

AKTAS

1997 12 10

Vilnius

I. Faktinė informacija.

1.1. Ypatingas įvykis įvyko 1997 lapkričio 23 d. 14.18 val. vietos laiku, šviesiu paros metu, Jonavos raj. buvusiame Makštavos aerodrome. Vienvietį lėktuvą pilotavo savininkas, ██████████ teigimu, prieš įvykį, darant paskridimus tiesiaja iki 2÷5 m aukščio, taip pat darant S formos posūkius, buvo atlikta 90 startų. Skrydžio distancija ~ 2 km. Iš videomedžiagos matyti, kad kai kada tupiant lėktuvas virsdavo ant sparno, kartais net sparnu paliesdamas žemę.

Avarijos dieną ██████████ nutarė skristi ratu. Pakilęs iki 10 m aukščio, 20° posvyriu pradėjo dešinį posūkį. Pasisukęs ~30°, posvyrį išlygino, po to ~ už 5 sek. pradėjo svirti į dešinę ir lėktuvas perėjo į greitą dešinį suktuką. Pasisukęs 90° apie išilginę ašį pradėjo leisti nosį žemyn ir trenkėsi į žemę 70° kampu, šiek tiek nugarinėje padėtyje. Meteorologinės sąlygos skrydžiui buvo palankios.

1.2. ██████████ lūžo koja, ranka, dubuo ir raktikaulis, stipriai apdaužytas veidas. Avarijos metu ██████████ dėvėjo motociklininko šalną.

1.3. Lėktuvas sudužo į keletą dalių, sulūžo liemuo. Sparnai ir uodegos plokštumos mažai nukentėjo.

1.4. Žalos tretiems asmenims nepadaryta.

1.5. Lėktuvą pilotavo savininkas ██████████, 37 m amžiaus Lietuvos Respublikos pilietis. Pilotu licencijos neturėjo. Jo paties teigimu teorinis pasiruošimas tik iš literatūros, praktinės skraidymų patirties neturėjo. Iki įvykio per paskutines 90 parų padarė ~ 90 paskridimų tiesiaja ir darydamas S formos posūkius. Skrydžio trukmė 1-2 min.

1.6. Lėktuvas - savos gamybos, aukštasparnis monoplanas su stumiančiu propeleriu, įrengtu už sparnų virš liemens fermos. Uodega T formos. Sparnų plotas 8 m², liemens aptakumas blogas. Variklis išvystė 75 kg statinę trauką. Vertikalus kilimo greitis nesiekė 0,5 m/s, eksploatacinis greičių diapazonas neleistinai mažas.

Lėktuvas nebuvo registruotas, tinkamumo skraidyti pažymėjimo neturėjo.

Nuo eksploatacijos pradžios lėktuvas, savininko teigimu, priskraidė ~ 2 val.

Apie lėktuvo degalus, tepalus, masę ir centruotę duomenų nėra, jie gali būti tik numanomi.

Apžiūrėjus lėktuvą ir susipažinus su skrydžio vaizdo įrašais, galima konstatuoti, kad saugiai skraidyti su juo buvo neįmanoma: dėl blogo liemens aptakumo ir mažos variklio traukos buvo neleistinai mažas vertikalus kilimo greitis ir eksploatacinis greičių diapazonas.

1.7 Kauno oro uosto meteorologinės stoties duomenimis, meteorologinės sąlygos Karmélavoje buvo:

13 val 50 min (11 val 30 min UTC):
vėjas 110° 4 mazgai, matomumas 6000 m, rūkana,
8 oktantai 240 m, temperatūra 0°C.

14 val 50 min (12 val 50 min UTC):
vėjas 130°, 6 mazgai, matomumas 6000 m, rūkana,
8 oktantai 240 m, temperatūra 0°C.

1.8. Aerodromo būklė patenkinama ir įtakos įvykiui neturėjo.

1.9. Smūgis į žemę - liemens priekiu ir dešiniu sparnu. Nuolaužų išsidėstymas - neaiškus - lėktuvo liekanos pašalintos iš įvykio vietos neapžiūrėjus komisijai. Įvykio vieta - lygi vidutinio kietumo pieva. Iki smūgio į žemę lėktuvo ar jo agregatų gedimų nenustatyta.

1.10. Į įvykio vietą su lengvu automobiliu atvažiavo piloto 14-metis sūnus. Nežiūrint sužalojimų, [redacted] savo automobiliu nuvažiavo ~ 6 km iki policijos posto. Į ligoninę [redacted] nuvežė policija. Lėktuvo nuolaužas iš įvykio vietos išvežė [redacted] pažįstamas [redacted].

Smūgio metu lėktuvo priekiniai daliai suirus, saugos diržai atlikti apsauginės funkcijos negalėjo.

1.11. Su jokiais aviacinėmis organizacijomis [redacted] ryšių nepalaikė.

1.12. Apytikriai pusė metų iki įvykio, [redacted] informavo aviakonstruktorių federaciją apie gaminamą lėktuvą. Išsiaiškinus techninius duomenis, [redacted] buvo nurodyta, kad su jo gaminamu lėktuvu bus neįmanoma saugiai skraidyti ir pasiūlyta pagalba pertvarkant, ruošiant skraidyminiams bandymams jo lėktuvą, bei gaunant tinkamumo skraidyti pažymėjimą. [redacted] pagalbos atsisakė, motyvuodamas galimos kritikos baime. Toliau su federacija ryšiai palaikomi nebuvo.

II. Analizė.

Menkai išmanydamas teoriją, neturėdamas praktinės pilotavimo patirties, neatsižvelgęs į išankstines blogas prognozes dėl lėktuvo tinkamumo skraidyti, [redacted] pradėjo skraidyminius bandymus darydamas paskridimus tiesiaja ir su S formos posūkiais. Skrydžių aukštis 2-5 m, keletas skrydžių 10 m aukštyje, distancija 2 km. Viso iki įvykio atliko apie 90 skrydžių. Iš pirmų skrydžių patyręs pilotas būtų nustatęs, kad toliau tęsti bandymus nerekonstravus lėktuvo beprasmiška ir pavojinga.

Įvykio dieną, nutaręs skristi ratu, 10 m aukštyje [redacted] pradėjo dešinį posūkį. Lėktuvas skrido kritiniais atakos kampais, nuvirto į energingą dešinį suktuką ir trenkėsi į žemę.

III. Išvados.

Ypatingas įvykis įvyko:

- dėl menko teorinio ir praktinio [redacted] pasiruošimo,
- dėl to, kad lėktuvas techniškai negalėjo saugiai skristi,
- dėl [redacted] atsisakymo priimti metodinę labiau patyrusių kolegų pagalbą.

IV. Rekomendacijos

Apie ypatingo įvykio aplinkybes ir galimą administracinę atsakomybę informuoti visus aviakonstruktoriaus mėgėjus.

Komisijos pirmininkas

nariai:

