

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

Motoskraidyklė
 orlaivio tipas
 LY-SAX "Šeduva"
 nacionalinis ir registracijos ženklas
 Baisiogalos skraidyklių klubas
 savininkas, naudotojas

Šiaulių aeroklubo Šeduvos aerodromas
 vieta

1998 06 05
 data

Tyrė komisija, paskirta CAI direktoriaus
 asmens, paskyrusio komisiją, pareigos
 įsakymu Nr. 11 1998 06 06 d.

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas [redacted]
 pareigos, vardas, pavardė

Pirmininko pavaduotojas - [redacted]
 pareigos, vardas, pavardė

Komisijos nariai [redacted]
 pareigos, vardas, pavardė

[redacted]
 pareigos, vardas, pavardė

[redacted]
 pareigos, vardas, pavardė

[redacted]
 pareigos, vardas, pavardė

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia 1998 06 06
 pirminto pranešimo data

pabaiga 1998 06 29
 akto pasirašymo data

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

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga

1998 m. birželio 5 d. apie 20.30 val vietos laiku Šiaulių aeroklubo Šeduvos aerodrome patyrė avariją motoskraidyklė reg. ženklas LY-SAX "Šeduva", pilotuojama 2-os kategorijos motoskraidyklės piloto [piloto A].

Tą dieną Šeduvos aerodrome motoskraidyklė buvo vykdomi treniruočių skrydžiai: pirmąjį skrydį atliko Baisiogalos skraidyklių klubo pirmininkas [pilotas B] antrąjį skrydį atliko [pilotas A]. Skrydžiai buvo atlikti sėkmingai: kilimas MK=280°-290°, skrydis kairiuoju ratu, tūpimas MK=300°-310°.

Atliekant trečiąjį skrydį (pilotas [pilotas A]), įsibėgėjimo metu, skraidyklė pradėjo krypti į dešinę, atplyšo nuo žemės, esant MK=300°-310°, pakilo į 8-10 m aukštį ir po truputį žemėdama, susidūrė su už 300 m nuo starto vietos stovėjimo aikštelėje stovėjusiu lėktuvu AN-2, reg. ženklas LY-ASS. Motoskraidyklė ir lėktuvas AN-2 sudegė.

1.2. Avarijos pasekmės žmonėms.

Avarijos metu motoskraidyklės pilotas [pilotas A] patyrė traumas ir smarkiai apdegė. Nuo patirtų sužalojimų ir nudegimų sekančią, 1998 m. birželio 6 d., mirė Radviliškio ligoninės reanimacijos skyriuje.

1.3. Avarijos pasekmės orlaiviui.

Avarijos metu kilusiam gaisre motoskraidyklė reg. ženklas LY-SAX "Šeduva" sudegė visiškai.

1.4. Žala tretiesiems asmenims(turtui).

Visiškai sudegė lėktuvas AN-2, reg. ženklas LY-ASS, priklausantis pil. [C]

Apdegė iš ugnies pilotą gelbėti bandęs skraidyklių klubo narys [D]

1.5. Duomenys apie įgulą.

Motoskraidyklės pilotas - [pilotas A] Lietuvos Respublikos pilietis, gimęs 1961 m. [redacted]

Turėjo 2-os kategorijos (su priedais A ir B) motoskraidyklės piloto licenciją.

Vairuotojo sveikatos patikrinimo medicininė pažyma [redacted] išduota IV Radviliškio rajono pirminės sveikatos priežiūros centro 1998 04 24 galioja iki -2003 04 24.

Bendras skraidyklėmis skraidytų valandų skaičius apie - 80 val.

Tame tarpe:

laisvomis skraidyklėmis - 50 val.

motoskraidyklėmis - 30 val.

Per paskutines 90 parų motoskraidyklė reg. ženklas LY-SAX "Šeduva" skraidė - 2 val.

1.6. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą.

Antžeminių tarnybų personalas avarijai įtakos neturėjo.

1.7. Duomenys apie orlaivį.

Motoskraidyklė savadarbė, dvivietė pagaminta Baisiogalos skraidyklių sporto klube 1998 04 01,

Reg. ženklas LY-SAX "Šeduva".

Skraidyklės masė - 150 kg.

Maksimali leistina pakilimo masė - 330 kg.

Degalų masė - 20 kg.

Maksimalus greitis - 90 km/val.

Subalansuotas greitis - 70 km/val.

Minimalus greitis - 50 km/val.

Skraidyklė ir motovežimėlis pagaminti iš duraliuminio vamzdžių D16T.

Motoskraidyklėje įmontuotas 30 KW galingumo automobilinis variklis "CITROEN".

Maksimali propelerio trauka 120 kG.

Bendras motoskraidyklės su šiuo varikliu skraidytų valandų skaičius - 10 val.

Tūpimų skaičius - 30.

Tą dieną motoskraidykle skraidžiusios įgulos pastabų dėl motoskraidyklės techninio stovio ir variklio darbo nebuvo.

1.8. Meteorologinė informacija.

Šiaulių meteorologinės stoties duomenys 1998 06 05 20 val. vietos laiku: vėjas prie žemės paviršiaus ŠV krypties 2-3 m/sek, matomumas 20 km, giedra, oro temperatūra 17°C, atmosferos slėgis 1022 hPa.

Teritorijos 2-m sektoriui prognozė nuo 17 val iki 20 val 50 min. 1998 06 05.

Aukštesnio slėgio sritis, vėjas prie žemės paviršiaus 260° 12 KT, vėjas 300-1600 FT sluoksnyje 220° 12 KT, matomumas 10 km, debesuotumas 5-7 oktantai Cu (kamuoliniai) 2900 Ft aukštyje. (Pateikė Vilniaus oro uosto AMC viršininkė [redacted]).

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

Avarijai įtakos neturėjo.

1.10. Duomenys apie aerodromą.

Skrydžių laukas gruntinis, lygus, padengtas žole iki 50 cm. KTT markiruota, 600x100 m. Kilimo - tūpimo kryptys 80°-260°. Vakarinė KTT dalis ir orlaivių riedėjimo vieta nušienauta, žolė nesugrėbta. Šiaurės vakarinėje aerodromo dalyje yra angaras, orlaivių stovėjimo vietos, kuro sandėlys. (Aerodromo schema pridedama).

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Savirašis nebuvo naudojamas.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.

Motoskraidyklė trenkėsi į lėktuvą AN-2 kairiojo viršutinio sparno ir sklandmens sandūroje arčiau pilotų kabinos: motovežimėliu tarp kairiojo viršutinio ir apatinio, skraidyklė virš viršutinio kairiojo lėktuvo AN-2 sparno. Gaisro metu motoskraidyklė sudegė visiškai.

1.13. Medicinos ir patalogoanotominiai tyrimai.

[Piloto A] gim. 1961 m., [redacted] lavono teisės medicininio tyrimo akto [redacted] surašyto 1998 06 08, išvada:

1. [Pilotas A] mirė nuo krūtinkaulio lūžio, dešinės pusės 6-8 šonkaulių, kairės pusės 3-6 šonkaulių lūžių ir daugybinių kūno paviršiaus nudegimų, sukėlusių sunkaus laipsnio šoką.
2. Ligos istorijos duomenimis [pilotas A] mirė 1998 06 06 19 val. 40 min.
3. [Pilotui A] krūtinkaulio lūžis, dešinės pusės 6-8 šonkaulių lūžiai, kairės pusės 3-6 šonkaulių lūžiai, muštinė kairio paakio žaizda, poodinė kraujosrūva dešiniame šone atsirado nuo smūginių kontaktų su bukais kietais daiktais. daugybiniai sunkaus laipsnio odos ir kvėpavimo takų nudegimai atsirado liepsnos poveikyje. Minėti kūno sužalojimai galėjo būti padaryti įvykio aplinkybėse nurodytos aviotraumos metu. Minėti kūno sužalojimai gyvam asmeniui būtų sunkaus kūno sužalojimas, nes sukėlė sunkaus laipsnio šoką, pasibaigusį mirtimi.
4. Ligos istorijos duomenimis [pilotas A] po traumos į ligininę buvo pristatytas blaivus.

1.14. Duomenys apie gaisrą.

Smūgio metu motoskraidyklė ir lėktuvas AN-2 užsidegė iš karto. Gaisras labai greitai augo dėl tekančio iš pramuštų motoskraidyklės ir lėktuvo kuro bakų benzino, kurio buvo apie 300 litrų. Po keleto sekundžių kairė lėktuvo pusė ir sparnai buvo apimti liepsnos. Maždaug už 15 m prie avarijos vietos stovėję žmonės, panaudodami 2 angliarūgšties gesintuvus, stengėsi numušti liepsną ir ištraukti pilotą, bet nesėkmingai. Po 2-3 min pilotą pavyko iš gaisro ištraukti, kuris jau tuo metu buvo be samonės. Po 8-10 min atvažiavusios Šeduvos miesto ugniagesių komandos pagalba buvo nereikalinga - motoskraidyklė ir lėktuvas buvo visiškai sudegę.

Gelbėjimo darbų metu, užsidegus rūbams, apdegė koją Baisiogalos skraidyklių klubo narys [D]

Po 40-50 min greitosios medicininės pagalbos mašina [pilotas A] buvo nugabentas į Radviliškio ligoninę.

1.15. Saugos faktoriai.

Pilotas buvo užsisėgęs saugos diržus ir užsidėjęs motociklininko šalną.

1.16. Duomenys apie atliktus bandymus ir tyrimus.

Atliekami nebuvo.

1.17. Duomenys apie organizacijas ir administracinę veiklą.

Įtakos neturėjo.

2. ANALIZĖ

1998 m. birželio 5 d. vakare [pilotas A] Šeduvos aerodrome vykdė treniruočių skrydžius motoskraidykle. Antrasis jo skrydis buvo pradėtas 20 val 30 min. vietos laiku. Iki saulėlydžio buvo likę 35 min. (Saulė leidosi 21.05 val vietos laiku). Meteorologinės sąlygos geros: giedra, vėjas 310-330°, 2-3 m/sek.

Pasirinkta starto vieta buvo už 300 m nuo lėktuvų stovėjimo aikštelės, nušienautoje KTT dalyje. Planuojamas kilimo kursas 270°-280°.

Pradėjus įsibėgėjimą motoskraidyklė ėmė krypti į dešinę ir antrąją įsibėgėjimo pusę baigė nešienautoje aerodromo dalyje. Atplyšusi nuo žemės, MK - 310°, pakilo į 8-10 m aukštį ir, likus iki lėktuvų stovėjimo aikštelės apie 150 m, pradėjo po truputį žemėti ir, nekeisdama skrydžio krypties bei nesikeičiant variklio darbo režimui, susidūrė su stovėjusiu lėktuvų stovėjimo aikštelėje lėktuvu AN-2.

Žmonės, stovėję apie 15 m nuo lėktuvo An-2 ir stebėję motoskraidyklės skrydį, bandė rankų judesiais ir balsu atkreipti piloto dėmesį apie grėšiantį susidūrimą. Tačiau pilotas nereagavo ir jokių veiksmų, susidūrimui su kliūtimis išvengti, nesiėmė.

3. IŠVADOS

Žuvus motoskraidyklės pilotui tiksli avarijos priežastis nenustatyta.

Labiausiai tikėtina priežastis galėjo būti:

- piloto asmenybės ypatumai ir savikontrolės praradimas dėl:
 - susidariusios nestandartinės situacijos starto metu;
 - tiesiai į akis šviečianti ir žemai virš horizonto esanti saulė;
- galimi susidarę vėjo sūkūriai užuovėjinėje kliūčių (angaras, medžiai) pusėje, kurie sukėlė motoskraidyklės žemėjimą.

4. REKOMENDACIJOS

1. Siūlyti motoskraidyklių pilotų sveikatos patikrinimą atlikti pagal Civilinės aviacijos specialistų medicinos ekspertizių atlikimo taisyklių (2-os klasės) reikalavimus.

2. Artimiausiu laiku atlikti vienkartinį motoskraidyklių pilotų pilotavimo technikos patikrinimą.

3. Vengti vykdyti kilimą ir tūpimą prieš saulę, kai saulė yra mažiau kaip 15° virš horizonto.

4. Vesti tikslią pilotų skraidytų valandų apskaita.

Komisijos pirmininkas -
Nariai:

