

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

L-13 "Blanik"
 orlaivio tipas
 LY-GKJ
 nacionalinis ir registracijos ženklas
 Panevėžio aeroklubas
 savininkas, naudotojas

Panevėžio aerodromo prieigos
 vieta

1997 07 06
 data

Tyrė komisija, paskirta CAI direktoriaus
 asmens, paskyrusio komisiją, pareigos
 įsakymu Nr. 17 1997 07 08 d.

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 07 09
 pirminio pranešimo data

pabaiga 1997 07 14
 akto pasirašymo data

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

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga.

1997 liepos 06 d. 15.50 val vietos laiku Panevėžio aeroklubo aerodromo prieigose patyrė avariją Panevėžio aeroklubo sklandytuvas L-13 "Blanik" LY-GKJ, pilotuojamas to paties klubo sklandytojo [redacted].

Tą dieną Panevėžio aeroklubo aerodrome vyko mokomieji skraidymai sklandytuvais aerodromo ratu ir skriejimai aerodromo rajone. [redacted] pilotuojamas sklandytuvas pakilo 15.30 val.

Avarija įvyko dieną, paprastomis meteorologinėmis sąlygomis, Panevėžio aeroklubo 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 nežymiai nukentėjo ūkininko pasėliai.

1.5. Duomenys apie pilotą.

Sklandytuvo pilotas [redacted], gimimo metai - 1959, Lietuvos Respublikos pilietis. Sklandytojo licencija galiuja iki 1999 05 14. Kvalifikacija: sklandytuvo L-13 pilotas.

Bendras skraidytų valandų skaičius	120 val. 19 min.
Per paskutines 90 dienų	12 val. 20 min.

1.6. Duomenys apie antžeminį tarnybinį personalą.

Avarijai įtakos neturėjo.

1.7. Duomenys apie orlaivį:

Sklandytuvas	L-13 "Blanik"
Registracijos ženklas	LY-GKJ
Gamyklos Nr.	174317
Pagamintas	Čekoslovakijoje 1969 m.
Skraidytų valandų skaičius nuo eksploatacijos pradžios	2161 val.
Skraidytų valandų skaičius po paskutinio remonto	514 val.
Remontų kiekis -	3
Tūpimų skaičius -	4704
Po paskutinio remonto -	1598

Orlaivio techninė priežiūra ir eksploatacija atitinka nustatytiems reikalavimams.

1.8. Meteorologinė informacija.

meteorologinės sąlygos paprastos, besikeičiantis 4-5 balų debesuotumas, debesų padas apie 1300 m, matomumas daugiau kaip 10 km, vėjas 60°, 4÷6 m/sek.

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

Avarijai įtakos neturėjo.

1.10. Duomenys apie aerodromą.

Avarijai įtakos neturėjo.

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Orlaivio konstrukcijoje numatyta savirašio montavimo vieta. Savirašis sklaidytuve LY-GKJ šio skrydžio metu nebuvo naudojamas.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.

Susidūrimo metu:

- deformuotas viršutinis centroplano kevalas;
- deformuota centroplano kairioji šoninė pusė;
- dalinai susukta centroplano jėginė dėžutė;
- kairioji sparno dalis atlenkta atgal maždaug 1 cm išilginės ašies atžvilgiu pagal šakninę nerviūrą;
- kairiojo sparno užsparnis liečiasi su centroplanu;
- deformuotas šoninis kevalas iš kairės pusės kabinos zonoje;
- deformuota ir įtrūkusi centroplano priekinės sienelės viršutinė dalis.

1.13. Medicinos ir patalogoanatominiai tyrimai.

Žmonės nenukentėjo, tyrimai atliekami nebuvo.

1.14. Duomenys apie gaisrą.

Gaisro nebuvo.

1.15. Saugos faktoriai.

Pilotas buvo prisisėgęs juosmens ir pečių saugos diržais. Orlaivio kėdslo bei saugos diržų pažeidimų nebuvo.

1.16. Duomenys apie atliktus bandymus ir tyrimus.

Tyrimų ir bandymų atlikta nebuvo.

2. ANALIZĖ

1997 m. liepos 6 dieną [redacted] pilotuojamas sklaidytuvas L-13 "Blanik" LY-GKJ 15.30 val. vietos laiku pakilo iš Panevėžio aeroklubo aerodromo skriejimui aerodromo rajone.

Nuo lėktuvo atsikabino 400 m aukštyje. Esamomis meteorologinėmis sąlygomis išskrietį nepavyko.

Būdamas 3÷4 km atstume nuo aerodromo ir maždaug 250 m aukštyje pilotas nustatė, kad nutūpti aerodrome nepavyks, todėl nutarė tūpti iš oro pasirinktoje aikštelėje.

200 m aukštyje pilotas priėmė sprendimą tūpti prieš vėją iš priešingo pasirinktos aikštelės galo.

Darydamas manevrą tūpimui, sklaidytuvas pateko į stipriai žemėjančią oro srovę ir iki pasirinktos aikštelės nenuskrido.

Tūpdamas su posūkiu, sklandytuvas ratuku palietė žemę, prabėgo 6 m, atšoko, praskrido dar 14 m ir vėl nusileido kviečių lauko (stiebų aukštis =1 m) pradžioje, pakrypęs į kairę pusę.

Prabėgęs dar apie 24 m ir pasisukęs į kairę apie 300° pirmojo žemės palietimo krypties atžvilgiu, sklandytuvas sustojo.

Pėdsakas grunte rodo, kad sklandytuvas buvo tupdomas padidintu greičiu ir su kairiu pokrypiu, todėl susidūrimo kairiu sparnu su kviečių stiebais metu buvo stipriai deformuota sklandytuvo konstrukcija.

3. IŠVADOS

Avarijos priežastys:

1. Neteisingai atliktas manevras tūpimui į aikštelę, pasirinktą iš oro.
2. Tūpimas padidintu greičiu ir su kairiu pokrypiu.

Komisijos manymu, avarinės situacijos susidarymui įtakos galėjo turėti ir tai, kad pilotas turėjo skraidymų pertrauką nuo 1988m. gegužės mėn. iki 1997 m. gegužės mėn.

4. REKOMENDACIJOS

1. Sklandytuvų pilotams pastoviai įvertinti skrydžio sąlygas, sprendimą tūpimui ne arodrome priimti savalaikiai.
2. Sklandytojams pakartoti metodiką ir ypatumus pasirenkant ir atliekant tūpimą į aikštelę pasirinktą iš oro.

Komisijos pirmiminkas

