



LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJOS
SAUGOS TYRIMŲ SKYRIUS

Sklandytuvo „L-13 Blanik“, LY-GOO,
avarijos, įvykusios
2025 m. birželio 21 d.
Pociūnų k., Prienų r.,

SAUGOS TYRIMO ATASKAITA

Nr. A-25/07
2026 m. balandžio 23 d.

APIE SAUGOS TYRIMUS

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos Saugos tyrimų skyrius yra savarankiškas ir nepriklausomas struktūrinis Teisingumo ministerijos padalinys. Saugos tyrimų skyrius atlieka orlaivių, laivų, geležinkelių ir lynų kelio įrenginių avarijų ir incidentų bei kelių transporto priemonių įskaitinių eismo įvykių saugos tyrimus.

Saugos tyrimo tikslas – ateityje išvengti avarijų ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Saugos tyrimas yra nepriklausomas nuo jokio teismo ar administracinio proceso, kuriuo siekiama nustatyti kaltę ar atsakomybę, nėra su juo susijęs ir neturi jam poveikio.

Orlaivių avarijų ir incidentų saugos tyrimai atliekami vadovaujantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos konvencijos 13 priedu „Orlaivių avarių ir incidentų tyrimas“, 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB, (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 996/2010) ir Lietuvos Respublikos saugos tyrimų įstatymu.

Kiekvienas saugos tyrimas baigiamas parengiant ataskaitą, kurios forma priklauso nuo avarijos ar incidento tipo ar pavojingumo. Jei reikia, pateikiamos saugos rekomendacijos, kuriomis jokia būdu nenustatoma kaltės prezumpcija ar atsakomybė už avarią ar pavojingą incidentą.

Saugos tyrimo ataskaita grindžiama tik per saugos tyrimą gautais duomenimis. Informacija, susijusi su pagrindinėmis avarijos ar incidento aplinkybėmis, publikuojama aviacijos pramonei ir visuomenei. Saugos tyrimo ataskaitos ištraukos gali būti naudojamos neturint specialaus leidimo, tačiau tik tuo atveju, jei bus nurodomas šaltinis, medžiaga publikuojama tiksliai ir nenaudojama siekiant sumenkinti arba klaidinamame kontekste.

Saugos tyrimo ataskaita ir atskiros jos dalys negali būti naudojamos kaip įrodymas administraciniame, ikiteisminiame arba teisiniame procese, kai siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, nes atliekant saugos tyrimą tai nenustatoma ir nėra suderinama su saugos tyrimo tikslu.

TURINYS

I V A D A S	4
Pagrindiniai duomenys	4
Trumpa apžvalga	4
Saugos tyrimas	4
S U M M A R Y I N E N G L I S H	5
Synopsis	5
Findings	5
Causes	5
Contributing factors	5
Safety Recommendations	5
1. FAKTINĖ INFORMACIJA	6
1.1. Skrydžio eiga	6
1.2. Sužaloti asmenys	7
1.3. Žala orlaiviui	7
1.4. Žala tretiesiems asmenims	7
1.5. Duomenys apie įgulą	7
1.6. Duomenys apie sklandytuvą	9
1.7. Meteorologinė informacija	11
1.8. Duomenys apie navigacines priemones	12
1.9. Skrydžio komunikacija	12
1.10. Duomenys apie aerodromą	12
1.11. Duomenys apie savirašius	12
1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgį	13
1.13. Medicininė ir patologinė informacija	13
1.14. Duomenys apie gaisrą	14
1.15. Išgyvenimo sąlygos	14
1.16. Atlikti bandymai ir tyrimai	14
1.17. Organizacinė ir vadybinė informacija	14
1.18. Papildoma informacija	14
1.19. Naudingi arba veiksmingi tyrimo metodai	15
2. ANALIZĖ	16
2.1. Meteorologinių sąlygų įtaka skrydžiui	16
2.2. Pilotų mokymas	17
3. IŠVADOS	18
3.1. Išvados	18
3.2. Avarijos priežastis	18
3.3. Papildomi veiksniai	18
4. SAUGOS REKOMENDACIJOS	18

ĮVADAS

Pagrindiniai duomenys

Įvykis	Avarija
Įvykio data ir laikas	2025 m. birželio 21 d., 17.09 val. ¹
Įvykio vieta	Pociūnų k., Prienų r.
Orlaivio tipas	Sklandytuvas „L-13 Blanik“
Registracijos ženklai	LY-GOO
Pagaminimo metai	1970 m., serijos Nr. 174524
Orlaivio vadas	Lietuvos Respublikos pilietis, 74 metų
Orlaivio vado licencijos tipas	Sklandytuvų piloto licencija (SPL)
Orlaivio vado skrydžių patirtis	2852:28 skrydžio valandų
Skrydžio tipas	Mokomasis skrydis
Asmenų orlaivyje	Įgulos narių – 2
Asmenų sužalojimų	Įgulos narių – 2 (sunkūs)
Orlaivio pažeidimai	Sklandytuvas nepataisomai sudaužytas
Kita žala	Padaryta žala ūkiniam pastatui

Trumpa apžvalga

2025 m. birželio 21 d. 17.09 val. sklandytuvas „L-13 Blanik“, LY-GOO, pakilęs iš Pociūnų aerodromo (EYPR) mokomajam skrydžiui, grįždamas atgal į aerodromą, kliudė netoliese esančios sodybos teritorijoje augančio medžio šakas, apsisuko ir trenkėsi į ūkinio pastato stogą, o po smūgio nukrito ant žemės. Avarijos metu buvo stipriai pažeista pilotų kabina, lūžo sklandytuvo liemuo, buvo deformuoti abu sparnai. Abu pilotai buvo sunkiai sužaloti.

Avarija įvyko praradus skrydžio kontrolę ir susidūrus su kliūtimis, kai skrydis link aerodromo buvo tęsiamas nepakankamame aukštyje.

Avarijai įtakos taip pat turėjo staigų aukščio praradimą nulėmę žemėjantys oro srautai, nepakankamai įvertintos oro sąlygos ir tuo metu stipraus ir gūsingo vėjo sąlygomis per daug nuo aerodromo nutolęs skrydžio ratu maršrutas bei sprendimas tęsti skrydį aerodromo link nedideliame skrydžio aukštyje užuot nutūpus alternatyvioje aikštelėje už aerodromo ribų.

Saugos tyrimas

2025 m. birželio 21 d. 17.24 val. AB „Oro navigacija“ Aeronautikos gelbėjimo koordinacinis centras apie sklandytuvo „L-13 Blanik“, LY-GOO, avariją informavo Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos Saugos tyrimų skyrių (toliau – STS).

Vadovaudamasi Reglamento (ES) Nr. 996/2010 10 straipsniu, Čekijos Respublikos saugos tyrimų institucija (ček. *Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod*), atstovaujanti sklandytuvo gamintojo valstybei, saugos tyrimui atlikti paskyrė įgaliotąjį atstovą.

Vadovaudamasi Reglamento Nr. 996/2010 8 straipsniu, Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (angl. *European Union Aviation Safety Agency*) paskyrė techninį konsultantą dalyvauti saugos tyrime.

¹ Ataskaitoje laikas nurodomas vietos laiku, jei nepažymėta kitaip.

SUMMARY IN ENGLISH

Synopsis

On 21 June 2025 a glider L-13 Blanik, registration LY-GOO, which took off from Pociūnai Aerodrome (EYPR) for a training flight, on its way back to the aerodrome, struck the branches of a tree on the territory of a nearby homestead, then spun and crashed into the roof of a farm building, and fell to the ground after impact. As a result of the accident, the cockpit sustained a substantial damage, the glider fuselage broke and both wings were deformed. Both pilots were seriously injured.

Findings

- The instructor had a valid Sailplane Pilot Licence and a valid medical certificate.
- The instructor’s qualifications met the established requirements for sailplane pilot training instructors.
- The student pilot did not have and was not required to have a valid pilot licence or medical certificate as he was only flying with the instructor.
- The declared training organisation (hereinafter – DTO) shall have not used the L-13 Blanik glider for training flights as it was not included in the declaration.
- The requirements for flight instructors to evaluate the entries made in the student’s flight logbook after the flight were not complied with during the practical flight training.
- The glider had a valid certificate of registration and valid airworthiness review certificate.
- The limitations for maximum take-off weight and payload were not exceeded.
- At the time of the accident, gusty winds were observed, which resulted in a sudden loss of altitude.
- An inspection carried out by the Transport Competence Agency after the accident revealed that the flight training was being conducted on a glider not specified in the declaration submitted by the DTO, which, along with other identified non-compliances, resulted in the Transport Competence Agency restricting DTO activities.

Causes

The accident was caused by a loss of control and collision with obstacles while continuing the flight towards the aerodrome at an insufficient altitude.

Contributing factors

The following factors have also contributed to the accident:

- a sudden loss of altitude caused by downdrafts;
- insufficient assessment of weather conditions and a circling route that was too far from the aerodrome under the conditions of strong and gusty winds;
- the decision to continue the flight towards the aerodrome at a low altitude instead of performing an off-field landing.

Safety Recommendations

This safety report does not provide safety recommendations.

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga

Pasiruošimas skrydžiui ir skrydžio eiga aprašyta vadovaujantis pilotų ir liudytojų parodymais, aerodromo radijo ryšio ir vaizdo kamerų įrašais ir avarijos vietos bei sklandytuvo nuolaužų apžiūros rezultatais.

1.1.1. Pasiruošimas skrydžiui

2025 m. birželio 21 d. apie 17 val. aeroklubo deklaruotoji mokymo organizacija (toliau – DTO) suplanavo mokomąjį praktinį skrydį sklandytuvu. Šis mokomasis skrydis turėjo būti pirmasis piloto-mokinio (toliau – mokinys) skrydis aerodromo ratu. Ankstesnių skrydžių metu mokinys mokėsi pakilti ir valdyti sklandytuvą ore. Instruktorius ir mokinys susitarė prieš skrydį susitikti aerodrome. Instruktorius į aerodromą atvyko apie 11 val., vykdė sklandytuvų paruošimo ir kitus darbus. Mokinys į aerodromą atvyko prieš suplanuotą skrydžio laiką ir su instruktoriumi susitiko aerodrome. Suplanuotas skrydis jiems abiem buvo pirmasis tos dienos skrydis.

Abu pilotai nurodė, kad pasiruošimas skrydžiui vyko įprastai ir neskubant. Nors mokinys pastebėjo, kad vėjo greitis tą dieną buvo didelis, skrydžius vykdė ir kiti sklandytojai, kas leido jam manyti, jog oras sklandyti yra tinkamas. Vykdamas saugos tyrimą instruktorius nurodė, kad, nors buvo vėjuota, oro sąlygos, jo nuomone, buvo tinkamos skrydžiams. Besiruošdamas skrydžiui mokinys užsidėjo parašiotą, atsisėdo į pirmą (priekyje esančią) piloto vietą, nustatė aukštimatį į nulinę padėtį ir susiregulavo sklandytuvo pedalus sau tinkamu atstumu. Tada instruktorius patikrino, ar mokinys teisingai užsisėgė saugos diržus, ir pats atsisėdo į antrą (gale esančią) piloto vietą.

1.1.2. Skrydžio eiga

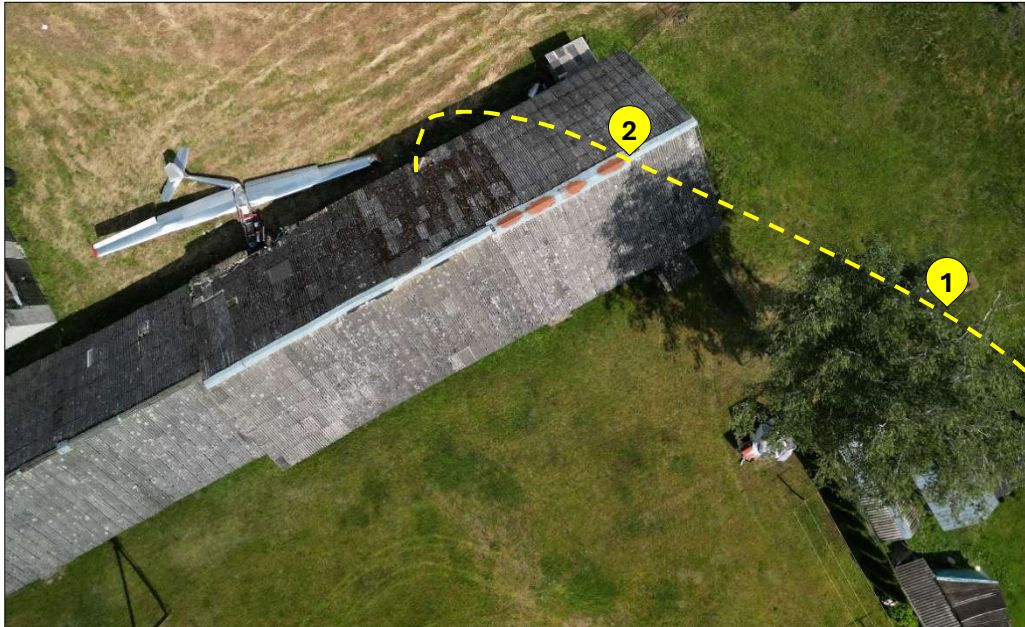
17.02 val. sklandytuvas buvo išvilktas lėktuvu ir pakilo iš Pociūnų aerodromo vakarų kryptimi.

17.05 val., pakilus į 300 m aukštį, skrendant apie 100–110 km/h greičiu, mokinys atkabino sklandytuvą nuo velkančiojo lėktuvo ir pradėjo suplanuotą skrydį aerodromo ratu. Skrydis vyko kairiuoju aerodromo ratu, į pietus nuo aerodromo.

17.08 val., sklandytuvui atlikus antrąjį posūkį apie 250 m aukštyje, sklandytuvo įgula radijo ryšiu informavo, kad skrenda link paskutinio posūkio. Netrukus, skrisdamas šiaurės kryptimi, sklandytuvas pradėjo greitai žemėti, todėl instruktorius pasuko jį link aerodromo. Instruktorius nurodė, kad vėjo gūsis buvo labai stiprus, todėl staigaus sklandytuvo žemėjimo nebuvo galima išvengti. Posūkio metu sklandytuvo aukštis dar labiau sumažėjo.

Apie 17.09 val. liudytoja, buvusi maždaug 150 m atstumu į pietryčius nuo avarijos vietos, pastebėjo sklandytuvą, skrendantį žemame aukštyje. Jos teigimu, sklandytuvai šiuo maršrutu skrido ne kartą, tačiau visada skrisdavo didesniame aukštyje. Toliau sklandytuvas skrido link aerodromo virš kitos netoli aerodromo esančios sodybos. Tarp šios sodybos ir aerodromo buvo atviras laukas, tinkamas nusileisti, jei nebūtų pavykę pasiekti aerodromo. Aeroklubo nario, kuris matė, kaip įvyko avarija, teigimu, instruktorius, kaip patyręs pilotas, dažnai skraidydavęs Pociūnų aerodrome, žinojo, kad už sodybos yra vietų, tinkamų nusileisti.

Skrisdamas virš sodybos, sklandytuvas kairiuoju sparnu kliudė sodyboje augantį medį (1 taškas, 1 pav.), o paskui – ir ant ūkinio pastato stogo esantį žaibolaidį (2 taškas, 1 pav.). Tada sklandytuvas pasviro į kairę pusę, apsisuko 180° kampu ir viršutine kabinos dalimi trenkėsi į ūkinio pastato stogą. Smūgio metu sudužo sklandytuvo kabinos stiklai, o pats sklandytuvas, patyręs smūgį, nukrito ant žemės. Nei pilotas, nei instruktorius negalėjo prisiminti, kaip įvyko avarija.



1 pav. Numanoma sklandytuvo kairiojo sparno trajektorija iki smūgio (šaltinis: STS)

Netoliese buvę žmonės apie avariją informavo gelbėjimo tarnybas ir, kol į avarijos vietą atvyko gelbėtojai, sklandytuvo pilotams suteikė pirmąją pagalbą. Pilotai iš sklandytuvo buvo išvaduoti priešgaisrinės gelbėjimo tarnybos gelbėtojų ir perduoti į avarijos vietą atvykusiems greitosios medicinos pagalbos darbuotojams, kurie pilotus išvežė į gydymo įstaigą.

1.2. Sužaloti asmenys

Informacija apie pilotų sužalojimus pateikta 1 lentelėje.

1 lentelė. Sužaloti asmenys

Sužalojimai	Įgula	Keleiviai	Iš viso orlaivyje	Kiti
Mirtini				
Sunkūs	2		2	
Lengvi				Netaikoma
Nėra				Netaikoma
Iš viso	2		2	

1.3. Žala orlaiviui

Sklandytuvas nepataisomai sugadintas.

1.4. Žala tretiesiems asmenims

Padaryta žala ūkiniam pastatui bei nulaužtos kelios medžio šakos.

1.5. Duomenys apie įgulą

1.5.1. Duomenys apie instruktorių

Instruktorius buvo 74 metų Lietuvos Respublikos pilietis, kuris avarijos metu turėjo VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – TKA) 2015-06-23 išduotą sklandytuvų piloto licenciją. Licencijoje taip pat nurodytas skrydžių sklandytuvu instruktoriaus (FI(S)) pažymėjimas, kuriuo leidžiama išvilkti sklandytuvą lėktuvu.

2018 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2018/1976, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 nustatomos išsamios skrydžių vykdymo sklandytuvais ir sklandytuvų skrydžio įgulos licencijavimo taisyklės, (toliau – Reglamentas (ES) 2018/1976) nurodoma:

„SFCL.300. Skrydžio instruktoriaus pažymėjimas

a) Bendroji informacija

Mokymą sklandytuve instruktorius rengia tik:

1. turėdamas:

i) SPL, įskaitant teises, kvalifikacijas ir pažymėjimus, kuriems gauti rengiamas skrydžio mokymas,

ii) pagal šio skyriaus reikalavimus išduotą skrydžio sklandytuvu instruktoriaus (FI(S)) pažymėjimą, kuriuo suteikiama teisė vykdyti atitinkamą mokymą,

2. turėdamas teisę per skrydžio mokymą vykdyti sklandytuvo įgulos vado pareigas.“

Reglamente (ES) 2018/1976 taip pat nurodoma:

„SFCL.160. SPL. Skrydžio įgūdžių atnaujinimo reikalavimai

a) Sklandytuvai, išskyrus TMG²

SPL turėtojas naudojasi SPL teisėmis, išskyrus TMG teises, tik jei per paskutinius 24 mėnesių iki planuojamo skrydžio jis:

1. sklandytuvais išskraidė bent penkias valandas skrydžio laiko kaip įgulos vadas arba kartu su instruktoriumi, arba savarankiškai, prižiūrint FI(S), be kita ko, sklandytuvais, išskyrus TMG, atliko bent:

i) 15 kilimų ir

ii) du mokomuosius skrydžius su FI(S) arba

2. išlaikė kvalifikacijos patikrinimo egzaminą su FE(S) sklandytuvu, išskyrus TMG; kvalifikacijos patikrinimo egzaminas grindžiamas SPL įgūdžių patikrinimo egzaminu.“

Reglamente (ES) 2018/1976 taip pat nurodoma:

„SFCL.360. FI(S) pažymėjimas. Įgūdžių atnaujinimo reikalavimai

a) FI(S) pažymėjimo turėtojas naudojasi savo pažymėjimu suteikiamomis teisėmis tik jei iki planuojamo naudojimosi tomis teisėmis jis įvykdė šiuos reikalavimus:

1. per pastaruosius trejus metus:

i) ATO, DTO arba kompetentingoje institucijoje baigė kvalifikacijos kėlimo kursą, per kurį pažymėjimo turėtojas turi išklaudyti teorijos mokymo kursą, kad atnaujintų sklandytuvų instruktoriams būtinas žinias ir pakeltų kvalifikaciją, ir

ii) mokydamas skrydžio kaip FI(S):

A) išskraidė bent 30 valandų arba

B) atliko bent 60 kilimų ir tūpimų; ir

2. per paskutinius devynerius metus, laikydamasis tuo tikslu kompetentingos institucijos nustatytų procedūrų, ATO ar DTO mokymo vadovo paskirtam FI(S), kurio kompetencija atitinka SFCL.315 dalies a punkto 7 papunkčio reikalavimus, įrodė gebąs mokyti skrydžio sklandytuvais.“

Instruktorius turėjo 2024-10-16 išduotą 2-os klasės sveikatos pažymėjimą, galiojantį iki 2025-10-20, ir lengvojo orlaivio piloto (LAPL) sveikatos pažymėjimą, galiojantį iki 2026-10-20. Jame buvo nurodyti tokie apribojimai: „RXO – Specialisto oftalmologo ištyrimas“ ir „VML – Galioja tik su regėjimo nuotoliui, vidutiniu atstumu ir artumui korekcija“.

Instruktorius pildė skrydžių knygelę, kurios duomenys buvo gauti saugos tyrimo metu. 2022-10-16 instruktorius atliko gebėjimų mokyti skrydžio sklandytuvais skrydį pagal SFCL.360(a)(2). 2024-04-28 ir 2025-05-03 instruktorius atliko kvalifikacijos patikrinimo skrydžius pagal SFCL.160(a)(1)(ii) reikalavimus.

² Motorizuoti sklandytuvai.

2023 m. birželio 14–16 d. instruktorius dalyvavo FI(S) kvalifikacijos kėlimo kursų seminare pagal SCFL.360(a)(1)(i) reikalavimus, kuriame dalyvavo ir kaip mokymų vadovas. Instruktoriaus skrydžių patirtis pateikta 2 lentelėje.

2 lentelė. Instruktoriaus skrydžių patirtis

	Iš viso sklandytuvu		Iš jų kaip orlaivio vadas	Iš jų mokydamas skrydžio kaip FI(S)
	Skrydžio val.	Tūpimai	Skrydžio val.	Skrydžio val.
Iš viso	2852:58	3 169	1592:49	951:10
Per paskutinius 12 mėn.	57:28	195	57:28	57:28
Per paskutines 90 d.	10:00	16	10:00	10:00
Per paskutines 7 d.	0:40	1	0:40	0:40
Per paskutines 24 val.	0:00	0	0:00	0:00

1.5.2. Duomenys apie mokinį

Mokinys buvo 30 metų Lietuvos Respublikos pilietis, kuris avarijos metu neturėjo piloto licencijos ir sveikatos pažymėjimo.

Reglamento (ES) 2018/1976 SFCL.045 dalies b punkte nurodoma, kad vykdydami savarankiškus maršrutinius skrydžius pilotai mokiniai turi turėti galiojantį sveikatos pažymėjimą ir asmens tapatybės kortelę su savo nuotrauka. Mokiniam, vykdančiam skrydžius tik su instruktoriumi, nėra nurodyti reikalavimai dėl sveikatos pažymėjimo ar kitų dokumentų turėjimo.

Saugos tyrimo metu DTO pateikė mokinio prašymą pradėti sklandytojų mokymus, tačiau mokinio bylos nepateikė. 2024-12-16 mokinys pateikė prašymą pradėti sklandytojų mokymus ir pradėjo teorinį mokymą. Avarijos metu mokinys nebuvo išlaikęs teorinio mokymo egzaminų. Praktinį mokymą mokinys pradėjo 2025-05-25.

Mokinys pildė mokinio skrydžių knygelę, kurios duomenys buvo gauti saugos tyrimo metu. Avarija pasibaigęs skrydis buvo šeštasis mokinio skrydis. Prieš avariją mokinys vieną kartą skrido sklandytuvu „L-13 Blanik“, LY-GOO, o kitus skrydžius atliko sklandytuvu „Centrair 201 B Marianne“. Mokinys nurodė, kad visus skrydžius atliko su tuo pačiu instruktoriumi. Mokinio skrydžių knygelėje instruktorius pasirašė tik prie pirmojo skrydžio įrašo. Mokinio skrydžių patirtis pateikta 3 lentelėje.

3 lentelė. Mokinio skrydžių patirtis

	Skrydžio valandos
Iš viso	5:00
Per paskutines 90 d.	5:00
Per paskutines 7 d.	0:40
Per paskutines 24 val.	0:00

1.6. Duomenys apie sklandytuvą

1.6.1. Bendri duomenys

Sklandytuvus „L-13 Blanik“ – dvivietis, metalinis, konsolinis, aukštasparnis monoplanas su drobe aptrauktomis vairų plokštumomis. Pilotų kabiną dengia organinio stiklo gaubtas. Sparnas turi keliamosios jėgos mažinimo įrengimą – oro stabdžius, o minimaliam skridimo greičiui sumažinti – užsparnius. Sparnas, įskaitant eleronus ir oro stabdžius, prie liemens pritvirtintas šešiais varžtais. Horizontalus stabilizatorius bei vertikalus stabilizatorius su posūkio vairo

plokštuma yra pritvirtinti prie galinės liemens dalies. Aukščio vairas ir eleronai valdomi rankiniu būdu valdymo kabeliais ir traukėmis. Posūkio vairas valdomas pedalais. Aukščio vairo trimerio plokštelės ir oro stabdžiai valdomi svirtimis.

Pilotų sėdynės įrengtos viena už kitos priekinėje liemens dalyje, kiekviena jų turi atskirą prietaisų skydą su skrydžio ir navigacijos prietaisais. Už gale esančios piloto sėdynės įrengta vieta bagažui. Sklandytuve taip pat įrengta važiuoklė, susidedanti iš pagrindinio ir galinio ratų. Pagrindinė važiuoklė turi mechaniniu būdu valdomą stabdį ir yra įtraukiama mechaniniu būdu.

Informacija apie sklandytuvą pateikta 4 lentelėje.

4 lentelė. Sklandytuvo „L-13 Blanik“ duomenys

Sklandytuvo gamintojas	„LET“, Čekijos Respublika
Sklandytuvo modelis	„L-13 Blanik“
Serijos Nr.	174524
Pagaminimo data	1970 m.
Nacionalinis ir registracijos ženklai	LY-GOO
Skrydžio valandų skaičius	2365:18
Tūpimų skaičius	5 760
Tuščio orlaivio masė	292 kg
Maksimali kilimo masė	500 kg

1.6.2. Techninės priežiūros informacija

Sklandytuvą turėjo TKA 2022-07-11 išduotą orlaivio registravimo liudijimą ir 2012-06-15 išduotą tinkamumo skraidyti pažymėjimą bei 2025-04-18 pagal 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (Nauja redakcija) Vb priedą (ML dalis) išduotą tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimą, galiojantį iki 2026-04-17.

Atsižvelgus į privalomąjį techninės priežiūros biuletinį Nr. L-13/112a, 2012-05-01 sklandytuvui buvo atliktas sustiprinto sparno pritaikymas. Paskutinė sklandytuvo periodinė techninė priežiūra buvo atlikta 2025-04-07. Paskutinės sklandytuvo techninės patikros metu sklandytuvo defektų nebuvo nustatyta ir sklandytuvą buvo pripažintas tinkamu skraidyti.

Sklandytuvą turėjo gamintojo „Blanik Aircraft CZ s.r.o.“ išleistą skrydžių vadovą (leidimo data 2021-01-14, revizija Nr. 2) (toliau – Skrydžių vadovas), kuriame, be kitos informacijos, buvo aprašytos naudojimo procedūros ir eksploataciniai apribojimai.

1.6.3. Masė ir masės centro padėtis

Sklandytuvo Skrydžių vadove nurodyta didžiausia leistina orlaivio masė sklandytuvu skrendant dviem asmenims – 500 kg, o tuščio sklandytuvo masė – 306 kg. Skrydžių vadove nurodyta leistina masės centro padėtis – 23–38 % MAC³. Sklandytuvo skrydžių žurnale nurodyta tuščio sklandytuvo masė – 292 kg. Tinkamumo skraidyti patikros lape nurodyta, kad paskutinis svėrimas buvo atliktas 2015-06-16, bet vykdant saugos tyrimą svėrimo protokolas nebuvo gautas.

Skrydžio metu abu pilotai turėjo parašiusius, o papildomo bagažo sklandytuve nebuvo. Saugos tyrimo metu atlikti masės ir masės centro padėties skaičiavimai patvirtino, kad avarijos metu sklandytuvą neviršijo leistinų masės ir masės centro apribojimų, nurodytų Skrydžių vadove.

³ Vidutinė aerodinaminė styga (angl. *Mean Aerodynamic Chord*, MAC).

1.6.4. Meteorologiniai apribojimai

Sklandytuvo Skrydžių vadove nurodoma:

„2.14 KITI APRIBOJIMAI
Didžiausia nustatyta šoninio vėjo komponentė, leidžiama saugiam artėjimui, tūpimui ir išvilkimui išvilktuvu, yra 10 kt (5,5 m/s).“

Kitų apribojimų, susijusių su leistinu vėjo ar jo gūsių stiprumu, Skrydžių vadove nenustatyta.

1.6.5. Sklandytuvo radijo stotis

Sklandytuvai turėjo Lietuvos Respublikos Ryšių reguliavimo tarnybos 2022-07-26 išduotą leidimą naudoti orlaivio stotį, galiojantį iki 2027-07-27. Leidimas suteikia teisę orlaivyje naudoti LAD/VHF⁴ radijo ryšio įrenginį, veikiantį 117.975–137 MHz radijo dažnių juostoje. Leidime taip pat nurodyta, kad, vadovaujantis Europos Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 1079/2012 4 straipsnio 5 ir 6 punktais, orlaivyje naudojama LAD/VHF radijo ryšio stotis privalo turėti 8,33 kHz ir 25 kHz kanalų atskyrimo funkciją.

Sklandytuvo priekinėje kabinoje buvo sumontuota radijo stotis „FSG 40 S“. Jos naudojimo vadove (leidimo data 1977 m.) nurodyta, kad stotis veikia 118.000–135.975 MHz dažnių juostoje ir turi 25 kHz kanalų žingsnį.

1.7. Meteorologinė informacija**1.7.1. Meteorologinė prognozė**

Tarptautinio Kauno oro uosto, nutolusio 35 km atstumu į šiaurę nuo avarijos vietos, orų prognozėje (TAF⁵ informacijoje) nuo 15 val. iki 20 val. buvo prognozuojama meteorologinių sąlygų kaita, 15 mazgų (7,72 m/s), o gūsiuose iki 25 mazgų (12,86 m/s) vėjas. TAF nurodoma:

TAF EYKA 211100Z 2112/2212 26010KT 9000 BKN045
TEMPO 2112/2117 27015G25KT SCT040CB
BECMG 2117/2119 VRB05KT NSC
TEMPO 2121/2206 SCT005
BECMG 2206/2208 32010KT BKN040=

1.7.2. Meteorologinės sąlygos

Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos Kauno aviacinės meteorologijos stotis užfiksavo meteorologines sąlygas, kurios pateiktos 5 lentelėje.

5 lentelė. Meteorologiniai duomenys

Vietos laikas	Oro temperatūra, °C	Vidutinis vėjo greitis, mazgai	Vėjo gūšiai, mazgai	Vėjo kryptis	Debesų kiekis, oktantai	Atmosferos slėgis jūros lygyje, hPa
15:50	21	14	24	Vakarų (260 °)	0	1017
16:20	21	13	-	Vakarų (260 °)	0	1016
16:50	20	16	26	Vakarų (260 °)	5–7	1016
17:20	19	17	-	Vakarų (280 °)	8	1016
17:50	18	19	-	Vakarų (270 °)	0	1016
18:20	19	17	-	Vakarų (270 °)	0	1016

⁴ Labai aukšto dažnio (angl. *Very High Frequency*).

⁵ Oro prognozė aerodromo rajone (angl. *Terminal Aerodrome (Area) Forecast, TAF*).

Stotis yra 246 pėdų aukštyje virš jūros lygio, 35 km atstumu į šiaurę nuo avarijos vietos. Šios meteorologijos stoties duomenimis, avarijos dieną nuo 16 val. iki 18 val. vietos laiku vyravo nepastovus debesuotumas (debesys nebuvo žemi), kritulių nebuvo, tačiau pūtė gana stiprus vakarų vėjas. Nepalankių meteorologinių reiškinių nefiksuota.

1.7.3. Meteorologiniai apribojimai

Pociūnų aerodromas turėjo 2025-02-10 patvirtintą ir 2025-03-25 su TKA suderintą aerodromo skrydžių instrukciją (toliau – Aerodromo skrydžių instrukcija). Aerodromo skrydžių instrukcijos 5 skyriuje „Skrydžių vykdymas“ nurodoma:

„5.6. Skrydžiai gali būti vykdomi tik dienos metu pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VST). Aerodrome matomumą galima nustatyti pagal vizualius orientyrus nurodytus 7 priede. Mokomiesiems skrydžiams taikomi meteorologiniai minimumai turi būti nustatyti mokymo organizacijos mokymo vadove, bet negali būti mažesni už VST nustatytus meteorologinius minimumus.“

DTO turėjo 2025-03-18 išleistą SPL mokymo programą (revizija Nr. 1) (toliau – Mokymų programa). Mokymų programoje nurodoma:

„(1).(2).(2) Skrydžių mokymas
<...> Mokymas vykdomas laikantis VST ir VST nurodytų meteorologinių minimumų.“

Vizualiųjų skrydžių taisyklėse nurodomas mažiausias matomumas ir atstumas nuo debesų, tačiau reikalavimų ir apribojimų, susijusių su vėjo stiprumu ar jo gūšiais, nėra.

1.8. Duomenys apie navigacines priemones

Informacija neaktuali.

1.9. Skrydžio komunikacija

Sklandytuve skrydžio metu buvo radijo stotelė, kuria buvo palaikomas ryšys skrendant. Pokalbių įrašai buvo gauti saugos tyrimo metu. Skrendant komunikacija radijo ryšiu vyko įprastai.

1.10. Duomenys apie aerodromą

Pociūnų aerodromas yra 7 km į rytus nuo Prienų miesto centro. Aerodromo aukštis virš jūros lygio – 197 pėdos (60 m). Aerodrome yra vienas dirbtinės dangos (asfaltbetonio) kilimo ir tūpimo takas (toliau – KTT) 04/22 ir du gruntiniai KTT – 18/36 ir 09/27.

Aerodromo skrydžių instrukcijoje nurodoma:

„5 SKYRIUS. SKRYDŽIŲ VYKDYMAS
<...>
5.8. Priklausomai nuo vėjo krypties, skraidymų intensyvumo ir pobūdžio, skraidymo ratai organizuojami sekančiai:
5.8.1. Skraidant sklandytuvais ir lėktuvais, <...> naudojant KTT 36 ir KTT 27 – sklandytuvai [skraido] kairiuoju ratu, orlaiviai dešiniuoju ratu. <...>“

1.11. Duomenys apie savirašius

1.11.1. Duomenys apie sklandytuvo savirašius

Skrydžio duomenų ir kabinos pokalbių savirašių sklandytuve nebuvo. Tokio tipo orlaiviuose tokių įrenginių naudojimas neprivalomas.

1.11.2. Vaizdo įrašai

Saugos tyrimo metu buvo gautas Pociūnų aerodromo vaizdo kamerų įrašas, kuriame matoma paskutinė sklandytuvo skrydžio minutė. Vaizdo įrašė matomas sklandytuvo skrydis, posūkis link aerodromo ir po jo įvykęs staigus žemėjimas. Paskutinėmis avarijos vaizdo įrašo sekundėmis matoma, kaip sklandytuvas, susidūręs su kliūtimi, apsisuko ir trenkėsi į pastatą.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgį

Sklandytuvas gulėjo nukritęs šalia ūkinio pastato (2 pav.), 450 m atstumu į pietryčius nuo Pociūnų aerodromo KTT 04/22. Dalis sudaužyto sklandytuvo kabinos gaubto įvykus smūgiui liko kabėti ant pastato stogo atraminės sijos, išdužusio gaubto stiklų dalys buvo pasklidusios lauke aplink sklandytuvą bei ūkinio pastato viduje. Sklandytuvo liemuo buvo perlūžęs, jo galinė dalis su uodega buvo pasisukusi į šoną link dešiniojo sparno, o priekinė dalis buvo sugniuždyta. Sparnai ir jų tvirtinimo elementai buvo pažeisti, sparnai iš dalies atsiskyrę nuo sklandytuvo liemens. Abiejų sparnų galai buvo sulaužyti.



2 pav. Sklandytuvas avarijos vietoje (šaltinis: STS)

Kairysis užsparnis buvo visiškai išskleistas, o dešinysis – šiek tiek išskleistas. Kitos valdymo plokštumos – aukščio ir posūkio vairai bei eleronai – po avarijos judėjo laisvai, todėl jų padėtis avarijos metu negalėjo būti nustatyta. Kabinoje esančių valdymo svirtčių padėtys avarijos metu taip pat negalėjo būti nustatytos, nes svirtys buvo nupjautos vaduojant pilotus iš sklandytuvo. Vis dėlto vykdant saugos tyrimą instruktorius nurodė, kad užsparniai per skrydį nebuvo naudojami, todėl, tikėtina, išsiskleidė avarijos metu. Priekyje esančios piloto vietos prietaisų skydo prietaisai buvo nepažeisti, bet pasislinkę iš įprastų vietų. Gale esančios piloto vietos prietaisų skydas buvo atitrūkęs nuo sklandytuvo konstrukcijos.

Priekinės sklandytuvo kabinos prietaisų skydelyje esantis aukščiamatis rodė 30 metrų aukštį, jo slėgio langelyje buvo nustatytas 757 mmHg slėgis. Galinės kabinos aukščiamatis rodė 50 metrų aukštį pagal nustatytą 754 mmHg slėgį. Radijo stoties pultelyje buvo nustatytas 119.000 KHz dažnis.

1.13. Medicininė ir patloginė informacija

Abu pilotai buvo sunkiai sužaloti.

1.14. Duomenys apie gaisrą

Informacija neaktuali.

1.15. Išgyvenimo sąlygos

Abu pilotai buvo prisisegę saugos diržus. Abiejose pilotų vietose buvo gelbėjimo parašiutai. Pirmos kabinos piloto sėdynėje buvo įdėtas gelbėjimo parašiuotas „ATL-88“, serijos numeris 010442. Parašiuotas buvo pagamintas 2001-04-26. Gamintojo išleistame parašiuoto techniniame aprašyme nurodoma 20 metų nuo pagaminimo datos parašiuoto tarnavimo trukmė.

1.16. Atlikti bandymai ir tyrimai

Informacija neaktuali.

1.17. Organizacinė ir vadybinė informacija

1.17.1. Informacija apie mokymo organizaciją

Mokymo organizacija yra DTO, vykdanči sklandytuvų pilotų (SPL) mokymus ir sklandytuvų instruktorių (FI(S)) kvalifikacijos kėlimo seminarus. DTO pirminę deklaraciją dėl sklandytuvų pilotų mokymo TKA pateikė 2021-08-06. Avarijos metu galiojusią deklaraciją DTO pateikė 2024-07-04. Deklaracijoje nurodyta, kad DTO vykdo sklandytuvų pilotų (SPL) mokymus sklandytuvais „Centrair 201 Marianne“. Saugos tyrimo metu instruktorius, kuris iki avarijos ir jos metu buvo ir DTO mokymų vadovas, nurodė, kad 2024 m. pilotų mokymas buvo vykdomas išskirtinai tik sklandytuvais „Centrair 201 Marianne“, o 2025 m. vėl pradėjus vykdyti mokymą sklandytuvais „L-13 Blanik“, buvo pamiršta juos įtraukti į DTO deklaraciją.

2024 m. TKA atliko du DTO patikrinimus – 2024-09-06 buvo atliktas patikrinimas perone, o 2024-10-11 – DTO inspekcija. Atlikus inspekcijas, neatitikčių reikalavimams nenustatyta, tačiau pažymėta, kad studentų pažangos stebėseną sudėtinga, sunku nustatyti konkrečių atliktų pratimų įvykdymo datas. Vykdanč inspekciją, taip pat atkreiptas dėmesys į tai, kad DTO, nors ir stebi mokinių teorinio mokymo progresą, nefiksuoja visų teorinio mokymo vertinimo įrašų, o dalis įrašų užfiksuota vėliau, nei išduota DTO rekomendacija dėl egzamino laikymo.

1.17.2. Mokymo proceso procedūros

Mokymų programoje nurodoma:

<p>„(1).(2).(2).(3) Kasdieninio mokinio progreso stebėjimas Praktinio mokymo instruktorius nuolat seka mokinio progresą ir, kartu su mokiniu, kiekvieną dieną po skrydžių pildo: Mokinys: skraidymo knygelę (5 priedas). FI(S) patikrina įrašus ir savo parašu “pastabų” skiltyje patvirtina, kad jie teisingi. Instruktorius: įrašo pastabas ir pasiūlymus į praktinio mokymo ataskaitą (6 priedas), pasirašo. Užbaigus mokymo programą, dokumentai saugomi mokinio byloje.“</p>

1.18. Papildoma informacija

1.18.1. Vėjo gūsių įtaka skrydžiui

Jungtinių Valstijų Federalinės aviacijos administracijos Aviacijos meteorologijos vadovo (angl. *Aviation Weather Handbook, FAA-H-8083-28A, 2024 m.*, toliau – Aviacijos meteorologijos vadovas), 10 skyriuje „Vėjas“ nurodoma:

„10.7.2 Gūsis

Gūsis – tai vėjo greičio svyravimas, kai skirtumas tarp didžiausio ir mažiausio greičio siekia 10 mazgų (kt) ar daugiau.

Net jei lėktuvas yra orientuotas priešinga vėjui kryptimi, gūsių pakilimo ir tūpimo metu sukelia oro greičio svyravimus, kurie gali sukelti problemų pilotams. Gūsis padidina oro greitį, kartu padidėja keliamoji jėga, todėl lėktuvas gali trumpam pakilti. Gūsiui nuslūgus, staiga sumažėja oro greitis, o tai lemia sumažėjusią keliamąją jėgą, dėl kurios lėktuvas ima leistis. Gūsingi vėjai tūpimo vietoje kelia didelių sunkumų saugiai nutūpti.“

1.18.2. Skrydžių saugos aspektai

Australijos sklandymo federacijos išleistame vadovėlyje „Australijos sklandymo žinios“ (angl. *Australian Gliding Knowledge, 2019 m.*) nurodoma:

„Skrydis ratu

Skrydžio ratu tikslas – pasiekti galutinį posūkį reikiamoje vietoje, išlaikant saugų aukštį ir greitį bei visada turint pasiekiamas saugias alternatyvias nusileidimo vietas. Aukštį galima keisti atsižvelgiant į jūsup sklandytuvo charakteristikas ir oro sąlygas.

<...>

Koreguokite grįžtinės atkarpą, judėdami link arba tolyn nuo kilimo ir tūpimo tako, kad kampas į taikymo tašką būtų tinkamas.

<...>

Jeigu pučia stiprus vėjas ir yra daug žemėjančių srovių, verta skristi grįžtinėje ir bazinėje atkarpoje aukščiau ir atsargiau.“

Jungtinių Valstijų Federalinės aviacijos administracijos Sklandymo vadovo (angl. *Glider flying Handbook, FAA-H-8083-13B, 2024 m.*) 8 skyriuje „Neįprastos ir avarinės procedūros“ nurodoma:

„Tūpimo ne aerodrome procedūros

Tūpimas ne aerodrome gali įvykti netoli pakilimo aerodromo staiga pablogėjus oro sąlygoms, smarkiai pasikeitus vėjo kryptims, atsiradus nenumatytoms oro srautams, dezorientavusis, nesuvokus situacijos, įvykus išvilksimo gedimui ir susiklosčius kitoms avarinėms situacijoms. <...>

Sklandytuvo pilotas visada turi būti pasirengęs tūpimui ne aerodrome, kurį gali lemti sumažėjusi keliamoji jėga.“

1.18.3. Papildomas DTO patikrinimas

2025-11-11 – 2025-12-22 TKA atliko neplaninį DTO veiklos patikrinimą dėl atitikties 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011) reikalavimams. Patikrinimo metu, be kitų neatitiktųjų, buvo nustatyta, kad mokymams buvo naudojamas sklandytuvas „L-13 Blanik“, kuris nėra įtrauktas į deklaracijoje nurodytų mokomųjų orlaivių sąrašą, o DTO mokymo vadovas neužtikrino, kad skrydžio mokymui būtų naudojami tik tie sklandytuvai, kurie yra įtraukti į DTO mokomųjų orlaivių sąrašą. Taip pat buvo nurodyta, kad visi mokomieji skrydžiai, atlikti šiuo sklandytuvu, negali būti įskaityti sklandytuvo piloto licencijai gauti. Atsižvelgdama į patikrinimo rezultatus, 2025-12-29 TKA apribojo DTO mokymo veiklą palikdama teisę vykdyti tik teorijos mokymą, iki bus pašalintos visos nustatytos neatitiktys.

1.19. Naudingi arba veiksmingi tyrimo metodai

Informacija neaktuali.

2. ANALIZĖ

2.1. Meteorologinių sąlygų įtaka skrydžiui

Nuo suplanuoto skrydžio maršruto sklandytuvas nukrypo po antrojo posūkio, grįždamas link aerodromo, kai, pilotų teigimu, dėl stipraus vėjo gūσιο sklandytuvas ėmė staigiai žemėti. Nors tuo metu sklandytuvo valdymą perėmė instruktorius, dėl staigaus žemėjimo ir nedidelio skrydžio aukščio grąžinti sklandytuvo į skrydžio aerodromo ratu maršrutą nepavyko. Staiga sumažėjus aukščiui, instruktorius priėmė sprendimą netęsti skrydžio numatytu maršrutu, o skristi link aerodromo nusileidimui. Tikėtina, kad skrydžio ratu maršrutas buvo netinkamas esant tokioms meteorologinėms sąlygoms, nes, pučiant stipriam vėjui, skrydžio rato grįžtinė turėtų būti arčiau aerodromo. Netoli aerodromo, skrisdamas nedideliame aukštyje, sklandytuvas sparnu kliudė medžio šakas ir ant ūkinio pastato stogo buvusį žaibolaidį, apsisuko, trenkėsi į pastato stogą ir nukrito ant žemės. Nors pilotai avarijos prisiminti negalėjo, avarijos eigą patvirtino saugos tyrimo metu gautas vaizdo stebėjimo kameros įrašas, avarijos vietoje rastos nulūžusios medžio šakos bei sklandytuvo ir ūkinio pastato pažeidimai.

Mokymo programoje nurodyta, kad mokomieji skrydžiai vykdomi neviršijant vizualiųjų skrydžių taisyklėse nustatytų reikalavimų. Vizualiųjų skrydžių taisyklėse nėra numatyta apribojimų dėl vėjo stiprumo ar gūsingumo. Sklandytuvo Skrydžių vadove didžiausio leistino vėjo ar jo gūsių apribojimo taip pat nėra, tačiau nurodyta, kad didžiausia nustatyta šoninio vėjo komponentė, taikoma saugiam artėjimui ir tūpimui, yra 10 mazgų. Avarijos metu nebuvo gauta informacijos apie meteorologines sąlygas Pociūnų aerodrome, tačiau Kauno aviacinės meteorologijos stotis, esanti 35 km atstumu nuo avarijos vietos, užfiksavo 16–17 mazgų vakarų krypties vėją su gūšiais, siekiančiais 26 mazgus. Tarptautinio Kauno oro uosto TAF nuo 15 val. iki 20 val. buvo prognozuojamas 15 mazgų, o gūsiuose iki 25 mazgų vėjas. Nors, nesant nurodytų leistino vėjo stiprumo apribojimų, paties skrydžio vykdymas neprieštaravo jokiems reikalavimams, pasiruošimo skrydžiui metu nebuvo įvertinta, kad, susidarius neįprastai situacijai, gali tecti atlikti artėjimą ne prieš vėją, o kita kryptimi, kas kartu su stipriu ir gūsingu vėju gali sukelti riziką saugiam skrydžiui.

Aviacijos meteorologijos vadove nurodyta, kad pučiant gūsingam vėjui padidėja oro greitis bei keliamoji jėga, o gūsiui pasibaigus keliamoji jėga staiga sumažėja ir tai gali lemti orlaivio žemėjimą. Pilotų apibūdintas staigus sklandytuvo žemėjimas atitinka aprašomą vėjo gūsių įtaką orlaivio valdymui. Gūσιο poveikis trunka ribotą laiką, todėl, vykdydami įprastus skrydžius, pilotai turi pakankamai laiko atgauti orlaivio valdymą. Vis dėlto, vykdam trumpus mokomuosius skrydžius, pakylama į santykinai nedidelį aukštį. Avarija pasibaigusiam skrydyje, kai sklandytuvas ėmė staigiai žemėti, skrydžio aukštis buvo mažesnis nei 250 m, todėl pilotai neturėjo pakankamai laiko išskristi iš vėjo įtakos zonos bei tęsti skrydį numatytu maršrutu. Vis dėlto, užuot grįžus į aerodromą, buvo galima svarstyti ir galimybę tūpti pasirinktoje aikštelėje už aerodromo ribų. Sklandytuvų pilotai visada turėtų būti pasiruošę prirėikus tūpti aikštelėje už aerodromo ribų ir būti numatę saugias alternatyvias nusileidimo vietas.

Mokymo programoje nebuvo nurodyta, kaip turėtų būti atliekamas meteorologinių sąlygų vertinimas. Vykdam saugos tyrimą, instruktorius nurodė, kad oro sąlygos, jo nuomone, buvo tinkamos skrydžiams, tačiau, nesant mokomiesiems skrydžiams skirtų meteorologinių apribojimų ir meteorologinių sąlygų vertinimo procedūrų, iškyta rizika, kad skrydžiai vykdomi neįvertinant asmeninių instruktoriaus bei mokinio galimybių. Asmeninių ribų nustatymas turėtų būti svarbi kiekvieno piloto asmeninio rizikų vertinimo dalis. Vis dėlto, turint omenyje, kad mokinys skrydžio metu dar nebuvo baigęs teorinio mokymo ir turėjo

pakankamai nedaug praktinės skrydžių patirties, sprendimas vykdyti skrydį, tikėtina, buvo paremtas asmeniniu instruktoriaus vertinimu. Atsižvelgiant į tai, kad mokomieji skrydžiai buvo vykdomi sklandytuvu, kuriuo DTO vykdyti mokomųjų skrydžių neturėjo teisės, tikėtina, kad sprendimas vykdyti skrydį buvo priimtas nepaisius ne tik atitikties reikalavimų, bet ir skrydžio saugos, o kartu ir galimos meteorologinių sąlygų įtakos saugiam skrydžiui.

2.2. Pilotų mokymas

2.2.1. Instruktoriaus kvalifikacija

Instruktorius avarijos metu turėjo galiojančią sklandytuvų piloto licenciją su skrydžių sklandytuvu instruktoriaus kvalifikacija bei galiojančią sveikatos pažymėjimą. Instruktorius aktyviai vykdė mokomuosius skrydžius, todėl, pagal Reglamento (ES) 2018/1976 reikalavimus, turėjo pakankamai skrydžio patirties, kuri leido vykdyti sklandytuvų pilotų mokymą. Instruktorius buvo atlikęs kvalifikacijos patikrinimo skrydžius bei dalyvavo FI(S) kvalifikacijos kėlimo seminare.

2.2.2. Mokinio kvalifikacija

Mokinys sklandytojų mokymus pradėjo 2024-12-16, o pirmąjį praktinį skrydį atliko 2025-05-25. Avarija pasibaigęs skrydis buvo šeštasis mokinio skrydis sklandytuvu ir antrasis skrydis modelio „L-13 Blanik“ sklandytuvu. Avarijos metu mokinys neturėjo sveikatos pažymėjimo. Reglamente (ES) 2018/1976 nurodyta, kad galiojančią sveikatos pažymėjimą privalo turėti pilotai mokiniai, vykdydami savarankiškus maršrutinius skrydžius. Kadangi mokinys vykdė skrydžius tik su instruktoriumi ir savarankiškų skrydžių dar nebuvo pradėjęs, jis turėjo teisę mokytis neturėdamas sveikatos pažymėjimo.

Mokinys buvo pradėjęs teorinį mokymąsi, tačiau nebuvo jo baigęs ir išlaikęs egzaminų. Iki avarijos TKA atliktos DTO inspekcijos metu buvo nustatyta, kad DTO nefiksuoja visų teorinio mokymo vertinimo įrašų, o kartais įrašus užfiksuoja vėliau, nei išduoda rekomendaciją dėl egzamino laikymo, kas rodo, kad teorinio mokymo progreso vertinimas gali būti labiau formalus veiksmas nei efektyvus mokinio gebėjimų vertinimas. Tai leidžia daryti išvadą, kad DTO neatsižvelgė į TKA atliktos inspekcijos pastabas.

2.2.3. Mokymo proceso organizavimas

Avarijos metu galiojusioje DTO deklaracijoje buvo nurodyti tik sklandytuvai „Centrair 201 Marianne“, todėl DTO neturėjo teisės vykdyti mokomųjų skrydžių sklandytuvu „L-13 Blanik“. Mokinio skrydžių knygelėje nurodyta, kad sklandytuvu „L-13 Blanik“ iki avarijos jau buvo atliktas vienas skrydis, kas liudija apie skrydžių vykdymą sklandytuvu, kuris nebuvo nurodytas DTO deklaracijoje. TKA, atlikusi veiklos patikrinimą, taip pat nustatė, kad mokomieji skrydžiai buvo vykdomi sklandytuvu „L-13 Blanik“. Vadinasi, DTO reikalavimų nesilaikė ne tik avarija pasibaigusio skrydžio metu, bet ir vykdydama kitus mokomuosius skrydžius.

Saugos veiksmai

Po avarijos TKA atliko neplaninį DTO veiklos patikrinimą dėl atitikties Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 reikalavimams. Atsižvelgdama į patikrinimo rezultatus, TKA apribojo DTO mokymo veiklą, palikdama teisę vykdyti tik teorijos mokymą, iki bus pašalintos visos nustatytos neatitiktys.

Nors saugos tyrimo metu mokinys nurodė, kad visus skrydžius atliko su tuo pačiu instruktoriumi, mokinio skrydžių knygelėje instruktorius pasirašė tik prie pirmojo skrydžio įrašo. Mokymo organizacijos mokymų programoje nurodyta, kad instruktorius privalo patikrinti kiekvieną mokinio skraidymo knygelėje padarytą

įrašą ir savo parašu patvirtinti, kad įrašai teisingi. Tai rodo, kad šio reikalavimo laikomasi nebuvo. Vykdamas saugos tyrimą, DTO nepateikė mokinio bylos su praktinio mokymo ataskaita, kurioje instruktorius turi įrašyti pastabas ir pasiūlymus, todėl saugos tyrimo metu nebuvo galima įvertinti tiek mokinio kvalifikacijos, tiek ir DTO vykdomo kasdienio mokinio mokymosi proceso stebėjimo.

3. IŠVADOS

3.1. Išvados

- Instruktorius turėjo galiojančią sklandytuvų piloto licenciją ir galiojančią sveikatos pažymėjimą.
- Instruktoriaus kvalifikacija atitiko nustatytus sklandytuvų pilotų mokymo instruktoriaus kvalifikacijos reikalavimus.
- Mokinys neturėjo ir neprivalėjo turėti piloto licencijos ir galiojančio sveikatos pažymėjimo, nes vykdė skrydžius tik su instruktoriumi.
- DTO neturėjo teisės vykdyti mokomųjų skrydžių sklandytuvu „L-13 Blanik“.
- Per mokomuosius skrydžius nebuvo laikomasi reikalavimų, kuriais skrydžio instruktoriams nurodoma po skrydžio įvertinti mokinio skrydžio knygelėje daromus įrašus.
- Sklandytuvas turėjo registracijos liudijimą ir galiojančią tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimą.
- Avarijos metu sklandytuvas neviršijo nustatytų masės ir masės centro apribojimų.
- Avarijos metu buvo užfiksuotas gūsingas vėjas, kuris lėmė staigų aukščio praradimą.
- Po avarijos TKA atlikus patikrinimą, taip pat buvo nustatyta, kad skrydžių mokymas buvo vykdomas sklandytuvu, nenurodytu DTO pateiktoje deklaracijoje, todėl, kartu atsižvelgus ir į kitas nustatytas neatitiktis, buvo apribota DTO mokymo veikla.

3.2. Avarijos priežastis

Avarija įvyko praradus skrydžio kontrolę ir susidūrus su kliūtimis, kai skrydis link aerodromo buvo tęsiamas nepakankamame aukštyje.

3.3. Papildomi veiksniai

Avarijai įtakos taip pat turėjo:

- staigų aukščio praradimą nulėmę žemėjantys oro srautai;
- nepakankamai įvertintos oro sąlygos ir tuo metu vyravusio stipraus ir gūsingo vėjo sąlygomis per daug nuo aerodromo nutolęs skrydžio ratu maršrutas;
- sprendimas tęsti skrydį aerodromo link nedideliame skrydžio aukštyje užuot nutūpus alternatyvioje aikštelėje už aerodromo ribų.

4. SAUGOS REKOMENDACIJOS

Saugos tyrimų institucija, siekdama išvengti avarijų ir incidentų, parengia pasiūlymus – saugos rekomendacijas, kurios grindžiamos informacija, gauta atlikus saugos tyrimą. Saugos rekomendacijomis jokių būdu neturi būti nustatyta kaltės prezumpcija ar atsakomybė už avariją ar pavojingą incidentą. Šia ataskaita saugos rekomendacijų nepateikiama.