



**Orlaivio „An-2“,
nacionalinis ir registracijos ženklai
LY-AET,
avarijos, įvykusios
2015 m. gegužės 16 d.
Baltijos jūroje
tarpinė saugos tyrimo ataskaita**

**Orlaivio „An-2“,
nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AET,
avarijos, įvykusios
2015 m. gegužės 16 d.
Baltijos jūroje
tarpinė saugos tyrimo ataskaita**

Saugos tyrimas atliekamas vadovaujantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Konvencijos 13 priedu ir 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB.

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

Saugos tyrimo ataskaitos paskirtis – saugos rekomendacijos ir šiuo dokumentu nėra nustatoma kaltės prezumpcija ar atsakomybė už avariją, pavojingą incidentą ar incidentą.

Vadovaujantis pirmiau minėtomis nuostatomis, ši saugos tyrimo ataskaita neturi būti naudojama siekiant nustatyti, kas yra kaltas ar atsakingas, nes saugos tyrimo metu tai nebuvo nustatinėjama.

Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius
Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija
Gedimino pr. 30, LT-01104
Vilnius, Lietuva
www.tm.lt

Saugos tyrimo ataskaita pagrįsta tik duomenimis, kurie buvo nustatyti saugos tyrimo metu. Ši informacija publikuojama aviacijos bendruomenei ir visuomenei apie pagrindines avarijos aplinkybes.

Šios atskaitos ištraukos gali būti naudojamos be specialaus leidimo su sąlyga, kad nurodomas šaltinis, medžiaga publikuota tiksliai ir ji nėra naudojama menkinimui arba klaidinančiame kontekste.

Nr. 1A-3(A/2015)
2016 m. rugsėjo 23 d.
Vilnius

TURINYS

ĮVADAS.....	1
Trumpa apžvalga.....	1
Saugos tyrimas.....	2
1. FAKTINĖ INFORMACIJA	3
1.1. Skrydžio eiga	3
1.2. Sužaloti asmenys.....	5
1.3. Žala orlaiviui.....	5
1.4. Žala tretiesiems asmenims	5
1.5. Duomenys apie orlaivio įgulą ir techniką.....	6
1.5.1. Duomenys apie orlaivio vadą	6
1.5.2. Duomenys apie orlaivio antrąjį pilotą.....	6
1.5.3. Duomenys apie orlaivio techniką.....	7
1.6. Duomenys apie orlaivį	7
1.6.1. Orlaivio duomenys	7
1.6.2. Orlaivio techninė priežiūra ir tinkamumas skraidyti	9
1.7. Meteorologinė informacija.....	10
1.8. Duomenys apie navigacines priemones	11
1.8.1. Oro erdvės organizavimas	11
1.8.2. Reikalavimai orlaivio navigacijos įrangai	11
1.8.3. Orlaivio atsakiklis	11
1.8.4. Palangos skrydžių valdymo centro įranga	11
1.9. Duomenys apie skrydžio komunikacijos priemones.....	12
1.9.1. Reikalavimai radijo ryšio įrangai.....	12

1.9.2. Orlaivio radijo ryšio įranga.....	12
1.10. Duomenys apie aerodromą	12
1.11. Duomenys apie orlaivio savirašius.....	12
1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgį	13
1.13. Medicininė ir patologinė informacija.....	13
1.13.1. Duomenys apie orlaivio vadą	13
1.13.2. Duomenys apie antrąjį pilotą.....	13
1.14. Duomenys apie gaisrą	13
1.15. Išgyvenimo sąlygos	14
1.15.1. Orlaivio paieška ir gelbėjimas.....	14
1.15.2. Išgyvenimas šaltame vandenyje	14
1.15.3. Orlaivio įgulos avarinių situacijų apmokymai	15
1.15.4. Gelbėjimosi priemonės.....	15
1.15.5. Skrydžio sauga.....	16
1.16. Atlikti bandymai ir tyrimai	16
1.17. Organizacinė ir vadybinė informacija	16
1.18. Papildoma informacija	16
1.19. Naudingi arba veiksmingi tyrimo metodai	16
2. SAUGOS TYRIMAS.....	17
2.1. Saugos tyrimo eiga	17

IVADAS

Orlaivio savininkas ir naudotojas	UAB „Klaipėdos avialinijos“
Orlaivio gamintojas	„PZL-Mielec“, Lenkijos Respublika
Orlaivio modelis	„An-2“
Orlaivio nacionalinis ir registracijos ženklai	LY-AET
Avarijos vieta	Baltijos jūra 56° 15' 30" šiaurės platumą 19° 06' 38" rytų ilgumą
Avarijos data ir laikas	2015 m. gegužės 16 d. 16 val. 35 min. vietos laiku arba 13 val. 35 min. UTC <i>Ataskaitoje laikas nurodomas UTC laiku.</i>

Trumpa apžvalga

2015 m. gegužės 16 d. 13 val. 35 min. orlaivis „An-2“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AET, skridamas iš Švedijos Karalystės į Lietuvos Respubliką nukrito į Baltijos jūrą. Orlaivio įgula žuvo.

Skrydžio tikslas buvo skraidinti orlaivį „An-2“ į techninės priežiūros darbų vykdymo vietą iš Danijos Karalystės per Švedijos Karalystę į Lietuvos Respubliką. 2015 m. gegužės 16 d. apie 7 val. orlaivis „An-2“ pakilo iš Danijos Karalystėje Skjerne esančio Stauningo aerodromo ir apie 9 val. nusileido Švedijos Karalystėje netoli Geteborgo esančiame Katlebergo aerodrome. 11 val. 07 min. orlaivis „An-2“ pakilo iš Katlebergo aerodromo skrydžiui į Lietuvos Respublikoje esantį Klaipėdos aerodromą.

13 val. 21 min. orlaivio įgula radijo ryšiu susisiekė su Palangos skrydžių valdymo centru ir pranešė savo skrydžio aukštį, atsakiklio kodą, planuojamą atvykimo į Klaipėdos

aerodromą laiką ir tai, kad artėjimą prie Klaipėdos praneš. Orlaivis „An-2“ Palangos skrydžių valdymo centro radiolokatoriaus nebuvo stebimas.

Vėliau į daugkartinius Palangos skrydžių valdymo centro bandymus susisiekti orlaivio „An-2“ įgula neatsiliepė, todėl 14 val. 50 min. apie dingusį orlaivį „An-2“ pranešta Aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui. 15 val. 08 min. pradėta orlaivio „An-2“ paieška.

2015 m. gegužės 19 d. 12 val. 42 min. orlaivis „An-2“ rastas Baltijos jūros dugne, 124 m gylyje, apytiksliai 60 jūrmylių (111 km) į vakarus nuo Lietuvos Respublikos kranto.

Saugos tyrimas

Apie dingusį orlaivį „An-2“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AET, saugos tyrimų institucija informuota 2015 m. gegužės 16 d. 16 val. 25 min.

Vadovaujantis 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, reglamentą Nr. 1592/2002 ir direktyvą 2004/36/ EB II priedu ir Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2008 m. vasario 4 d. įsakymu Nr. 4R-25 „Dėl civilinių orlaivių kategorijų patvirtinimo“ orlaivis „An-2“ klasifikuojamas kaip „eksperimentinis – istorinis orlaivis“. Orlaivio „An-2“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AET, specialiajame tinkamumo skraidyti pažymėjime taip pat įrašyta, kad orlaivio kategorija – eksperimentinė.

Vadovaujantis 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (toliau – Reglamentas Nr. 996/2010) 5 straipsnio 1 dalimi, eksperimentinių ir istorinių orlaivių avarijų ar pavojingų incidentų saugos tyrimai neatliekami, nebent vadovaujantis Reglamento Nr. 996/2010 5 straipsnio 4 dalimi, saugos tyrimų institucija nusprendžia tirti tokių orlaivių avarijas, jei tikisi padaryti išvadas, kurias galėtų panaudoti aviacijos saugai didinti.

Vadovaujantis Reglamento Nr. 996/2010 5 straipsnio 4 dalimi, saugos tyrimų institucija, 2015 m. gegužės 19 d. suradus orlaivį „An-2“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AET, Baltijos jūros dugne, pradėjo šios avarijos saugos tyrimą.

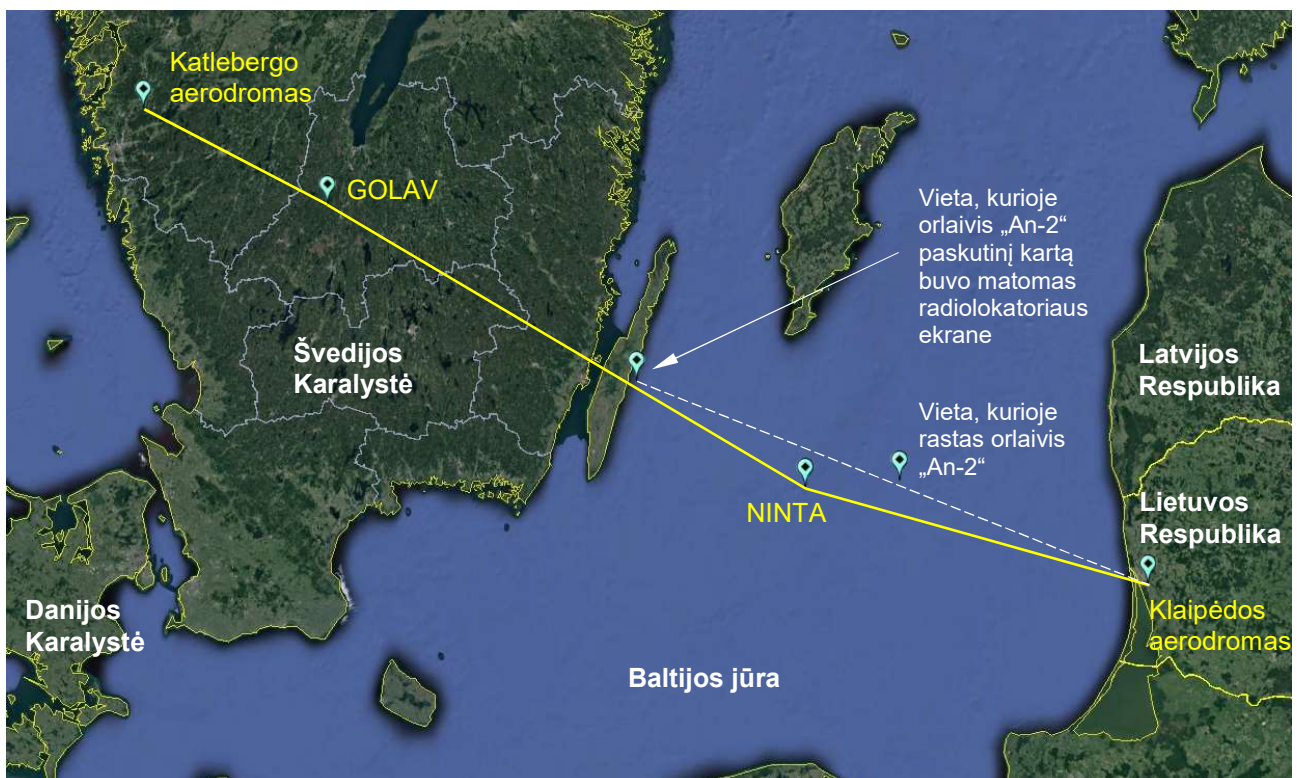
Vadovaujantis Reglamento Nr. 996/2010 5 straipsnio 3 dalimi, „eksperimentinių – istorinių orlaivių“ saugos tyrimų apimtį ir procedūras nustato saugos tyrimų institucija, atsižvelgdama į galimybę gautus tokių tyrimų rezultatus panaudoti aviacijos saugai didinti.

1

FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga

Pagal 2015 m. gegužės 16 d. 10 val. 45 min. pateiktą skrydžio planą, orlaivio „An-2“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AET, įgula planavo pakilti 11 val. iš Švedijos Karalystės pietvakariuose netoli Geteborgo esančio Katlebergo aerodromo ir skristi į Lietuvos Respublikoje esantį Klaipėdos aerodromą, maršrutu virš Švedijos Karalystės žemyninės dalies per tašką GOLAV (57° 33' 30" šiaurės platumos ir 13° 56' 52" rytų ilgumos) ir Baltijos jūrą per tašką NINTA (56° 13' 44" šiaurės platumos ir 18° 17' 08" rytų ilgumos). Orlaivio „An-2“ deklaruotas skrydžio maršrutas parodytas 1 pav. geltona išsiline linija.



1 pav. Orlaivio „An-2“ deklaruotas skrydžio maršrutas (geltona išsiline linija)

11 val. 07 min. orlaivis „An-2“ pakilo iš Katlebergo aerodromo. Iškart po pakilimo orlaivio įgula susisiekė su Geteborgo skrydžių valdymo centru ir deklaravo atsakiklio kodą 7000, tačiau Švedijos Kontrolės radiolokacinė sistema rodė atsakiklio kodą 7022. Tuomet orlaiviui „An-2“ buvo suteiktas atsakiklio kodas 2162, kuris ir buvo stebimas Švedijos Kontrolės visą skrydžio laiką per Švedijos Karalystę.

Skrydžio metu per Švedijos Karalystę orlaivis „An-2“ buvo stebimas kelių radiolokatorių iki to momento, kai orlaivis „An-2“, skrisdamas 3000 pėdų (914 m) aukštyje, pasiekė tašką nutolusį 8 jūrmyles (15 km) į šiaurę nuo Kalmaro (Švedijos Karalystės rytinė Baltijos jūros pakrantė). Vėliau, orlaiviui „An-2“ artėjant prie Kalmaro, orlaivio „An-2“ žymė kelis kartus buvo dingusi kelių radiolokatoriaus antenos apsisukimų laikotarpiui, kai tuo tarpu toje vietoje šiame aukštyje skraidantys orlaiviai įprastai dar yra matomi. Paskutinį kartą orlaivis „An-2“ Švedijos Kontrolės radiolokatoriaus ekrane buvo matomas 12 val. 44 min., 3000 pėdų (914 m) aukštyje į rytus nuo Olando (56° 44' 42" šiaurės platumos ir 16° 48' 12" rytų ilgumos) (1 pav.).

13 val. 18 min. 25 sek. orlaivio „An-2“ įgula radijo ryšiu, 124,850 MHz dažniu, susisiekė su Švedijos Kontrole ir deklaravo tašką NINTA ir perėjimą į Palangos skrydžių valdymo centro dažnį. Švedijos Kontrolės radiolokatoriaus ekrane orlaivio „An-2“ nebuvo.

13 val. 21 min. 47 sek. orlaivio „An-2“ įgula radijo ryšiu, 124,300 MHz dažniu, kreipėsi į Palangos skrydžių valdymo centrą.

13 val. 21 min. 51 sek. Palangos skrydžių valdymo centras atsakė orlaivio „An-2“ įgulai, tačiau Palangos skrydžių valdymo centro automatizuotos skrydžių valdymo sistemoje orlaivio „An-2“ radiolokacinės žymės taip pat nebuvo.

13 val. 21 min. 55 sek. orlaivio „An-2“ įgula pranešė – „LYAET, iš Švedijos [Satlbergo] į Klaipėdą, trys tūksta... keturi tūkstančiai pėdų, atsakiklis 2167, Klaipėdą planuojam 14.20“. Pažymėtina, kad orlaiviui „An-2“ Švedijos Kontrolės suteiktas atsakiklio kodas buvo 2162.

13 val. 22 min. 10 sek. Palangos skrydžių valdymo centras patvirtino, kad informaciją suprato ir perdavė tuo metu buvusį atmosferos slėgį jūros lygyje.

13 val. 22 min. 16 sek. orlaivio „An-2“ įgula patvirtino, kad informaciją apie slėgį suprato ir nurodė, kad artėjimą prie Klaipėdos praneš.

Iškart po šio pokalbio, kito ore esančio orlaivio pilotas pasisveikino su orlaivio „An-2“ įgula ir sulaukė atsakymo. Daugiau orlaivio „An-2“ įgulos radijo ryšio pranešimų neužfiksuota.

13 val. 35 min. orlaivis „An-2“ nukrito į Baltijos jūrą.

13 val. 40 min. 51 sek. Palangos skrydžių valdymo centras, savo iniciatyva, radijo ryšiu 124,300 MHz dažniu, pirmą kartą bandė susisiekti su orlaivio „An-2“ įgula. Nesulaukus atsakymo, Palangos skrydžių valdymo centras dar du kartus bandė susisiekti su orlaivio „An-2“ įgula. Tuo metu kito ore esančio orlaivio pilotas girdėdamas, kad orlaivio „An-2“ įgula neatsiliepia, radijo ryšiu taip pat du kartus kreipėsi į orlaivio „An-2“ įgulą, sakydamas, kad ją kviečia Palangos skrydžių valdymo centras.

Nuo 14 val. 02 min. iki 14 val. 47 min. Palangos skrydžių valdymo centras 119 kartų bando susisiekti su orlaiviu „An-2“ – 73 kartus pagrindiniu 124,300 MHz dažniu, 36 kartus atsarginiu 118,350 MHz dažniu ir 10 kartų tarptautiniu avariniu 121,500 MHz dažniu.

14 val. 50 – 54 min. Palangos skrydžių valdymo centras apie dingusį orlaivį „An-2“ informuoja Aeronautikos gelbėjimo koordinacinį centrą.

15 val. 08 min. Aeronautikos gelbėjimo koordinacinis centras apie dingusį orlaivį „An-2“ informuoja Jūrų gelbėjimo koordinacinį centrą. Pradedama paieškos ir gelbėjimo operacija.

2015 m. gegužės 17 d. 17 val. 33 min. Jūrų gelbėjimo koordinacinis centras pranešė, kad paieškos ir gelbėjimo operacija baigta.

2015 m. gegužės 18 d. 6 val. 38 min. paieškos ir gelbėjimo operacija atnaujinta.

2015 m. gegužės 19 d. 12 val. 42 min. orlaivis „An-2“ rastas Baltijos jūros dugne, 124 m gylyje, apytiksliai 60 jūrmylių (111 km) į vakarus nuo Lietuvos Respublikos kranto.

2015 m. gegužės 21 d. 13 val. 21 min. paieškos ir gelbėjimo operacija nutraukta.

1.2. Sužaloti asmenys

Abu mirtinai sužaloti asmenys buvo Lietuvos Respublikos piliečiai.

1.2.1. lentelė. Sužaloti asmenys

Sužeidimai	Ilgula	Keleiviai	Iš viso orlaivyje	Kiti asmenys
Mirtini	2	0	2	0
Sunkūs	0	0	0	0
Lengvi	0	0	0	N/A
Nėra	0	0	0	N/A
IŠ VISO	2	0	2	0

1.3. Žala orlaiviui

Orlaivis nuskendo Baltijos jūroje (56° 15' 30" šiaurės platumą ir 19° 06' 38" rytų ilgumą), 124 m gylyje, apytiksliai 60 jūrmylių (111 km) į vakarus nuo Lietuvos Respublikos kranto.

1.4. Žala tretiesiems asmenims

Žalos tretiesiems asmenims nepadaryta.

1.5. Duomenys apie orlaivio įgulą ir techniką

Orlaivio „An-2“ vadas ir antrasis pilotas kartu beveik neskraidydavo, nes abu buvo orlaivių „An-2“ vadai.

1.5.1. Duomenys apie orlaivio vadą

Orlaivio vadas buvo 60 metų amžiaus Lietuvos Respublikos pilietis. Orlaivio vadas turėjo Komercinės aviacijos piloto licenciją, kurioje pažymėta, kad „An-2“ tipo lėktuvo vado kvalifikacija galioja iki 2016 m. kovo 31 d., o vienmotorių vienpiločių stūmoklinių sausumos lėktuvų klasės lėktuvo vado kvalifikacija galioja iki 2017 m. kovo 31 d.

Orlaivio vadas turėjo pirmos klasės sveikatos pažymėjimą galiojantį iki 2015 m. rugsėjo 20 d. Sveikatos pažymėjime nurodytas apribojimas „VNL - suprastėjusio regėjimo artumui korekcija“.

1.5.1. lentelė. Orlaivio vado skrydžių patirtis

Iš viso:	9006 val. 58 min.
Su „An-2“ tipo orlaiviu	8995 val. 35 min.
Per paskutines 90 d.	6 val. 56 min.
Per paskutines 7 d.	1 val. 55 min.
Per paskutines 24 val.	nenustatyta

Orlaiviui „An-2“ pakilus iš Katlebergo aerodromo orlaivio vadas sėdėjo orlaivio kairėje pusėje.

Orlaivio vadas 2014 m. lapkričio 13 d. vykdė perskridimą su orlaiviu „An-2“ per Baltijos jūrą iš Švedijos Karalystėje esančio Stokholmo Skvasta oro uosto (ESKN) į Lietuvos Respublikoje esantį Klaipėdos aerodromą (EYKL). Skrydžio trukmė – 2 val. 55 min. Taip pat orlaivio vadas 2014 m. gruodžio 12 d. vykdė perskridimą su orlaiviu „An-2“ iš Danijos Karalystėje esančio Odense Hanso Kristiano Anderseno oro uosto (EKOD) į Lietuvos Respublikoje esantį Klaipėdos aerodromą (EYKL). Skrydžio trukmė – 3 val. 15 min.

1.5.2. Duomenys apie orlaivio antrąjį pilotą

Orlaivio antrasis pilotas buvo 61 metų amžiaus Lietuvos Respublikos pilietis. Antrasis pilotas turėjo Komercinės aviacijos piloto licenciją, kurioje pažymėta, kad „An-2“ tipo lėktuvo vado kvalifikacija galioja iki 2016 m. kovo 31 d., vienmotorių vienpiločių stūmoklinių sausumos lėktuvų klasės lėktuvo vado kvalifikacija galioja iki 2017 m. kovo 31 d., skrydžių pagal prietaisus kvalifikacija galioja iki 2016 m. kovo 31 d., „An-2“ tipo lėktuvo piloto instruktoriaus kvalifikacija galioja iki 2016 m. kovo 31 d. ir vienmotorių lėktuvų klasės piloto instruktoriaus kvalifikacija galioja iki 2016 m. kovo 31 d.

Orlaivio antrasis pilotas turėjo pirmos klasės sveikatos pažymėjimą galiojantį iki 2015 m. lapkričio 13 d.

Orlaiviui „An-2“ pakilus iš Katlebergo aerodromo orlaivio antrasis pilotas sėdėjo orlaivio dešinėje pusėje.

1.5.2. lentelė. Orlaivio antrojo piloto skrydžių patirtis

Iš viso:	15349 val. 45 min.
Su „An-2“ tipo orlaiviu	12553 val. 19 min.
Per paskutines 90 d.	13 val. 45 min.
Per paskutines 7 d.	0 val. 0 min.
Per paskutines 24 val.	nenustatyta

Orlaivio antrasis pilotas turėjo Civilinės aviacijos techniko / inžinieriaus licenciją galiojančią iki 2015 m. lapkričio 4 d. Kvalifikacija – technikas / mechanikas, avionikas: lėktuvas „An-2“. Leidžiama sklandmens, variklio ir jų sistemų linijinė (operatyvioji) ir bazinė (periodinė) techninė priežiūra, avionikos linijinė techninė priežiūra.

Taip pat orlaivio antrasis pilotas turėjo 66 dalies orlaivio techninės priežiūros licenciją galiojančią iki 2018 m. spalio 19 d. Kvalifikacijos – lėktuvas „An-2“, kategorijos B2 (technikas / avionikas). Full GROUP 3, kategorijos B1.2 (technikas / avionikas), B2 (technikas / avionikas). Ribojimai - B1.2 kompozitinės ir medinės konstrukcijos lėktuvai, B1.2 hermetizuoti lėktuvai.

Antrasis orlaivio pilotas kaip orlaivio vadas 2010 m. liepos 4-11 d. vykdė perskridimą su orlaiviu „An-2“ iš Lietuvos Respublikoje esančio Molėtų aerodromo į Gruzijos Respublikos Tbilisio oro uostą. Anksčiau daugelį kartų yra vykdęs perskridimus į Švedijos Karalystę, Madagaskaro Respubliką, Alžyro Liaudies Demokratinę Respubliką.

1.5.3. Duomenys apie orlaivio techniką

Orlaivio technikas turėjo Civilinės aviacijos techniko / inžinieriaus licenciją galiojančią iki 2015 m. lapkričio 4 d. Kvalifikacija – inžinierius / mechanikas: lėktuvas „An-2“. Leidžiama sklandmens, variklio ir jų sistemų linijinė (operatyvioji) ir bazinė (periodinė) techninė priežiūra.

Taip pat orlaivio technikas turėjo 66 dalies orlaivio techninės priežiūros licenciją galiojančią iki 2018 m. spalio 18 d. Kvalifikacijos – lėktuvas „An-2“, kategorijos B1.2 (technikas / avionikas), C (inžinierius). Full GROUP 3, kategorijos B1.2 (technikas / mechanikas), C (inžinierius). Ribojimai - kompozitinės ir medinės konstrukcijos lėktuvai, hermetizuoti lėktuvai.

1.6. Duomenys apie orlaivį

1.6.1. Orlaivio duomenys

Orlaivio „An-2“ (2 pav.), nacionalinis ir registracijos ženklas LY-AET, duomenys pateikti 1.6.1. lentelėje, orlaivio variklio duomenys pateikti 1.6.2. lentelėje, orlaivio propelerio duomenys pateikti 1.6.3. lentelėje.



2 pav. Orlaivis „An-2“ (2015 m. gegužės 3 d.)

1.6.1. lentelė. Orlaivio duomenys

Orlaivio savininkas	UAB „Klaipėdos avialinijos“
Orlaivio naudotojas	UAB „Klaipėdos avialinijos“
Orlaivio gamintojas	„PZL-Mielec“, Lenkijos Respublika
Orlaivio modelis	„An-2“
Serijos Nr.	1G19207
Pagaminimo data	1981 m.
Nacionalinis ir registracijos ženklai	LY-AET
Orlaivio registracijos liudijimo Nr.	00020
Pirmojo orlaivio registracijos liudijimo išdavimo data	1992 m. sausio 27 d.
Paskutiniojo orlaivio registracijos liudijimo išdavimo data	2014 m. birželio 13 d.
Specialusis tinkamumo skraidyti pažymėjimas galiojo iki	2008 m. balandžio 5 d.
Bendras orlaivio resursas	20000 val.
Nustatytas tarpremontinis laikas	2400 val.
Bendra orlaivio skrida	6920 val. 55 min.
Orlaivio skrida po vėliausio kapitalinio remonto	593 val. 55 min.
Vėliausio kapitalinio remonto data	1993 m.
Bendras tūpimų skaičius	26031

1.6.2. lentelė. Orlaivio variklio duomenys

Variklio gamintojas	„PZL-KALISZ“, Lenkijos Respublika
Variklio modelis	ASz-62IR-16
Variklio serijos Nr.	K16292185
Nustatytas tarpremontinis laikas	800 val.
Bendras darbo laikas	2232 val. 32 min.
Darbas po kapitalinio remonto	160 val. 32 min.
Vėliausio kapitalinio remonto data	1992 m.

1.6.3. lentelė. Orlaivio propelerio duomenys

Propeleris	Keturmentis
Propelerio gamintojas	„PZL-OKĘCIE“, Lenkijos Respublika
Propelerio modelis	AW-2 ser. 02
Propelerio serijos Nr.	W311113
Pagaminimo data	1981 m.
Nustatytas tarpremontinis laikas	1500 val. arba 6 metai
Bendras darbo laikas	7026 val. 0 min.
Vėliausio kapitalinio remonto data	1992 m.
Darbas po kapitalinio remonto	1090 val. 0 min.
Atlikti darbai dėl kalendorinio periodo pratesimo	2013 m. sausio 11 d.
Likęs tarpremontinis laikas	410 val. arba 6 metai

1.6.2. Orlaivio techninė priežiūra ir tinkamumas skraidyti

Orlaivio „An-2“ specialusis tinkamumo skraidyti pažymėjimas galiojo iki 2008 m. balandžio 5 d. Orlaivio „An-2“ formuliare paskutinis įrašas įrašytas 2009 m. kovo mėnesį – bendra orlaivio skrida 6920 val. 55 min., orlaivio skrida po vėliausio kapitalinio remonto 593 val. 55 min. Orlaivio „An-2“ variklio formuliare paskutinis įrašas įrašytas 2015 m. kovo mėnesį – bendras variklio darbo laikas 2232 val. 32 min., darbas po kapitalinio remonto 160 val. 32 min. Atitinkamai 2009 m. kovo mėnesį – 2232 val. 22 min., darbas po kapitalinio remonto 160 val. 22 min.

UAB „Klaipėdos avialinijos“ siekdamas gauti orlaiviui „An-2“ specialųjį tinkamumo skraidyti pažymėjimą, 2014 m. rugpjūčio 4 d. atliko orlaivio kasmetinės techninės priežiūros darbus ir 2014 m. rugpjūčio 18 d. pateikė paraišką Civilinės aviacijos administracijai išduoti orlaiviui „An-2“ leidimo skristi ir / arba tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimą. Tačiau 2014 m. nebuvo atlikta šio orlaivio fizinė patikra.

UAB „Klaipėdos avialinijos“ 2015 m. kovo 17 d. vėl atliko orlaivio „An-2“ kasmetinės techninės priežiūros darbus ir 2015 m. balandžio 22 d. antrą kartą pateikė paraišką Civilinės aviacijos administracijai išduoti orlaiviui „An-2“ leidimo skristi ir / arba tinkamumo skraidyti

periodinės patikros pažymėjimą. 2015 m. gegužės 12 d. atsižvelgdama į fizinės patikros metu nustatytus orlaivio „An-2“ neatitikimus, Civilinės aviacijos administracija neišdavė tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimo, todėl UAB „Klaipėdos avialinijos“ tą pačią dieną pateikė paraišką išduoti leidimą orlaivio „An-2“ specialiajam skrydžiui su nurodytu skrydžio tikslu – skraidinti orlaivį į techninės priežiūros darbų vykdymo vietą iš Danijos Karalystės į Lietuvos Respubliką.

2015 m. gegužės 12 d. Civilinės aviacijos administracija išdavė orlaiviui „An-2“ leidimą specialiajam skrydžiui, kuris suteikė teisę skristi tik Lietuvos Respublikos oro erdvėje. Šis išduotas leidimas galiojo iki 2015 m. rugpjūčio 12 d.

2015 m. gegužės 15 d. Danijos Karalystėje Skjerne esančiame Stauningo aerodrome orlaivio įgulai ir technikai atlikus orlaivio „An-2“ apžiūrą, apie 17 val. orlaivio vadas su danu pilotu pakilo bandomajam skrydžiui. Per 30 - 40 min. trukusį skrydį nekilo jokių techninių problemų, todėl orlaivio vadas ir danas pilotas neturėjo jokių pastabų dėl orlaivio ar jo sistemų techninės būklės.

2015 m. gegužės 16 d. apie 7 val. ryto orlaivis pakilo iš Danijos Karalystėje Skjerne esančio Stauningo aerodromo ir apie 9 val. nusileido Švedijos Karalystės pietvakariuose netoli Geteborgo esančiame Katlebergo aerodrome. Šio skrydžio metu taip pat nekilo jokių techninių problemų, todėl orlaivio įgula po skrydžio neturėjo jokių pastabų dėl orlaivio ar jo sistemų techninės būklės.

Atsižvelgiant į tai, kad orlaivis „An-2“ ir jame buvęs orlaivio žurnalas neiškelti iš Baltijos jūros, negalima nustatyti ir įvertinti ar visi orlaivio „An-2“ techninės priežiūros darbai buvo atlikti ir ar jie buvo atlikti tinkamai. Taip pat negalima nustatyti ar leidimas specialiajam skrydžiui buvo išduotas tinkamai.

Pažymėtina, kad orlaivis „An-2“ klasifikuojamas kaip „eksperimentinis – istorinis orlaivis“, todėl tokio tipo orlaivio skrydžiui Danijos Karalystės oro erdve reikia gauti leidimą. Jei kuri kita valstybė išduota leidimą skristi, šis leidimas turi būti patvirtintas Danijos Karalystės Civilinės aviacijos administracijos (*Danish Transport and Construction Agency*). Tačiau Danijos Karalystės Civilinės aviacijos administracija neturi jokių su orlaiviu „An-2“ susijusių įrašų, taip pat ir įrašų, kad Lietuvos Respublikos Civilinės aviacijos administracijos išduotas leidimas galiojūt skrydžiui Danijos Karalystėje.

Iš Švedijos Karalystės vis dar laukiama duomenų ar orlaivis „An-2“ turėjo leidimą skristi šios šalies oro erdve.

1.7. Meteorologinė informacija

Orlaivio „An-2“ avarijos vietoje virš Baltijos jūros 2000 pėdų (610 m) aukštyje vėjo greitis buvo 5 m/s, kryptis 260°, oro temperatūra +7°. 5000 pėdų (1524 m) aukštyje vėjo greitis buvo 10 m/s, kryptis 260°, oro temperatūra 0°. 10000 pėdų (3048 m) aukštyje vėjo greitis buvo 13 m/s, kryptis 320°, oro temperatūra -8°. Debesų kiekis nuo 3-4 oktantų (pavieniai debesys) iki 5-7 oktantų (nepastovus debesuotumas). Žemutinė debesų riba 2500 pėdų (762 m), viršutinė riba 7000 pėdų (2133 m). Slėgis 101000 Pa. Baltijos jūros vandens temperatūra 10° C, bangų aukštis 1 m.

1.8. Duomenys apie navigacines priemones

1.8.1. Oro erdvės organizavimas

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285 patvirtintose Oro erdvės organizavimo taisyklėse nurodoma, kad orlaiviai, skrendantys nevaldomąja oro erdve pasienio zonoje su Šengeno sutarties valstybėmis, gali kirsti Lietuvos Respublikos valstybės sieną bet kurioje vietoje. Civiliams orlaiviams, skrendantiems nevaldomąja oro erdve netaikomi reikalavimai turėti radijo ryšio aparatūrą, leidžiančią palaikyti abipusį radijo ryšį su oro eismo paslaugų teikėju ir turėti radiolokacinį atsakiklį, veikiantį atitinkamu režimu pagal Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nustatytą tvarką. Šią įrangą privaloma turėti tik skrendant nevaldomąja oro erdve virš karinių teritorijų ir pasienio zonų.

1.8.2. Reikalavimai orlaivio navigacijos įrangai

Avarijos metu galiojusiam 2001 m. spalio 15 d. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus įsakyme Nr. 82 „Dėl bendrosios aviacijos lėktuvų naudojimo taisyklių patvirtinimo“ nurodoma, kad lėktuve turi būti įrengta navigacijos įranga, kuri padeda skristi pagal skrydžio planą; pagal reikalingus navigacinės charakteristikos tipus; ir pagal skrydžių valdymo tarnybos reikalavimus. Ši įranga neprivaloma, jei to nedraudžia Civilinės aviacijos administracija, skrydžio metu, kuris vyksta vadovaujantis vizualiųjų skrydžių taisyklėmis ir skrendama pagal vizualiuosius žemės orientyrus, kurie nustatomi nors kas 110 km (60 jūrmylių).

1.8.3. Orlaivio atsakiklis

Orlaivio „An-2“ įgula skrydžio plane nurodė turinti atsakiklį.

11 val. 07 min. orlaiviui „An-2“ pakilus iš Katlebergo aerodromo orlaivio įgula susisieki su Geteborgo skrydžių valdymo centru ir deklaravo atsakiklio kodą 7000, tačiau Švedijos Kontrolės radiolokacinė sistema rodė atsakiklio kodą 7022. Tuomet orlaiviui „An-2“ buvo suteiktas atsakiklio kodas 2162, kuris ir buvo stebimas Švedijos Kontrolės visą orlaivio skrydžio laiką per Švedijos Karalystę.

13 val. 21 min. 55 sek. orlaivio „An-2“ įgula vienintelio ryšio metu su Palangos skrydžių valdymo centru deklaravo ne suteiktą atsakiklio kodą 2162, o 2167. Palangos skrydžių valdymo centro automatizuotos skrydžių valdymo sistemoje orlaivio „An-2“ radiolokacinės žymės nebuvo.

1.8.4. Palangos skrydžių valdymo centro įranga

Palangos aerodromo teritorijoje yra įdiegtas dvejetainis paskirties, t. y. tiek aerodromo prieigų, tiek oro kelių (trasų) erdvės apžvalgai skirtas pirminio oro erdvės apžvalgos radiolokatoriaus, kurio veikimo nuotolis iki 60 jūrmylių ir antrinio oro erdvės apžvalgos radiolokatoriaus, kurio veikimo nuotolis iki 200 jūrmylių kompleksas.

Antrinio radiolokatoriaus techninės charakteristikos leidžia stebėti orlaivį, 4000 pėdų (1219 m) aukštyje skrendantį atkarpoje NINTA – Klaipėda, tačiau jei orlaivis turi techniškai tvarkingą ir veikiantį atsakiklį. Orlaivio „An-2“ paieškos ir gelbėjimo operacijoje dalyvavę

orlaiviai su atsakikliais, vykdę skrydžius orlaivio „An-2“ maršruto atkarpoje iki NINTA taško, buvo stebimi Palangos radiolokatoriaus net 2600 pėdų (792 m) aukštyje.

Radijo ryšio dažniams 124,300 MHz ir 118,350 MHz įrengta po du siųstuvus. Abiems dažniams taip pat naudojami 2 siųstuvai – imtuvai. Avariniam radijo dažniui 121,500 MHz įrengti taip pat 2 siųstuvai.

Palangos skrydžių valdymo centro automatizuotų skrydžių valdymo ir stebėjimo įrenginių techninė priežiūra turi būti atliekama operatyviai (operatyvioji veikimo kontrolė) ir periodiškai pagal patvirtintus techninės priežiūros ir remonto grafiką ir planą.

1.9. Duomenys apie skrydžio komunikacijos priemones

1.9.1. Reikalavimai radijo ryšio įrangai

Avarijos metu galiojusiam 2001 m. spalio 15 d. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus įsakyme Nr. 82 „Dėl bendrosios aviacijos lėktuvų naudojimo taisyklių patvirtinimo“ nurodoma, kad lėktuve, kuris turi skristi pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, bet atlieka valdomąjį skrydį, turi būti įrengiama, išskyrus Civilinės aviacijos administracijos nurodytus atvejus, radijo ryšio įranga, galinti bet kuriuo skrydžio metu su skrydžių valdymo tarnyba palaikyti abipusį ryšį. Visuose lėktuvuose, atliekančiuose tolimuosius skrydžius virš vandens, išskyrus Civilinės aviacijos administracijos numatytus atvejus, turi būti įrengta radijo ryšio įranga, galinti bet kuriuo skrydžio metu su skrydžių valdymo tarnyba palaikyti abipusį ryšį tais dažniais, kuriuos gali nurodyti minėtoji tarnyba. Radijo įranga turi būti galima palaikyti ryšį avariniu oro navigacijos 121,500 MHz dažniu.

1.9.2. Orlaivio radijo ryšio įranga

Orlaivis „An-2“ turėjo leidimą naudoti orlaivio radijo stotį išduotą 2015 m. kovo 19 d. ir galiojantį iki 2018 m. kovo 19 d. Radijo stoties tipas LAD/VHF, galia 5 W, dažnių juostos 117,975 – 137,000 MHz. Atsakiklio galia 200 W, dažnių juosta 1090 MHz.

Nustatyta, kad orlaivis „An-2“ avarijos metu turėjo dvi radijo stotis – viena (pirma) buvo nustatyta 124,300 MHz dažniu (Palangos skrydžių valdymo centro dažnis), kita 124,850 MHz dažniu (Švedijos Kontrolės dažnis).

1.10. Duomenys apie aerodromą

N/A

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašius

Orlaivyje „An-2“ skrydžio duomenų (FDR) ir kabinos pokalbių (CVR) savirašių nebuvo. Tokio tipo orlaiviuose tokių įrenginių naudojimas neprivalomas.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgį

Orlaivis „An-2“ rastas Baltijos jūros dugne, 124 m gylyje, apytiksliai 60 jūrmylių (111 km) į vakarus nuo Lietuvos Respublikos kranto – 56° 15' 30" šiaurės platumos ir 19° 06' 38" rytų ilgumos.

Orlaivio „An-2“ smūgio į vandenį charakteristika, orlaivio suirimas ir pažeidimai tebevertinami.

1.13. Medicininė ir patloginė informacija

1.13.1. Duomenys apie orlaivio vadą

Orlaivio vado kūnas nerastas.

Turimais saugos tyrimo duomenimis orlaivio vadas buvo blaivus.

1.13.2. Duomenys apie antrąjį pilotą

Orlaivio „An-2“ antrojo piloto kūnas iš Baltijos jūroje nuskendusio lėktuvo buvo iškeltas po 20 dienų nuo jo žūties – 2015 m. birželio 5 d. Žuvusiojo kūno tyrimas pradėtas po 23 dienų nuo žūties – 2015 m. birželio 8 d. Žuvusiojo kūno tyrimą atliko Valstybinės teismo medicinos tarnybos Klaipėdos skyrius vadovaujantis Klaipėdos apskrities Vyriausiojo policijos komisariato Kriminalinės policijos sunkių nusikaltimų tyrimo valdybos užduotimi.

Žuvusiojo kūno patloginio tyrimo duomenys ir papildomų tyrimų rezultatai rodo, kad mirties priežastis – prigėrimas šaltame vandenyje, esant asfiksiniam prigėrimo tipui, kuomet skysčiui sudirginus kvėpavimo takų receptorius įvyksta laringospazmas ir į plaučius skystis nepatenka (dažniausiai šis prigėrimo tipas sutinkamas esant užterštam vandeniui).

Ištyrus žuvusiojo kūną nustatyti galvos, liemens ir galūnių daugybiniai odos sumušimai, nubrozdinimai, išilginiai įdrėskimai ir kraujosruvos. Sprendžiant iš atliktų tyrimų visi sužalojimai švieži, padaryti netrukus prieš mirtį per trumpą laiko tarpą. Sužalojimai padaryti bukais daiktais ir paviršiais, nuo sumušimo-atsitrenkimo. Visi šie patirti sužalojimai yra nežymaus sveikatos sutrikdymo masto ir mirčiai įtakos neturėjo.

Atsižvelgiant į sužalojimų pobūdį, išsidėstymą ir atliktų papildomų tyrimų duomenis nėra galimybės nustatyti sužalojimų eiliškumo, bei žuvusiojo kūno padėtį trauminio kontakto metu. Norint tai įvertinti, būtina įvertinti lėktuvo dinaminę padėtį smūgio į vandenį metu, sužalojimo metu kūną veikusias jėgas ir lėktuve buvusius objektus ir daiktus ir jų poslinkius įvykio metu.

Žuvusiojo kraujyje rasta 0,77 ‰, o šlapime 1,03 ‰ etilo alkoholio. Taip pat žuvusiojo kraujyje, šlapime ir vidaus organuose rasta paracetamolio pėdsakų. Nuodingų, narkotinių ar stipriai veikiančių medžiagų žuvusiojo kraujyje, šlapime ir vidaus organuose nerasta. Žuvusysis nebuvo apsinuodijęs anglies monoksidu.

1.14. Duomenys apie gaisrą

Nėra įrodymų, kad skrydžio metu orlaivyje „An-2“ būtų kilęs gaisras.

1.15. Išgyvenimo sąlygos

1.15.1. Orlaivio paieška ir gelbėjimas

Orlaivio „An-2“ paieškos ir gelbėjimo operacija tebevertinama (evakuacija iš orlaivio, pranešimo apie avariją aplinkybės, paieškos ir gelbėjimo operacijos koordinavimas, paieškos ir gelbėjimo koordinavimo tarnybų veiksmai, paieškos ir gelbėjimo vykdymo tarnybų veiksmai, informacijos teikimas artimiesiems).

1.15.2. Išgyvenimas šaltame vandenyje

Žmogui esant ne didesniame nei 25° C temperatūros vandenyje pradeda kristi jo kūno temperatūra. Todėl vanduo, kurio temperatūra ne didesnė nei 25° C yra laikomas šaltu vandeniu.

Vadovaujantis tarptautiniu aeronautikos ir jūrų paieškos ir gelbėjimo vadovu (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*) išgyvenimo trukmė šaltame vandenyje priklauso ne tik nuo to ar naudojamos gelbėjimosi priemonės, bet ir nuo dėvimų drabužių, drabužių savybių įgerti vandenį, nukentėjusiojo veiksmų, pradinės kūno temperatūros, fizinės ir psichologinės būklės, troškulio, bado, išsekimo ir noro gyventi. Vadovaujantis žinomų išgyvenimo atvejų analize ir laboratorinių eksperimentų įrodymais yra nustatytas ryšys tarp vandens temperatūros, kūno atvėsimo ir išgyvenimo laiko. Tačiau taip pat išgyvenimas šaltame vandenyje priklauso ir nuo asmeninių žmogaus savybių. Savybės sumažinančios kūno šilumos praradimą – didelis kūno riebalų kiekis; stori drabužiai; naudojamos gelbėjimosi priemonės ir savisauga. Veiksniai padidinantys kūno šilumos praradimą – asmens lytis (moterys yra labiau linkusios į hipotermiją); amžius (vaikai ir vyresnio amžiaus žmonės labiau linkę į hipotermiją), mažas kūno riebalų kiekis; lengvi drabužiai; asmens aktyvumas (pavyzdžiui situacija, kai asmuo be gelbėjimosi liemenės turi plaukti) ir jūros liga.

Šaltame vandenyje, kurio temperatūra yra 5° C, 50 % išgyvenimo laiko normaliai apsirengusiam asmeniui yra apskaičiuota apie vieną valandą, su rekomenduojama 6 val. truncančia paieška. Atitinkamai esant 10° C vandens temperatūrai išgyvenimo laikas yra 2 val. su rekomenduojama 12 val. paieška. Esant 15° C vandens temperatūrai išgyvenimo laikas pailgėja iki 6 val. su rekomenduojama 18 val. truncančia paieška. Esant 20° – 30° C temperatūros vandeniui paieškos laikas gali būti nuo 24 val. iki kelių dienų atsižvelgiant į vandens temperatūrą.

Nėra vienos metodikos, kuria būtų galima įvertinti kiek ilgai kas nors išgyvens ir kiek laiko turi tęstis paieška. Paieškos ir gelbėjimo koordinavimo tarnyba turi priimti šiuos sprendimus vadovaujantis geriausia turima informacija ir prielaidomis ir tęsti paiešką ilgiau nei galima pagrįstai tikėtis, kad kas nors gali išgyventi.

Labiausiai paiešką ir gelbėjimą apsunkina oro sąlygos - vėjas, matomumas ir debesuotumas. Žemas debesų padas ir ribotas matomumas ypač pavojingas paieškoje dalyvaujantiems orlaiviams. Esant blogoms oro sąlygoms, paieškos ir gelbėjimo koordinavimo tarnyba turi sustabdyti paiešką arba sumažinti paieškoje ir gelbėjime dalyvaujančias pajėgas, nes privaloma užtikrinti paiešką ir gelbėjimą vykdančių asmenų saugumą. Taip pat paieškos ir gelbėjimo koordinavimo tarnyba turi atsižvelgti į esamų

pajėgų galimybes, jų priežiūrą ir aptarnavimą (pvz. degalų pildymą), paiešką ir gelbėjimą vykdančių asmenų nuovargį ir galimą iškilusį poreikį tuo pačiu metu dalyvauti kitoje paieškos ir gelbėjimo operacijoje.

1.15.3. Orlaivio įgulos avarinių situacijų apmokymai

Orlaivio vadas ir antrasis pilotas UAB „Klaipėdos avialinijos“ organizuotose avarinio tūpimo ant vandens ir gelbėjimo vandenyje mokymo kursuose paskutinį kartą dalyvavo 2007 m. rugsėjo 2 d. Teorinę dalį sudarė pasiruošimas tūpti ant vandens; veiksniai, įtakojantys tūpimą ant vandens; hipotermija; gelbėjimo įranga; gelbėjimosi veiksmai; vadovavimas keleiviams. Praktinius užsiėmimus sudarė evakuacijos trapo naudojimas; gelbėjimosi liemenės ir plausto naudojimas; šilumą tausojanti padėtis; šilumą tausojanti padėtis grupėje; plaukimas vienuoje; plaukimas grupėje.

Taip pat kiekvienais metais orlaivio vadas ir antrasis pilotas išklausydavo UAB „Klaipėdos avialinijos“ rengiamus orlaivių įgulų narių kvalifikacijos palaikymo kursus, kuriuose buvo avarinės ir saugos įrangos mokymai – avarinės procedūros; evakuacinės procedūros; durų ir avarinių išėjimų veikimas; avarinės įrangos išdėstymas; įgulos išteklių valdymas; minios valdymas. Paskutiniai orlaivių įgulų narių kvalifikacijos palaikymo kursai vyko 2015 m. kovo 26 d. – balandžio 3 d. Pažymėtina, kad avarinės ir saugos įrangos mokymų kursų mokymų vadovas buvo antrasis orlaivio „An-2“ pilotas.

1.15.4. Gelbėjimosi priemonės

Avarijos metu galiojusiam 2001 m. spalio 15 d. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus įsakyme Nr. 82 „Dėl bendrosios aviacijos lėktuvų naudojimo taisyklių patvirtinimo“ nurodoma, kad visuose vienvarikliuose sausumos lėktuvuose, skrendančiuose maršrutu virš vandens, nuo kranto nutolusiuose atstumu, viršijančiu didžiausią (ribinį) lėktuvo sklendimo nuotolį, turi būti po vieną gelbėjimosi liemenę arba lygiavertę individualią plaukimo priemonę kiekvienam lėktuve esančiam žmogui ir jos turi būti padėtos taip, kad žmogus iš savo krėslu arba miegamosios vietos lengvai galėtų pasiekti jam skirtą plaukimo priemonę. Gelbėjimo plaustą ir įrengtą vieną automatinį avarinį kreipiamąjį siūstuvą privaloma turėti tik tuo atveju, jei vien varikliai lėktuvai (atliekantys tolimuosius skrydžius) skrenda virš vandens ir nuo priverstiniam tūpimui tinkamos sausumos yra nutolę daugiau kaip 185 km (100 jūrmylių).

Vadovaujantis orlaivio „An-2“ skrydžio planu, orlaivis „An-2“ nebuvo nutolęs nuo kranto daugiau kaip 185 km (100 jūrmylių), todėl šio skrydžio metu nebuvo privaloma turėti gelbėjimosi plausto. Nepaisant to, orlaivyje „An-2“ skrydžio metu buvo dvi gelbėjimosi liemenės ir vienas šešiavietis dengtas gelbėjimosi plaustas, tačiau nustatyta, kad ši gelbėjimosi įranga nebuvo padėta taip, kad orlaivio įgula iš savo krėslų galėtų pasiekti jiems skirtas gelbėjimosi priemones.

Orlaivyje „An-2“ buvo rastas nepanaudotas šešiavietis dengtas gelbėjimosi plaustas ir viena gelbėjimosi liemenė. Iš lėktuvo iškėlus asmeninius orlaivio įgulos krepšius, orlaivio vado krepšyje, medžiaginiame dėkle buvo rastas asmeninis avarinis siūstuvas (*Personal Locator Beacon Kannad 406 XS-3 GPS* (Nr. 380000)).

1.15.5. Skrydžio sauga

Avarijos metu galiojusiam 2001 m. spalio 15 d. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus įsakyme Nr. 82 „Dėl bendrosios aviacijos lėktuvų naudojimo taisyklių patvirtinimo“ nurodoma, kad draudžiama pradėti skrydį, kol lėktuvo vadas neįsitikina, kad kiekvienas lėktuve esantis kroviny s tinkamai paskirstytas ir patikimai pritvirtintas.

Nustatyta, kad skrydžio metu orlaivyje „An-2“ buvo sudėti turėti techninei priežiūrai reikalingi daiktai – įrankių dėžė su įrankiais, universalios sulankstomos kopėčios, oro balionas, orlaivio vilktis, ratų kaladėlės, kilimėlis. Taip pat sudėti asmeninai orlaivio įgulos krepšiai, gelbėjimosi priemonės – dvi gelbėjimosi liemenės ir šešiavietis dengtas plaustas ir po orlaivio techninės priežiūros darbų likusios netinkamos naudoti orlaivio detalės – rato amortizatorius, degalų žarnos ir kt.

Visi šie daiktai buvo paskirstyti orlaivyje „An-2“, tačiau nebuvo pritvirtinti. Orlaivio „An-2“ smūgio į vandenį metu visi lėktuve esantys daiktai sukrito į orlaivio priekį ir pilotų kabiną. Pašaliniai daiktai patekę į pilotų kabiną ir užvertę praėjimą apsunkina evakuaciją.

1.16. Atlikti bandymai ir tyrimai

N/A

1.17. Organizacinė ir vadybinė informacija

N/A

1.18. Papildoma informacija

N/A

1.19. Naudingi arba veiksmingi tyrimo metodai

N/A

2

Saugos tyrimas

2.1. Saugos tyrimo eiga

Orlaivio „An-2“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AET, avarijos saugos tyrimas išskirtas į tris dalis:

1. Orlaivis „An-2“;
2. Skrydis orlaiviu „An-2“;
3. Orlaivio „An-2“ paieškos ir gelbėjimo operacija.

Atsižvelgiant į tai, kad orlaivis „An-2“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AET, ilgą laiką buvo laikomas Danijos Karalystėje, o 2015 m. gegužės 16 d. orlaivis pakilo skrydžiui iš Danijos Karalystės per Švedijos Karalystę į Lietuvos Respubliką, saugos tyrimo metu bendradarbiaujama su Danijos Karalystės saugos tyrimų institucija (*The Accident Investigation Board Denmark*) ir Švedijos Karalystės saugos tyrimų institucija (*The Swedish Accident Investigation Authority*). Pažymėtina, kad vis dar laukiama duomenų iš Švedijos Karalystės saugos tyrimų institucijos.

Saugos tyrimą apsunkina ir tai, kad orlaivis „An-2“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AET, ir jame buvęs orlaivio žurnalas neiškelti iš Baltijos jūros.

2016 m. rugsėjo 23 d.
Nr. 1A-3(A/2015)

Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius
Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija

Gedimino pr. 30, LT-01104
Vilnius, Lietuva
www.tm.lt