

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

”ŠEŠUPĖ-2”

orlaivio tipas

LY-XHA

nacionalinis ir registracijos ženklas

[Pilotas A]

savininkas, naudotojas

Pociūnai

vieta

1996 10 26

data

Tyrė komisija, paskirta

CAD generalinio direktoriaus

asmens, paskyrusio komisiją, pareigos

įsakymu Nr.180/B

1996 10 28 d.

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas

pareigos, vardas, pavardė

Pirmininko pavaduotojas -

pareigos, vardas, pavardė

Komisijos nariai

pareigos, vardas, pavardė

pareigos, vardas, pavardė

pareigos, vardas, pavardė

pareigos, vardas, pavardė

pareigos, vardas, pavardė

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia

1996 10 27

pirminio pranešimo data

pabaiga

1996 11 28

akto pasirašymo data

Tyrimė dalyvavo:

išvardinti ministerijų, įstaigų, įmonių, organizacijų atstovus

Avarijos tyrimo aktas

3

1. Faktinė informacija.

1.1. Įvykio priešistorė

1996 m. spalio 26 d. Pociūnų aerodrome vyko Lietuvos Aeroklubo aviakonstruktorių pilotų federacijos (prez. ██████████) sąskydis. Tikslas - atlikti pažintinius skrydžius su aviakonstruktoriais, neturinčiais savo lėktuvų. Skrydžiai buvo atliekami su aviakonstruktorių pilotų **[piloto A]**, **[piloto D]** ir **[piloto E]** lėktuvais. Skrydžiai buvo pradėti apie 13 val.

1.2. Skrydžio eiga

1996 m. Spalio 26 d. 15.36 val vietos laiku Pociūnų aerodromo (Prienu raj.) rajone patyrė avariją savadarbis apribotos kategorijos lėktuvas "Šešupė-2" reg. Nr. LY-XHA, priklausantis lėktuvo konstruktoriui ir gamintojui **[pilotui A]**. Lėktuvą pilotavo **[pilotas A]**, kartu skrido aviakonstruktorių federacijos nariai iš Ukmergės **[keleivis B]** ir **[keleivis C]**. Skrydžio tikslas - parodomasis skrydis. Lėktuvas pakilo iš Pociūnų aerodromo apie 15.17 val. (tikslaus pakilimo laiko nustatyti neįmanoma, kadangi skrydžių chronometražas vedamas nebuvo) su kilimo kursu 150°. Lėktuvas, pakilęs į 100 m AGL aukštį, atliko pirmą posūkį į kairę ir toliau tęsė skrydį aplink aerodromą jo perimetru. Skrydžio aukštis buvo apie 150 m. Skrydžio aplink aerodromą metu pilotas **[pilotas A]** perdavė orlaivio pilotavimą **[keleiviui C]**, sėdinčiam dešinėje orlaivio kabinos sėdynėje. **[Keleivis C]** skrisdamas atliko posūkius ir virąžus.

Posūkių ir virąžų metu **[keleivis C]** pastebėjo, kad lėktuvas vangiai ir lėtai reaguoja į valdymą eleronais, t.y. atlenkus eleronus lėktuvas lėtai keičia posvirį.

Apskridus aplink aerodromą, pirmojo posūkio rajone, **[pilotas A]** perėmė lėktuvo valdymą, norėdamas pademonstruoti **[keleiviui C]**, kaip teisingai, t.y. koordinuotai, be slydimo, daromi posūkiai. **[Pilotas A]**, perėmęs valdymą, energingu judesiu pervedė lėktuvą į kairinį posūkį. Energingo vairų pervedimo į kairiojo posūkio padėti metu, **[keleivio C]** parodymais, lėktuvo užpakalinėje dešinėje dalyje pasigirdo garsas panašus į pokštelėjimą. Pervedus į kairinį posūkį, lėktuvas perėjo į žemėjančią spiralę, palaiptiui didindamas posvirį. Atlikus 3-4 vijas, lėktuvui esant apytikriai 20-30 m aukštyje ir tiesiai virš Nemuno kairiojo kranto linijos pietų kryptimi, **[pilotas A]** pilnai atidavė vairalazdę į dešinę ir, net kūnu palinkęs į dešinę pusę, mėgino išvesti lėktuvą iš kairio posvyrio, tačiau lėktuvas nereagavo ir, kairiu sparnu palietęs vandens paviršių, įkrito į Nemuną. **[Keleivis C]** nuo smūgio buvo išmestas iš kabinos ir, nepatyręs jokių sužalojimų, buvo išgelbėtas valtele priplaukusių žmonių.

Aviacijos įvykio koordinatės:

N 54 39 00

E 024 07 00

1.3. Avarijos pasekmės žmonėms

	Įgula	Keleiviai	Tretieji asmenys
Mirtini sužalojimai	1	1	-

1.4. Avarijos pasekmės orlaiviui Lėktuvas sudužęs.

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

1.6. Duomenys apie įgulą

1.6.1. Pilotas [pilotas A], gimęs 1946 m., Lietuvos pilietis.

Piloto mėgėjo licencija PM [redacted], išduota 1994 06 30, galioja iki 1997 06 06.

Leidimai vizualūs skrydžiai dieną;

Kvalifikacija lėktuvų "Šešupė" ir "Wilga-35A" vadas
sklandytuvo L-13 "Blanik" pilotas.

Skrydžių patirtis:

Bendras skraidytų valandų skaičius 1996 06 13 dienai -787 val.

Per paskutines 90 dienų skraidytų val. skaičius -nežinomas

Bendras skraidytų valandų skaičius lėktuvu "Šešupė-2" 1996 06 13 dienai -305 val.

Per paskutines 90 dienų skraidytų val. skaičius lėktuvu "Šešupė-2" -nežinomas.

Bendro skraidytų valandų skaičiaus iki avarijos bei per paskutines 90 dienų nustatyti nepavyko, nes nebuvo rasta piloto skraidymų knygutė.

Pilotavimo įgūdžių patikrinimas orlaiviais "Šešupė-2", Wilga-35 ir sklandytuvu "Blanik" atliktas 1996 06 10.

Paskutinis sveikatos patikrinimas atliktas 1996 06 06 Kauno sporto medicinos centro CAGEK. Išvada: pagal sveikatos būklę atitinka 2-os klasės medicinos išvados reikalavimus pilotui mėgėjui (pažyma [redacted]).

1.6.2. Keleiviai

1.6.2.1. [Keleivis B], gimęs 1938 m., Lietuvos pilietis.

Piloto licencijos neturėjo.

1.6.2.2. [Keleivis C], Lietuvos pilietis.

Piloto licencijos neturi.

1.7. Duomenys apie lėktuvą LY-XHA

Tipas "Šešupė-2"

Gamintojas savos konstrukcijos, pagamintas [piloto A]

Pagaminimo metai 1994 m

Gamyklinis Nr. -(Eksperimentinis)

Propeleris metalinis, trijų menčių, keičiamo žingsnio, ČSSR gamybos

Variklis M-337-sh, ČSSR gamybos, serijos Nr. 20 K, variklio
Nr. 61130, 210 AG galingumo, 6 cilindrųBendras skraidytų valandų (darbo) laikas 1996 05 16 dienai lėktuvas: 195 val.
variklis: 205 val.
propeleris: 205 val.

Nuo 1996 05 16 iki avarijos priskraidytų val. skaičiaus nustatyti nepavyko, kadangi nerasta lėktuvo techninės dokumentacijos.

Tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 1994 03 15, Nr. 00533,
galioja iki 1997 05 16.Paskirtis (kategorija) apribotos kategorijos, nekomerciniam naudojimui
dieną (VFR)

Naudojami degalai benzinas su oktaniniu skaičiumi ne mažiau 72

Naudojami tepalai MS-20, LB-22C, ESSO-120, Aero shell-120

Lėktuvo masė ir centruotė skrydžio metu neviršijo nustatytų ribų. Lėktuve buvusio degalų ir tepalų kiekio nustatyti neįmanoma, kadangi avarijos metu jie išsiliejo. Taip pat neįmanoma nustatyti naudotų degalų ir tepalų tipo bei kokybės, kadangi jų likučiai avarijos pasekoje susimaišė su vandeniu.

Lėktuvas "Šešupė-2" keturvietis, su dviguba valdymo sistema, pilotų krėslai išdėstyti šalia vienas kito, aukštasparnis su atraminiais spyriais, monoplanas. Lėktuvo sklandmuo - plieninė ferma, kurios detalės sujungtos suvirinimo būdu, aprausta aviacine drobe. Sparnai ir eleronų valdymo sistema - serijinio lėktuvo JAK-12, išskyrus priešsparnius, kurie yra nuimti. Lėktuvo uodegos plokštumoms panaudotos serijinio sklandytuvo L-13 "Blanik" uodegos plokštumos. Aukštumos vairas turi trimerį, valdomą elektra iš piloto kabinos. Važiuklė triratė su užpakaliniu laisvai orientuotu ratuku. Pagrindinės važiuoklės atramos su guminiiais amortizatoriais, pagrindiniai ratai su hidrauliniiais stabdžiais, valdomais nuo kairiojo piloto pedalų. Lėktuvo kabina uždara, su durimis iš abiejų šonų, atsidarančiomis į viršų. Lėktuvas sukomplektuotas standartinė serijinės gamybos pilotažine-navigacine įranga, leidžiančia vykdyti vizualiuosius skrydžius dieną.

Lėktuvas turi gamintojo sudarytą "Lėktuvo Šešupė-2 eksploatacijos" instrukciją, kurioje aprašyti lėktuvo paruošimo skrydžiui bei kiti planiniai techninio aptarnavimo darbai.

Lėktuvo variklio formuliary, kuriuose turi būti fiksuojamas skrydžio (darbo) laikas, komisija nesurado, todėl nustatyti skraidytų valandų skaičiaus nuo 1996 06 13 d. iki avarijos komisija negalėjo.

Lėktuvą skrydžiams ruošė [pilotas A].

1.8. Meteorologinė informacija

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

EYKA 261200Z 21004kt 6000 OVCO11 04/02 Q1032 NOSIG

EYKA 261300Z 24002kt 4000 BR OVC008 03/02 Q1031 NOSIG

prognozuojamos meteosąlygos buvo:

EYKA 260755Z 260918 VRB04KT 6000 BR BKN 040

EYKA 261055Z 261221 VRB04KT 5000 BR OVC 010 TEMPO 1721 1000 BR BKN005

Meteorologinės sąlygos skrydžio baigčiai įtakos neturėjo.

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

Organizuojant skrydžius, seminaro organizatoriai atskiro skrydžių vadovo neskyrė. Buvo nutarta, kad skrydžių vadovo funkcijas atliks pirmojo pakilusio eiliniam skrydžiui, lėktuvo vadas ir, kad su vėliau pakilusio (-siais) lėktuvo (-ų) vadu (-ais) keisis informacija apie lėktuvo buvimo vietą. Radijo ryšiui vesti buvo naudojamas dažnis 125.000 MHz.

"Lietuvos aeroklubų skrydžių vykdymo vadovo" 5.2.1. punkto reikalavimais, atliekant skrydžius dviem ir daugiau lėktuvų, turi būti skiriamas skrydžių vadovas

1.10. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Lėktuvo konstrukcijoje savirašio naudojimas nenumatytas ir savirašis įmontuotas nebuvo.

1.11. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.

Lėktuvas įkrito į Nemuną, darydamas kairę žemėjančią spiralę 30° posvyriu ir 30-40° polinkiu. Atsitrenkęs į vandenį pirmiausia kairiuoju sparnu ir priekine dalimi lėktuvas iš karto nuskendo.

Propelerio menčių pažeidimo charakteris (užlinkę į variklio pusę) liudija, kad avarijos metu propeleris sukosi darbo sukiais, t.y. variklis veikė skrydžio režimu. Kairioji sparno dalis nulaužta šakninėje nerviūros plokštumoje, sulaužyti užsparnio ir eleronų pakabinimo mazgai, eleronų lonžeronas sujungimo vietoje nulūžęs ir kartu su dalimi elerono nuskendęs (nerastas). Eleronų valdymo trosai nutraukti tarp vairalazdės ir skriemulio. Sulaužyti sparno atraminiai spyriai, pilnai deformuota 1/3 galinės sparno dalies.

Dešiniojo sparno elerono pakabinimo mazgai nulaužti nuo sparno galinės dalies kartu su sparno kevalu. Pirmojo pakabinimo mazgo svirtelė nulaužta sujungimo su lonžeronu vietoje.

Variklio rėmas deformuotas, tvirtinimo mazgai nutraukti, išskyrus du apatinius rėmo tvirtinimo mazgus, variklio valdymo traukės nutrauktos.

Tepalo bakas pramuštas, tepalas išbėgęs.

Pilotų kabinos stiklai išdužę, rėmas deformuotas mažai, kairiosios kabinos durys užstrigę uždarytoje padėtyje, dešinėsios - nutrūkę nuo pakabinimo mazgų ir rastos Nemune. Pilotų kabinos prietaisų lenta nedeformuota, išskyrus mažą įlenkimą dešinėje lentos dalyje, navigaciniai ir skrydžio kontrolės prietaisai savo vietose.

Lėktuvo sklandmuo už pilotų kabinos lūžęs pusiau (gali būti, kad tai lėktuvo evakuacijos iš Nemuno pasekmė). Gilumos ir krypties vairų trosai nenutraukti, uodegos plokštumos sulaužytos.

Kabinoje esančių prietaisų parodymai:

- | | |
|---|-------------------------------|
| a) laikas | - 15.36 |
| b) žemėjimo greitis | - + 12 m/s (aukštėjimas) |
| c) skrydžio greitis | - 88 km/val |
| d) aukštis | - 45 m |
| e) nustatytas atm. slėgis | - 732 mm/Hg |
| f) skrydžio laikas | - 19 min. |
| g) radijo stoties dažnis | - 125.025 mHz |
| h) kuro švirkštas | - uždarytas ir užfiksuotas |
| i) variklio darbo kontrolės prietaisų parodymai | - visos rodyklės "0" padėtyje |
| k) magnetų jungiklio padėtis | - 1 + 2 |

1.12. Medicinos ir patalogoanatominiai duomenys.

VTMT Marijampolės skyriaus teismo medicinos ekspertizės 1996 10 27 akto [redacted] duomenimis lėktuvo pilotas [pilotas A] mirė nuo mechaninio uždusimo, patekus į kvėpavimo takus vandeniui. Kraujyje ir šlapime etilo alkoholio nerasta.

VTMT Kauno apygardos Prienų raj. skyriaus 1996 10 27 pažymos [redacted] duomenimis [keleivis B] mirė nuo uždusimo patekus į kvėpavimo takus vandeniui.

Išvada : lėktuvo piloto [piloto A] sveikatos būklė skrydžio baigčiai įtakos neturėjo.

1.13. Duomenys apie gaisrą.

Gaisro avarijos metu nebuvo.

1.14. Saugos faktoriai.

Lėktuvui esant kairėje žemėjančioje spiralėje, smūgio į vandenį kairiuoju sparnu metu, [keleivis C] buvęs dešiniajame piloto krėsle, išcentrinės jėgos buvo išsviestas iš lėktuvo ir, priplaukusių valtinių gyventojų, išgelbėtas. Seminaro organizatoriai, norėdami rasti kitus skridusius asmenis, ėmėsi lėktuvo evakuacijos priemonių. Lėktuvas buvo užkabintas trosu ir traktoriumi ištemptas į krantą. [Keleivio B] kūno lėktuve nebuvo. Jį rado narai sekančią dieną (1996 10 27) Nemuno dugne, avarijos vietoje.

Lėktuvo piloto [piloto A] kūnas buvo lėktuvo kabinoje ant užpakalinės sėdynės išsitiesęs ant nugaros. Spėjama, kad [pilotas A] po avarijos neprarado sąmonės ir mėgino išsigelbėti per užpakalinę kabinos dalį.

Skrydžio metu [pilotas A] buvo prisisėgęs saugos diržus. Lėktuvo kabinoje saugos diržai buvo įrengti tik kairiojo piloto vietoje. Kitose, keliaiviams skirtose vietose, saugos diržų nebuvo.

Skridę asmenys lėktuve sėdėjo taip :

pilotas [pilotas A] - kairiame piloto krėsle,

keleivis [keleivis C] - dešiniame piloto krėsle,

keleivis [keleivis B] - užpakaliniame keleivio krėsle padėtyje "tarp pilotų".

Avarijos metu lėktuvo krėslų ir saugos diržų tvirtinimo mazgai nebuvo pažeisti. Pilotas [piloto A] saugos diržai nenutrūkę.

1.15. Duomenys apie atliktus bandymus ir tyrimus.

1996 m. Lapkričio 5 d. Komisijos nariai [redacted] ir [redacted] Panevėžio aeroklubo aerodrome atliko lėktuvo JAK-12 eleronų valdymo sistemos bandymus (tokia pat eleronų valdymo sistema įrengta lėktuve "Šešupė-2").

Eksperimento metu buvo imituotas dešiniojo elerono pirmojo pakabos mazgo lūžimas (mazgas atjungtas). Nustatyta, kad lūžus pakabinimo mazgui kairiajame posviryje, t.y. dešiniajam eleronui esant atlenktam į apačią, dešinė elerono dalis nuo lonžerono sujungimo vietos, veikiant aerodinaminėms jėgoms, prispaudžiama prie užpakalinės sparno dalies apačios ir sukelia didelį mechaninį pasipriešinimą elerono lenkimui į viršų, t.y. lėktuvo išvedimui iš posvyrio.

Vilniaus Gedimino technikos universiteto medžiagotyros ir suvirininkystės katedros laboratorijoje docentai [redacted] ir [redacted] atliko lėktuvo "Šešupė-2" dešiniojo elerono pirmojo pakabos mazgo lūžio tyrimus ir eleronų valdymo trosų stipruminius bandymus. Eksperimentams buvo pateikti elerono pakabos mazgas su atplyšusia nuo įdėklo pakabos svirtelė, dvi lėktuvo "Šešupė-2" trosų atkarpos ir viena aviacinio trosu atkarpa, nepriklausanti šiam lėktuvui.

Tyrimų metu nustatyta:

- pakabos svirtelė nuo įdėklo atplyšusi dviem lūžiais;
- įdėklo metalas suvirinimo siūlės srityje lenkimu deformuotas plastiškai;
- plastiškai deformuotas ir lonžerono vamzdžio galas;
- vamzdžio galiniame paviršiuje matomos metalo trynimosi į metalą žymės;
- diuraliuminis elerono apvalkalas, prikniedyjimo prie lonžerono srityje, deformuotas plastiškai, išpūstas į išorę. Stipriausiai deformuota apvalkalo dalis esanti virš vamzdinio lonžerono;
- pirmojo lūžio pradžia suvirinimo siūlės metale prie įdėklo briaunos; plyšio užuomazga prie nežymios suvirinimo įpjovos siūlės pradžioje;
- siūlės lūžyje matomi būdingi trapius metalo suvirinimo požymiai, svirtelės metalo lūžyje pastebimi metalo nuovargio požymiai;
- lūžio paviršiuje aiškiai matomos laipsniško plyšio plitimo rievėlės, lygus lūžio paviršius ir laipsniško plyšio plitimo rievėlės liudija, kad tai metalo nuovargio lūžis; metalo plastinė deformacija lūžio pabaigoje rodo, kad metalas iro tąsiai, veikiamas vienkartinės apkrovos;
- sparno eksploatacijos metu, suvirinimu nepritvirtinta svirtelės dalis, veikiami vibracijos ir kitų ciklinių apkrovų, švytavo, tai patvirtina metalo nutrynimai lonžerono vamzdžio gale; švytavimai inicijavo metalo nuovargio lūžio užuomazgą kampinės siūlės gale, bei lūžio plitimą įdėklo metale šalia siūlės.

Detaliau apie pakabos mazgo lūžio eksperimentinių tyrimų ir eleronų valdymo trosų stipruminių bandymų rezultatus parašyta 1996 11 19 ekspertinių tyrimų pažymoje Nr. 8 - 96 (priedas Nr.1).

Išvada:

1. Elerono pakabos mazgo pakabos svirtelės atplyšimo nuo įdėklo priežastis nėra vienkartinė mazgo perkrova (smūgis ar pan.). Lūžis vystėsi laipsniškai, ilgą laiką. Tai metalo nuovargio lūžis.

2. Bandytų lėktuvo "Šešupė-2" eleronų valdymo trosų nutraukimo jėga 475 -490 kG. Ji neatitinka lėktuvų JAK-12 eleronų valdymo trosams keliamiems reikalavimams (nutraukimo jėga turi būti ne mažiau 750 kG).

2. Analizė.

1996 m. spalio 26 d., apytikriai 15.17 vietos laiku, lėktuvas "Šešupė-2", pilotuojamas [piloto A], su dviem keleiviais - [keleiviu C] ir [keleiviu B] - pakilo iš Pociūnų aerodromo kilimo kursu 150° atlikti pažintinį parodomąjį skrydį aerodromo rajone. Pakilęs, 100 m AGL aukštyje, lėktuvas atliko pirmąjį posūkį ir tęsė skrydį aplink aerodromo perimetrą, kildamas į 150 m aukštį. Skrydžio aplink aerodromą metu pilotas [piloto A] perdavė lėktuvo valdymą [keleiviui C], kuris neturėjo piloto licencijos, tačiau turėjo skrydžių praktiką. Sėdėdamas dešinėje piloto sėdynėje, [keleivis C] atliko posūkius ir virážus. [Keleivio C] parodymais, lėktuvas lėtai ir vangiai reaguodavo į valdymą eleronais.

Komisija mano, kad lėtą lėktuvo reakciją į eleronų atlenkimą sąlygojo tai, kad, esant daliniam elerono pakabos svirtelės įtrūkimui, atlenkus dešinįjį eleroną į apačią (įvedant į kairįjį posūkį arba išvedant iš dešinio posūkio) dešinioji elerono dalis veikiama dinaminės srauto jėgos pakildavo į viršų, t.y. sumažėdavo elerono dalies atlenkimo kampas.

Apskridus aerodromo perimetrą, pirmojo posūkio rajone, [piloto A] perėmė lėktuvo valdymą ir pasakė, kad parodys kaip teisingai ir koordinuotai daromi posūkiai. Perėmęs valdymą, [piloto A] energingu judesiu pervedė lėktuvą į kairįjį posūkį. Lėktuvo pervedimo į posūkį metu, [keleivio C] parodymais, lėktuvo dešinėje užpakalinėje dalyje pasigirdo garsas panašus į pokštelėjimą. Komisija mano, kad tai buvo dešiniojo elerono pakabos svirtelės galutinio lūžio garsas. Šią prielaidą patvirtina ir tai, kad energingai pervedant lėktuvą į posūkius pokšėjimai girdėjosi ir ankstesnių skrydžių metu. Tyrimų metu buvo nustatytos laipsniško lūžio plitimo rievėlės, todėl eilinių svirtelės siūlės įlūžimo pagilėjimą lydėjo garsas panašus į pokštelėjimą.

Lėktuvas, būdamas kairiajame posūkyje ir palaiptinui didindamas posvyrį, perėjo į žemėjančią spiralę. Atlikus 3-4 vijas, lėktuvui esant apytikriai 20-30 m aukštyje ir tiesiai virš Nemuno kairiojo kranto linijos pietų kryptimi, [piloto A] pervedė vairolazdę į dešinę pusę ir, net kūnu palinkęs į dešinę pusę, mėgino išvesti lėktuvą iš posvyrio, tačiau šis nereagavo. Tęsdamas kairįjį posūkį posvyriu apie 40° ir polinkiu apie 20°, lėktuvas įkrito į Nemuną.

Pervedimo į kairįjį posūkį metu, nutrūkus elerono pakabinimo svirtelės tvirtinimo mazgui, dešiniojo (nuleisto į apačią) elerono priekinė dalis, aerodinaminių jėgų veikiama, buvo prispausta prie užpakalinės apatinės sparno dalies, t.y. buvo apribotas elerono veiklos efektyvumas. Pamėginus išvesti lėktuvą iš kairiojo posvyrio, teko nugalėti elerono prispaudimo prie sparno užpakalinės briaunos jėgą. Pasipriešinimo jėgą, išvedant iš posvyrio didino tai, kad, sukdamasis apie savo ašį, elerono vamzdinis lonžeronas įsirišė į priekinę suirusios svirtelės dalį. Ekspertinių tyrimų bei elerono apžiūros rezultatai:

- plastinė įdėklo ir lonžerono deformacija (ovalo formos);
- elerono priekinės dalies plastinė deformacija;

c) elerono priekinės dalies diuraliuminio kevalo bei sienelės (lonžerono ir nerviūros sujungimo vietoje) deformacija patvirtina, kad išvedimui iš posvyrio buvo panaudota didelė jėga.

Lėktuvas į žemėjimą buvo pervestas sąmoningai. Viena iš galimų žemėjimo priežasčių galėjo būti piloto noras nužemėti virš Nemuno ir praskristi žemame aukštyje Nemuno vaga.

3. Išvados

Tiesioginė lėktuvo "Šešupė-2" reg. Nr. LY-XHA avarijos priežastis - nepakankamas lėktuvo skersinio pavaldumo efektyvumas dėl dešiniojo elerono pirmojo pakabos mazgo svirtelės metalo ir suvirinimo siūlės nuovargio lūžio.

Kitos priežastys turėjusios įtakos skrydžio baigčiai:

- žemėjimas žemiau nustatyto saugaus aukščio (150 m);
- nepakankamas aukštis ir laiko stoka situacijai įvertinti ir imtis priemonių lėktuvo padėčiai erdvėje atstatyti.

4. Rekomendacijos

1. Orlaivių savininkams (naudotojams) laikytis orlaivių techninės priežiūros ir paruošimo skrydžiams taisyklių.
2. Apribotos kategorijos orlaiviams leisti atnaujinti skrydžius tik po kvalifikuotos techninės apžiūros ir apžiūros rezultatų aktų pristatymo į CAI.
3. Orlaivių savininkai (naudotojai) turi užtikrinti, kad visos sėdimos vietos būtų aprūpintos saugos diržais

Komisijos pirmininkas
Nariai

