



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

**ORLAIVIO AVARIJOS TYRIMO
GALUTINĖ ATASKAITA
Nr. TA-O-GA-12-12**

Ši ataskaita parengta siekiant užkirsti kelią avarijoms ir incidentams. Tyrimu nebuvo siekiama nustatyti kieno nors kaltės ar atsakomybės, todėl naudojant ataskaitą kitiems tikslams ji gali būti neteisingai interpretuota

Savininkas	Kauno oreivių asociacija
Naudotojas	Kauno oreivių asociacija
Gamintojas	CAMERON BALLOONS LTD, Jungtinė Karalystė
Orlaivio tipas	A-300
Nacionalinis ir registracijos ženklas	LY-AYA
Įvykio vieta ir data	Rokeliai, Kauno r. 2012 m. gegužės 27 d.

TRUMPA APŽVALGA

2012 m. gegužės 27 d. šiluminiu oro balionu (toliau – balionas), pilotuojamu Kauno oreivių asociacijos piloto, buvo atliekamas apžvalginis skrydis. Balionu buvo skraidinama 13 keleivių. Apie 20.30 val. vietos laiku (šioje ataskaitoje visur minimas vietos laikas) balionas pakilo iš aikštelės, esančios netoli Kauno pilies, Santakoje. Pakilus pradėjo formotis audros debesys. Pilotas nusprendė tūpti artimiausioje tinkamoje vietoje. Apie 21.20 val. pilotas balioną tupdė Kauno priemiestyje Rokeliuose. Stipraus vėjo veikiamas tupiantis balionas čiuožė pieva, kol atsitrenkė į statomą namą. Dėl smūgio ir krintančių namo konstrukcijos nuolaužų keletas keleivių patyrė traumas, sugadintas baliono krepšys ir namo konstrukcijos, suplyšo baliono kupolas.

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga

2012 m. gegužės 27 d. buvo planuojamas apžvalginis skrydis balionu A-300 (nacionalinis registracijos ženklas LY-AYA) iš Kauno mieste esančios Santakos. Ruošdamasis skrydžiui baliono pilotas internetu pasitiksino duomenis apie meteorologines sąlygas. Pilotu teigimu, tuo metu pūtė apie 2 m/s vėjas į pietus, pietvakarius. Atvykęs į Santakos parką pilotas faktinę vėjo kryptį pasitiksino 19 val. 22 min. pasiskambinęs į Kauno oro uosto Skrydžių valdymo centro žiniavietę. Jam buvo pranešta, kad vėjo kryptis 160°. Vėjas galėjo nunešti balioną į Kauno oro uosto kontroliuojamąją skrydžių valdymo zoną. Todėl faksu nusiųstas skrydžio planas ir paraiška skrydžiui. Abiejuose dokumentuose neteisingai nurodytas nacionalinis registracijos ženklas. Vietoj ženklo LY-AYA nurodyta LY-ODL. Pilotu teigimu, taip atsitiko dėl skubėjimo.

Vėliau baliono pilotas dar du kartus skambino į Kauno oro uosto Skrydžių valdymo centro žiniavietę, prašydamas leidimo skristi. Skrydžių vadovas paprašė palaukti, kol Kauno oro uoste nutūps atskrendantis lėktuvas.

Balionas su 13 keleivių ir pilotu pakilo į orą apie 20.30 val. Tik pakilus baliono pilotas aplinkui matė audros debesį, todėl radijo ryšiu susisiekė su Kauno oro uosto skrydžių vadovu ir paprašė leidimo žemėti iki 1 500 pėdų aukščio, kad galėtų pasiekti tūpti tinkamos vietos, nes priekyje stebėjo lietų. Bet vėliau baliono pilotas skrydžių vadovo radijo ryšiu paprašė leisti pakilti į 3 000 pėdų aukštį. Tai jam buvo leista. Apklausti baliono keleiviai pažymėjo, kad pilotas tuoj po pakilimo ėmė ieškoti vietos nusileisti, tačiau du pakeliui buvę stadionai tūpimui tikriausiai netiko.

Apie 21.20 val. balionas tupdytas Kauno priemiestyje Rokeliuose, maždaug 8,3 km atstumu į pietryčius nuo starto vietos. Keleiviai paliudijo, kad prieš tupiant pilotas instruktavo juos, kaip elgtis tūpimo metu. Instruktazas buvo pernelyg trumpas, dalis keleivių nesuprato, ką reiškia piloto paliepinimas atsiskirti „nugara į burę“. Pirmiausia balionas krepšiu dideliu greičiu trenkėsi į vandenį maždaug 10 m atstumu nuo apleisto karjero kranto. Baliono krepšys gana smarkiai paniro į vandenį ir pasviro, keleiviai sušlapo. Viena keleivė krepšiui atsitrenkus į vandenį ir pasvirus susitrenkė galvą ir prarado sąmonę. Vėjo nešamas balionas krepšiu kliudė krante augančius krūmus ir juos aplaužė.



1 pav. Vandens telkinio krante augantis krūmas, kurį kliudė besileidžiančio oro baliono krepšys.
Centre matyti nulaužtos šakos.

Baliono piloto ir dalies keleivių teigimu, iškart po smūgio baliono judėjimo kryptis staiga pasikeitė maždaug 30° į kairę pusę. Tai nutiko dėl staigaus vėjo gūσιο. Nors baliono greito oro išleidimo vožtuvas buvo atidarytas, tokio didelio tūrio balionas kurį laiką dar sukuria mažėjančią keliamąją jėgą. Didelis balionas, kurio keliamoji jėga kompensuoja didžiąją dalį krepšio su keleiviais svorio, lengvai pasiduoda vėjo poveikiui. Todėl krepšys buvo velkamas žole apaugusia pieva statomo namo link.



2 pav. Velkamo krepšio palikta šliūžė, vedanti nuo vandens telkinio kranto į statomą namą.

Baliono pilotas jokios įtakos judėjimo kryptiai daryti nebegalėjo. Nuo vandens telkinio kranto iki statomo namo krepšys vilktas apie 80 m. Pakeliui išvertęs namo sklypą juosiančią tinklo tvorą, baliono krepšys atsitrenkė į statomą namą ir nuvertė terasos stogo plokštės laikančią koloną. Netekusios atramos perdengimo plokštės krito. Viena jų atsirėmė į baliono krepšio rėmą ir jį deformavo. Dėl smūgių į koloną ir sieną visi keleiviai susitrenkė, vienai keleivei lūžo koja, vienam vyrui įtrūko stuburo slankstelis.



3 pav. Išversta sklypą juosianti tvora.

Po avarinio tūpimo pilotas iškvietė medicinos pagalbą, apie tai telefonu pranešė Kauno oro uosto Skrydžių valdymo centro skrydžių vadovui.

Apie 22 val. 10 min. Susisiekimo ministerijos orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovą apie įvykusią avariją informavo Kauno m. Panemunės policijos komisariato operatyvinis budėtojas. Po kelių minučių informacija apie avariją gauta iš VĮ „Oro navigacija“ Aeronautikos koordinacinio gelbėjimo centro.

2012-05-28 orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas apžiūrėjo įvykio vietą, apklausė baliono pilotą ir leido pašalinti baliono liekanas iš avarijos vietos. 2012-05-30 Susisiekimo ministerijos Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriaus vedėjo (orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovo) raštu Nr. (E)-32-6-28 baliono avarijos aplinkybėms ir priežastims nustatyti paskirta tyrimo komisija.

1.2. Pasekmės žmonėms

Avarijos metu įvairių sutrenkimų patyrė visi baliono keleiviai ir pilotas. Tačiau į Kauno klinikų skubios pagalbos skyrių apžiūrai pristatyti 6 keleiviai ir pilotas. 4 žmonės po pirminės apžiūros išleisti gydytis namo. Vienam vyrui diagnozuotas stuburo antrojo slankstelio įskilimas, sutrenkta kairė koja. Jo žmonai daugelyje vietų lūžo kojos kulno kaulai. Šie sužalojimai patirti nuo smūgio į pastatą ir krintančių nuolaužų, nes abu nukentėję keleiviai buvo tame krepšio kampe, kuriuo jis trenkėsi į koloną.

Dar vienai moteriai prakirsta galva, trūko dešinės kojos raiščiai, sutrenktos smegenys, sumuštas kūnas. Galva jai sužalota kontakto su vandeniu metu pirmojoje tūpimo fazėje. Kada gauti kiti sužalojimai, ji pasakyti negalėjo, nes susitrenkusi galvą prarado sąmonę. Ši keleivė kitą dieną po avarijos išleista gydytis namuose.

1.3. Pasekmės orlaiviui

Avarijos metu suplyšo oro baliono kupolas. Deformuotas krepšio rėmas, deformuotas krepšys, keliose vietose krepšys įplyšo. Deformuotas dujinių degiklių tvirtinimo rėmas.



4 pav. Baliono krepšio pažeidimai. Dešinėje krepšio pusėje matyti deformuotas ir sutrūkęs jo kampas. Šiuo kampu krepšys trenkėsi į terasos stogą laikančią koloną.

1.4. Žala tretiesiems asmenims

Kliudydamas namą balionas nuvertė terasos stogą laikančią koloną. Netekusi atramos išlūžo perdengimo plokštės laikanti sija. Viena perdengimo plokštė nukrito ant žemės, kita vienu galu užkrito ant oro baliono krepšio ir atsirėmė į jo rėmą, o kitu galu liko remtis į pastato atraminę sieną. Oro baliono pilotas susitarė su namo savininku dėl nuostolių atlyginimo. 2012-06-29 baigti namo remonto darbai. Namų savininkas pretenzijų baliono savininkui ir pilotui neturi.



5 pav. Apgriautos namo konstrukcijos.

Oro balionas buvo apdraustas civilinės atsakomybės draudimu. Balionas gali skraidinti 14 žmonių, tačiau buvo apdraustos tik dvi keleivių vietos. Faktiškai tai reiškia, kad kiti balionu skridę žmonės kaip keleiviai buvo neapdrausti.

1.5. Duomenys apie pilotą

Avarija pasibaigusio skrydžio metu oro balioną pilotavo Lietuvos Respublikos pilietis. Oro baliono piloto licencija išduota 1993-12-23 Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos. Licencija galioja iki 2013-05-31.

Piloto skrydžių patirtis balionais 1331 val. 45 min., per paskutines 90 dienų pilotas balionais skraidė 12 val. 55 min., iš jų 7 val. 5 min. avariją patyrusiu balionu.

1.6. Duomenys apie oro balioną

Baliono tipas	A-300
Gamintojas	KAMERON BALLOONS LTD, Jungtinė Karalystė
Serijos Nr.	3437
Pagaminimo metai	1995

Registracijos ženklas	LY-AYA
Baliono registracijos liudijimas išduotas	2011-04-05
Tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimas	galioja iki 2013-04-16
Baliono savininkas	Kauno oreivių asociacija
Iš viso skraidyta valandų	329,5 (323 skrydžiai)
Skraidyta valandų po paskutinės periodinės patikros (po 100 skrydžio val.)	7,5
Baliono techninės priežiūros darbai, numatyti jo naudojimo vadove, atlikti.	
Baliono kilimo masė neviršijo nurodytos jo skrydžių vadove.	

1.7. Meteorologinė informacija

Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba prie Aplinkos ministerijos pateikė duomenis apie faktinius 2012-05-27 orus baliono starto ir nusileidimo metu. Orai stebėti:

1. Kauno meteorologijos stotyje, esančioje Noreikiškėse, apie 2 km atstumu į vakarus nuo baliono starto vietos ir apie 10 km atstumu į šiaurės vakarus nuo tūpimo vietos.

2. Kauno aviacijos meteorologinėje stotyje, esančioje Karmėlavoje, apie 14 km atstumu į šiaurės rytus nuo kilimo vietos ir apie 15 km atstumu į šiaurės rytus nuo tūpimo vietos.

Kauno meteorologijos stotyje 2012-05-27 užfiksuotos tokios oro sąlygos:

Laikas	Vidutinis vėjo greitis, m/s	Didžiausias vėjo greitis, m/s	Vėjo kryptis	Meteorologinio matomumo nuotolis, m
20 val	2,5	3,6	201°	20 000
21 val.	3,0	4,0	215°	20 000
22 val.	0,4	2,3	124°	6 433

Be to, tą dieną Noreikiškėse nuo 20 val. 45 min. iki 22 val. griaudėjo perkūnija. Nuo 21 val.2 min. iki 22 val. 50 min. stebėtas liūtinis lietus, kurio metu didžiausias vėjo gūσιο greitis siekė 10 m/s.

Kauno aviacijos meteorologinėje stotyje užfiksuotos oro sąlygos:

Laikas	Vėjo kryptis	Vėjo greitis, m/s	Matomumas, m	Reiškiniai	Debesų kiekis, oktanais	Debesų padas, m
20 val. 20 min.	200°	2,06	10 000	Liūtis arti aerodromo	3–4, lietaus kamuoliniai	1 470
20 val. 21 min.	200°	2,06	10 000	Perkūnija arti aerodromo	3–4, lietaus kamuoliniai	1 470
20 val. 30 min.	210°	2,06	10 000	Perkūnija	3–4, lietaus kamuoliniai	1470
20 val. 50 min.	Nepastovi	2,57	5 000	Perkūnija, lietus	3–4, lietaus kamuoliniai	990
21 val. 20 min.	Nepastovi	1,03	10 000	Silpnas liūtinis lietus, perkūnija arti aerodromo	5–7, lietaus kamuoliniai	1 170
21 val. 26 min.	Nepastovi	0,51	10 000	Silpna perkūnija, lietus	5–7, lietaus kamuoliniai	1 320

1.8. Duomenys apie radijo ryšį

Radijo ryšys su Kauno oro uosto Skrydžių valdymo centro skrydžių vadovu buvo palaikomas 124,2 mHz dažniu. Pokalbiai buvo įrašinėjami. Tyrimo komisijai pateikti telefoninių pokalbių tarp oro baliono piloto ir Kauno oro uosto Skrydžių valdymo centro oro navigacijos informacijos, ir radijo ryšio pokalbių tarp baliono piloto ir Kauno oro uosto Skrydžių valdymo centro skrydžių vadovo išrašai.

1.9. Duomenys apie orlaivio savirašius

Avariją patyrusiame balione nei avarinių skrydžio duomenų, nei pokalbių savirašių nebuvo. Jie šio tipo orlaiviams nėra privalomi.

1.10. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį

Baliono krepšio ir namo konstrukciniai pažeidimai rodo, kad tūpimo metu slysdamas žemės paviršiumi balionas krepšio kampu kliudė statomo namo terasos atraminę koloną. Iš keraminių blokelių sumūryta kolona sutrupėjo. Toliau judėdamas krepšys sukdamasis kitu kampu viršutiniu ir apatiniu rėmais trenkėsi į sieną palikdamas pėdsakus sienos apšiltinime. Po šio smūgio krepšys nuo sienos atšoko.



6 pav. Krepšio smūgio į sieną pėdsakai.

Netekusi atramos nulūžo perdengimo plokštės laikiusi sija. Dėl to viena plokštė galu užkrito ant krepšio. Tik pakankamai tvirtų rėmo vamzdžių dėka plokštė nesutraikė krepšyje buvusių žmonių.

Pastato konstrukcijos elementai išsibarstę kompaktiškai. Krepšys deformavosi ir suplyšo, tačiau jo konstrukcija į fragmentus nesuiro. Prispaustas perdengimo plokštės krepšys liko gulėti susidūrimo su namu vietoje. Gana didelės krepšio deformacijos absorbavo smūgio energiją, tai apsaugojo keleivius nuo mirtinų sužalojimų.

1.11. Saugos faktoriai

Prieš skrydį oro baliono pilotas nepaaiškino keleiviams, kaip elgtis kilimo, skrydžio ir tūpimo metu. Labai trumpai apie elgesį tupiant paaiškinta tik pakilus. Tačiau dalis keleivių nesuprato nurodymų, be to, skrydžio metu keleiviai daugiau dėmesio skyrė žvalgymuisi. Ruošiantis tūpti keleiviams dar kartą trumpai paaiškinta, kaip elgtis tupiant, kada galima išlipti iš krepšio. Keleiviai šių rekomendacijų laikėsi.

Oro baliono pilotas laiku nutraukė dujų tiekimą į degiklius, todėl gaisro ir dujų sprogoimo nekilo. Po susidūrimo su namu keleiviai padėjo vieni kitiems išlipti iš baliono krepšio.

1.12. Duomenys apie gaisrą

Gaisro nekilo.

2. ANALIZĖ

Piloto teigimu, kylant, skrendant ir tupiant techninių problemų, baliono konstrukcijos ar sistemų gedimų nebuvo. Tai pažymėjo ir apklausiami baliono keleiviai. Išnagrinėjus pateiktą dokumentaciją matyti, kad balionas buvo laiku ir tinkamai prižiūrimas. Todėl techninio gedimo versija atmesta.

Skristi ruošėsi baliono pilotas ir 13 keleivių. Didžioji dalis keleivių skrido turėdami parduotuvėse arba internetu įsigytus dovanų kuponus. Vieni jų šiuos kuponus įsigijo patys, kitiems padovanojo artimieji ar draugai. Tokie keleivių vežiojimai galėtų būti priskirti specialiesiems aviacijos darbams, kuriems būtinas vežėjo pažymėjimas. Be to, nors šis oro balionas gali skraidinti iki 15 keleivių, pagal civilinės atsakomybės draudimo sutarties sąlygas jame buvo apdraustos tik 2 keleivių vietos.

Planuodamas skrydį 2012-05-27 baliono pilotas internete pasitikslino duomenis apie faktinį orą ir jo prognozę. 19:22:49 val. pilotas telefonu paskambino į Kauno oro uosto Skrydžių valdymo centro žiniavietę. Oro uosto meteorologinės stoties duomenimis, vėjo kryptis buvo 160°, todėl piloto buvo paprašyta paduoti paraišką skrydžiui, nes tokios krypties vėjas iš Kauno Santakos balioną turėjo nunešti į Kauno oro uosto kontroliuojamąją skrydžių valdymo zoną (CTR).

19:50 val. METAR duomenų bazėje Kauno oro uoste buvo matyti audra. Tačiau planuojantis skrydį pilotas šios bazės duomenimis nepasinaudojo, jų neperžiūrėjo.

20:08:03 val. baliono pilotas telefonu vėl susisieki su Kauno oro uosto skrydžių valdymo centro skrydžių vadovu. Šio pokalbio metu jis paprašė neatidėlioti starto dėl Kauno oro uoste tupiančio lėktuvo, nes jau stebėjo liūtį ir debesis. Nors arti Kauno oro uosto jau lijo, skrydžių vadovas apie tai baliono piloto neinformavo, o baliono pilotas apie orus oro uosto prieigose nepasiteiravo.

20:20 val. METAR pranešime informuojama apie liūtį šalia Kauno oro uosto. Kauno aviacijos meteorologinės stoties duomenimis, buvo 3–4 oktantai lietaus kamuolinių debesų, liūtis arti aerodromo.

20:21 val. SPECI pranešime pateikiama informacija, kad šalia Kauno oro uosto perkūnija.

20:30 val. SPECI pranešime pranešama, kad Kauno oro uoste perkūnija. Kauno aviacijos meteorologinės stoties duomenimis, aerodrome buvo 3–4 oktantai lietaus kamuolinių debesų, kurių padas 1470 m, perkūnija.

Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos duomenimis, tuo laiku Noreikiškėse ir Karmėlavoje esančios meteorologijos stotys fiksavo besiformuojančius lietaus debesis, vėliau prasidėjo liūtinis lietus su perkūnija. Kadangi šios stotys yra palyginti netoli baliono starto vietos, o debesų padas buvo gana aukštas, šiuos reiškinius vizualiai galėjo stebėti ir skristi ketinančio baliono pilotas. Deja, jis tai ignoravo, nepasistengė gauti daugiau informacijos apie oro sąlygas.

Maždaug 20 val. 30 min. balionas su keleiviais pakilo į orą. Kauno aviacijos meteorologinės stoties duomenimis, tuo metu Karmėlavoje buvo perkūnija ir 3–4 balų lietaus kamuoliniai debesis, kurių padas 1470 m.

Radijo pokalbių su Kauno oro uosto Skrydžių valdymo centro skrydžių vadovu įrašas rodo, kad tuoj po starto, 20 val. 38 min., baliono pilotas, priekyje matydamas liūtį, paprašė leidimo žemėti žemiau kaip 1 500 pėdų, tikėdamasis nusileisti prie Neries upės. Kito ryšio seanso metu (20:42 val.) pilotas skrydžių vadovo paprašė leisti pakilti į 3 000 pėdų aukštį, kad „mus debesiukai stumtų tolyn“ (citata iš baliono piloto ir skrydžių vadovo radijo pokalbio išrašo). Tai jam buvo leista. Nenustatyta, kodėl pilotas nenusileido prie Neries upės ir skrido toliau: ar nerado tinkamos

aikštelės, ar nusprendė tęsti skrydį. Iš keleivių parodymų galima teigti, kad pilotas toliau tęsdamas skrydį ieškojo tinkamos tūpti aikštelės.

Meteorologinei situacijai blogėjant, baliono pilotas apie 21:20 val. nusprendė tūpti Kauno priemiestyje Rokeliuose. Siekdamas sušvelninti tūpimą ir greičiau patupdyti balioną, pilotas jį tupdė taip, kad krepšys pirmiausia paliestų pakeliui pasitaikiusį vandens telkinį. Tai buvo vandeniui užpildytas apleistas karjeras. Užtvindyti apleisti karjerai gali būti gilūs. Balionu skridę žmonės neturėjo gelbėjimosi vandenyje priemonių. Todėl saugos požiūriu toks sprendimas neracionalus. Keleivių teigimu, krepšys apie 10 m atstumu nuo kranto lietė vandens paviršių ir smarkiai paniro pasvirdamas į skrydžio krypties pusę. Visi keleiviai sušlapo.

Nors šio tipo balionas turi greito oro išleidimo vožtuvą, kuris laiku buvo atidarytas, tokio didelio tūrio balionas kurį laiką dar sukuria keliamąją jėgą, kuri mažėja gana lėtai. Didelis balionas, kurio keliamoji jėga kompensuoja didžiąją dalį krepšio su keleiviais svorio, veikia kaip burė, todėl lengvai pasiduoda vėjo poveikiui. Vėjo nešamas balionas krepšiu kliudė vandens telkinio krante augusius krūmus, po to dar kartą trenkėsi į žemę jau krante. Tiek piloto, tiek kai kurių balionu skridusių žmonių teigimu, po pirmojo kontakto su vandeniui baliono skrydžio kryptis staiga pasikeitė apie 30° į kairę ir vėjas jį pradėjo vilkti statomo namo link. Krepšiui atsitrenkus į namą, sužaloti žmonės, apgriautas namas, suplyšo baliono kupolas ir sugadinta pintinė.

3. IŠVADOS

3.1. Nustatyta

3.1.1. Pilotas buvo tinkamai licencijuotas.

3.1.2. Oro balionas turėjo galiojančią tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimą, jo patikros atliktos laiku ir tinkamai.

3.1.3. Oro baliono techninių gedimų nei skrydžio metu, nei tupiant nebuvo.

3.1.4. Oro baliono pilotas nusprendė skristi nesurinkęs pakankamai informacijos apie meteorologines sąlygas. Nors audros debesys aplink starto vietą jau buvo matomi, pilotas į tai nekreipė dėmesio.

3.1.5. Prieš skrydį keleiviai nebuvo instrukuoti, kaip elgtis skrydžio ir tūpimo metu. Toks instruktažas atliktas tik skrendant, buvo gana neišsamus, daliai keleivių nevisiškai suprantamas.

3.1.6. Tūpimo vietos pasirinkimas, įvertinus meteorologines sąlygas, nebuvo geras.

3.1.7. Pirmasis kontaktas su vandeniui tupiant, atsižvelgiant į tai, kad vandens telkinys galėjo būti gilus, o nei keleiviai, nei pilotas neturėjo gelbėjimo vandenyje priemonių, nebuvo saugus.

3.1.8. Nors oro balionu buvo skraidinama 13 keleivių, tačiau civilinės atsakomybės draudimu buvo apdraustos tik 2 keleivių vietos.

3.2. Papildomi veiksniai

Oro baliono pilotas, pasirinkdamas starto laiką ir nusprenddamas kilti, netinkamai įvertino meteorologines sąlygas. Nors pilotas matė, kad jau prasidėjo lietus ir kyla audra, jis nepasitikslino faktinių oro sąlygų ir jų prognozės Kauno oro uosto METAR duomenų bazėje. Baliono pilotui telefonu susisiekus su Kauno oro uosto Skrydžių valdymo centro žiniavieta, jis nepasitikslino faktinio oro. Žiniavieta, savo ruožtu, neperspėjo, kad Karmėlavoje tuo metu jau lijo lietus, prasidėjo audra. Tokiomis meteorologinėmis sąlygomis riboto valdymo karšto oro baliono skrydis nesaugus.

Jau pakilus baliono pilotas aplinkui stebėjo audrą, tačiau vis dar tęsė skrydį.

Pasirinktas rizikingas tupdymo būdas – į vandeniui užtvindytą karjerą. Apleisti ir vandeniui užtvindyti karjerai gali būti gilūs, netgi prie kranto. Todėl pirmasis kontaktas su karjerą

užtvindžiusiu vandeniu gali būti nesaugus, kai baliono krepšyje daug žmonių, o gelbėjimo priemonių tūpimo į vandenį atvejui nėra.

4. SKRYDŽIŲ SAUGOS REKOMENDACIJOS

4.1. CAA patikrinti oro baliono piloto teorines žinias šiose srityse:

4.1.1. skrydžio charakteristikos ir planavimas;

4.1.2. meteorologija.

4.2. CAA, atliekant bendrosios aviacijos patikrinimus, taip pat tikrinti, ar oro balionai ir kiti bendrosios aviacijos orlaiviai eksploatuojami turint galiojantį visų skrendančių keleivių civilinės atsakomybės draudimą.

4.3. Atkreipti oro uostų skrydžių valdymo centrų skrydžių vadovų dėmesį į tai, kad svarbu perspėti jų atsakomybės zonoje arba netoli jos startuojančių ar skrendančių oro balionų įgulas apie meteorologines sąlygas ir staigius jų pokyčius, kurie gali turėti įtakos oro balionų skrydžių saugai.

Komisijos pirmininkas

Bronius Merkys

Komisijos narė

Jurgita Jazdauskienė