

# AVARIJOS TYRIMO AKTAS

\_\_\_\_\_  
 PZL104 "WILGA-35A"  
 \_\_\_\_\_  
 orlaivio tipas  
 LY-AGE  
 \_\_\_\_\_  
 nacionalinis ir registracijos ženklas  
 Vilniaus aeroklubas  
 \_\_\_\_\_  
 savininkas, naudotojas

Paluknės aerodromas, Trakų raj.  
 \_\_\_\_\_  
 vieta

2000 04 21  
 \_\_\_\_\_  
 data

Tyrė komisija, paskirta \_\_\_\_\_ CAI direktoriaus  
 asmens, paskyrusio komisiją, pareigos  
 įsakymu Nr. 9 \_\_\_\_\_ 2000 04 25

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 \_\_\_\_\_ 2000 04 21  
 \_\_\_\_\_  
 pirminio pranešimo data

pabaiga \_\_\_\_\_ 2000 05 25  
 \_\_\_\_\_  
 akto pasirašymo data

Tyrime dalyvavo: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 išvardinti ministerijų, įstaigų, įmonių, organizacijų atstovus

## 1. Faktinė informacija

### 1.1. Skrydžio eiga

2000 04 21 Paluknės aerodrome lėktuvu W-35A, reg. ženklas LY-AGE buvo atliekami treniruočių skrydžiai. Meteorologinės sąlygos skrydžiams buvo palankios. Apie 14.00 val. vietos laiku buvo atliktas lėktuvo W-35A, reg. ženklas LY-AGE, apskraidymas, pilotai [redacted] ir [redacted]. Toliau buvo vykdomi treniruočių skrydžiai. Apie 15.30 val. vietos laiku, vykdant 6-ąjį skrydį, pilotas [redacted], po tūpimo, jau riedant žeme, lėktuvas staiga ėmė krypti į kairę. Pilotas pastangos išlaikyti riedėjimo kryptį nedavė rezultatų. Išcentrinės jėgos veikiamas, lėktuvas dešiniu sparnu ir stabilizatoriumi kabino gruną, stabtelėjo ir, pasisukęs apie 90° į kairę, sustojo.

### 1.2. Avarijos pasekmės žmonėms

Avarijos metu žmonės nenukentėjo.

### 1.3. Avarijos pasekmės orlaiviui

Avarijos metu apgadintas lėktuvas. Variklis – nepažeistas.

### 1.4. Žala tretiesiems asmenims, turtui

Avarijos metu tretieji asmenys nenukentėjo ir žala jų turtui padaryta nebuvo.

### 1.5. Duomenys apie įgulą

Pilotas – [redacted], Lietuvos Respublikos pilietis.

Licencija – [redacted], galioja iki 2001 01 31.

Turi lėktuvų AN-2, JAK-18T, W-35A, bei sklandytuvų piloto-instruktoriaus kvalifikacijas, bei leidimus vizualiesiems skrydžiams, sklandytuvų išvilkimui ir tūpimui į aikšteles, pasirinktas iš oro.

Bendras skraidytų val. Skaičius – 7721 val.

Iš jų per paskutines 90 parų skraidė – 00.46 val.

Bendras skraidytų val. Skaičius lėktuvu W-35A – 2191 val.

Iš jų per paskutines 90 parų skraidė – 00.46 val.

### 1.6. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą

Piloto sąveikos su antžeminių tarnybų personalu nebuvo ir įtakos avarijai neturėjo.

### 1.7. Duomenys apie orlaivį

Tipas – bendrosios paskirties

Nacionalinis ir registracijos ženklas – LY-AGE

Serijos Nr. 18840793

Gamintojas – Varšuva (Okence), Lenkija

Pagamintas – 1984 m.

Skraidyta val. – 1147 val.

Remontų skaičius – neremontuotas

Resurso likutis – 225 val.

Paskutinis periodinis aptarnavimas (50 val) – 1999 05 24

Paskutinis operatyvus aptarnavimas – 2000 04 14

Degalų kiekis bakuose po avarijos – 100 Ltr.

Alyvos (MS-20) kiekis bake – 15 ltr.

Masė – 940 kg  
Leista pakilimo masė – 1350 kg  
Leista centruotė – 22.4 – 44 %VAS

Tinkamumo skraidyti pažymėjimas Nr. 00201, išduotas CAI 1992 05 04, galioja iki 2000 08 08.

Registracijos pažymėjimas Nr. 00201, išduotas CAI 1992 05 04.

Variklis AI-14-PA  
Serijos Nr. KA817571  
Avarijos metu variklis dirbo ir pažeistas nebuvo.

Oro sraigtas  
B530-D11, serijos Nr. 330377  
Avarijos metu pažeistas nebuvo.

### **1.8. Meteorologinė informacija**

2000 04 21 d. meteorologiniai duomenys

Trakų Vokė 14.00 val. vėjas 300° 5m/s, matomumas 10 km, giedra

Varėna 14.00 val. vėjas 020° 5m/s, matomumas 10 km, giedra

Trakų Vokė 17.00 val. vėjas 040° 5m/s, matomumas 10 km, giedra

Varėna 14.00 val. vėjas 020° 3m/s, matomumas 10 km, giedra

### **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.**

Aerodromo pavadinimas	Paluknio
Aerodromo vieta	28 km į pietvakarius nuo Vilniaus AKT
Aerodromo priklausomybė	Vilniaus aeroklubas
Aerodromo kategorija	1A
KTT duomenys	KTT MK=180°-360° 1000x100 m, gruntas
	KTT MK=60°-240° 700x100 m, gruntas

Aerodromo registracijos ir tinkamumo naudoti pažymėjimas Nr. 8, galioja iki 2000 06 19 d.

Avarijai įtakos galėjo turėti KTT MK-60° pradžioje esantis gruntas-priesmėlis, apaugęs silpnai išsišaknijusia velėna, kas įtakojo mažai efektyvų stabdymą.

### **1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį**

Lėktuve yra įmontuotas barospidografas.

### **1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.**

Sukimosi metu sparnu ir stabilizatoriumi palietus žemę lėktuvo konstrukcijai buvo konstatuoti sekantys pažeidimai:

1. Lūžęs dešinys sparnas degalų užpylimo angos vietoje. Lūžio vietoje sparnas užsiritęs į viršų maždaug 20° kampu.

- 2. Sparno lūžimo vietoje deformuotas užsparnis.
- 3. Deformuotas dešiniojo sparno galinis apvadas.
- 4. Lūžio vietoje deformuotas priešsparnis.
- 5. Lūžusi sparno dalis deformuota.
- 6. Deformuotas stabilizatoriaus dešinės pusės galas.
- 7. Deformuota aukštumos vairo dešinė pusė.
- 8. Iškritęs dešinių durelių stiklas.

**1.13. Medicinos ir patalogoanotominiai duomenys**  
 Avarijos metu pilotas nenukentėjo, medicinos tyrimai atliekami nebuvo.

**1.14. Duomenys apie gaisrą.**  
 Avarijos metu gaisro nebuvo.

**1.15. Saugos faktoriai**  
 Lėktuvo krėslai, jų tvirtinimo mazgai ir diržai smūgio metu pažeisti nebuvo. Pilotas buvo užsisėgęs saugos diržus.

**1.16. Duomenys apie atliktus bandymų ir tyrimų rezultatus**  
 Buvo apklausti liudininkai ir apžiūrėti lėktuvo pažeidimai. Konstrukcinių gedimų, galėjusių turėti įtakos avarijai, nenustatyta.

**1.17. Informacija apie organizacijas ir administracinę veiklą.**  
 Lėktuvas W-35A LY-AGE priklauso Vilniaus aeroklubui, [pilotas] yra šio klubo narys.

**2. Analizė**

Analizuojant surinktus duomenis nustatyta, kad paskutiniame žemėjimo etape virš miškelio, nepastovaus vėjo ir blaškos sąlygomis, lėktuvas pateko į vertikalų vėjo gūšį. Pilotui pavyko normaliai nutupdyti lėktuvą, bet, prariedėjus žeme apie 20-30 m (lėktuvo tūpimo rida 220 m) lėktuvas pateko į kitą besikeičiančios krypties vėjo gūšį. Nustatyta maksimali šoninė vėjo dedamoji šiam lėktuvui yra 3 m/s. Pasikeitus vėjo kryptčiai, ši riba buvo viršyta, vėjo stiprumas prie žemės siekė 5 m/s.

Pilotui nebeužteko lėktuvo vairų kryptčiai išlaikyti ir atsiradusiam sukimo momentui kompensuoti. Įtakos turėjo ir aerodromo gruntas. Avarijos vietoje (priesmėlis, apaugęs silpnai išsišakojusia velėna) – užstabdytas dešinys pagrindinės važiuoklės ratas laukiama rezultato nedavė.

Krypdamas į kairę ir išcentrinės jėgos veikiamas lėktuvas dešiniu sparnu ir stabilizatoriumi kabino gruntą.

**3. Išvada**

Avarijos priežastis-netikėtas lėktuvo patekimas prariedėjimo metu į prie žemės besiformuojantį termiką.

Komisija:

