

TVIRTINU: [REDACTED]



1994 08 14 d. sklandytuvo LY-GKN aviacinio
įvykio Panevėžio aeroklube tyrimo
AKTAS

I. Ekipažas.

Sklandytojas instruktorius [pilotas A]

Sklandytojas (mokinys) [pilotė B]

II. Įvykio aplinkybės.

1994 m. rugpjūčio 14 d. Panevėžio aeroklube buvo ruošiamasi įprastiniams skraidymams. Kadangi oras skriejimui nebuvo tinkamas, aeroklubo viršininkas priėmė sprendimą vykdyti tik mokamuosius ir tik su instruktoriais skridimus.

Skrydžių vadovais buvo paskirti [C] ir [D]. Skrydžiams buvo paruoštas lėktuvas W-35A ir sklandytuvas L-13 "Blanikas" LY-GKN. Skridimai buvo pradėti 11 val., pagal prognozę oras buvo: vėjas 240, 8 m/s debesu padas 1000m, galimas trumpalaikis lietus. 11.45 val. mokinė-sklandytoja [pilotė B] ir instruktorius [pilotas A] sklandytuvu LY-GKN buvo pakelti į 1-ą zoną ir atkabinti 600 m aukštyje. Skridimo užduotis-supažindinamasis skridimas į zoną. Atlikus pratimą zonoje, sklandytuvui buvo leista žemėti į 3-čią kairio rato posūkį ir tūpti. Pirmas vizualus skraidymo vadovo ir sklandytuvo kontaktas buvo, esant 200 m aukštyje 4-0 posūkio rajone, to pakako su atsarga saugiam nusileidimui. Tuo metu sustiprėjo vėjas ir užėjo smulkus lietus. Sklandytuvo ekipažas pametė vizualių ryšį su aerodromu, instruktorius priėmė sprendimą tūpti į aikštelę, pasirinktą iš oro. Sklandytuvui, esant 60-70 m aukštyje, skraidymų vadovas duoda komandą tūpti į aikštelę. Tūpimo metu sklandytuvas stipriai aplaužomas. Niekas iš ekipažo nenukentėjo.

III. Faktinis meteorologinės sąlygos.

- debesuotumas 8-9 balai;
- matomumas 10 km, trumpalaikis lietus;
- vėjas 240, 8 m/s;
- debesų padas 1000 m;
- temperatūra + 23C
- turbolentiškumas silpnas.

IV. Duomenys apie ekipažą.

[Pilotas A] Panevėžio aeroklube pradėjo skraidyti 1977 m. Šiuo metu sklandytuvais L-13, Jantar Standart, LAK-12, lėktuvu W-35 A. Aeroklube lėktuvais skraido minimaliai, kiek reikalinga piloto kvalifikacijai. 1992 m. išlaikė teorinius ir

3

praktinius egzaminus visuomeninio sklandytojo instruktoriaus kvalifikacijai gauti. Praėjusius du metus skraido nuolat, didesnių pertraukų nedaro. Grubesnių nusižengimų skraidymuose padaręs nėra. Skrydžiams ruošiasi krupščiai, skrenda patikimai, bet dėl nesėkmių linkęs kaltinti nepalankiai susiklosčiusias aplinkybes.

Paskutiniai kontroliniai sklandytojo instruktoriaus kvalifikacijai patikrinti atlikti š.m. gegužės 8 d.

Bendras priskraidymas - 1390 skridimų, 887 val.

Savarankiškai - 1020 skridimų 737 val.

Tame skaičiuje sklandytuvais - 1061 skridimas, 853 val.

lėktuvu W-35 - 239 skridimai, 34 val.

Sklandytoja mokė [pilotė B] skraidyti pradėjo nuo š.m. vasaros. Teorinius užsiėmimus laikė nuolat, pateiktas žinias, įsisavino nesunkiai, įskaitas išlaikė sėkmingai. Pirmą supažindinamąjį skridimą į zoną atliko š.m. rugpjūčio 13 d.

V Žinias apie sklandytuvą L-13 "Blanik" LY-GKN.

Sklandytuvas L-13, reg. Nr. LY-GKN, pagamintas 1976 09 07, gamykl. Nr. 026715. Priskraidymas nuo eksploatacijos pradžia 965 val., priklauso Panevėžio aeroklubui. Paskutinis remontas atliktas 1988 12 01 priskraidymas po remonto 475 val. 22 min.

VI Įvykio pasekmės

Aviacinio įvykio metu sklandytuvas L-13 "Blanik" LY-GKN patyrė sekančius pažeidimus:

1. Deformuotas liemuo kabinos dalyje važiuoklės mazge;
2. Nuplėštas kairės pusės stabilizatorius su aukštumos vairu;
3. Išplėštas kairiojo sparno tvirtinimo priekinis mazgas;
4. Sparno gale iki laižerono įmušta danga;
5. Deformuota liemens centropiano jėginė konstrukcija ir centrinės liemens dalies danga;
6. Deformuotas kairiojo sparno užsparnis;
7. Nulaužtas uodegos ramstis;
8. Deformuotas dešiniojo sparno galas.

Sklandytuvas remontui netinkamas.

VII. Aviacinio įvykio priežastis.

Sklandytojas-instruktorius [pilotas A] pervertino savo jėgas, neįvertino tikimybės, kad oro sąlygos gali staiga pablogėti ir nebuvo tam pasiruošęs, prarado aukštį ir buvo priverstas tūpti nesaugioje aikštelėje, pasirinktoje iš oro. Esant ribotam saugių aikštelių skaičiui aerodromo prieigose tik gerų instruktoriaus pilotavimo įgūdžių pavyko išvengti didesnės nelaimės.

Sklandytuvas sulaužytas. Niekas iš sportininkų nenukentėjo.

VIII Kiti trūkumai ir pažeidimai.

1. Asmeninis piloto nedrausmingumas ir nepakankamas profesinis pasiruošimas kaip elgtis konkrečioje skrydžio situacijoje.

2. Esant nenuspėjamoms oro sąlygoms, netinkamai buvo pasirinktas laikas mokomiesiems skridimams.

3. Nepakankamas skrydžių organizavimo lygis.

IX. Pasiūlymai ir rekomendacijos.

1. Mokomųjų ir mažą patyrimą turinčių sklandytojų skrydžių metu stengtis taip organizuoti skraidymus, kad užeinant tūpti būtų kuo mažesnės kliūtys ir būtų galimybė esant nestandartinei situacijai pasirinkti iš oro saugią aikštelę.

2. Pradedančiųjų sklandytojų savarankiško skraidymo metu skirti stebėtoją iš jų tarpo, kuris kartu su skraidymų vadovu pastoviai kontroliuotų kiekvieną jų, esantį ore ir bet kuriuo metu, esant nenumatytai situacijai, galėtų suteikti jam metodinę pagalbą.

3. Išsamiau analizuoti ir kritiškai vertinti meteosąlygas.

4. Sklandytuvas remontui nei aerodromo nei gamyklos sąlygomis netinkamas ir komisija siūlo jį nurašyti.

5. Atskirų detalių ir mazgų įteisinimas tolimesnei eksploatacijai galimas tik esant remontinės organizacijos techninės ekspertizės išvadoms.

Komisijos pirmininkas

Nariai:

