

LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJOS
ORLAIVIŲ AVARIJŲ BEI INCIDENTŲ TYRIMŲ VADOVAS

ORLAIVIO AVARIJOS TYRIMO
GALUTINĖ ATASKAITA
Nr. B02-06

Ši ataskaita buvo parengta siekiant užkirsti kelią avarijoms ir incidentams. Tyrimu nesiekama
Nustatyti kieno nors kaltę ar atsakomybę

Naudotojas	Panevėžio aeroklubas
Gamintojas	LET, Čekijos Respublika
Orlaivio tipas	L-13 „Blanik“
Nacionalinis ir registracijos ženklas	LY-GKM
Įvykio vieta ir data	Panevėžio aeroklubo aerodromo prieigos, 2006 m. gegužės 6 d.

TRUMPA APŽVALGA

2006-05-06 Panevėžio aeroklubo sklandytojas, leisdamasis sklandytuvu L-13 po skrydžio zonoje pasijuto blogai (jį pradėjo pykinti) ir perdavė valdymą keleiviui – turinčiam didelę skrydžių patirtį, bet neturinčiam galiojančios licencijos sklandytojui, sėdėjusiam galinėje sklandytuvo sėdynėje. Skrendant tūpimo tiesiąja sklandytuvą pilotavęs keleivis, suabejojęs, ar praskris aerodromo pakraštyje skersai tūpimo kursui esančius elektros perdavimo linijos laidus, pabandė nusukti nuo jų ir leistis į su aerodromu besiribojančią aikštelę. Posūkio metu sklandytuvas pateko į smuką ir susidūrė su žeme. Įvykio metu sklandytuvo pilotas patyrė nugaros traumą, keleivis nenukentėjo. Sklandytuvas buvo stipriai apgadintas.

Orlaivių avarijų bei incidentų tyrimų vadovas atliko šio įvykio tyrimą ir parengė orlaivio avarijos tyrimo galutinę ataskaitą.

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga

2006 m. gegužės 6 d. 15.20 val. Panevėžio aeroklubo sklandytojas su keleiviu iš aeroklubo aerodromo pakilo skrydžiui į zoną. Tai buvo pirmas sklandytojo skrydis 2006 metais. Galinėje sklandytuvo kabinoje sėdėjęs keleivis buvo labiau patyręs pilotas. Skrydis vyko virš aerodromo. Skrydžio sąlygos buvo geros, debesų pado aukštis – apie 3500 m. Zonoje, sklandytojo teigimu, pilotavo pakaitomis. Sklandytojai buvo pakilę iki pat debesų pado aukščio. Po pusantros valandos skrydžio sklandytoją ėmė pykinti. Dar kurį laiką paskriejus ir savijautai nepagerėjus, pilotas nusprendė leistis. Jis paprašė keleivį pilotuoti sklandytuvą žemėjant ir tūpiant. Artėjama tūpti buvo kursu 40°, pūtė nestiprus iki 5 m/s priešinis šoninis vėjas. Ketvirtas posūkis buvo atliktas aukštai, apie 300 m aukštyje. Po ketvirto posūkio buvo išleisti oro stabdžiai ir užsparniai. Paprašęs skrydžių vadovo leidimo tūpti ir jį gavęs, pilotas, jo teigimu, dėl blogos savijautos toliau visiškai nekontroliavo skrydžio. Žemėdamas su atidarytais oro stabdžiais sklandytuvą pilotavęs keleivis per vėlai pastebėjo, kad aukščio atsarga sparčiai mažėja ir kad priekyje esančius elektros perdavimo linijos laidus praskristi gali neužtekti aukščio. Tai suvokęs jis staigiai ir stipriai pakreipė sklandytuvą dešinėn, stengdamasis apsisukti 180° kampu ir tūpti į prieš aerodromą esančią pievą. Posūkio metu sklandytuvas prarado greitį ir iš 10-20 m aukščio trenkėsi į žemę. Prieš pat žemę sklandytojas, pasak jo, dar bandė traukti vairalazdę į save, bet vairai jau buvo neefektyvūs, ir sklandytuvas atsitrenkė į žemę pirmiausia dešiniu sparnu, po to kairiuoju ir galiausiai priekine kabinos dalimi. Smūgio metu sklandytuvo pilotas patyrė nugaros traumą, keleivis nenukentėjo. Sklandytuvas buvo nepataisomai sulaužytas. Apytikris įvykio laikas 17.15 val.

1.2. Pasekmės žmonėms

Sužeidimai	Įgulos	Keleivių	Iš viso lėktuve	Kitų asmenų
Mirtini	0	0	0	0
Sunkūs	1	0	1	0
Lengvi	0	0	0	Nenurodoma
Nėra	0	0	0	0
Iš viso	1	0	1	0

1.3. Pasekmės orlaiviui

Susidūrimo su žeme metu sklandytuvą patyrė stiprių pažeidimų. Dešinysis sparnas ir eleronas sulaužyti šeštos nuo galo nerviūros vietoje, danga deformuota. Dešiniojo sparno priekinis tvirtinimo mazgas sulaužytas. Kairysis sparnas su eleronu sulaužyti ties šeštąja nerviūra. Stipriai

deformuoti liemens priekinės dalies apačia ir priekinis gaubtas. Deformuota liemens konstrukcija ir sulaužyta jo danga sparnų galinės dalies tvirtinimo vietoje. Deformuotas centroplanas. Sulaužytas kabinos gaubto stiklas.

1.4. Žala tretiesiems asmenims

Tretiesiems asmenims padarytos žalos nenustatyta.

1.5. Duomenys apie įgulą

Sklandytuvo pilotas – 54-ių metų Lietuvos Respublikos pilietis. Turėjo galiojančią sklandytojo licenciją skraidyti sklandytuvu L-13. Išduota 2001 m. Sveikatos pažymėjimas galiojo iki 2006-05-31. Iš viso skraidyta apie 80 val. 2006 metais iki šio skrydžio neskraidė.

Sklandytuvo keleivis – 54-ių metų Lietuvos Respublikos pilietis. Iki 2005-11-18 turėjo piloto mėgėjo licenciją ir sklandytojo instruktoriaus kvalifikaciją. Buvo skraidęs įvairių tipų sklandytuvais ir lėktuvu W-35A. Iš viso skraidė apie 2340 val., iš jų 2225 val. sklandytuvais. Nuo 2005 m. dėl sveikatos problemų neturėjo galiojančio sveikatos pažymėjimo, todėl savarankiškai skraidyti negalėjo, skraidydavo tik kaip keleivis. Paskutinis pilotavimo technikos patikrinimas skrendant sklandytuvu L-13 atliktas 2004-03-06. Paskutinį kartą skrido sklandytuvu L-13 2005 m. rugpjūčio 21 d. 2006 m. neskraidė.

1.6. Duomenys apie orlaivį

Orlaivio tipas	L-13 „Blanik.“
Gamintojas	LET, Čekijos Respublika.
Serijos numeris	026714.
Gamybos metai	1976.
Nacionalinis ir registracijos ženklas	LY-GKM.
Orlaivio registracijos liudijimas	išduotas 2004-05-28.
Specialusis tinkamumo skraidyti pažymėjimas	galiojantis.
Orlaivio kategorija	eksperimentinė. Pervestas į šią kategoriją pasibaigus gamintojo nustatytam kalendoriniam resursui.
Naudotojas	Panevėžio aeroklubas.
Iš viso skraidyta	1442.15 val.
Kapitalinis remontas	vienas. Atliktas 1988-05-27.
Skraidyta po remonto	608.04 val.
Paskutinė periodinė patikra	2006-05-05.

1.7. Meteorologinė informacija

Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos aviacinės meteorologijos centro duomenimis, faktinis oras 2006-05-06 Panevėžyje 18 val. vietos laiku buvo:

Vėjas 90° 4 m/s, matomumas 10 km, debesys 3 balai viršutinio aukšto (Ci), temperatūra 23,6° C.

1.8. Duomenys apie kritimo vietą

Sklandytuvas nukrito į pievą, esančią už 350 m nuo vakarinio aerodromo pakraščio 150 m atstumu nuo 10 m aukščio elektros perdavimo linijos, pasisukęs į dešinę išilgai linijos. Pieva buvo lygi, jos ilgis galėjo užtikrinti saugų sklandytuvo nusileidimą (žr. 1 priedą).

1.9. Duomenys apie orlaivio savirašius

Sklandytuve skrydžio duomenų savirašių nebuvo, jie šio tipo orlaiviams nėra privalomi.

1.10. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį

Sklandytuvas susidūrė su žemės paviršiumi pirmiausia dešiniu sparnu, po to kairiuoju, dar po to apatine priekine liemens dalimi. Nuolaužų nebuvo.

1.11. Duomenys apie gaisrą

Gaisro nebuvo.

1.12. Saugos faktoriai

Ir pilotas, ir keleivis buvo užsisėgę saugos diržus. Tai padėjo pilotui išvengti dar didesnių sužeidimų, o keleiviui išlikti sveikam.

2. ANALIZĖ

Įvykio aplinkybės rodo, kad ši avarija įvyko dėl pilotavusiojo sklandytuvą klaidų. Skrydžio sąlygos buvo idealios sklandytuvų skrydžiams, skrydis vyko virš aerodromo. Ketvirtas posūkis artėjant tūpti buvo atliktas turint tokią aukščio atsargą, kad tiesiojoje buvo žemėjama su atidarytais oro stabdžiais. Tūpiant iš vakarų priešais aerodromą buvo tūpimo aikštelė, į kurią lygiagrečiai elektros perdavimo linijos laidų buvo galima nutūpti pritrūkus aukščio perskristi laidus.

Sklandytuvo pilotas dėl skrydžio metu prarasto darbingumo pilotavimą patikėjo nors ir neturėjusiam licencijos, bet patyrusiam sklandytojui-instruktoriui. Sklandytuvą pilotavusio padarytų klaidų pobūdis verčia daryti prielaidą, kad jis artėjimo tūpti metu buvo nepakankamai dėmesingas. Abu sklandytojai skrido po ilgos pertraukos. Jiems šis skrydis buvo pirmas 2006 metais.

3. IŠVADOS

3.1. Nustatyta

- 3.1.1. Sklandytuvas buvo eksperimentinės kategorijos orlaivis.
- 3.1.2. Pilotas skrydžio metu buvo laikinai praradęs darbingumą.
- 3.1.3. Sklandytuvą tūpimo metu pilotavo turintis didelę skrydžių patirtį bet neturėjęs licencijos keleivis.
- 3.1.4. Ir sklandytuvo pilotas, ir jį pilotavęs keleivis skrido po ilgos pertraukos.
- 3.1.4. Oro sąlygos neturėjo įtakos skrydžio baigčiai.

3.2. Priežastis

Aviacijos įvykio priežastis – artėjimo tūpti metu padarytos pilotavimo klaidos, kai praskrendant kliūtį buvo anksčiau laiko nužemėta, o nusukant nuo kliūties posūkiu metu prarastas greitis, dėl ko sklandytuvas pateko į smuką.

4. SKRYDŽIŲ SAUGOS REKOMENDACIJOS

4.1. CAA užtikrinti, kad aeroklubų, aviacijos sporto klubų ir sklandymo sporto klubų įgalioti instruktoriai skrydžių sezono pradžioje atliktų visų klubo narių (tarp jų ir licencijuotų pilotų) pilotavimo technikos kontrolinį patikrinimą.

1 priedas

