

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

SL-90"Lešyj"

orlaivio tipas

LY-XAS

nacionalinis ir registracijos ženklas

[Savininkas]

savininkas, naudotojas

Kaunas, Aleksoto aerodromas

vieta

1996 10 16

data

Tyrė komisija, paskirta

CAD generalinio direktoriaus

asmens, paskyrusio komisiją, pareigos

įsakymu Nr. 172/B

1996 10 17 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

1996 10 16

pirminio pranešimo data

pabaiga

1996 11 18

akto pasirašymo data

Tyrimo dalyvavo:

[Redacted]
išvardinti ministerijų, įstaigų, įmonių, organizacijų atstovus

1. Faktinė informacija.

1.0. Įvykio priešistorė.

Pagal 1996 m. gegužės 22 d. pirkimo-pardavimo sutartį [savininkas] [redacted] įsigijo orlaivį SL-90, gamyklos Nr. 050, iš bendrovės "Zapadnij most", [redacted], jį 1996 07 10 užregistravo Lietuvos civilinės aviacijos orlaivių registre (reg. Nr. LY-XAS). Jam buvo išduotas tinkamumo skraidyti pažymėjimas ir registracijos liudijimas Nr. 00636.

Orlaivis sertifikuotas pagal Rusijos lengvųjų orlaivių standartų reikalavimus. Prototipo bandymai atlikti M. Gromovo skrydžių bandymo institute.

Kadangi lėktuvo savininkas [savininkas] neturėjo piloto licencijos, lėktuvą valdė pilotas mėgėjas, turintis piloto instruktoriaus kvalifikaciją, Kauno aeroklubo narys [pilotas], o [savininkas] skraidė kartu kaip keleivis bei mokiny.

1.1. Skrydžio eiga.

1996 spalio 16 d. 18.12 val., Kauno Aleksoto aerodrome patyrė avariją lėktuvas SL-90 "Lešyj" reg. Nr. LY-XAS, priklausantis [savininkui]. Lėktuvo įgulą sudarė pilotas [pilotas] ir lėktuvo savininkas [savininkas]. Įgula vykdė skrydžius aerodromo ratu, kildama "konvejeriu". Iki avarijos lėktuvas buvo atlikęs 3-4 skrydžius aerodromo ratu. Pakilus eiliniam skrydžiui aerodromo ratu, įgula dėl nestabilaus variklio darbo 40-60 m auktyje dešiniu posūkiu su 10-15° posvyriu ir žemėdama pradėjo manevrą avariniam tūpimui į riedėjimo takelį, esantį aerodromo pietų-pietrytinėje dalyje. Apsisukus 180° kampu, t.y. apytikriai 270°-280° kursu, lėktuvas perėjo į staigesnį žemėjimą padidindamas dešinią posvirį ir apie 15-20 m aukštyje staigiai vertėsi į dešinį suktuką, atliko 1/4 vijos ir dideliu apie (80°) kampu susidūrė su žeme tarp 1-os ir 2-os buvusiųjų sraigtasparnių stovėjimo aikštelių aerodromo pietrytinėje dalyje.

1.2. Avarijos pasekmės žmonėms.

	Įgula	Keleiviai	Tretieji asmenys
Mirtini sužalojimai:	2	-	-

1.3. Avarijos pasekmės orlaiviui Lėktuvas sudužęs.

1.4. Žala tretiesiems asmenims (turtui). Tretiesiems asmenims (turtui) žala nepadaryta.

1.5. Duomenys apie įgulą.

[Pilotas] , gimęs 1959 m., Lietuvos pilietis.
Piloto licencija PM išduota 1995 03 20, galioja iki 1997 03 27.

Leidimai: vizualūs skrydžiai,
akrobatiniai skrydžiai.
Kvalifikacija: lėktuvų JAK-52, Cessna-150, sklandytuvo L-13 pilotas
instruktorius,
lėktuvų JAK-50;-55 vadas.

Skrydžių patirtis:

Bendras skraidytų val. skaičius apie 917 val., per paskutines 90 dienų - apie 12 val. 55 min. Tikslaus skraidytų valandų skaičiaus nustatyti nepavyko, kadangi skraidytų valandų apskaita lėktuvu SL-90 vedama nebuvo.

Bendro skraidytų valandų skaičiaus lėktuvu SL-90 nustatyti nepavyko, tačiau vertinant skraidymų dažnumą šiuo lėktuvu, galima manyti, jog bendras priskraidymas lėktuvu galėjo būti apie 8-10 val.

Paskutinis sveikatos patikrinimas atliktas 1996 03 27 Kauno sporto medicinos centro CAGEK.

Išvada: pagal sveikatos būklę atitinka 2 klasės medicinos išvados reikalavimus piloto mėgėjo licencijai gauti (pažyma [redacted]).

Kitas įgulos narys

[Savininkas] , gim. 1942 m., Lietuvos pilietis. Piloto licencijos neturėjo, skraidytų valandų skaičius mokiniu nežinomas, kadangi tokios apskaitos nevedė.

1.7. Duomenys apie orlaivį LY-XAS.

Tipas SL-90 "Lešyj"
Gamintojas Lukovicų mašinų gamybos gamykla (Maskvos sr.)
Užsakovas Bendra Rusijos-Bulgarijos įmonė "Aviotechnika,
P/D 32, 103045 Maskva;
Box 423, Trakia, 4000 Plovdiv
Pagaminimo metai 1993 05 25
Gamyklinis Nr. 050

Registracijos metu užfiksuotas skraidytų valandų skaičius - 1 val. 07 min., tūpimų skaičius - 3.

Bendrą skraidytų valandų ir tūpimų skaičių iki avarijos nustatyti neįmanoma, kadangi orlaivio savininkas orlaivio dokumentuose apskaitos nevedė.

Nustatytas resursas iki remonto - 250 val. Bendras techninis resursas - 500 valandų. Lėktuvo remontų nebuvo.

Paskutinio periodinio ir operatyvinio techninio aptarnavimo rūšies ir apimties nustatyti neįmanoma, kadangi orlaivio techninėje dokumentacijoje tai fiksuota nebuvo.

Variklis	M-3, 110 AG galingumo
Gamintojas	Voronežo aviacijos variklių gamykla
Pagaminimo metai	1992 11 30
Gamyklinis Nr.	KB231035

Registracijos metu užfiksuotas variklio darbo laikas nuo eksploatacijos pradžios 3 val. 11 min. Bendro variklio darbo laiko nuo eksploatacijos pradžios iki avarijos nustatyti neįmanoma, kadangi orlaivio savininkas šios apskaitos variklio dokumentacijoje nevedė.

Nustatytas variklio resursas iki remonto	25 val.
Leidžiami naudoti degalai	aviacinis benzinas B-91/115
Naudojami tepalai	aviacinis tepalas MS-20
Propeleris	BM-3, medinis, fiksuoto žingsnio, dviejų menčių;
Gamintojas	БІ "Interavia", Otkritoje šose 18-6, 107370 Maskva
Naudoti degalai	automobilinis benzinas A-92
Naudoti tepalai	aviacinis tepalas MS-20

Degalų ir tepalų kiekio avarijos metu nustatyti neįmanoma, kadangi avarijos metu iš prakiurusių bakų jie išsipylė ant žemės.

Remiantis liudininkų parodymais apie išsipykusio kuro kiekį po avarijos, darytina išvada, kad kuro, skrydžiui atlikti, lėktuve buvo pakankamai.

Laboratoriniams tyrimams atlikti iš benzino bakų buvo paimta 1,5 litro benzino, o iš variklio karterio - 0,5 litro tepalo.

Orlaivio masė ir centruotė skrydžio metu neviršijo lėktuvo gamintojo nustatytų ribų. Tikslėsių duomenų nustatyti neįmanoma, kadangi nežinomas lėktuve buvęs kuro kiekis ir nėra centruotės grafikų.

Apžiūrėjus lėktuvo nuolaužas, aptiktas ant aukštumos vairo kompensatoriaus pritvirtintas 5 kg svorio švino gabalas, kurį liudininkų parodymais, pritaissė lėktuvo savininkas [savininkas], norėdamas pernešti lėktuvo svorio centrą atgal, kadangi, jo teigimu, lėktuvas turėjo per didelę priekinę centruotę ir buvo sunkumų išlyginti lėktuvą tupdant. Šią lėktuvo savybę patvirtina ir juo skraidę pilotai [A], [B], [C].

Orlaivis dvivietis su dviguba valdymo sistema, pilotų kėslai išdėstyti šalia vienas kito. Orlaivio konstrukcija metalinė, aukštasparnis su atraminiais spyriais. Triratė važiuoklė su užpakaliniu valdomu nuo pedalų ratuku; pagrindiniuose važiuoklės ratuose įrengti stabdžiai valdomi pedalais. Kuro talpas sudaro du bendros 120 ltr. talpos bakai, sumontuoti sparnuose prie centroplano.

Orlaivis sukomplektuotas standartine serijinės gamybos pilotažine navigacine įranga.

Variklis M-3 trijų cilindrų, žvaigždinis, pagamintas 9 cilindrų žvaigždinio variklio M-14P bazėje. Variklis sukomplektuotas sekančiais agregatais:

- oro kompresorius	AK-50A Nr.1231051
- elektrogeneratorius	G-273 VU-ZL Nr. 35
- variklio rėmas	506400-40 Nr. 843
- žvakės	SD-49 CMM
- dviem magnetais	M-9 6
- karbiuratorius	AK-14C Nr. 1100420P098
- tepalo siurblys	MH-14A Nr. 230
benzino siurblys	702ML Nr. 12530135

Variklis užvedamas suspaustu oru.

Orlaivio bei agregatų formuliarai, techninio aptarnavimo ir remonto dokumentacija pilnai sukomplektuota.

Orlaivio formuliaruose skraidymo laikas nuo 1993 06 28 iki 1993 07 01 yra 1 val 07 min. Vėlesnis orlaivio skraidymų laikas fiksuojamas nebuvo.

Variklio formuliaruose darbo laikas nuo 1993 06 17 iki 1993 09 16 užfiksuotas 3val. 11 min. Vėlesnis variklio darbo laikas formuliaruose fiksuojamas nebuvo. Variklio formuliaruose yra įrašas apie variklio konservaciją.

Įrašai apie orlaivio bei variklio paruošimą skrydžiams, apžiūras bei atliktus darbus techninėje dokumentacijoje fiksuojama nebuvo.

Orlaivį skrydžiams ruošė įgula - [pilotas] bei [savininkas]

1.8. Meteorologinė informacija.

Kauno Karmėlavos oro uosto meteorologinės tarnybos duomenimis faktinės meteorologinės sąlygos buvo:

1500 UTC 110°6 kt, D6 2/8 Ci, T=14,5°C, Q1014,6, NOSIG

prognozuojamos meteorologinės sąlygos buvo:

EYKA 161055Z 161221 17012kt 9999

EYKA 161355Z 161524 15006kt CAVOK

Meteorologinę informaciją įgula galėjo gauti telefonu. Meteorologinės sąlygos geros ir skrydžio baigčiai įtakos neturėjo.

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

Vykdamt skrydžius Aleksoto aerodrome naudojamas radijo ryšio dažnis 135,500 mhz, o aerodromo šaukinys "Aleksotas INFO". Kai atlieka skrydžius Kauno aeroklubo lėktuvai, aeroklubo vadovybė skiria skrydžių vadovą. Kitais atvejais, kaip taisyklė, skraidymai vykdomi be skrydžių vadovo. Atliekant skrydžius orlaiviu SL-90 LY-XAS skrydžių vadovo nebuvo.

1.10. Duomenys apie aerodromą.

Kauno Aleksoto aerodromas priklauso Kauno m. savivaldybei, atsakingas už tarpusavio ryšius tarp aerodromo vartotojų ir tarpusavio veiklos koordinavimą - Kauno aeroklubo viršininkas. Už skrydžių organizavimą ir jų saugą atsakingas vadovas tos organizacijos, kuri vykdo skrydžius.

Aerodromas atitinka ICAO 2B kategorijos reikalavimus ir skirtas Kauno aeroklubo, Kauno parašiutininkų klubo, Kauno aviacijos sporto klubo, AB"Kauno aviacijos gamykla", UAB "Aviapaslauga", Kauno miesto lakūnų - mėgėjų konstruktorių klubo "ANBO", Kauno skraidyklių klubo, Kauno oreivių klubo "Antis" darbui bei orlaivių, atliekančių vizualius skrydžius dieną, kilimui ir tūpimui.

Aerodrome yra kilimo ir tūpimo takas (KTT) su asfalto danga (1200x60 m). KTT magnetinis kursas (MK) 090° ir 270°. Rytinėje aerodromo dalyje (KTT slenkstis 27) yra 100x60 m galinė saugos juosta (GSJ), o vakarinėje dalyje (KTT slenkstis 09) 50x60 m GSJ. Rytinėje juostos dalyje, 150 m nuo jos galo, juosta kerta geležinkelio atšaka. Pietinėje juostos dalyje yra trys riedėjimo takai, sujungti su stovėjimo aikštele. Šiaurinėje juostos dalyje yra tarpusavyje sujungti du riedėjimo takai su stovėjimo aikštelėmis. Aerodromo aukštis virš jūros lygio AKT+246 ft (+75 m), magnetinis nuokrypis +4°.

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Orlaivio konstrukcijoje savirašio įrengimas nenumatytas ir savirašis įmontuotas nebuvo.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.

Orlaivis priekine dalimi susidūrė su žeme dideliu (apie 80°) kampu ir po susidūrimo liko stovėti vertikaliaje padėtyje. Atskubėjusių žmonių jis buvo atstatytas į horizontalią padėtį siekiant evakuoti orlaivio įgulą.

Pagal propelerio sulūžimo charakterį, darytina išvada, kad smūgio metu propelerio sūkliai buvo maži. Orlaivis į atskiras nuolaužas nesudužęs. Įvykio vietoje nustatyti sekantys orlaivio, variklio bei agregatų pažeidimai:

- tepalo bakas pramuštas, tepalai išbėgę;
- nulūžęs dešinio benzino bako kuro padavimo vamzdelis;
- orlaivio sklandmuo nuo smūgio į žemę deformuotas, smarkiai pažeista pilotų kabina, kabinos stiklai išdužę;
- akumulatorius nuo smūgio nuplėštas iš tvirtinimo vietos;
- kabinoje esantys vairų trosai nušokę nuo riedučių;
- kuro padavimo traukė prie karbiuratoriaus nutrūkusi;
- kairysis magnetas nuo smūgio nuplėštas;
- kairys ir dešinys sparnai nuo smūgio deformuoti.

Kabinoje esančių prietaisų parodymai ir svertų padėtis:

- a) aukštis - 160 m (nustatytas slėgis 745 mmHg);
- b) greitis - 30 km/val
- c) žemėjimo greitis - 2 m/sek
- d) variklio sūkliai - 0 sūkių/min;
- e) variklio kontrolės prietaisų parodymai - visų rodyklės "0" padėtyje, radijo stoties dažnis - 135,475 mhz;
- f) laikas - 18 val. 12 min.;
- g) magnetų valdymas - 1+2;
- h) kuro padavimo renkenėlė ("gazes") - pilnai į priekį.

Orlaivio vairų ir užsparnių padėtis:

- a) gilumos vairas - atlenktas į viršų;
- b) posūkio vairas - neutralioje padėtyje;
- c) eleronai - kairys atlenktas į apačią, dešinys - į viršų, t.y. dešiniojo posvyrio padėtyje.
- d) užsparniai neišleisti, valdymo rankena užfiksuota įtraukimo padėtyje.

Karbiuratoriaus plūdinėje kameroje ir nuosėdų filtre rasta benzino. Karbiuratorius, benzino siurblys ir benzino filtras įvykio metu buvo veiklūs.

1.13. Medicinos ir patologoanatominiai duomenys.

VTMT Kauno apygardos skyriaus teismo medicinos ekspertizės akto [redacted] duomenimis pilotas [pilotas] mirė nuo kūno sumušimo (aviacinė politrauma). [Pilotas] mirė Kauno akademinėse klinikose praėjus penkioms valandoms (apie 23 val.) po avarijos.

Pagal gautą dešinės rankos riešo traumą (išnirimas) darytina išvada, kad [pilotas] iki pat avarijos momento pilotavo orlaivį, t.y. ranka buvo ant vairalizdės.

[Savininkas] žuvo vietoje.

VTMT Kauno apygardos skyriaus teismo ekspertizės 1996 10 18 akto [redacted] duomenimis [savininkas] mirė nuo kūno sumušimo (aviacinė trauma).

1.14. Duomenys apie gaisrą, atsiradimo priežastis ir charakterį, gaisro gesinimo įrangos panaudojimą, efektyvumą ir gaisro likvidavimo laiką.

Įvykio metu gaisro nebuvo.

1.15. Saugos faktoriai.

Orlaivio įgulos nariai sėdėjo pilotų krėsluose, kairėje pusėje [pilotas], dešinėje - [savininkas] abu nariai buvo prisisegę juosminius saugos diržus, pečių saugos diržai prisegti nebuvo.

Avarijos metu krėslų tvirtinimo mazgai, saugos diržai pažeisti nebuvo. Abiejų įgulos narių saugos diržai perpjauti evakuojant juos iš orlaivio. Įgulos narių evakuaciją iš lėktuvo atliko avarijos liudininkai, buvę tuo metu aerodrome.

Iškviesta grietosios pagalbos mašina su gydytojų brigada atvyko į avarijos vietą po 30 min. ir konstatavo [savininko] mirtį, o [pilotas] buvo išvežtas į Kauno akademines klinikas

1.16. Duomenys apie atliktus tyrimus.

1.16.1. Vilniaus aerouosto degalų laboratorijoje buvo atlikti kuro ir tepalo laboratoriniai tyrimai.

Nustatyta, kad buvo naudojamas automobilinis benzinas A-92, kurio kokybė atitiko automobiliniam benzinui nustatytiems standartams.

Variklio tepimui buvo naudojamas aviacinis tepalas MS-20, kurio kokybė atitiko aviaciniam tepalui nustatytiems standartams.

1.16.2. UAB "Termikas" bazėje Pociūnuose buvo atlikti variklio M-3 tyrimai. Tyrimo metu nustatyta:

1.16.2.1. Alkūninis velenas ir švaistikliai nepažeisti;

1.16.2.2. 2 ir 3-jo cilindro priekinės uždegimo žvakės „drėgnos“ užterštos tepalu;

1.16.2.3. Antrojo cilindro gilzė (cilindro "sijonas") gofruota;

1.16.2.4. Didelis grafito nudilimas nuo stūmuoklių išorinių sienelių;

1.16.2.5. Viršutinės stūmuoklių dalys (galvutės) ir vožtuvai padengti kokso apnašomis;

1.16.2.6. Didelis cilindrų vidinių sienelių ovalo formos nudilimas;

1.16.2.7. Buvo reguliuojamas uždegimo momentas.

1.16.3 Atliktų tyrimų išvados.

1.16.3.1. Skrydžiui buvo naudojamas automobilinis benzinas A-92, turintis motorinį oktanių skaičių 83, vietoje nustatyto naudojimui aviacinio benzino B-91/115, turinčio motorinį skaičių ne mažiau 91.

1.16.3.2. Kadangi dujų išmetimo kolektoriuje rasta daug degimo produktų apnašų, darytina išvada, kad buvo nustatytas "vėlyvas" uždegimo momentas.

1.16.3.3. Kadangi 2 ir 3-ojo cilindrų priekinės uždegimo žvakės buvo užterštos tepalu, didelė tikimybė, kad skrydžio metu jos nedirbo.

1.16.3.4. Automobilinio benzino mišinio degimo greitis yra mažesnis negu aviacinio benzino, todėl variklis negalėjo išvystyti maksimalaus galingumo.

1.16.3.5. Didelį cilindrų vidinių sienelių ovalinį išdilimą sąlygojo variklio konstrukcijos ypatumai, t.y., esant trims, cilindrams stūmuoklių veikiamos jėgos į

šonines cilindrų sienelės nekompensuojamos gretimų dviejų švaistiklių su stūmuokliais jėgomis.

1.16.3.6. Vidinių cilindrų sienelių ovalinis išdilimas mažino mišinio suspaudimą ir to pasekoje variklio galingumą.

1.16.3.7. Šiomis sąlygomis, įgulai, norint užtikrinti pakankamą propelerio trauką, būtiną skrydžiui, teko variklį eksploatuoti padidintu režimu, kas iššaukė padidintą variklio cilindrų galvučių temperatūrą (padidintos temperatūros faktą patvirtina liudininkai skraidę šiuo lėktuvu arba bendravę su [savininku]). Padidinta cilindro galvučių temperatūra, naudojant automobilinį žemesnio oktano skaičiaus benzina, galėjo iššaukti mišinio detonaciją, o esant variklio 3 cilindru, išdėstyto žvaigžde, schemai įvykus detonacijai, yra didelė tikimybė, kad variklis nustos dirbęs.

Darytina prielaida, kad varikliui perkaitus, mišinys pradėjo detonuoti, dėl ko atsirado nestabilus variklio darbas su vėlesniu variklio nepilnu sustojimu ore.

Kitų objektyvių priežasčių, iššaukusių nestabilių variklio darbą skrydyje ir vėlesnį jo sustojimą, avarijos tyrimo komisijos techninė pakomisė nesurado.

2. Analizė.

1996 m. spalio 16 dieną orlaivio SL-90 "Lešij" LY-XAS įgula - orlaivio vadas [pilotas] ir orlaivio savininkas [savininkas] - atvyko į Kauno Aleksoto aerodromą, kur Kauno m. lakūnų-mėgėjų konstruktorių klubo "ANBO" stovėjimo aikštelėje bazavosi minėtas orlaivis, tikslu atlikti treniruočių skrydžius aerodromo ratu. Įgulos atvykimo laiko į aerodromą, jų pasiruošimo skrydžiams apimtį ir turinį, bei kuris iš įgulos narių ruošė lėktuvą skrydžiams, komisijai nustatyti nepavyko. Spėjamas skrydžių pradžios laikas apie 17.55 val. vietos laiku. Įgula skraidė aerodromo ratu kildama kitam skrydžiui "konvejerio" būdu. Skrydžio aukštis ratu buvo apie 200 m GND. Liudininko [redacted] parodymais variklio garsas buvo kitoks, negu paprastai, t.y. kintamas ir neritmingas. Pakilus penktam skrydžiui aerodromo ratu, dėl variklio darbo sutrikimų, orlaivio įgula dešiniu posūkiu su 10-15° posvyriu 40-60 m aukštyje su nežymiu apie 1 m/sec žemėjimu pradėjo manevrą priverstiniam tūpimui į aerodromo riedėjimo takelį. Apsisukęs 180° kampu, t.y. kryptimi priešinga kilimo kryptčiai, lėktuvas perėjo į staigesnį žemėjimą, didindamas dešinį posvirį.

Spėjama, kad pilotas stengėsi pataikyti į riedėjimo takelį, einantį šiaurės-rytų kryptimi (apie 040°) perono link. Tokioje padėtyje 15-20 m aukštyje lėktuvas energingai perėjo į dešinią suktuką ir atlikęs 1/4 vijos dideliu (apie 80°) kampu susidūrė su žeme šalia riedėjimo tako tarp 1 ir 2-os sraigtasparnių stovėjimo aikštelių.

Išanalizavusi lėktuvo SL-90 "Skrydžių operacijų vadove" nurodytas lėktuvo skrydžio charakteristikas, o būtent:

V suktuko (užsparniai 0°) - 100 m/val

V evoliucinis - 115 km/val (n=1)

V optimalus horiz. skr. - 130-140 km/val

V sklendimo su neveikiančiu varikliu (be užsparnių) - 150 km/val

*V sklendimo su neveikiančiu varikliu (užsparniai 30°) - ne mažiau
130 km/val*
Posvyris, sklendžiant su neveikiančiu varikliu - ne daugiau 15°.
*Lėktuvo pakankamas stabilumas perkrovai (n=2) tik esant greičiui -
160 km/val.*

komisija mano, kad lėktuvo skrydžio charakteristikos, ypač sklendžiant su neveikiančiu varikliu buvo nepakankamai geros.

Igula, sklęsdama be užsparnių, privalėjo laikyti ne mažesnę kaip 150 km/val greitį. Tai pasiekti buvo galima tik žemėjant dideliu kampu. Kadangi sklendimas vyko dešiniu 10-15° posvyriu, o paskutinėje stadijoje jis buvo dar labiau padidintas, padidėjo lėktuvo perkrova, kas neišvengiamai sumažino lėktuvo stabilumą perkrovai ir lėktuvas energingai perėjo į dešinįjį suktuką.

Lėktuvo perėjimui į suktuką įtakos galėjo turėti ir [savininko] pritvirtintas ant aukštumos vairo kompensatoriaus 5 kg svorio švino gabalas. Pasunkėjęs kompensatorius lengvino gilumos vairo atsilenkimą į viršų, kas papildomai galėjo turėti įtakos tam, kad pilotas, būdamas stresinėje avarinio tūpimo būsenoje, nesąmoningai galėjo sumažinti sklendimo kampą (padidinti atakos kampą) ir išvesti lėktuvą už kritinio (sklendimo) atakos kampo.

3. Išvados

Tiesioginė lėktuvo SL-90 "Lešyj" reg. nr. Nr. LY-XAS avarijos priežastis - dešinys suktukas, į kurį lėktuvas pateko 15-20 m aukštyje.

Kitos priežastys įtakojusios avarinės situacijos vystymąsi:

- variklio darbo sutrikimai dėl nepakankamai geros variklio techninės būklės, jo konstrukcijos ypatybių bei netinkamo (automobilinio) benzino naudojimo;

- mažas lėktuvo skrydžio greičių diapazonas, ypatingai sklendžiant su neveikiančiu varikliu, kas neužtikrino būtinos greičio atsargos bei pakankamo skersinio lėktuvo stabilumo;

- stiprus stresinis ir emocinis krūvis, igulai atliekant avarinį tūpimą, kas galėjo papildomai įtakoti situaciją, kad igula prarado lėktuvo valdymo kontrolę;

- pilotas [pilotas] neturėjo oficialaus leidimo skraidyti lėktuvais SL-90.

4. Rekomendacijos

4.1. Kadangi Kauno Aleksoto aerodrome bazuojasi ir skrydžius jame vykdo 8 aviacijos organizacijos, skirtingų žinybų orlaivių skrydžių koordinacijai ir valdymui užtikrinti rekomenduojama Aleksoto aerodrome įkurti skrydžių valdymo punktą ir sukomplektuoti skrydžių vadovais, pavaldžiais Kauno SVC.

4.2. Orlaivių savininkams (naudotojams) užtikrinti, kad skrydžiams būtų naudojamas tiksliai atitinkamas kontreitiems variklių tipams skirtas aviacinis kuras.

12

4.3. Orlaivių savininkams (naudotojams) užtikrinti, kad orlaivių ir variklių darbo apskaita būtų fiksuojama atitinkamose orlaivių techninės priežiūros dokumentuose.

4.4. Orlaivių savininkams (naudotojams) atkreipti dėmesį, kad pilotams skraidyti naujų orlaivių tipų vadais galima tik pilnai baigus permokymą pagal CAI patvirtintas programas.

Komisijos pirmininkas
Nariai:

