

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

LAK-12 "Lietuva"
 orlaivio tipas
 LY-GDH
 nacionalinis ir registracijos ženklas
 Kauno apskrities aviacijos sporto klubas
 savininkas, naudotojas

Pociūnų aerodromas
 vieta

1998 06 20
 data

Tyrė komisija, paskirta CAI direktoriaus
 asmens, paskyrusio komisiją, pareigos
 įsakymu Nr.18 1998 06 22 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

[redacted] pareigos, vardas, pavardė

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia 1998 06 20 pirminio pranešimo data

pabaiga 1998 07 20 akto pasirašymo data

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

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga.

1998 m. birželio 20 d. apie 16.20 val. vietos laiku Pociūnų aerodrome kilimo metu patyrė avariją Kauno apskrities aviacijos sporto klubui priklausantis sklandytuvas LAK-12 "Lietuva" reg. ženklas LY-GDH, pilotuojamas šio klubo nario sklandytojo [redacted].

Skrydžio užduotis - skriejimas aerodromo rajone. Meteorologinės sąlygos geros, skrydžiui buvo palankios.

Sklandytuvo startui pilotas pasirinko nenušienautą aerodromo dalį.

Pradėjęs įsibėgėjimą paskui lėktuvą W-35 "Wilga", sklandytuvas greitėjo esant nedideliam dešiniam pokrypiui, sparnu kirsdamas žolę. Tolimesniame įsibėgėjimo etape dėl didėjančio žolės pasipriešinimo ir dešinio pokrypio prasidėjo nevaldomas plokščias sklandytuvo sukimasis apie vertikalią ašį. Sklandytuvo ir lėktuvo pilotai beveik vienu metu atkabino buksyravimo lyną, sklandytuvas dar pakilo į apytikriai 2 m aukštį ir nevaldomas trenkėsi į žemę.

1.2. Avarijos pasekmės žmonėms.

Avarijo metu žmonės nenukentėjo.

1.3. Avarijos pasekmės orlaiviui.

Sklandytuvo apžiūros metu nustatyta:

1. Lūžusi ratuko svirtis.
2. Dviejose vietose įtrūkęs sklandmuo.
3. Stabilizatoriaus pažeidimai prie kraštinių nerviūrų.
4. Nulūžęs kabinos gaubto tvirtinimo kronšteinas.

Sklandytuvas remontuotinas tik gamyklos sąlygomis.

1.4. Žala tretiesiems asmenims (turtui).

Avarijos metu žala tretiesiems asmenims (turtui) nepadaryta.

1.5. Duomenys apie įgulą.

Sklandytuvo pilotas - [redacted], 43 m amžiaus, Lietuvos Respublikos pilietis.

Sklandytojo licencija SK [redacted] galioja iki 1998 05 28 d.

Kvalifikaciniai įrašai - sklandytuvų pilotas;

Bendras skraidytų val. skaičius - 1700 val.,

tame tarpe per paskutines 90 parų - 5.58 val.,

Bendras skraidytų val. skaičius sklandytuvu LAK-12 "Lietuva" - 1200 val.,

tame tarpe per paskutines 90 parų - 5.24 val.

Kvalifikacinis tikrinimas atliktas - 1998 04 29 d., išvada: leidžiama skraidyti pagal anksčiau turėtus leidimus, tikrintojas - [redacted]

1.6. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą.

Antžeminių tarnybų personalas avarijai įtakos neturėjo.

1.7. Duomenys apie lėktuvą.

Sklandytuvas LAK-12 "Lietuva"

Reg. ženklas - LY-GDH

Tinkamumo skraidyti pažymėjimas:

Nr. 00254, išduotas 1992 05 12, galioja iki 1999 05 12

gamyklinis numeris - 6155

pagaminimo metai - 1989 12 19

gamintojas - Prienų ESAG (Lietuvos Respublika)

šalis gamintoja - Lietuvos Respublika

Skraidytų val. skaičius nuo eksploatacijos pradžios - 110.55 val

Tūpimų skaičius - 52

Remontų skaičius - nebuvo

1998 05 18 sklandytuvas iškonservuotas ir paruoštas eksploatacijai.

1.8. Meteorologinė informacija.

Kauno aerodromo faktiniai orai:

14 val 50 min

vėjas prie žemės paviršiaus 320°10KT, matomumas daugiau 10 km,
5-7 oktantai debesų 4000 FT aukštyje ir Cb oro temperatūra 17°C,
atmosferos slėgis QNH 1015 hPa;

15 val 50 min

vėjas prie žemės paviršiaus 270° 10 Kt, matomumas daugiau 10 km,
5-7 oktantai debesų 5000 FT aukštyje ir Cb; oro teperatūra 18°C,
QNH 1015 hPa;

Orų prognozė 5-am sektoriui 14-21 val:

Vėjas ir temperatūra 300-1500 FT sluoksnyje 360° 16 KT/12°, prie žemės 340°
10 gūšiai 20 KT/19°, matomumas 10 km, vietomis 3000 m, liūtinis lietus, perkūnija,
debesuotumas 5-7 oktantai sluoksniniai kamuoliniai 2000 FT aukštyje ir
Cb 2500 FT aukštyje.

Pastaba: Pociūnų aerodromo faktinių orų neturime, Kaunas yra pati artimiausia jiems stotis.

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

Sklandytuvo radijo ryšys su skrydžių vadovu ir lėktuvo pilotu buvo be priekaištų.

1.10. Duomenys apie aerodromą (jei avarija įvyko aerodrome).

Aerodromas gruntinis. Plotas pakankamas saugiai kilti autotraukiniu bet kuria kryptimi. KTT neženklinti. Dalis aerodromo nenušienauta. Startui pasirinktoje vietoje žolės aukštis 0,2 - 0,3 m, vietomis - iki 0,5 m.

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Sklandytuve yra įrengtas barografas kuris skrydžio metu buvo įjungtas. Dėl trumpo laiko tarpo ir ribotų barografo galimybių, užfiksuotas buvo tik avarijos laikas.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.

Pagal sparno pėdsaką žolėje matyti, kad, pradėjęs įsibėgėti, sklandytuvas greitėjo esant nedideliam dešiniam pokrypiui, vietomis sparnu kirsdamas žolę. Pokrypis tolimesnio įsibėgėjimo metu nebuvo išlygintas - tai rodo tolimesni sparno pėdsakai. Pasiekus numatomą greitį -60 km/h, maždaug 80-100 m nuo įsibėgėjimo pradžios, dešinys sparnas pateko į aukštesnę žolę ir, dėl padidėjusio žolės pasipriešinimo, prasidėjo nevaldomas sklandytuvo sukimasis apie vertikalią ašį. Tuo pat metu sklandytuvo ir lėktuvo pilotai atkabino buksyravimo lyną.

Sustabdžius dešinį sparną, kairiojo sparno greitis išaugo, sklandytuvas dar pakilo į -2 m aukštį, trenkėsi nosimi lėkštu kampu į žemę, po to važiuoklės ratuku ir uodegos atrama. Nuo smūgio keliose vietose deformavosi sklandytuvo konstrukcija, ir lūžo važiuoklės ratukas kartu su visa atrama.

1.13. Medicinos ir patalogoanatominiai duomenys.

Tyrimai nebuvo atliekami.

1.14. Duomenys apie gaisrą.

Avarijos metu gaisro nebuvo.

1.15. Saugos faktoriai.

Piloto sėdynė ir saugos diržai sklandytuve pilnai atliko apsauginę funkciją, pilotas sužeistas nebuvo.

1.16. Duomenys apie atliktus bandymus bei tyrimus.

Atliekami nebuvo.

1.17. Informacija apie organizacijas ir administracinę veiklą.

Įtakos neturėjo.

2. ANALIZĖ

Pradėjęs įsibėgėjimą (MK-140) paskui lėktuvą W-35 "Wilga", sklandytuvas greitėjo esant dešiniam pokrypiui, sparnu braukdamas žolę. Esant numanomam sklandytuvo greičiui -60 km/h (atplyšimo greitis) ir maždaug 80-100 m nuo įsibėgėjimo pradžios, dėl didėjančio žolės pasipriešinimo dešinys sklandytuvo sparnas ėmė stabdytis ir pasekoje to prasidėjo nevaldomas plokščias sklandytuvo sukimasis apie vertikalią ašį. Žolės aukštis šioje vietoje buvo iki 0.5 m. Sklandytuvo ir lėktuvo pilotas beveik vienu metu atkabino buksyravimo lyną.

6

Staiga sustabdžius dešinijį sklandytuvo sparną, kairiojo sparno greitis išaugo, sklandytuvas dar pašoko į -2 m aukštį ir lėkštu kampu nosimi trenkėsi į žemę. Smūgio metu buvo deformuota sklandytuvo konstrukcija.

3. IŠVADOS

Avarijos priežastys yra:

1. Sklandytojo pilotavimo klaida -per vėlai atsikabinta nuo lėktuvo.
2. Blogai pasirinkta starto vieta.

4. REKOMENDACIJOS:

1. Atidžiau rinktis starto vietą.
2. Startuojant, vos nukritus sklandytuvo sparnui ant žemės, nedelsiant atsikabinti.

Komisija:

