

83

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

MI-2
 orlaivio tipas
 LY-HBW
 nacionalinis ir registracijos ženklas
 [redacted] individuali įmonė "AEROBATIKA"
 savininkas, naudotojas

Plateliai _____ 1998 08 30
 vieta _____ data

Tyrė komisija, paskirta _____ CAD gen. direktoriaus
 asmens, paskyrusio komisiją, pareigos
 įsakymu Nr. 145 _____ 1998 08 31 d.

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas _____
 pareigos, vardas, pavardė
 Pirmininko pavaduotojas - _____
 pareigos, vardas, pavardė

Komisijos nariai _____
 pareigos, vardas, pavardė

 pareigos, vardas, pavardė

 pareigos, vardas, pavardė

 pareigos, vardas, pavardė

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia _____ 1998 08 30
 pirminto pranešimo data
 pabaiga _____ 1998 10 13
 alto pasirašymo data

Tyrimo dalyvavo: _____
 išvardinti ministerijų, įstaigų, įmonių, organizacijų atstovus

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.0. Trumpas įvadas

1998 m. rugpjūčio 30 d. apie 15.10 val vietos laiku virš Platelių ežero susidūrė su vandens paviršiumi, sudužo ir nuskendo [redacted] įmonei "AEROBATIKA" priklausantis sraigtasparnis MI-2, reg. ženklas LY-HBW, pilotuojamas [piloto] [redacted].

1.1. Skrydžio eiga.

1.1.1. 1998 m. rugpjūčio 30 d. apie 12.00 val sraigtasparnio pilotas [redacted] atvyko į Mažeikių aeroklubo aerodromą. Padedamas aeroklubo inžinieriaus [redacted], pripildė sraigtasparnį MI-2 LY-HBW aviaciniu žibalu (maždaug 500 litrų, pagal orlaivio degalų matuoklį).

1.1.2. Apie 14.00 val sraigtasparnio pilotas [redacted] kartu su [inžinieriumi] ir [asmeniu A] pakilo iš Mažeikių aeroklubo aerodromo. (Pagal įmonės vadovo [redacted] parodymus, sraigtasparnis buvo paimtas be jo žinios). Skrydis buvo vykdomas maršrutu Mažeikiai-Žemaičių Kalvarija-Plateliai. Atskridęs prie Platelių ežero, pilotas iš oro pasirinko riboto dydžio, apaugusią 25-30 metrų aukščio medžiais, klotą lentomis krepšinio aikštelę, esančią rytinėje Platelių ežero pakrantėje prie "Klubo-33" poilsio namų ir apie 14.20 val į ją nutūpė.

1.1.3. Po sraigtasparnio nutūpimo ir variklių išjungimo, [asmuo A] nuėjo į poilsio namus su gėlių puokšte, pasveikinti jaunavedžių. Pilotas [redacted] pasiliko prie sraigtasparnio. Pasveikinęs jaunavedžius, [asmuo A] svečiams pasiūlė paskraidyti.

1.1.4. Apie 14.35 val. sraigtasparnis MI-2, pilotuojamas piloto [redacted] su aštuoniais keleiviais lėtai pakilo (MK=270°) iš krepšinio aikštelės ir nuskrido Platelių ežero link. Skrydis buvo vykdomas apie 100 metrų aukštyje, atliekant staigius žemėjimus (iki 2-10 metrų aukščio nuo vandens paviršiaus) ir energingo aukštėjimo evoliucijas su dideliais pokrypiais.

Pirmasis skrydis truko 6-7 min. Po nutūpimų, keleivių įlaipinimų metu, varikliai nebuvo išjungiami. Pagal liudininkų parodymus, keleivių įlaipinimui vadovavo [asmuo A] ir [inžinierius]. Antrasis ir trečiasis skrydžiai buvo analogiški pirmajam. Po trečio skrydžio pilotas [redacted] pasakė, kad bus dar du skrydžiai, kadangi yra tiek degalų.

1.1.5. Ketvirtasis skrydis prasidėjo apie 15.07 val. su dešimčia keleivių:

Po pakilimo (MK=270°) sraigtasparnis nuskrido vakarų kryptimi, Platelių ežero link. Praskridęs Pilies salą apie 50 metrų aukštyje, (pagal stebėjusių skrydį liudininkų parodymus), sraigtasparnis, vykdydamas staigų žemėjimą, dideliu kairiuoju posvyriu susidūrė su vandens paviršiumi ir sudužo. Remiantis apklaustų liudininkų parodymais ir atlikus avarijos nuolaužų tyrimą, nustatyta, kad šalia piloto sėdėjęs 62 metų stipriai nuo alkoholio apsvaigęs keleivis, saugos diržų prisisegęs nebuvo. (Iškėlus iš vandens keleivio krėslą, saugos diržai ir tvirtinimo mazgai pažeidimų neturėjo). Nebuvo prisisegę ir likusieji keleiviai, kadangi jų sėdimose vietose saugos diržai nebuvo įrengti.

Skridę devyni keleiviai ir pilotas avarijos metu žuvo. Vienas keleivis nuo gautų avarijos metu traumų ligoninėje mirė.

1.2. Avarijos pasekmės žmonėms.

Avarijos metu pilotas ir 9 keleiviai žuvo, vienas keleivis buvo sunkiai sužalotas ir po septynių dienų mirė ligoninėje.

1.3. Avarijos pasekmės orlaiviui.

Avarijos metu sraigtasparnis sudužo.

1.4. Žala tretiems asmenims (turtui).

Užterštas Platelių ežero vanduo aviaciniu žibalu, avarijos metu išsiliejusiu iš pagrindinio degalų bako.

1.5. Duomenys apie igulą.

Sraigtasparnio vadas [pilotas], 49 m amžiaus, be pilietybės. Turėjo Rusijos pirmos klasės piloto licenciją ГА I-П. Bendras skraidytų valandų skaičius sraigtasparnio MI-2 vadu - 10.825 val. Licencijos pripažinimas galioja iki 1998 10 14. Per paskutines 90 parų bendras skraidytų val. sk. sraigtasparniu MI-2 - apie 20 val. Piloto licencija galioja iki 1998 10 14.

Kvalifikaciniai įrašai:

Sraigtasparnio Mi-2 pilotas instruktorius, skrydžiai pagal VST, VST naktį ir skrydžiai pagal SPT.

Radijo ryšys anglų, rusų kalba.

1.6. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą.

Antžeminių tarnybų personalas avarijai įtakos neturėjo.

1.7. Duomenys apie orlaivį.

Sraigtasparnis MI-2, LY-HBW

Serijos Nr. 543719094

Savininkas - individuali įmonė "AEROBATIKA"

Valstybė gamintoja - Lenkija, gamykla "SVIDNIK"

Pagamintas - 1974 09 30

Nuo eksploatacijos pradžios skraidė - 8175 val. 49 min.

- 11593 tūpimai

Remontų skaičius - 8

Paskutinis remontas - 1992 03 31, gamykloje Nr. 411

Po paskutiniojo remonto skraidė - 172 val 49 min.

- 334 tūpimai

Tinkamumo skraidyti pažymėjimas Nr. 00655 galioja iki 1999 04 02,

išduotas CADI 1997 01 02, pratęstas 1998 04 02

Resurso likutis iki remonto - 1327 val 11 min.

Varikliai:

Kairysis variklis GTD-350 IV serijos

Serijinis Nr. 481652040

Valstybė gamintoja - Lenkija VSK-Žešuv

Pagamintas 1985 07 07

Nuo eksploatacijos pradžios skraidė - 1516 val

Remontų skaičius - 2

Paskutinis remontas 1990 04 21 g-la Nr. 405

Dirbo po paskutinio remonto - 256 val 42 min.

Resurso likutis - 493 val 18 min.

Dešinysis variklis GTD-350 IV serijos

Serijinis Nr. 481652129

Valstybė gamintoja - Lenkija VSK Žešuv

Pagamintas 1985 07 07

Dirbo nuo eksploatacijos pradžios - 1579 val 39 min.

Remontų skaičius - 2

Paskutinis remontas 1989 02 08 g-la Nr. 405

Dirbo po paskutinio remonto - 266 val 39 min.

Resurso likutis - 483 val 21 min.

Nešančiojo sraigto mentės:

VL 50376053

VL 50376046

VL 50376052

Pagamintos 1990 10 01.

Dirbo nuo eksploatacijos pradžios 532 val 05 min.

Remontų skaičius- 0

Resursas - 1500 val.

Resurso likutis iki remonto 967 val 55 min.

Reduktorius VR-2

Pagamintas 1980 05 31

Serijos Nr. 484202083

Dirbo nuo eksploatacijos pradžios - 3717 val 57 min.

Remontų skaičius - 3

Dirbo po paskutinio remonto - 1014 val

Resurso likutis iki remonto - 86 val.

Sraigtasparnio MI-2, reg. ženklas LY-HBW periodinės techninės priežiūros darbai buvo atlikti 1998 04 05 pagal sraigtasparnio Mi-2 reglamento formą F-2. Taip pat atlikti paruošiamieji darbai vasaros navigacijai (skraidymams). Darbus atliko aviatechnikas iš Latvijos [redacted] (Licencijos Nr. [redacted] licencijos pripažinimas Nr. [redacted], galioja iki 1999 04 16).

Paskutinis įrašas formuliaruose apie skraidytas valandas padarytas

1998 06 20. Skraidyta 4 val 12 min.

Pagal įmonės "AEROBATIKA" vadovo parodymus, sraigtasparnis iki avarijos skraidė apie 20 val.

Sraigtasparnio techninius aptarnavimus prieš skrydžius ir po skrydžių atlikdavo pilotas [redacted], neturėdamas tam leidimo. Tačiau, atsižvelgiant į didelę piloto patirtį eksploatuojant MI-2, tai lemiamos įtakos sraigtasparnio techninei eksploatacijai neturėjo.

1.8. Meteorologinė informacija.

Orų prognozė 1-am sektoriui nuo 11 iki 17 val

Sinoptinė situacija "slėnis, vėjas prie žemės paviršiaus 340 8KT, matomumas 10km, vietomis lietus 3000 m, debesuotumas BKN(5-7) ir Cb debesys, apatinė debesų riba 1000FT, oro t-ra 16, P min 757mm;

Telšių meteorologinės stoties duomenys (tai artimiausia stotis maršrutu Mažeikiai - Platelių ežeras):

11 val. vėjas prie žemės pav. 180° 2m/s, matomumas >50km, debesuotumas 8-9 balai St, apatinė riba 600 m, oro t-ra 13,8, QNH 1009,7 hPa;

14 val. vėjas prie žemės pav. 170° 2m/s, matomumas >20km, 6 balai Sc debesų apatinė riba 600 m, oro t-ra 12,9, QNH 1009,8 hPa.

17val. vėjas prie žemės pav. 340° 2m/s, matomumas >50km, perkūnija, 6 balai Cb debesų apatinė riba 600 m, oro t-ra 14,7, QNH 1000,8 hPa.

Štorminė informacija: nuo 15 val 50 min iki 17 val 15 min Telšiuose buvo perkūnija.

1.9. Duomenys apie ryšio, navigacijos, tūpimo ir skrydžių valdymo įrangą, jos tvarkingumą bei panaudojimą.

Skrydžio metu radijo ryšys tarp įgulos ir skrydžių valdymo tarnybos palaikomas nebuvo, kadangi skrydis buvo vykdomas nekontroliuojamoje oro erdvėje kurioje radijo ryšys nebūtinus.

1.10. Duomenys apie pakilimo aikštelę.

Kilimo-tūpimo aikštele buvo pasirinkta pavojinga skrydžių saugos atžvilgiu 17x24 m, klotą lentomis, krepšinio aikštelė. Aikštelės priegose iš šiaurės, vakarų ir pietų pusės medžiai H=20-30 m.

Rytinėje pusėje 50m x50 m laukymė su 30° įkalne apaugusia žemais krūmais, šiaurės-rytų dalyje vieno aukšto namas.

Minimalūs tokio tipo sraigtasparnių kilimo-tūpimo aikštelių išmatavimai nesant kliūčių priegose yra 30x30 m, o su kliūtimis (iki 25 m) priegose 75x100 m.

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Savirašis sraigtasparnyje nebuvo naudojamas. Gamykla gamintoja savirašio nenumatė.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.

Avarijos vietos aprašymas.

Sraigtasparnis į Platelių ežerą nukrito maždaug už 100 m nuo Pilies salos, pietų kryptimi. Gelbėtojams pavyko ežero dugne surasti sudužusį sraigtasparnį, kuris buvo apvirtęs ant dešinio šono ir pasisukęs beveik prieš skrydžio kryptį.

1998 08 31 d. pavyko surasti ir apžiūrėti šias iš vandens ištrauktas sraigtasparnio dalis ir konstrukcijos liekanas:

1. 2 pakabinami kuro bakai, kurie nuo smūgio į vandens paviršių nuplėsti nuo pakabos mazgų, pilnai deformuoti su daugybe kiaurymių.
2. Pilnai atsiskyrusi sraigtasparnio liemens kairė pagrindinė važiuoklė su ratu.
3. Pilotų sėdynės pagalvė ir atlošas, 1, 2, 3, 4, 5, 6, vietų sėdynių pagalvės ir atlošai, dešiniojo krėslo pagalvė ir atlošas.
4. Maždaug 40 cm ilgio uodegos sraigto galas.
5. Sraigtasparnio grindų dalys.
6. Garso izoliacijos liekanos.
7. Pilotų kabinos apdailos plokštė.
8. Triukšmą izoliuojančios ausinės keleiviams.
9. Viena pora moteriškų batų, vienas vyriškas batas, vienas moteriškas.

1998 09 05 d. pilnai ištraukus sraigtasparnį iš vandens ir atlikus jo apžiūrą nustatyta, kad:

1. Vienos mentės galas nulaužtas maždaug 10 cm.
2. Kitos mentės galas nulaužtas maždaug 2 m.
3. Trečioji mentė nulaužta nuo tvirtinimo pagrindo ir narų nerasta.
4. Variklių reduktorius pajudėjęs nuo variklių maždaug 30-40 cm.
5. Pagrindinis kuro bakas suplėšytas.
6. Abiejų variklių laisvosios turbinos laisvai sukasi.
7. Variklių tepalų sistemos nepažeistos. Tepalai iš sistemos neišsilieję.
8. Dešiniojo variklio kuro maitinimo kranas atidarytas.
9. Kairiojo variklio kuro maitinimo kranas nuo smūgio pusiau atidarytoje padėtyje.
10. Reduktoriaus VR-2 gipoidinis tepalas neišsiliejęs.
11. Pilotų kabina pilnai atsiskyrusi nuo fiuzeliažo ir laikosi tikta elektros laidų pagalba, pilnai sugniuždyta.
12. Pilotų sėdynė deformuota ir ištraukta iš vandens atskirai.
13. Uodegos sija nulaužta nuo pagrindo ir lūžusi tarpinio reduktoriaus vietoje (zonoje).
14. Abu užpakalio sraigto galai nulaužti maždaug po 40 cm.
15. Kairės pusės pilotų kabinos durys atsiskyrusios nuo kabinos.
16. Dešinės pusės pilotų kabinos durys deformuotos.
17. Užpakalinės durys išrautos nuo tvirtinimo mazgų.
18. Variklių temperatūros prietaisų parodymai:
 - kairiojo 710°C
 - dešiniojo 715°C
19. Laikrodžio parodymai:
 - Laikas - 15 val 9,5 min.

- Bendroji skrydžio trukmė ~ 50 min.
- 20. Nešančiųjų menčių valdymo svirtis 6,5°.
- 21. Variometras - 3,8 m/sek. į viršų.
- 22. Kairiojo variklio sūkių indikatoriaus parodymai - 97%.
- 23. Dešiniojo - 0.
- 24. Aviahorizonto parodymai - 85° posvyris į kairę.
- 25. Greitimačio parodymai - 130 km/h
- 26. Radijo aukštimačio parodymai - 0 m.
- 27. Skrydžio kursas - 310°.

Pagal RK - kursas 345°

- 28. Reduktoriaus temperatūros indikatoriaus parodymai - 0°C.
- 29. Žibintų jungiklis - įjungtoje padėtyje.
- 30. Kurso siurblių abu jungikliai įjungtoje padėtyje.
- 31. Pagrindinio kuro siurblio jungiklis įjungtoje padėtyje.
- 32. Elektros keitiklis PT-125 įjungtas.
- 33. Elektros keitiklis PO-500 įjungtas.
- 34. Kintamos srovės generatoriaus apkrova - 10 amperų.
- 35. Akumuliatoriai ir generatoriai į borto sistemą įjungti.
- 36. Dešinė vairolazdė atjungta ir nuleista ant grindų.
- 37. Gedimo imitatoriaus pulto jungikliai normalaus darbo padėtyje.
- 38. Tangažo parodymai - +10°.
- 39. Laisvos eigos movose prasisukimo požymių nenustatyta.

1.13. Medicinos ir patalogoanatominiai duomenys.

1.13.1. Lakūnas [redacted] mirė nuo galvos sumušimo, lydimo atvirų skeveldrinių kaukolės skliauto kaulų lūžių su galvos smegenų sumušimu bei apraiškymu ir kraujyje išsiliejimu po minkštaisiais galvos smegenų dangalais.

1.13.2. Prieš mirtį lakūnas [redacted] vartojo alkoholinius gėrimus, nes jo kraujyje rasta 2,20% ir šlapime 3,53% etilo alkoholio. (Žiūrėkite teisės medicinos ekspertizės aktą Nr. 119).

Teismo medicinos ekspertizė atlikta Telšių apskrities ligoninėje, ekspertizę atliko teisės medicinos ekspertas [redacted]

1.14. Duomenys apie gaisrą.

Gaisro nebuvo.

1.15. Saugos faktoriai.

Sraigatasparnio įgulos vadas buvo prisisegęs saugos diržus, tokioje padėtyje ir buvo rastas. Šalia piloto sėdėjęs keleivis, saugos diržų prisisegęs nebuvo, (iškėlus sraigatasparnio nuolaužas jo kėslui saugos diržai ir tvirtinimo mazgai pažeidimų neturėjo). Keleivių sėdėjimo vietose saugos diržai įrengti nebuvo.

Sraigatasparniui sudužus ir nuskendus, pilotas kartu su kėslu buvo rastas prispaustas po sraigatasparniu. Skridę 8 keleiviai išmėtyti aplink orlaivį 3-5 metrų spinduliu ežero dugne, vienas keleivis įstrigęs sraigatasparnio viduje.

Sraigtasparnio susidūrimo su vandens paviršiumi metu, vienas keleivis buvo išmestas, jį išgelbėjo ir komos būklėje nugabeno į ligoninę prie ežero buvę buriuotuojai.

Tragedijos dieną, tarp 16.00 val ir 20.00 val, aštuonis žuvusiųosius ežero dugne surado ir iškėlė iškviestas naras.

Rugpjūčio 31 dienos rytą, narų grupei pavyko surasti ir iškelti likusiųjų dviejų keleivių lavonus, kurie gulėjo ežero dugne, apie 5-7 metrus nuo sraigtasparnio galinės dalies.

1.16. Duomenys apie atliktus bandymus bei tyrimus.

Spec. bandymai atliekami nebuvo.

Apžiūra ir tyrimai buvo atliekami iškėlus sraigtasparnio liekanas ir jo dalis į Pilies salos sausumos paviršių. Apžiūrėti ir užfiksuoti prietaisų, kurių pagalba yra kontroliuojamas variklių darbas parodymai, hidraulinės sistemos, pastovios ir kintamos elektros maitinimo šaltinių darbas, nešančiojo ir uodegos sraigto transmisija. Apžiūrėjus piloto kabinos prietaisus, kurių pagalba yra kontroliuojamas variklių darbas, nustatyta, kad dujų temperatūra prieš laisvasias turbinas buvo:

- kairiojo variklio 710°C,
- dešiniojo variklio 715°C.

Nustatyta kad, abiejų variklių kompresoriai laisvai sukasi, variklių tepalo sistema nepažeista. Tepalo bakai sandarūs. Iš reduktoriaus gipoidinis tepalas neišsipylęs. Laisvos eigos movose prasisukimo požymių nerasta. Nešančiojo sraigto viena mentė nulaužta nuo galo ~10 cm, antroji ~2 m, trečioji nulaužta nuo tvirtinimo stebulės. Uodegos sraigto menčių galai nulaužti maždaug po 40 cm.

Elektros generatoriai į elektros sistemą įjungti, baterija įjungta, keitikliai PT-125 ir PO-500 įjungti.

Visi elektros apsaugos automatai įjungtose padėtyse. Elektros generatorių apkrova - 10 amperų.

Gedimo imitatoriaus pulto jungikliai normalioje darbo padėtyje.

Po menčių lietimosi į vandens paviršių ir staigiai nukritus menčių sukimosi greičiui, mova neprasisuko, o veikiamo inercinių jėgų prasisuko abiem korpusais kartu su tvirtinimo mazgais. Tai leidžia daryti išvadą, kad movos ir visa transmisija veikė iki pat sraigtasparnio smūgio į vandens paviršių.

Komisija daro išvadą, kad sraigtasparnio sistemos ir varikliai iki pat susidūrimo su vandens paviršiumi veikė naormalai ir įtakos avarinei situacijai vystytis neturėjo.

1.17. Informacija apie organizacijas ir administracinę veiklą.

_____ įmonė "AEROBATIKA" įregistruota Mažeikių rajono savivaldybėje 1993 09 19. Įmonės registravimo Pažymėjimas išduotas 1995 06 19. Įmonės rūšis: Individuali, neturinti juridinio asmens statuso.

Veiklos pobūdis: Transporto paslaugos, komercinė prekyba ir tarpininkavimas, aviacinės paslaugos.

██████████ įmonė "AEROBATIKA" nesertifikuota, leidimo komerciniams skrydžiams vykdyti neturi.

Įmonėje nebuvo įforminti darbiniai santykiai su pilotu ██████████, nebuvo griežtai reglamentuota orlaivių priėmimo-perdavimo saugojimui tvarka.

1998 metų pradžioje įmonės vadovas ██████████ kreipėsi į Civilinės aviacijos direkciją, prašydamas jo įmonę sertifikuoti.

Kadangi ██████████ įmonė "Aerobatika" neatitiko LR oro vežėjų sertifikavimo nuostatų, patvirtintų 1995 08 04 LR Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 349, 3punkto, numatančio pretendentui į oro vežėjus turėti reikiamą personalą, įrangą, pastatus, dokumentaciją, reikiamą organizacinę struktūrą, tinkamus orlaivius bei įrodžiusio, kad yra pasirengęs saugiai vykdyti skrydžius, reikalavimų, Civilinės aviacijos inspekcija minėtai įmonei vežėjo oru sertifikato neišdavė.

Sraigtasparnis MI-2 reg. ženklas LY-HBW (ser. Nr. 54379094) buvo įsigytas 1996 11 20 d. ir 1996 11 27 šis sraigtasparnis įmonės vardu buvo įregistruotas Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre. Išduotas registracijos liudijimas Nr. 00655.

1997 01 09 d. įvykusio Mažeikių aeroklubo Tarybos posėdžio metu buvo svarstytas ██████████ prašymas dėl įmonės priėmimo į Mažeikių aeroklubo narius bei galimybė panaudoti sraigtasparnius aeroklubo poreikiams.

Sutartis dėl sraigtasparnio panaudos buvo patvirtinta 1997 01 10 d. aeroklubo Tarybos posėdyje.

██████████ įmonei tapus Mažeikių aeroklubo nare, atsakingu už orlaivių paruošimo skrydžiams apimtį ir kokybę, tinkamą orlaivių ir antžeminės technikos saugojimą ir remontą, degalų ir tepalų užpylimo priemonių priežiūrą ir kontrolę (pagal Mažeikių aeroklubo viršininko ██████████ 1998 04 06 d. patvirtintą Mažeikių aeroklubo inžinieriaus-mechaniko pareigybinę instrukciją) buvo šio klubo inžinierius-mechanikas ██████████

Dieną prieš avariją Mažeikių aeroklubo orlaiviais JAK-52 ir minėtu sraigtasparniu (pilotai [I] vadovas ir [pilotas]) buvo vykdomi parodomieji skrydžiai Skuode, šios savivaldybės prašymu.

Remiantis LR Civilinės aviacijos įstatymo, Lietuvos Respublikos Prezidento patvirtinto 1996 05 02 d. Nr. I-1323, 39 straipsnio reikalavimais, leidimas orlaivių parodomiesiems skrydžiams virš gyvenamųjų vietovių išduodamas tik suderinus su vietos savivaldybe ir gavus Civilinės aviacijos direkcijos leidimą.

Šiuo atveju į Civilinės aviacijos direkciją kreiptasi nebuvo ir toks leidimas gautas nebuvo.

Pagal įmonės vadovo ██████████ 1998 09 10 paaiškinimą, skrydžiai kitą dieną nebuvo planuojami, nes pats [I] vadovas turėjo išvykti į Vilnių.

1.18. Papildoma informacija.

Apžiūrėjus piloto kabinos prietaisus, kurių pagalba yra kontroliuojamas variklių darbas nustatyta, kad dujų temperatūra prieš turbinas buvo:

- kairiojo variklio 710 °C,
- dešiniojo variklio 715°C.

Leistina temperatūra IV serijos varikliams yra 970°C priklausomai nuo darbo režimo. Pabandžius ranka sukuti variklių kompresorius, pastarieji laisvai sukosi. Išanalizavus menčių lūžių charakterį galima teigti, kad sraigtasparnis lietés į vandens paviršių su besisukančiomis mentėmis. Pirmoji mentis, kuri lietés vandenį nulūžusi nuo galo apytikriai 10 cm atstumu, antroji maždaug 2 m, o trečioji - nulaužta nuo tvirtinimo stebulės. Užpakalinio sraigto mentės nulaužtos vienodu atstumu nuo galo, maždaug 40 cm. Pagal sudaužytą prietaisą (tachometrą) rodanti variklių apsukas matyti, kad rodyklė rodanti kairiojo variklio apsukas sustojusi ties 97%, dešiniojo variklio apsukas nustatyti nepavyko, nes rodyklė yra nulaužta.

Apžiūrint elektros sistemos prietaisų parodymus, galima konstatuoti, kad elektros sistema dirbo normaliai. Elektros keitikliai PT-125 ir PO-500 įjungti, be to nustatyta, kad šie keitikliai maitino prietaisus kintama srove (variklio apsukos, tachometras, aviahorizontas, dujų temperatūros), o taip pat užfiksuota liko kintamos srovės generatoriaus apkrova, kuri yra 10 amperų. Sprendžiant iš to, kad po tūpimo į krepšinio aikštelę kuri yra prie poilsio bazės Nr. 33 varikliai buvo išjungti, o po to vėl paleisti akumuliatoriaus pagalba, galima daryti išvadą, kad akumuliatorių pakrovimas normalus.

Apžiūrėjus variklių tepimo sistemą pažeidimų nerasta, sistema hermetiška. Visas tepalas likęs sistemoje, kuris apytikriai lygus 30 ltr. (2-iems varikliams).

Laisvos eigos movų prabuksavimo požymių nerasta. Po menčių liétimosi į vandens paviršių ir staigiai nukritus menčių sukimosi greičiui mova neprasisuko, o veikiamą inercinių jėgų prasisuko abiem korpusais kartu su tvirtinimo mazgais. Tai leidžia daryti išvadą, kad movos ir visa transmisija veikė iki sraigtasparnio susidūrimo į vandens paviršių.


Po sraigtasparnio iškėlimo į sausumos paviršių (Platelių ežero Pilies salą) ir atliktos apžiūros, komisija nustatė, kad iki susidūrimo su vandens paviršiumi sraigtasparnio varikliai bei visos sistemos dirbo normaliai.

2. ANALIZĖ

2.1. Sraigtasparnio pilotas lemtingojo skrydžio metu atliko evoliucijas neleistinai žemame aukštyje. Paskutiniame skrydžio etape virš Pilies salos, apie 50 m aukštyje, pilotas energingai pervedė sraigtasparnį į žemėjimo trajektoriją. Sraigtasparnis, būdamas maždaug 2-5 metrų aukštyje virš vandens paviršiaus bei dideliame (pagal liudininkų ir išlikusių prietaisų parodymus - apie 85°) kairiame posviryje, nešančiojo sraigto mentės galu kliudė vandens paviršių, įkrito į vandenį ir nuskendo.

2.2. Sraigtasparnio susidūrimą su vandens paviršiumi galėjo įtakoti:

2.2.1. Tikslaus skrydžio aukščio paskutinėje skrydžio fazėje nustatymo sunkumai dėl saulės atspindžių nuo veidrodinio vandens paviršiaus (posūkis prieš saulę).

