


# AVARIJOS TYRIMO AKTAS

Motokraidyklė  
 /orlaivio tipas/  
LY-SBE  
 /registracijos žcnklas/  
  
 /savininkas/

Alytus,  
 /vieta/

1999 10 29  
 /data/

Tyrė komisija, paskirta CAI direktoriaus

Įsakymu Nr. 24 1999 08 30

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas 

Pirmininko pavaduotojas \_\_\_\_\_

Komisijos nariai 



Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia 1999 08 30

pabaiga 1999 10 29

Tyrime dalyvavo: \_\_\_\_\_

## 1. Faktinė informacija

### 1.1. Skrydžio eiga

1999 08 27 savos gamybos motorizuota skraidyklė, nacionalinis ir registracijos ženklas LY-SBE, pilotuojama [piloto A], paprastomis meteorologinėmis sąlygomis, apie 20 val. patyrė avariją Alytaus aerodromo rajone.

Liudininko [piloto B] teigimu apie 19.00-19.30 val., kartu su [piloto A], dviem motorizuotom skraidyklėm jie išriedėjo į Alytaus aerodromą pasivažinėti žeme. Kilti skrydžiui nei vienas neplanavo. Kad [pilotas A] su motoskraidykle pakilo virš aerodromo, [pilotas B] pastebėjo tik nuriedėjęs į aerodromo galą ir grįžęs atgal. Radijo ryšio įrangos abi skraidyklės neturėjo. [Pilotas B] grįžo prie angaro, tačiau [piloto A] nesulaukė. Tuo tarpu [pilotas A] nuskrido virš kolektyvinių sodų, esančių apie 1 km į šiaurės rytus nuo Alytaus aerodromo. Ten, liudininkų teigimu, apie 20 val. [pilotas A] pradžioje skraidė aukštokai, tačiau mosavo sparnais ir žemėjo. Nužemėjęs iki kokių 6-10 m ir, būdamas arti miškelio krašto, persivertė ir beveik stačiu kampu trenkėsi į žemę šalia arimo. Viso skrydžio metu, iki pat susidūrimo su žeme, girdėjosi variklio darbo garsas.

### 1.2. Avarijos pasekmės žmonėms

Pilotas [pilotas A] žuvo.

### 1.3. Avarijos pasekmės orlaiviui

Motoskraidyklė sulaužyta visiškai. Propeleris sulaužytas, variklis nesulūžęs.

### 1.4. Žala tretiesiems asmenims

Žala tretiesiems asmenims nepadaryta.

### 1.5. Duomenys apie įgulą

Motoskraidyklę pilotavo [pilotas A], Lietuvos pilietis. Pilotas iki 1996 m. Alytaus aeroklube buvo skraidęs 165 val. sklandytuvu L-13 "Blanik", turėjo sklandytojo licenciją Nr. [redacted] kurios galiojimas pasibaigęs 1996 10 15. Medicinos pažyma [redacted] galiojo nuo 1997 06 09 iki 1998 06 09. [Pilotas A], kaip keleivį, 1999 m. su motoskraidykle (reg. Nr. LY-SBE), apie 1 val. buvo skraidinęs [savininkas] tačiau pilotuoti dar nemokė.

### 1.6. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą

Antžeminių tarnybų personalo darbas avarijai įtakos neturėjo.

### 1.7. Duomenys apie orlaivį

Dvivieta motorizuota skraidyklė yra savadarbė.

Nuo eksploatacijos pradžios skraidė apie 7,5 valandas. Tikslių duomenų nėra, nes motoskraidyklės formuliare skraidytos valandos ir tūpimų sk. nėra užfiksuotas.

Formuliaras išduotas Ultralengvųjų orlaivių federacijos 1999 06 18

Registracijos liudijimas Nr. 00845 išduotas CAI 1999 08 02

Tinkamumo skraidyti pažymėjimas Nr. 00845 galioja iki 2000 06 18

Variklis Rotax-447, pagamintas 1991 m., turėjęs vieną remontą.

Variklis įsigytas 1999 m. ir įmontuotas į motoskraidyklę 1999 07 10

Po remonto variklis dirbo apie 8 – 9 valandas. Tikslių duomenų nėra.

### 1.8. Meteorologinė informacija

Kauno METAR 1999 08 27 telegramų duomenys. 18.50 val..

Vėjas 180 laipsnių, 6 mazgai, matomumas 6000 m, debesys vidutiniai, QNH 1018.

Temperatūra +19 laipsnių Celsijaus.

Faktiškai Alytaus aerodrome vėjo nebuvo.

- 1.9. Duomenys apie ryšio, navigacijos, tūpimo ir skrydžių valdymo įrangą, jos tvarkingumą, bei naudojimą**  
Alytaus aeroklubas neskraidė, todėl nebuvo naudojama ir antžeminė radijo stotis. Motoskraidyklė taip pat neturėjo radijo stoties.
- 1.10. Duomenys apie aerodromą**  
Avarija įvyko už aerodromo ribų.
- 1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį**  
Orlaivyje savirašis nenumatytas.
- 1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį**  
Motoskraidyklė iš kokių 6-10 m rėžėsi į žemę beveik stačiu kampu. Nuo smūgio lūžo ir deformavosi beveik visos motoskraidyklės vežimėlio konstrukcijos, nutrūko sparno atatamos, deformavosi sparno nešančios konstrukcijos. Propeleris sulūžo atsitrenkęs į metalo konstrukcijas, kadangi variklis nuo smūgio nulėkė į priekį. Pačiam varikliui jokių didelių palaužimų nebuvo, buvo nulaužtas tik variklio starteris.
- 1.13. Medicinos ir patalogoanatominiai duomenys**  
Pilotas mirė įvykio vietoje nuo patirtų traumų smūgio metu.
- 1.14. Duomenys apie gaisrą**  
Gaisro nebuvo.
- 1.15. Saugos faktoriai**  
Motoskraidyklės krėslai, jų tvirtinimo mazgai deformuoti ir sulūžę.
- 1.16. Duomenys apie atliktus bandymus ir tyrimus**  
Buvo apklausti liudininkai, apžiūrėtos motoskraidyklės nuolaužos. Konstrukcinių gedimų, turėjusių įtakos avarijai nanustatyta.
- 1.17. Informacija apie organizacijas ir administracinę veiklą**  
Motorizuota skraidyklė LY-SBE registruota [savininko] vardu, tačiau jos bendrasavininkais buvo dar du Lietuvos piliečiai – [pilotas A] ir [redacted]. Apie tai yra įrašyta motoskraidyklės formuliare. [Savininkas] buvo leidęs [pilotui A] su motoskraidykle pasivažinėti žeme. Leidimo pakilti jis neturėjo.

## 2. Analizė

Analizuojant surinktus duomenis nustatyta, kad [pilotas A] su motorizuota skraidykle reg. Nr. LY-SBE, pakilo iš Alytaus aerodromo neturėdamas tam nei leidimo, nei skrydžių su motoskraidykle patirties. Skrisdamas virš kolektyvinių sodų pilotas nesusitvarkė su motoskraidyklės valdymu ir ėmė žemėti darydamas gilius posvyrius. Artėdamas prie žemės, pilotas galėjo mėginti nutūpti į arimą, nors ten saugiai nutūpti praktiškai neįmanoma. Nužemėjus iki 6-10 m, netoli miškelio krašto motoskraidyklė persivertė ir beveik stačiu kampu trenkėsi į žemę šalia arimo.

## 3. Išvados

Tiesioginė avarijos priežastis – nekoordinuoti piloto veiksmai valdant motoskraidyklę. Avariją sąlygojo piloto pakilimas ir skrydis, neturint skrydžio motoskraidykle įgūdžių.

Komisija:

