



**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJOS  
ORLAIVIŲ AVARIJŲ BEI INCIDENTŲ TYRIMŲ VADOVAS**

Valstybės biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 239 3907  
faks. (8 5) 239 3907 el.p. k.povilonis@transp.lt

---

**ORLAIVIO AVARIJOS TYRIMO  
GALUTINĖ ATASKAITA  
Nr. B05-09**

Ši ataskaita buvo parengta siekiant užkirsti kelią avarijoms ir incidentams. Tyrimu nebuvo siekiama nustatyti kieno nors kaltę ar atsakomybę, todėl naudojant ataskaitą kitiems tikslams ji gali būti neteisinga interpretuota

<b>Naudotojas</b>	<b>Privatus asmuo</b>
<b>Gamintojas</b>	<b>Privatus asmuo</b>
<b>Orlaivio tipas</b>	<b>Eksperimentinis savadarbis orlaivis</b>
<b>Nacionalinis ir registracijos ženklas</b>	<b>LY-XKD</b>
<b>Įvykio vieta ir data</b>	<b>Kretingos rajonas 2009 m. rugpjūčio 8 d.</b>

**TRUMPA APŽVALGA**

2009-08-08 pavakare eksperimentinis savadarbis dvivietis lėktuvas, priklausantis privačiam asmeniui, pilotuojamas Klaipėdos sklandymo klubo piloto, pasak lėktuvo savininko, išskridusio iš Kartenos aerodromo be jo žinios, skridamas virš kelio Šiauliai–Palanga žemame aukštyje, susidūrė su elektros perdavimo linijos laidais ir nukrito šalia kelio už 4 km nuo aerodromo. Įvykio metu pilotas žuvo, kartu skridęs keleivis nuo patirtų traumų mirė ligoninėje. Lėktuvas buvo visiškai sulaužytas.

2009-08-10 orlaivių avarijų bei incidentų tyrimų vadovo sudaryta tyrimo komisija nuvyko į įvykio vietą, atliko tyrimą ir parengė orlaivio avarijos tyrimo galutinę ataskaitą.

## 1. FAKTINĖ INFORMACIJA

### 1.1. Skrydžio eiga

2009 m. rugpjūčio 8 d. Klaipėdos sklandymo klubo Kartenos aerodrome vyko sklandytojų senjorų varžybos. Pavaikavę, kai, pasak skrydžių koordinatoriaus funkcijas ėjusio asmens, skrydžiai sklandytuvais buvo beveik baigti ir buvo ruošiamasi atlikti mokomuosius skrydžius ultralengvuju orlaiviu, apie 18.30 val. vietos laiku į orą pakilo dvivietis ultralengvasis savadarbis lėktuvas LY-XKD. Lėktuvas teisiškai priklausė tuo metu buvusiam aerodrome klubo nariui. Lėktuvu skrido pilotas ir keleivis, taip pat klubo nariai. Pakilęs kursu 90°, pasak liudininkų, lėktuvas kairiu posūkiu pasisuko išilgai kelio Šiauliai–Palanga ir nuskrido virš jo žemame aukštyje Kartenos link. Skrydžio kursas šioje kelio atkarpoje buvo apie 260°. Už apytiksliai 4 km nuo aerodromo prie Dauginčių kaimo lėktuvas kliudė statmenai keliui greta viena kitos einančių dviejų elektros perdavimo linijų laidus, juos nutraukė ir nukrito šalia kelio kairėje pusėje. Nuo įvykio metu patirtų traumų pilotas žuvo iš karto, keleivis mirė ligoninėje. Lėktuvas buvo nepataisomai sulaužytas. Apytikris įvykio laikas 18.35 val. vietos laiku.

### 1.2. Pasekmės žmonėms

Sužeidimai	Įgulos	Keleivių	Iš viso lėktuve	Kitų asmenų
Mirtini	1	1	2	0
Sunkūs	0	0	0	0
Lengvi	0	0	0	Nenurodoma
Nėra				Nenurodoma
Iš viso	1	1	2	0

### 1.3. Pasekmės orlaiviui

Nuo susidūrimo su elektros perdavimo linijų laidais ir po to sekusio smūgio į žemę lėktuvas LY-XKD buvo nepataisomai sulaužytas (žr. 1 pav.).



1 pav. Lėktuvas LY-XKD po avarijos

#### **1.4. Žala tretiesiems asmenims**

Išskyrus sulaužytą lėktuvą, tretiesiems asmenims kitos žalos nepadaryta.

#### **1.5. Duomenys apie pilotą**

Savadarbį lėktuvą pilotavo Klaipėdos sklandymo klubo narys 38-erių metų Lietuvos Respublikos pilietis. Ultralengvojo orlaivio piloto licencijos jis neturėjo, bet 2009 metais buvo baigęs mokymo programą šiai licencijai gauti. Turėjo galiojančias piloto mėgėjo ir sklandytojo licencijas. Antros klasės sveikatos pažymėjimas galiojo iki 2012-07-10. Galėjo skraidyti sausumos vienmotoriais lėktuvais (SEP) ir sklandytuvais. Turėjo sklandytojo–instruktoriaus kvalifikaciją. Buvo baigęs SDAALR Viazmos lakūnų rengimo centrą. Iš viso buvo skraidęs daugiau kaip 400 val. Klubo vadovų teigimu, lakūno pilotavimo technika buvo labai gera, bet skraidydamas jis ne visada pasižymėdavo drausmingumu.

#### **1.6. Duomenys apie orlaivį**

Orlaivis LY-XKD – tai dvivietis savadarbis ultralengvasis lėktuvas, pagamintas 1999 metais (žr. 2 pav.). Nacionalinis ir registracijos ženklas LY-XKD. Lėktuvo sparnai, stabilizatorius ir kilis mediniai, liemuo – metalinės virintos konstrukcijos, galinė liemens dalis – duraliuminio vamzdis.

Variklis – Rotax 503, propeleris trijų menčių, medinis, stumiantis, savadarbis. Lėktuvas eksperimentinės kategorijos. Duomenų apie lėktuvo ir variklio darbą, jų techninį aptarnavimą nerasta. Specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimo galiojimas buvo pasibaigęs 2004-07-19. Orlaivio savininkas paskutinio skrydžio metu buvo aerodrome. Orlaivis buvo laikomas Kartenos aerodromo angare.



2 pav. Savadarbis lėktuvas LY-XKD

### 1.7. Meteorologinė informacija

Orlaivio LY-XKD skrydžio metu faktinis oras, kaip matyti iš nuotraukos, padarytos tuoj po įvykio (žr. 3 pav.), buvo geras: debesų nebuvo, matomumas daugiau, kaip 10 km. Saulė skrydžio krypties atžvilgiu švietė 20–40 laipsnių kampu.

### 1.8. Duomenys apie Kartenos aerodromą

Kartenos aerodromas yra 6 km į rytus nuo Kartenos gyvenvietės. Jis priklauso Klaipėdos sklandymo klubui. Aerodromo skrydžių instrukcijoje nurodoma, kad aerodromu gali naudotis ir kitos įstatymų nustatyta tvarka įregistruotos aviacijos organizacijos ar fiziniai asmenys, vadovaudamiesi šios instrukcijos reikalavimais, kitais Lietuvos Respublikos teisės aktais bei turintys aerodromo savininko ar jo įgalioto asmens leidimą.

Atsakingi asmenys:

Už orlaivių skrydžių saugą – orlaivių vadai, už skrydžių organizavimą – klubo pirmininko įsakymu paskirtas atsakingas asmuo arba aerodromo naudotojas. Orlaivio LY-XKD skrydžio metu atsakingas asmuo už skrydžių organizavimą aerodrome, klubo pirmininko teigimu, buvo paskirtas.



3 pieš. Oro sąlygos įvykio vietoje tuoj po įvykio

### 1.9. Informacija apie orlaivio savirašius

Savadarbiame lėktuve LY-XKD avarinių skrydžio duomenų ar kabinos pokalbių savirašių nebuvo. Tokie savirašiai šios kategorijos lėktuvams nėra privalomi.

### 1.10. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį



4 pav. Elektros perdavimo linijų padėtis ir lėktuvo LY-XKD vieta po avarijos

Skrisdamas žemame aukštyje, lėktuvas LY-XKD kliudė statmenai keliui nutiestas dvi lygiagrečias elektros perdavimo linijas. Abi linijos buvo trilaidės, jų laidų aukštis siekė apie 15 m. Lėktuvas nutraukė viršutinį pirmos perdavimo linijos (pagal skrydžio kryptį) laidą, po to apatinį antros linijos laidą, buvusį už 44 m nuo nutrauktojo pirmos linijos laido. Praradęs greitį lėktuvas atsitrenkė į žemę 1 m atstumu nuo kelio Šiauliai–Palanga kairiojo kelkraščio, už 30 m nuo antros linijos paskutiniojo laido. Atšokęs nuo žemės lėktuvas sustojo už 16 m nuo pirmojo susidūrimo su žeme vietos ir 6 m nuo kelio kairiojo kelkraščio. Nuolaužos išsibarstė kompaktiškai nedideliame plote (žr. 4 pav.).

### 1.11. Duomenys apie gaisrą

Gaisro nebuvo.

## **1.12. Papildoma informacija**

Įvykio metu aerodrome buvę Klaipėdos sklandymo klubo pirmininkas ir asmuo, atsakingas už skrydžių organizavimą, tvirtino, kad lėktuvas LY-XXD išskrido be jų žinios, o orlaivio savininkas teigė, kad pilotas išskrido su keleiviu savavališkai.

## **2. ANALIZĖ**

Aplinkybės, tiesiogiai susijusios su lėktuvo LY-XXD avarija, yra pakankamai aiškios. Skrendant prieš saulę, kai kursinis saulės kampas lėktuvo skrydžio krypties atžvilgiu yra 30 ir mažiau laipsnių, elektros perdavimo linijų laidai pilotui yra praktiškai nematomi. Juos galima numanyti esant tik pagal elektros linijų stulpus. Skrydžio metu saulė švietė pilotui iš dešinės pusės apytiksliai 20–40 laipsnių kampu, todėl pilotas jų nematė. Dvi viena šalia kitos einančios elektros perdavimo linijos, nutiestos skersai kelio, išilgai kurio skrido lėktuvas, buvo pirmos linijos, kirtusios lėktuvo skrydžio maršrutą. Iki šios vietos lėktuvas skrido lygiagrečiai kairėje pusėje buvusios linijos, todėl pilotas galėjo „priprasti“ prie stulpų ir nebeskirti jiems reikiamo dėmesio. Skrydis toje vietovėje neleistinai žemame aukštyje buvo lemtinga klaida.

Vertinant tokius piloto veiksmus, kurie traktuotini kaip akivaizdus nedrausmingumas, kyla papildomų klausimų: kodėl pilotas pakilo iš aerodromo lėktuvu, kurio tinkamumo skraidyti pažymėjimo galiojimas buvo pasibaigęs prieš 5 metus; kodėl eksperimentiniu, tinkamumo reikalavimų neatitinkančiu lėktuvu buvo skraidinamas keleivis; kodėl niekas nesustabdė šio skrydžio, nors aerodrome buvo visa jo vadovybė ir teisinis lėktuvo savininkas ir buvo žinoma, kad šis pilotas nėra pats drausmingiausias. Galbūt todėl, kad aerodromo skrydžių instrukcijos naujojoje redakcijoje atsakomybė už skrydžių saugą yra priskirta išskirtinai orlaivių vadams. Aerodromo vadovybės ir orlaivio savininko teiginiai, kad lėktuvas pakilo be jų žinios ir leidimo, yra abejotini.

## **3. IŠVADOS**

### **3.1. Nustatyta**

3.1.1. Pilotas nebuvo licencijuotas pilotuoti šio tipo orlaivius.

3.1.2. Lėktuvas nebuvo tinkamas skraidyti. Jo specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimo galiojimas baigėsi prieš 5 metus.

3.1.3. Pilotas skrido neleistinai žemame aukštyje.

3.1.4. Didelę įtaką avarinei skrydžio baigčiai turėjo pilotui į akis šviečianti saulė.

### **3.2. Priežastis**

Eksperimentinio orlaivio LY-XKD avarijos priežastimi tapo lėktuvo susidūrimas su elektros perdavimo linijų laidais jam skrendant nesaugiai žemame aukštyje.

## **4. SKRYDŽIŲ SAUGOS REKOMENDACIJOS**

4.1. Klaipėdos sklandymo klubo pirmininkui numatyti priemonės (iki naudotojo sutarčių ir aerodromo administracijos leidimų anuliavimo), užtikrinančias, kad Kartenos aerodromo naudotojai, nuolat arba periodiškai skraidantys aerodromo oro erdvėje, laikytųsi Vizualiųjų skrydžių taisyklėse nustatytą minimalaus skrydžio aukščio reikalavimų, skraidytų tinkamais skraidyti orlaiviais ir būtų tinkamai licencijuoti. Esant reikalui, atitinkamai pakeisti Kartenos aerodromo skrydžių instrukciją.