

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

LAK-12 "Lietuva"
 orlaivio tipas
 LY-GFO
 nacionalinis ir registracijos ženklas
 Biržų aeroklubas
 savininkas, naudotojas

Pociūnų aerodromo prieigos
 vieta

1997 06 24
 data

Tyrė komisija, paskirta

CAI direktoriaus

įsakymu Nr. 13

1997 06 11 d.

asmens, paskyrusio komisiją, pareigos

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas

[Redacted]

pareigos, vardas, pavardė

Pirmininko pavaduotojas

-

pareigos, vardas, pavardė

Komisijos nariai

[Redacted]

pareigos, vardas, pavardė

[Redacted]

pareigos, vardas, pavardė

[Redacted]

pareigos, vardas, pavardė

pareigos, vardas, pavardė

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia

1997 06 11

pirminio pranešimo data

pabaiga

1997 06 24

akto pasirašymo data

Tyrimo dalyvavo:

išvardinti ministerijų, įstaigų, įmonių, organizacijų atstovus

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga.

1997 birželio 7 d. 17 val. 51 min. vietos laiku Pociūnų aerodromo prieigose patyrė avariją Biržų aeroklubo sklandytuvas LAK-12 "LIETUVA" LY-GFO, pilotuojamas to paties klubo sklandytojo [redacted].

Tą dieną Pociūnų aerodrome vyko Lietuvos atviros klasės sklandymo čempionatas. Skrydžio užduotis: Pociūnai - Gelgaudiškis - Merkinė - Pociūnai. Maršrutas 265 km du kartus, viso 530 km. Iš Pociūnų aerodromo [redacted] pilotuojamas sklandytuvas pakilo 11 val. 48 min.

Avarija įvyko dieną, paprastomis meteorologinėmis sąlygomis, Pociūnų aerodromo prieigose (schema pridedama).

1.2. Avarijos pasekmės žmonėms.

Avarijos metu žmonės nenukentėjo.

1.3. Avarijos pasekmės sklandytuvui.

Avarijos metu sklandytuvas apgadintas, remontas galimas tik gamyklos sąlygomis.

1.4. Žala tretiems asmenims (turtui).

Avarijos metu nukentėjo ūkininko pasėliai ir elektros energijos perdavimo linijos atrama.

1.5. Duomenys apie pilotą.

Sklandytuvo pilotas [redacted] gimimo metai - 1962. Lietuvos Respublikos pilietis. Sklandytojo licencija galioja iki 1999 06 05. Kvalifikacija: sklandytuvai, pilotas instruktorius.

Bendras skraidytų valandų skaičius 633 val.

Per paskutines 90 dienų 46 val.

1.6. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą.

Įtakos neturėjo.

1.7. Duomenys apie orlaivį:

Sklandytuvas LAK-12 "LIETUVA"

Registracijos ženklas LY-GFO

Gamyklos Nr. 6126

Pagamintas Lietuvoje 1988 m.

Skraidytų valandų skaičius
nuo eksploatacijos pradžios 343 val. 43 min.

Orlaivio techninė priežiūra ir eksploatacija atitinka nustatytiems reikalavimams.

1.8. Meteorologinė informacija.

Meteorologinės sąlygos paprastos, besikeičiantis debesuotumas vidutiniškai 6 balai, debesų padas virš 2000 m, matomumas daugiau 10 km, vėjas 60°-5 m/s.

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

Įtakos neturėjo.

1.10. Duomenys apie aerodromą.

Įtakos neturėjo.

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Orlaivio konstrukcijoje numatyta savirašio montavimo vieta. Savirašis orlaivyje LY-GFO buvo naudojamas. Pastabų dėl savirašio naudojimo nėra.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.

Susidūrimo metu lūžo kairiojo sparno lonžeronas, sulenktas sparno sujungimo pirštas, nuo šoninės nerviūros atplėštas apatinis ir viršutinis kevalas, nulaužta oro stabdžių valdymo svirtis ir deformuota traukė, sudužo gaubto stiklas, sulaužytas aukščio vairas, stabilizatoriaus kevalo apatinės ir viršutinės dalies lūžiai, įlaužtas liemens kevalas ties gaubto rėmu. Nuo smūgio išsimontavo kairys ir dešinys sparnai, liemuo apsisuko 360° sklandytuvo išilginės ašies ir 180° vertikalios ašies atžvilgiu.

1.13. Medicinos ir patologoanatominiai tyrimai.

Žmonės nenukentėjo, tyrimai atliekami nebuvo.

1.14. Duomenys apie gaisrą.

Gaisro nebuvo.

1.15. Saugos faktoriai.

Pilotas buvo prisisegęs juosmens ir pečių saugos diržais, orlaivio kėdės, bei saugos diržų pažeidimų nebuvo.

1.16. Duomenys apie atliktus bandymus ir tyrimus.

Tyrimų ir bandymų atlikta nebuvo.

2. ANALIZĖ

1997 birželio 7 d. [redacted] pilotuojamas sklandytuvas pakilo 11 val. 48 min. vietos laiku skrydžiui maršrutu: Pociūnai-Gelgaudiškis-Merkinė-Pociūnai. Skrendant pirmą kartą šiuo maršrutu sudėtingų situacijų nebuvo. Skrendant antrą kartą virš Merkinės aukštis buvo apie 2000 m. Šio aukščio turėjo užtekti parsikristi į Pociūnų aerodromą. Tačiau praskridus Merkinę, prie Daugų sklandytuvas pateko į lietaus zoną ir patyrė stiprų žemėjimą. Praskridus Birštoną nuo Nemuno šlaito, sklandytuvas vėl pateko į stiprų žemėjantį oro srautą (virš 5 m/s). Šioje situacijoje pasukti atgal į Birštono laukus ir sėkmingai nutūpti jau buvo neįmanoma. Pilotas norėjo tūpti prieš save, kitame Nemuno krante.

Kadangi aukštis buvo labai mažas, o greitis - minimalus, pilotas galėjo tūpti tik į prieš save esantį lauką. Tačiau jis nepastebėjo lauke esančio griovio. Buvo priimtas sprendimas praskristi griovį. Perskridus griovį priekyje buvo elektros energijos perdavimo linijos atramos, su viena iš kurių ir įvyko susidūrimas.

3. IŠVADOS

AVARIJOS PRIEŽASTYS:

1. PAVĖLUOTAI PRIIMTAS SPRENDIMAS TŪPTI Į AIKŠTELĘ, PASIRINKTĄ IŠ ORO, DĖL PSICOLIGINĖS NUOSTATOS NUTŪPTI POCIŪNŲ AERODROME.
2. AVARIJAI GALĖJO TURĖTI ĮTAKOS PILOTO GALIMAS NUOVARGIS, BUVO SKRAIDOMA KETVIRTA DIENA IŠ EILĖS.

4. REKOMENDACIJOS

1. SKLANDYTUVŲ PILOTAMS PASTOVIAI ANALIZUOTI SKRYDŽIO SĄLYGAS IR ESANT BŪTINYBEI, LAIKU PRIIMTI SPRENDIMĄ TŪPTI Į TINKAMĄ AIKŠTELĘ, PASIRINKTĄ IŠ ORO.
2. PRIEŠ SKRYDŽIUS PILOTAMS DETALIAI SUSIPAŽINTI SU ESANČIOMIS KLIŪTIMIS AERODROMO PRIEIGOSE.
3. VARŽYBŲ ORGANIZATORIAMS PLANUOTI SKRYDŽIUS DALYVIAMS LAIKANTIS LR VYRIAUSYBĖS NUSTATYTŲ DARBO IR POILSIO NORMŲ ORO TRANSPORTO ĮMONĖSE.
4. PAPILDYTI SKRYDŽIŲ SKLANDYTUVAIS TAISYKLIŲ 6.8 PUNKTĄ NURODANČIU MINIMALŲ SAUGŲ AUKŠTĮ, KADA TURI BŪTI PRADĖTAS MANEVRAS TŪPIMUI Į AIKŠTELĘ, PASIRINKTĄ IŠ ORO.

KOMISIJOS PIRMININKAS

NARIAI:

