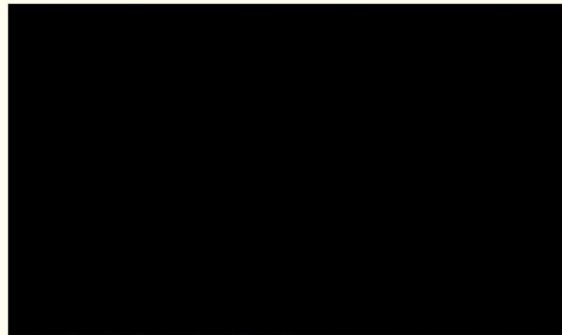




LIETUVOS RESPUBLIKOS
SUSISIEKIMO MINISTERIJA

VALSTYBINĖ
CIVILINĖS AVIACIJOS INSPEKCIJA

2679 Vilnius, Gedimino pr. 17
Tel. 620998, telefaksas 224335
A/S 345501 Lietuvos Valstybiniame komerciniame banke
Banko kodas 260101596



1993m. gegužės 15 d.

Nr. _____

Vilniaus aeroklube 1993 m. liepos
01 d. įvykusio sklandytuvo
L-13 "Blanik" aviacinio incidento
tyrimo

A K T A S

I. Ekipažas,

[Pilotas]

, sklandytojas-sportininkas
Vilniaus aeroklubo narys

II. Aviacinio incidento aplinkybės:

1993m. liepos 1 d. Vilniaus aeroklubo sportininkas
[pilotas] apie 16 val, sklandytuvu L-13 LY GAP pakilo
iš Paluknės aerodromo savarankiškam skriejimui. Pilotas
neįvertino pasikeitusios vėjo krypties, ko pasėkoje sklandy-
tuvas nutolo nuo aerodromo. [Pilotas] priėmė sprendimą
tūpti aikštelėje. Tūpdamas, prabėgėjimo metu dešiniu sparnu
kliudė elektros linijas atramos stulpą, ko pasėkoje buvo
aplaužytas sklandytuvas.

Faktinės meteorologinės sąlygos:

giedra, matumas 10 km, vėjas 300-340⁰, atmosferinis slėgis
742 mm Hg, temperatūra ± 17⁰C, vidutinis turbolentiškumas.

Įvykio metu zonoje pratimą atlikinėjo sklandytuvas L-13
"Blanik". Skraidymų laikas tinkamas skraidymams.

III. Duomenys apie pilotą:

[Pilotas]

skraido Vilniaus aeroklube nuo
1992 metų. Sklandytuvu L-13 "Blanik" priskraidė 19 val.23 min.
1993 metais iki aviacinio įvykio turėjo priskraidęs 3 val.
13min.

IV. Duomenys apie sklandytuvo techniką:

3

[Technikas] , aeroklube dirba nuo 1993 m. balandžio mėn. visuomeniniu sklandytuvų technikų. Pagrindinė darbovietė VRM Atskirosios aviacijos tarnybos aviatechnikas-mechanikas. Jo aptarnaujami sklandytuvai anksčiau avarijų dėl technikos gedimų neturėjo.

V. Duomenys apie sklandytuvą:

Sklandytuvas L-13 "Blanik" LY-GAP s/n 026948, priklauso Vilniaus aeroklubui. Sklandytuvas pagamintas 1977 m. 07 08 d. Bendras priskraidymas 795 val;

1985 10 03 d. Prienų ESAG atliktas paskutinis remontas, resursas pratęstas 1000 val; iki 1993 07 01 d. priskraidė 311 val.

VI. Trūkumai ir pažeidimai:

- žemas skraidymų organizavimo lygis
- žemas pilotų pasiruošimo lygis;
- asmeninis pilotų nedrausmingumas;

VII. Komisijos išvados apie sklandytuvo aviacinio įvykio priežastis:

Pilotas [Pilotas] tępdamas iš oro pasirinktoje aikštelėje neįvertino vėjo krypties ir stiprumo, tūpimo kryptis iš esmės buvo pasirinkta pavėjui. Aikštelė buvo pasirinkta netinkama.

Pilotas nesilaikė užduotos zonos ribų.

VIII. Pasiūlymai:

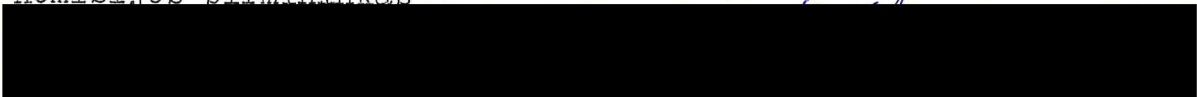
1. Organizuojant skraidymus, skraidymų vadovas turi turėti stebėtoją iš sportininkų tarpo, kuris pastoviai žinotų situaciją ore.
2. Vilniaus aeroklubo vadovybei didesnę dėmesį skirti darbuotojų drausmei ir tvarkai palaikyti.
3. Didesnę dėmesį skirti sportininkų pasiruošimui, pasirinkti tūpimo aikšteles iš oro.

Sklandytuvas remontui aerodromo sąlygomis netinkamas ir komisija siūlo jį remontuoti Prienų valstybinėje sportinės aviacijos gamykloje.

Priedai: 1. Aeroklubo viršininko raportas.

2. Įvykio schema.
3. Skraidymo vadovo paaiškinimas.
4. Sklandytuvo piloto paaiškinimas.
5. Bažograma.
6. Įvykio apžiūrėjimo schema.
7. Išrašas iš skraidymų lapo.
8. Išrašas iš piloto skraidymų knygutės.
9. Sklandytuvo technikinio stovio įvertinimo aktas.
10. Tinkamumo skraidyti pažymėjimas.
11. Registracijos liūdiėjimas.
12. Duomenys apie sklandytuvą.

Komisijos pirmininkas



NARIAI:

