

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

Savos gamybos
 orlaivio tipas
 LY-XAJ
 nacionalinis ir registracijos ženklas
 savininkas, naudotojas

Pakalniškių km., Šakių raj.
 vieta




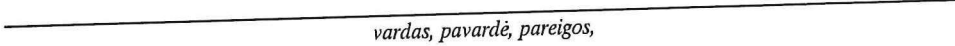
1999 06 26
 data

Tyrė komisija, paskirta CAI direktoriaus
 asmens, paskyrusio komisiją, pareigos
 įsakymu Nr. 19 1999 06 28

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas 
vardas, pavardė, pareigos,

Pirmininko pavaduotojas - 
vardas, pavardė, pareigos,

Komisijos nariai 
vardas, pavardė, pareigos,

vardas, pavardė, pareigos,

vardas, pavardė, pareigos,

vardas, pavardė, pareigos,

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia 1999 06 26
pirminio pranešimo data

pabaiga 1999 07 26
akto pasirašymo data

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

1. Faktinė informacija.

1.1. Skrydžio eiga.

1999 06 26 savos gamybos dvivietis lėktuvas "Žaibas" nacionalinis ir reg. ženklas LY-XAJ, pilotuojamas [redacted] atliko apžvalginį skrydį Šakių rajone tarp Gelgaudiškio ir Pakalniškių kaimo. Lėktuvo galinėje sėdynėje keleiviu skrido Gelgaudiškio gyventojas [redacted]. Lėktuvas pakilo iš aikštelės, esančios rytinėje Gelgaudiškio dalyje, apie 17 val 30 min. [redacted] buvo numatęs paskraidinti [redacted] ir tūpti toje pat aikštelėje. Avarija įvyko Pakalniškių kaime apie 18 val., 50 m atstumu nuo [redacted] sodybos. Avarijos vieta yra dviejų-trijų metrų aukščio šlaitas, apaugęs medžiais (daugiausia - pušys). Lėktuvas atskrido link sodybos iš vakarinės pusės per medžių properšą. Ties sodybos rytiniu kampu pasuko į dešinę, aplenkdamas prie sodybos rytinio kampo augančius kelis medžius. Atskridęs iki miško, esančio pietrytinėje sodybos dalyje atstumu 60 m nuo sodybos, pasuko į dešinę vakarų kryptimi, staigiai nužemėjo iki miško properšoje augančios pušies viršūnės ir, nukirtęs šlaito pradžioje esančios pušies ir toliau augančio beržo šakas, įsirežė į sekančią pušį. Nukirtęs pušies viršūnę, lėktuvas pakibo šios pušies šakose. Pilotas [redacted] ir keleivis [redacted] liko sėdynėje, pakibę ant diržų žemyn galva. Vėliau keleivis iškrito iš sėdynės ant žemės, o pilotas liko kaboti žemyn galva.

1.2. Avarijos pasekmės žmonėms.

Sužalojimai	Pilotas	Keleivis	Treti asmenys
sunkūs	+	+	-

1.3 Avarijos pasekmės orlaiviui.

Lėktuvas pilnai sudegęs. Variklis – nepažeistas.

1.4 Žala tretiesiems asmenims, turtui.

Buvo nukirstos dviejų medžių kelios šakos ir vieno medžio viršūnė. Nukirstos viršūnės ilgis-3 metrai.

1.5. Duomenys apie įgulą.

Pilotas mėgėjas [redacted], Lietuvos Respublikos pilietis. Licencija – [redacted], galioja iki 2000 05 08.

Turi lėktuvų JAK-52, W-35A, sklandytuvo L-13 vado kvalifikacijas, leidimą tūpti į aikšteles, pasirinktas iš oro.

Bendras skraidytų valandų skaičius – 737 val. Iš jų per paskutines 90 parų skraidė 14 val.

Bendras skraidytų valandų skaičius lėktuvu "Žaibas" – 113 val. Iš jų per paskutines 90 parų skraidė 12 val.

1.6. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą.

Piloto sąveikos su antžeminių tarnybų personalu nebuvo.

1.7. Duomenys apie orlaivį.

Tipas – ultralengvas lėktuvas "Žaibas".

Nacionalinis ir registracijos ženklas – LY-XAJ

Gamyklos numerio - nėra

Gamintojas – savadarbis

Skraidyta valandų nuo eksploatacijos pradžios – 190 val.

Tūpimų skaičius – 320

Remontų skaičius- 1

Skraidė po remonto- 20 val.

4

Paskutinis periodinis aptarnavimas – žinių nėra
Tinkamumo skraidyti pažymėjimas – Nr.00487 išduotas CAI
Tinkamumo skraidyti pažymėjimas pasibaigęs 1999 06 18

Variklis

Rotax 503

Išdirbtų valandų skaičius – 190

Remonto skaičius - nežinomas

1.8. Meteorologinė informacija

Kauno (Karmėlavos) aerodromo duomenimis 1999 06 26 faktinės meteorologinės sąlygos buvo:

261550Z 24008KT 9999 BKN050 21/09 Q1016

261650Z VRB04KT CAVOK 21/10 Q1016

261750Z VRB04KT CAVOK 20/10 Q1016

261850Z 00000KT CAVOK 17/12 Q1017

Įtaką avarijai galėjo turėti oro turbulencija, susidariusi oro srautui aptekant medžius.

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

Šios įrangos darbas avarijai įtakos neturėjo.

1.10. Duomenys apie aerodromą.

Avarija įvyko ne aerodrome.

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Lėktuve savirašis nenumatytas.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.

Lėktuvui atsitrenkus į pušį, nuo liemens atitrūko variklis ir sparnai. Variklis ir sparnai užkibo prie liemens ant trosų ir traukių. Liemuo smuktelėjo kelis metrus žemyn ir užkibo šakose priekine dalimi į viršų. Liemuo ir vairolazdė nuo smūgio lūžo. Atskirų agregatų gedimų nenustatyta. Variklis dirbo iki susidūrimo su medžiais.

1.13. Medicinos ir patalogoanatominiai duomenys.

Valstybinės teisės medicinos prie Sveikatos apsaugos ministerijos Kauno apygardos skyriaus išvados.

Pilotui XXXXXXXXXX nustatyti:

1. Atviras dešinio blauzdikaulio sanarinis lūžimas, atviras lūžimas ir kairio šokikaulio išnirimas, kairės pėdos išnirimas, kairės pėdos 5-o piršto 2-o pirštikaulio išnirimas, kairio gaktikaulio viršutinės ir apatinės šakų lūžimas, gaktinės sąvaržos išsiskyrimas, plaučių sumušimas.

2. Sužalojimas sunkus, nes kairio gaktikaulio viršutinės ir apatinės šakų lūžimas gaktinės sąvaržos išsiskyrimas yra pavojinga gyvybei.

Keleiviui XXXXXXXXXX nustatyti:

1. Kūno sumušimas, kairio žastikaulio ir mentės lūžimas, dešinės krūtinės ląstos pusės 3-5 ir kairės krūtinės ląstos pusės 3-9 šonkaulių lūžimas, kairio plaučio sumušimas, kairio plaučio sužalojimas, oro, kraujo susikaupimas kairėje pleuros ertmėje.

2. Sužalojimas sunkus, nes kairio plaučio sužalojimas, lydymas vidinio kraujavimo poodinės emfizemos yra pavojingas gyvybei.

Ekspertizę atliko teisės med. ekspertė XXXXXXXXXX

1.14. Pateikiami duomenys apie gaisrą (jei toks buvo), jo atsiradimo priežastis ir charakterį, gaisro gesinimo įrangos panaudojimą, efektyvumą ir likvidavimo laiką.
Gaisro nebuvo.

1.15. Saugos faktoriai.

Lėktuvas įsirėžė į medį prie ██████████ sodybos, brolių ██████████ ir ██████████ ██████████ akivaizdoje. Atbėgę su kopėčiomis prie įvykio vietos, broliai pamatė medžio šakose kybantį lėktuvą, kurio priekinėje sėdynėje buvo žmogus, kitas žmogus gulėjo ant žemės. Vėliau atbėgo daugiau žmonių. Buvo iškviešti gaisrininkai. Lėktuvo krėsmai, jų tvirtino mazgai ir diržai pažeisti smūgio metu nebuvo. Nuimant pilotą, diržai buvo nupjauti.

1.16. Duomenys apie atliktus bandymų ir tyrimų rezultatus.

Buvo apklausti liudininkai ir apžiūrėtos lėktuvo nuolaužos. Konstrukcinių gedimų, turėjusių įtakos avarijai, nenustatyta.

1.17. Informacija apie organizacijas ir administracinę veiklą.

Lėktuvo savininkas ██████████ ir lėktuvas LY-XAJ jokiai organizacijai nepriklauso.

2. Analizė.

Analizuojant surinktus duomenis nustatyta, kad pilotas ██████████ pakilo iš Gelgaudiškio aikštelės ir atskrido į įvykio vietą žemamc aukštyje – 50 m ir žemiau. Prieš įvykio vietą nužemėjo žemiau medžių viršūnių. Pilotui patraukus vairolazdę į save, lėktuvas padidino atakos kampą, bet keliamosios jėgos padidėjimo nepakako pakeisti skridimo trajektorijos, kad išvengtų susidūrimo su artimiausiais medžiais. Lėktuvas įsirėžė į medžius.

3. Išvados.

1. Pilotas neįvertino pavaldumo, esant padidintam lėktuvo svoriui.
2. Pagrindinė avarijos priežastis – minimalaus saugaus aukščio pažeidimas.

Komisija:

