

Tvirtinu:



1995 m gegužės



Mėgėjiškos konstrukcijos orlaivio, priklausančio konstruktoriams-mėgėjams [A] ir [B] katastrofos, įvykusios 1995 04 23 d Alytaus aeroklube, tyrimo rezultatų

AKTAS

1. BENDRIEJI DUOMENYS

1.1. 1995 04 23 d. apie 17val. 30 min. įvyko savos gamybos mėgėjiškos konstrukcijos orlaivio katastrofa. Buvo atliekami antžeminiai orlaivio bandymai Alytaus aeroklubo aerodrome. Bandymai vyko dieną, geromis meteorologinėmis sąlygomis.

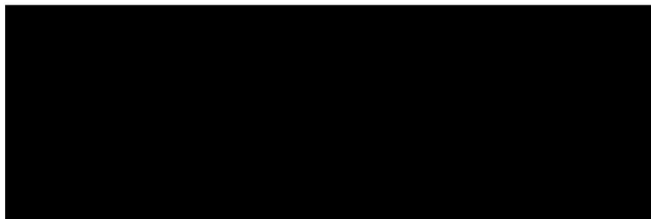
Pagal bandymų programą, [A] turėjo užduotį išbandyti orlaivio variklių poveikį konstrukcijai, atliekant riedėjimą (važiavimą) aerodromo riedėjimo taku.

Pilotas [A], atlikdamas eilinį riedėjimą (važiavimą) riedėjimo taku, netikėtai visiems pakilo į orą, praskrido apie 350 m ir iš 15-20 m aukščio nukrito ant garažų.

Pasekmės: pilotas [A] žuvo, orlaivis sudužo. Tretiems asmenims žala nepadaryta.

1.2. Katastrofos priežastys ištirtos komisijos, patvirtintos Civilinės Aviacijos Direkcijos gen. direktoriaus pav. 1995 04 24 d įsakymu Nr.50/B :

Pirmininkas:
Nariai -



1.3. Ekspertais šiai katastrofai tirti buvo pakviesti:

[REDACTED]

Konsultantais pakviesti:

[REDACTED]

1.4. Katastrofos tyrimo terminai:

- tyrimo pradžia 1995 04 24.
- tyrimo pabaiga 1995 05 15.

2. ANALIZĖ

1995 04 23d. Alytaus aeroklubo aerdrome buvo vykdomi mėgėjiškos konstrukcijos orlaivio (toliau MKO) antžeminiai bandymai.

Pagal iš anksto suplanuotą antžeminių bandymų programą pilotas [A] turėjo išbandyti MKO variklių vibracinį poveikį konstrukcijai, atliekant riedėjimą (važiavimą) aerodromo riedėjimo taku.

Orlaivis buvo paruoštas antžeminių bandymų programai atlikti. Skrydis nebuvo planuotas, orlaivio gamyba nebuvo užbaigta (gaminys nepriimtas komisijos, nesukomplektuotos piloto saugos priemonės, nebuvo įsitikinta saugiu orlaivio sistemų darbu). Pilotas [A], atlikdamas eilinį riedėjimą (važiavimą) aerodromo riedėjimo taku, klaidingai nusprendė įvykdyti skrydį. Pakilus į 15-20 m aukštį ir atliekant kairį posūkį, orlaivis labai staigiai "nuvirto" į kairį suktuką, trenkėsi į garažų stogą, po to į betoninę aikštelę prie garažų.

Pilotas žuvo, orlaivis sudužo.

Įvykio metu Alytaus aeroklubo aerdrome skrydžiai nebuvo vykdomi.

Pilotas [A], apsispręsdamas vykdyti skrydį rytų kursu, klaidingai įvertino šio orlaivio galimybes atlikti saugų skrydį.

Šio tipo orlaiviui, pradedančiam pakilimą iš pasirinktos starto vietos, techniškai neįmanoma įveikti kilimo kryptimi esančias kliūtis.

Prancūzų konstruktoriaus [REDACTED] orlaiviui MC-10 "CRI-CRI", kurį analogu buvo pasirinkęs [A] gamindamas savo lėktuvą, pakilimo distancija iki 15 m aukščio yra 500 metrų. [A] skrydžio atveju, atstumas nuo starto vietos iki kliūčių kurių aukštis 30-35 metrai, tebuvo 420-450 metrų. Be to, [A] orlaivio variklių galingumas buvo ženkliai mažesnis už MC-10 "CRI-CRI" variklių galingumą.

Po pakilimo, pilotas, supratęs, kad kilimo kursu kliūčių perskristi neįmanoma ir, norėdamas išvengti susidūrimo su jomis, pradėjo sukti į kairę. Posūkio manevro metu orlaivis, turėdamas minimalų greitį, dėl pokrypio ir nuovėjos poveikio "nugriuvo" į suktuką.

3. IŠVADOS

Pagrindinė įvykio priežastis - klaidingas piloto [A] sprendimas kilti, neįvertinus konkrečių kilimo sąlygų.

Šį sprendimą įtakojo sudėtinga [A] psichologinė nuostata, pasireiškianti didžiuliu noru kuo greičiau pakelti į orą savos konstrukcijos ir gamybos orlaivį.

4. PAPILDOMA INFORMACIJA

4.1. Duomenys apie pilotą.

[A] (komercinės aviacijos piloto licencija [A], galioja iki 1996 03 29 d.)

[A]
Čia skraidė lėktuvais MIG-15; MIG-17; L-29.
[A] Alytaus

aeroklube skraidė piloto-instruktoriaus pareigose visais turimais orlaivių tipais (W-35A "WILGA", JAK-52, JAK-18T, skland.L-13 "BLANIK").

Bendras priskraidymas 1938 val. 40 min.

1994m. priskraidyta - 33val. 07 min.

1995m. skraidė balandžio 15 d. lėktuvu JAK-18T 0 val.44 min.

Paskutinis teorinių žinių patikrinimas 1995 03 24 d., įvertinimas "gerai".

Pilotavimo įgūdžiai tikrinti 1995m. balandžio 15 d. lėktuvu JAK-18T.

4.2. Duomenys apie orlaivį (MKO) ir jo konstrukciją.

MKO vienvietis. Analogu paimtas prancūzų firmos "AEROPASJAL" vedančiojo specialisto [A] 1973m. sukonstruotas lėktuvas MC-10 "CRI-CRI".

MKO turi individualių konstrukcinių savybių, kuriomis skiriasi nuo analogo:

- sparnas pailgintas 500mm;
- konstrukcijos svoris 20 kg didesnis;
- pakeista jėginė sparno ir liemens sujungimo schema;
- pakeista eleronų-užsparnių valdymo schema;
- sparno aerodinaminis profilis neatitinka analogo.

Apklausus liudininkus, stebėjusius skridimą ir MKO kritimą, nepasitvirtina aviacinės technikos gedimo galimybė, ko pasekoje galėjo įvykti MKO susidūrimas su žeme.

Ištyrus MKO nuolaužas, jo sistemų gedimo nenustatyta.

Nustatyti individualūs MKO nukrypimai nuo analogo žymiai sumažino MKO skraidymines galimybes, atliekant posūkį su pokrypiu, esant minimaliam kritiniam greičiui.

MKO atstatymui ir remontui netinkamas.

4.3. Meteorologinė informacija

- vėjas 140°, 2-3 m/s;
- debesuotumas 5 balai;
- debesų aukštis apie 2000m;
- oro temperatūra + 18° C;

-atmosferinis slėgis 1028 - milibari.

- 4.4. Katastrofa įvyko aerodromo prieigose esančioje garažų aikštelėje. Tretiems asmenims žala nepadaryta.
- 4.5. Bandymai vyko neęsant radioryšiui, MKO neturėjo radioryšio priemonių.
- 4.6. Avarinius gelbėjimo darbus pirmi pradėjo atskubėję aeroklubo nariai bei garažų aikštelėje tuo metu buvę žmonės.
- 4.7. Katastrofos pasekmėje žuvo pilotas [A]. Tretieji asmenys nenukentėjo.

5. KITI TRŪKUMAI IR PAŽEIDIMAI

1. Bandyminio skrydžio vykdymas MKO be atitinkamos komisijos apžiūros ir išvadų.
2. Nepakankamas Alytaus aeroklubo vadovybės metodinis darbas su pilotais.
3. Orlaivio gamybos ir konstrukcijos nukrypimai nuo analogo.
4. Nepakankamas Lietuvos aeroklubo (LAK) tarybos dėmesys skrydžių saugos profilaktikai.
5. Finansinių resursų, reikalingų skrydžių saugos užtikrinimui, stygius.

6. REKOMENDACIJOS

1. Patobulinti mėgėjiškos konstrukcijos orlaivių pripažinimo tinkamais skraidyti Nuostatus.
2. Mėgėjiškos konstrukcijos orlaivių tinkamumo skrydžiams nustatymo komisijai griežčiau kontroliuoti MKO projektavimo, gamybos ir bandymų procesą.
3. Mėgėjams konstruktoriams, gaminantiems MKO, nenukrypti nuo pasirinkto analogo, o esamus nukrypimus techniškai pagrįsti.
4. Pilotams atkreipti dėmesį į skraidymų savikontrolę ir drausmę.
5. Griežtai laikytis aerodromo skrydžių vykdymo instrukcijos reikalavimų.
6. Alytaus aeroklubo vadovybei pagerinti metodinį darbą su pilotais.

Komisijos pirmininkas
Nariai :

