priekinį stiklą.

Įrengti keturių taškų saugos diržus reikalavo Civilinės aviacijos administracija paskutinį kartą pratęsiant specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimą, kai tai buvo nurodyta kaip trūkumas (atidėtas darbas), kuris turėjo būti pašalintas iki pirmo skrydžio.

1.16. Atlikti bandymai ir tyrimai

Papildomų bandymų ir tyrimų nebuvo atlikta.

1.17. Organizacinė ir vadybinė informacija

1.17.1. Skrydžių vykdymas

Skrydžio metu orlaivį pilotavęs asmuo neturėjo dokumentų, kuriuos privaloma turėti skrydžio metu, – orlaivio registravimo liudijimo, orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimo, leidimo naudotis orlaivio radijo stotimi, orlaivio techninės būklės žurnalo, skrydžių vykdymo vadovo, civilinės atsakomybės draudimo liudijimo (poliso).

Nuo 2016 m. balandžio 12 d., kai buvo pasirašyta orlaivio pirkimo–pardavimo sutartis, orlaivio registravimo liudijimą, orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimą ir orlaivio techninės būklės žurnalą turėjo naujasis orlaivio savininkas.

Atsižvelgiant į tai, kad skrydžio metu orlaivyje „VK-9“ nebuvo šių privalomų dokumentų, o orlaivis apskritai neturėjo leidimo naudotis orlaivio radijo stotimi ir civilinės atsakomybės draudimo liudijimo (nebuvo apdraustas), orlaiviu „VK-9“ nebuvo galima skristi.

Pažymėtina, kad orlaivio apsauga nebuvo užtikrinta.

1.17.2. Techninė priežiūra

Atsižvelgiant į tai, kad paskutinis įrašas orlaivio techninės būklės žurnale įrašytas prieš metus – 2015 m. birželio 5 d., o nuo 2016 m. balandžio 12 d. orlaivio techninės būklės žurnalą turėjo naujasis orlaivio savininkas, nėra įrašų, kokie techninės priežiūros darbai buvo atlikti prieš skrydį, kas juos atliko ir ar išvis atliko.

2015 m. spalio 30 d. Civilinės aviacijos administracijai paskutinį kartą pratęsus specialųjį tinkamumo skraidyti pažymėjimą, buvo nurodyta iki 2015 m. lapkričio 30 d. ištaisyti patikrinimo metu rastus trūkumus (atlikti atidėtus darbus). Atsižvelgiant į tai, kad orlaivio techninės būklės žurnale nėra įrašų, liudijančių šių trūkumų pašalinimą (atidėtų darbų atlikimą), orlaiviu „VK-9“ nebuvo galima skristi.

Vadovaujantis orlaivio žurnalu, nustatyta, kad orlaiviu „VK-9“ buvo skraidoma kuomet specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimas negaliojo (2009 m. – 1 skrydis, 2010 m. – 14 skrydžių, 2011 m. – 1 skrydis, 2012 m. – 1 skrydis, 2013 m. – 1 skrydis, 2014 m. – 1 skrydis).

Taip pat būtina pažymėti, kad orlaivio žurnalas buvo pildomas nesurašant visų reikiamų duomenų (pvz. įpilto degalų ir alyvos kiekio).

1.17.3. Civilinės aviacijos administracijos priežiūros sistema

Civilinės aviacijos administracijos priežiūros sistema neefektyvi identifikuoti ir užtikrinti, kad orlaivio žurnale būtų surašomi visi reikiami duomenys, o orlaivius pilotuojantys asmenys neskraidytų neturėdami piloto licencijos, sveikatos pažymėjimo, orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimo ir leidimo specialiam skrydžiui. Taip pat neužtikrinama, kad būtų laikomasi tinkamumo skraidyti pažymėjimo priede nurodytų apribojimų, o orlaivyje būtų visi dokumentai, kuriuos privaloma turėti skrydžio metu.

1.18. Papildoma informacija

1.18.1. Skrydžio sauga

Iškart po avarijos apžiūrint orlaivį rasta po visą orlaivį besimėtančių įvairių mechaninių įrankių (10–12 pav.). Taip pat ant orlaivio sėdynės buvo rasta medinė atidaryta įrankių dėžė, kuri nebuvo pritvirtinta, ir numestas orlaivio uždangalas.

Orlaivio vilktis buvo užmesta ant orlaivio valdymo sistemos traukių ir lynų (13 pav.), orlaivio ratų kaladėlės nepritvirtintos, durys sukabintos viela.

Visa tai rodo (9–13 pav.), kad skrydžio metu nebuvo laikomasi skrydžių saugos reikalavimų. Dėl orlaivyje esančių ir netvarkingai besimėtančių pašalinių daiktų skrydžio metu (pvz., orlaivio manevro metu, smūgio į žemę metu) kilo grėsmė susižeisti pačiam orlaivį pilotavusiam asmeniui, o pašaliniams daiktams užstrigus tarp pedalų, valdymo sistemos traukių ar lynų, būtų buvę neįmanoma valdyti orlaivio.



10 pav. Orlaivio „VK-9“ vidaus vaizdas tik atidarius duris



11 pav. Besimėtantys mechaniniai įrankiai tarp sėdynių



12 pav. Mechaniniai įrankiai orlaivio vado vietoje



13 pav. Orlaivio vilktis, užmesta ant orlaivio valdymo sistemos traukių ir lynų

1.19. Naudingi arba veiksmingi tyrimo metodai

Papildomų naudingų arba veiksmingų tyrimo metodų nebuvo naudota.

2. IŠVADOS

2.1. Nustatyti duomenys

Duomenys apie orlaivį pilotavusį asmenį

Orlaivį pilotavęs asmuo neturėjo licencijos.

Orlaivį pilotavęs asmuo neturėjo sveikatos pažymėjimo.

Vadovaujantis orlaivio „VK-9“ techninės būklės žurnalu nustatyta, kad orlaivį pilotavęs asmuo 2009 m. (6 skrydžiai) ir 2013 m. (5 skrydžiai) taip pat pilotavo šį orlaivį neturėdamas piloto licencijos ir sveikatos pažymėjimo.

Duomenys apie orlaivį

Orlaivis turėjo registracijos liudijimą ir galiojantį specialųjį tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimą.

Orlaiviu nebuvo galima skristi, nes nebuvo ištaisyti Civilinės aviacijos administracijos patikrinimo metu rasti trūkumai (atlikti atidėti darbai).

Orlaivio apsauga nebuvo užtikrinta.

Orlaivio sistemų gedimų nerasta.

Orlaivis pažeistas nuo smūgio į žemę.

Skrydžio operacijos

Orlaivį pilotavęs asmuo neturėjo teisės skristi.

Orlaivį pilotavęs asmuo neturėjo teisės (leidimo) laikyti orlaivį karinėje teritorijoje.

Orlaivį pilotavęs asmuo neturėjo teisės (leidimo) patekti į karinę teritoriją.

Orlaivį pilotavęs asmuo neturėjo teisės (leidimo) pakilti iš karinės teritorijos.

Orlaivį pilotavęs asmuo neturėjo teisės (leidimo) nusileisti lauko aikštelėje Nr. A-121.

Orlaiviu nebuvo galima skristi.

Skrydžio metu orlaivyje nebuvo dokumentų, kurie skrydžio metu privalo būti, – orlaivio registravimo liudijimo, orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimo, leidimo naudotis orlaivio radijo stotimi, orlaivio techninės būklės žurnalo, skrydžių vykdymo vadovo, civilinės atsakomybės draudimo liudijimo (poliso).

Orlaivis apskritai neturėjo leidimo naudoti radijo stotį.

Orlaivis apskritai neturėjo civilinės atsakomybės draudimo liudijimo (poliso).

Atsižvelgiant į tai, kad paskutinis įrašas orlaivio techninės būklės žurnale įrašytas prieš metus – 2015 m. birželio 5 d., o nuo 2016 m. balandžio 12 d. orlaivio techninės būklės žurnalą turėjo naujasis orlaivio savininkas, nėra įrašų, kokie techninės priežiūros darbai buvo atlikti prieš skrydį, kas juos atliko ir ar išvis atliko.

Orlaivio žurnalas buvo pildomas nesurašant visų reikiamų duomenų (pvz. įpilto degalų ir alyvos kiekio).

Vadovaujantis orlaivio specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimo priedu, orlaivis galėjo skraidyti tik Pajuosčio aerodromo zonoje ir tik atlikti skrydžio bandymus pagal programą.

Orlaivis apskritai neturėjo leidimo išskristi iš Pajuosčio aerodromo zonos.

Vadovaujantis orlaivio „VK-9“ žurnalu nustatyta, kad šiuo orlaiviu buvo ir kitais atvejais nepaisoma jo specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimo priede nurodytų apribojimų ir be Civilinės aviacijos administracijos leidimo išskrendama iš Pajuosčio aerodromo zonos.

Vadovaujantis orlaivio žurnalu, nustatyta, kad orlaiviu „VK-9“ buvo skraidoma kuomet specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimas negaliojo (2009 m. – 1 skrydis, 2010 m. – 14 skrydžių, 2011 m. – 1 skrydis, 2012 m. – 1 skrydis, 2013 m. – 1 skrydis, 2014 m. – 1 skrydis).

Su orlaiviu nebuvo galima susiekti nei 135,500 MHz dažniu, nei 125,000 MHz dažniu. Radijo stoties rankenėlė buvo padėtyje „Išjungta“.

Meteorologinės sąlygos buvo tinkamos tokio tipo orlaivių skrydžiams.

Medicininė informacija

Orlaivį pilotavusiam asmeniui nustatytos dvi nesunkios galvos traumos – kirstinė ir muštinė žaizdos kaktose. Tą pačią dieną asmuo iš ligoninės išleistas gydytis į namus.

Orlaivio savirašiai

Orlaivyje „VK-9“ skrydžio duomenų (FDR) ir kabinos pokalbių (CVR) savirašių nebuvo. Tokio tipo lėktuvuose tokių įrenginių naudojimas neprivalomas.

Išgyvenimo sąlygos

Orlaivyje buvo įrengti tik juosmens saugos diržai, todėl orlaivį pilotavęs asmuo dėl orlaivio smūgio į žemę patyrė nesunkią galvos traumą atsitrenkdamas į orlaivio priekinį stiklą.

Įrengti keturių taškų saugos diržus reikalavo Civilinės aviacijos administracija paskutinį kartą pratęsiant specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimą, kai tai buvo nurodyta kaip trūkumas (atidėtas darbas), kuris turėjo būti pašalintas iki pirmo skrydžio.

Skrydžio sauga

Skrydžio metu nebuvo laikomasi skrydžių saugos reikalavimų. Tai rodo orlaivyje besimėtantys netinkamai padėti ir nepritvirtinti daiktai – mechaniniai įrankiai, orlaivio vilktis, ratų kaladėlės ir kt.

2.2. Avarijos saugos tyrimas

Įvertinus faktinę informaciją ir atsižvelgiant į tai, kad orlaivį pilotavęs asmuo neturėjo teisės skristi, o orlaiviu nebuvo galima skristi, orlaivio „VK-9“, registracijos ir nacionaliniai ženklai LY-VRK, saugos tyrimas, vadovaujantis 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB 5 straipsnio 1 dalimi, nebus atliekamas.

2.3. Saugos priežiūra

Civilinės aviacijos administracijos priežiūros sistema neefektyvi identifikuoti ir užtikrinti, kad orlaivio žurnale būtų surašomi visi reikiami duomenys, o orlaivius pilotuojantys asmenys neskraidytų neturėdami piloto licencijos, sveikatos pažymėjimo, orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimo ir leidimo specialiam skrydžiui. Taip pat neužtikrinama, kad būtų laikomasi tinkamumo skraidyti pažymėjimo priede nurodytų apribojimų, o orlaivyje būtų visi dokumentai, kuriuos privaloma turėti skrydžio metu.

To nesilaikantiems juridiniams ir fiziniams asmenims Civilinės aviacijos administracija privalo taikyti sankcijas, kurios turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.