2.2.2. Piloto  neblaivumas (kraujyje rasta 2,20%, o šlapime 3,53% alkoholio). Tačiau, vertinant piloto juvelyrinius veiksmus kylant ir tūpiančiam į labai ribotų dydžių apsuptą medžiais aikštelę, darytina prielaida, kad ne fizinė piloto būklė turėjo lemiamos įtakos avarijai.

2.2.3. Valdymo svirtų užblokavimas, energingo žemėjimo metu, užvirtus ant jų dešiniajame piloto krėse sėdėjusiam neblaiviam ir nepririštam saugos diržais keleiviui.

2.3. Komisija, išanalizavusi sraigtasparnio variklio darbą kontroliuojančių prietaisų parodymus avarijos metu (pagal rodyklių atžymas likusias ant prietaisų skalių nuo smūgio) daro išvadą, jog varikliai iki avarijos dirbo be sutrikimų ir avarijai įtakos neturėjo.

3. IŠVADOS

Avarijos priežastys:

1. Savavališkas orlaivio panaudojimas vėžinti keleivius už užmokestį, neturint vežėjo oru sertifikato ir licencijos.
2. Skrydžių vykdymas žemiau nustatyto minimalaus saugaus skrydžių aukščio (150 m).
3. Orlaivio evoliucijų (staigus žemėjimas, staigus kilimas, dideli posvyriai ir polinkiai) vykdymas neleistinai mažame aukštyje (iki 2÷5 metrų).
4. Problematiška tikslaus aukščio nustatymo galimybė neleistinai žemai nusileidus virš veidrodinio vandens paviršiaus, skrendant prieš saulę, dėl ko laiku sraigtasparnis nepradėjo kilimo procedūros.
5. Darytina prielaida, kad pavėluotą sraigtasparnio kilimo procedūros vykdymą galėjo įtakoti šalia piloto sėdėjusio keleivio veiksmai arba užgriuvimas ant piloto ar vairolazdės.
6. Orlaivio pilotavimas piloto, paveikto alkoholiniais gėrimais.

4. REKOMENDACIJOS:

1. Civilinės aviacijos įstatyme apibrėžti bendrosios aviacijos (įskaitant Lietuvos aeroklubo struktūros) orlaivių komercinių operacijų galimybę, sudarant tokių operacijų detalių klasifikatorių ir vykdymo sąlygas (į šį klasifikatorių neįtraukiama sertifikuotų vežėjų oru komercinė veikla).
2. Numatyti įgyvendinti priemones, užtikrinančias Lietuvos aeroklubo (20 aviacijos sporto klubų, 8 aviacijos sporto federacijų) efektyvios vidinės skrydžių organizavimo ir skrydžių saugos priežiūros sistemos sukūrimą.
3. Sukurti efektyvią LR Civilinės aviacijos vietos savivaldybių ir teisėsaugos struktūrų bendradarbiavimo sistemą, skirtą bendrosios aviacijos orlaivių skrydžių organizavimo ir skrydžių saugos kontrolės užtikrinimui.
4. LR Civilinės aviacijos valdžiai glaudžiai bendradarbiauti su žiniasklaida (spauda, radijumu, televizija), propaguojant teisingą skrydžių saugos užtikrinimo filosofiją, pagarbą ir kultūringą požiūrį į galiojančius norminius teisės aktus, reguliuojančius civilinės aviacijos veiklą bei profilaktines skrydžių saugos užtikrinimo priemones.

5. Įsteigti regionines skrydžių saugos priežiūros grupes (pilotas-inspektorius, inžinierius-inspektorius), aprūpinant jas būtinomis techninėmis priemonėmis, skrydžių saugos kontrolės efektyvumui užtikrinti.
6. Parengti pasiūlymus į Administracinių teisės pažeidimų kodeksą, išplečiant 116 ir 116^o straipsnius ir sugriežtinant sankcijas už atitinkamus orlaivių eksploatavimo ir skrydžių taisyklių pažeidimus.
7. Įkurti skrydžių saugos komisiją prie susisiekimo ministerijos (Civilinės aviacijos departamento).
8. Įkurti nepriklausomą nuo civilinės aviacijos valdžios aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo instituciją.

Komisija:

