

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

ST-10 DIPLOMATE
 orlaivio tipas
 LY-ART
 nacionalinis ir registracijos ženklas
 savininkas

NIDA
 vieta

2001 05 27
 data

Tyrė komisija, paskirta
 įsakymu Nr. 9
 CAI direktoriaus
 komisiją paskyrusio asmens pareigos
 2001m. gegužės 28 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 2001m. gegužės 27 d.
 pirminio pranešimo data

pabaiga 2001m. liepos 26 d.
 akto pasirašymo data

Tyrimo metu dalyvavo: -
 išvardyti ministerijų, įstaigų, įmonių, organizacijų atstovus

1. Faktinė informacija

1.1. Skrydžio eiga.

2001 m. gegužės 27 d. 12 val. 52 min. vietos laiku [redacted] savo nuosavu lėktuvu ST-10 Diplomate LY-ART atskrido į Palangą iš Estijos (Kuressaare). Sutvarkęs pasienio ir muitinės formalumus, pateikęs SVT skrydžio planą, 13val. 15 min. išskrido į Nidą. Atskridęs į Nidą padarė ratą virš rekonstruojamo Nidos aerodromo ir apie 14 val. 20 min. nutūpė ant KTT 26 (tūpimo kursas 258°). Iš Nidos planavo skristi į Kauną. Apie 17 val. 10 min., įlaipinęs į lėktuvą keturis keleivius, tarp jų du 10 ir 12 metų vaikus (bendras lėktuvo svoris neviršijo maksimalaus leistino), pasirengė kilti kursu 78°. Kilimą pradėjo nuo KTT 08 pradžios, užsparnių padėtis 10°. Pradžioje atleido stabdžius ir riedėjimo metu palengva nustūmė variklio valdymo svirtį į maksimalios galios padėtį. Lėktuvas, pasiekęs 70-71 mazgų greitį, atplyšo nuo KTT bet toliau neaukštėjo, greitis nedidėjo. Praskridęs marių krantą, lėktuvas, nežiūrint piloto pastangų išlaikyti aukštį, pradėjo žemėti, ratais kliudė marių pakraštyje augančias nendres, po to pradėjo staigiai svirti į kairę pusę, kairiuoju sparno galu trenkėsi į vandenį ir persivertė per kairįjį sparną bei lėktuvo priekinę dalį. Kadangi kritimo vietoje marių gylis buvo 1-1,2 m, pusė lėktuvo kabinos ir užpakalinė dalis liko virš vandens.

1.2. Avarijos padariniai žmonėms.

Avarijos metu pilotas ir trys keleiviai nenukentėjo. Vienas keleivis avarijos metu patyrė lengvą galvos traumą ir po ligoninėje suteiktos medicininės pagalbos buvo išleistas namo.

1.3. Avarijos pasekmės orlaiviui.

Lėktuvas sudužo.

1.4. Žala tretiesiems asmenims (turtui).

Žala tretiesiems asmenims (turtui) avarijos metu padaryta nebuvo.

1.5. Duomenys apie įgulą.

[redacted] - 47 metų amžiaus, Lietuvos pilietis. Licencija PM – [redacted] išduota 1998 10 27 ir galioja iki 2002 03 05. Lėktuvų C-150 ir ST-10 DIPLOMATE vadas. Bendrai priskraidęs 329 valandas, tarp jų per paskutines 90 parų – 60 valandų. Lėktuvu ST-10 bendrai priskraidęs 285 valandas, tarp jų per paskutines 90 dienų – 60 valandų.

1.6. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą.

Antžeminių tarnybų personalas avarijai įtakos neturėjo.

1.7. Duomenys apie orlaivį.

Tipas	- ST- DIPLOMATE;
Nac. ir reg. ženklas	- LY-ART;
Gamyklinis numeris	- 146;
Gamintojas	- SOCATA (Prancūzija);
Pagamavimo data	- 1972.

Lėktuvo vado [redacted] 2001 06 05 paaiškinime Civilinės aviacijos inspekcijai teigiama, kad prieš skrydį, kurio metu įvyko avarija buvo "atfiksuoti vairai, atliktas priešskrydinis patikrinimas - apžiūrėti valdymo mechanizmai, patikrintas alyvos, kurios

4

variklyje buvo 6 kvortos, slėgis, degalų kiekviename bake buvo apie pusė, t.y. po 40-45 litrus." Šiame paaiškinime taip pat teigiama, kad po priešskrydiminio patikrinimo pilotas įsitikino, kad "visos sistemos dirba normaliai".

Civilinės aviacijos inžinieriaus ██████████ 2001 06 06 paaiškinime Civilinės aviacijos inspekcijai teigiama, kad "borto žurnalas nuskendo Kuršių mariose avarijos metu" ir, kad jam "prižiūrint techninę lėktuvo būklę buvo atlikti šie reglamentiniai techninės priežiūros darbai:

2001 04 17 buvo atlikti 100 val. reglamentiniai darbai".

Lėktuvo tinkamumo skraidyti pažymėjimo galiojimo laikas buvo pratęstas 2001 05 03 ir galiojo iki 2002 05 03.

Lėktuvo kapitalinių remontų nebuvo;

Bendras tūpimų skaičius buvo 1674;

Bendra orlaivio skrida –1068 val. 53 min.;

Variklio IO-360-C1B bendras darbo laikas buvo 1074 val. 19 min.(kapitalinių remontų nebuvo, nustatytas tarpremontinis laikas - 2400 val.);

Oro sraigto HC-C2YK-1B/7666-A2 bendras darbo laikas buvo 1074 val.19 min..

1.8. Meteorologinė informacija.

Nidos kranto meteorologijos stoties duomenimis 2001m. gegužės 27d. 17.00 val. vietos laiku faktinis oras Nidoje buvo:

- vėjas:-240°, 2 m/sek., gūsiai 9 m/sek.;
- matomumas 20 km;
- debesų aukštis 400 m;
- temperatūra 13,6°C;
- slėgis 1011,4 hPa.

Palangos AMC duomenimis 2001m. gegužės 27d. 14 val. 50 min. UTC faktinis oras Palangoje buvo:

- vėjas - 220°, 14 kt;
- matomumas - > 5 km;
- temperatūra 13,2°C;
- slėgis 1011 hPa.

Meteorologinę konsultaciją pilotas gavo apie 13.30. Palangoje - prieš išskridamas į Nidą. Nidoje meteorologinės sąlygos buvo įvertintos vizualiai. Kitos meteorologinės informacijos pilotas neturėjo.

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

Skrydžio iš Palangos į Nidą metu radijo ryšys buvo palaikomas su Palangos skrydžių valdymo centru.

Nidoje radijo ryšio, navigacijos, tūpimo, žiburių ir skrydžių valdymo įrangos nėra.

1.10. Duomenys apie aerodromą.

Rekonstruojamas Nidos aerodromas yra 3 km į šiaurės rytus nuo Nidos miesto. Asfaltuoto KTT ilgis 815 m, plotis 30 m. KTT kryptis 078°-278°. KTT lygus, aukštis virš jūros lygio 2 m. Vakarinėje ir šiaurinėje KTT pusėje 30-50 m nuotolyje auga 10-15 m aukščio miškas. Pietinėje KTT pusėje miškas yra 50-200 m nuotolyje, kurio aukštis 10-12 m. Rytinis KTT galas yra 90 m nuotolyje nuo Kuršių marių.

Kadangi aerodromas neatitinka specialiųjų reikalavimų, neturi aerodromo registravimo ir tinkamumo naudoti pažymėjimo. Aerodromas naudojamas kaip pasirinkta iš oro tūpimo aikštelė.

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Skrydžio duomenų savirašis orlaivyje nenumatytas.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.

Vienos oro sraigto mentės galinė dalis sulenкта skridimo kryptimi. Nuo smūgio pagindinė ir priekinė važiuoklė išitraukė, priekinis ratas nulūžo. Išlaužtas priekinės važiuoklės tvirtinimo rėmo apatinis kairysis spyris. Kairysis sparnas perlaužtas, ypač smarkiai deformuota priekinė briauna sparno gale. Lėktuvo liemuo ir uodega - deformuoti. Kairysis priekinis kabinos stiklas išdaužtas, durelės - išlaužtos.

1.13. Medicinos ir patalogoanatominiai duomenys.

Pagal Neringos policijos komisariato tikrinimo rezultatus lėktuvo vado kraujyje alkoholio nerasta.



1.14. Duomenys apie gaisrą.

Gaisro nebuvo.

1.15. Saugos faktoriai.

Keleivius iš lėktuvo evakavo pilotas, kuriam padėjo priplaukę netoli žvejoję žvejai. Vėliau žvejai valtimis nuplukdė keleivius į krantą.

Lėktuvo krėslai, jų tvirtinimo mazgai ir saugos diržai nesugadinti.

1.16. Duomenys apie atliktus bandymus ir tyrimus.

Buvo atliktas tyrimas, kokioje padėtyje buvo užsparniai kilimo metu, ir nustatyta, kad užsparniai buvo kilimo (10^0) padėtyje.

1.17. Informacija apie organizacijas ir administracinę veiklą.

Aerodrome organizacijų ir administracijos nėra.

2. Analizė

Kilimas buvo pradėtas 78° kursu pučiant dešinėje pusėje šoniniam iš nugaros vėjui (vėjo kryptis $220-230^\circ$, greitis 10 mazgų (5 m/sec.), gūšiai iki 20 mazgų (10 m/sec). KTT pradžios ir pirmos pusės dešinėje yra iki 10-12 m aukščio miškas, kuris sudaro užuovėją, todėl kilimo riedėjimo pradžioje vėjo įtaka orlaiviui buvo nedidelė, tačiau tęsiant riedėjimą ir mažėjant užuovėjai vėjo įtaka didėjo. Pilotas pastebėjo, kad orlaivio riedėjimo nuotolis padidėjo, lyginant su įprastiniu, tačiau nutraukti kilimą nesiryžo, nes galėjo nepakakti likusios KTT dalies visiškai sustabdyti lėktuvą. Pilotas teigimu lėktuvas atplyšo nuo KTT kai greitis buvo 70-71 mazgų pagal prietaisą, tačiau didėjanti pavėjo greičio sudedamoji, kuri galėjo būti iki 15 mazgų, sumažino lėktuvo greitį iki minimalaus, pradėjo veikti minimalaus greičio išpėjančioji signalizacija. Signalizacija pradeda veikti, kai lėktuvo greitis pagal prietaisą yra 4,3-8,6 mazgais didesnis už lėktuvo smukos greitį 60 mazgų su išleistais 10° užsparniais.

Pilotas norėdamas laikyti minimalų skrydžio greitį pradėjo truputį žemėti ir kliudė išleistais ratais marių pakrantėje augančias nendres, tokiu būdu dar sumažindamas lėktuvo greitį. Stengdamasis išvengti šoninio iš nugaros vėjo įtakos pilotas pabandė palengva pasisukti į dešinę. Posūkio metu nuleistas kairys sparno eleronas padidino kairiojo sparno

atakos kampą virš kritinio, lėktuvas pateko į kairiąją suktuką, kairiuoju sparno galu kliudė vandenį ir nukrito.

Skrydis atplyšus nuo KTT iki lėktuvo kritimo truko 9-11 sek.

3. Išvados

1. Kilimo metu lėktuvas pateko į neigiamą vėjo poslinkį, kurio įtaka sumažino lėktuvo greitį iki smukos greičio, lėktuvas viršijo maksimalius kritinius atakos kampus ir pateko į suktuką.
2. Pilotas neįvertino faktinių meteorologinių sąlygų ir galimo neigiamos šoninio iš nugaros vėjo įtakos lėktuvo skrydžio charakteristikoms, o kilti prieš vėją 258° kursu trukdė gale KTT augantys 10-12 m aukščio medžiai.

4. Rekomendacijos

1. Lėktuvų naudotojams (pilotams) išnagrinėti vėjo poslinkio įtaką lėktuvų kilimo ir tūpimo charakteristikoms.
2. Nekilti ir netūpti pavėjui, jei orlaivio skrydžių vadovas nenumato kitaip.

Komisijos pirmininkas

Komisijos nariai

