

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

TOM AX-7 Laisvasis šiluminis aerostatas

orlaivio tipas

LY-OBJ "Sportinė aviacija"

nacionalinis ir registracijos ženklas

Prienų oreivių klubas "Audenis"

savininkas, naudotojas

Vilniaus miestas

vieta

1998 05 21

data

Tyrė komisija, paskirta

CAI direktoriaus

asmens, paskyrusio komisiją, pareigos

įsakymu Nr.9

1998 05 26 d.

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas

pareigos, vardas, pavardė

Pirmininko pavaduotojas

-

pareigos, vardas, pavardė

Komisijos nariai

pareigos, vardas, pavardė

pareigos, vardas, pavardė

pareigos, vardas, pavardė

pareigos, vardas, pavardė

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia

1998 05 26

pirminio pranešimo data

pabaiga

1998 06 12

akto pasirašymo data

Tyrimo dalyvavo:

išvardinti ministerijų, įstaigų, įmonių, organizacijų atstovus

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Įvykio priešistorė

1998 m. gegužės 21 d. apie 21 05 val. vietos laiku Vilniuje, tūpimo į aikštelę, pasirinktą iš oro, metu, patyrė avariją karšto oro balionas, reg. ženklas LY-OBJ, pilotuojamas [redacted], skraidinęs Vilniuje, Rotušės aikštėje, vykusios [redacted] šventės dalyvius.

1.2. Skrydžio eiga

1998 m. gegužės 21 d. apie 19.35 val vietos laiku, Vilniuje iš Rotušės aikštės pakilo karšto oro balionas, reg. ženklas LY-OBJ, pilotuojamas oro baliono pilotės [redacted], su dviem keleiviais, loterijoje laimėjusiais šį skrydį.

Oro sąlygos skrydžiui buvo palankios. Skrydis vyko pietvakarių kryptimi nuo pakilimo vietos. Artinantis saulės laidai, pilotė priima sprendimą leisti į pasirinktą iš oro aikštelę. Pirmiems bandymams nepavykus, galutinai nusprendžiama leisti į šalia Neries esančią aikštelę ties Vilniaus termofikacine elektrine.

Tūpimo metu oro baliono kupolas kliudė aukštos įtampos laidus, ko pasekoje įvyko trumpas elektros jungimas.

Dėl pažeisto kupolo balionas tapo nevaldomas. Pilotas ir keleiviai išsoko į vandenį ir sėkmingai pasiekė krantą.

1.3. Avarijos pasekmės žmonėms.

Avarijos metu žmonės nenukentėjo.

1.4. Avarijos pasekmės orlaiviui.

Avarijos metu stipriai apgadintas baliono kupolas, pažeista gondola.

1.5. Žala tretiems asmenims (turtui).

Avarijos metu, dėl įvykusio trumpo elektros jungimo, kuriam laikui buvo nutrauktas elektros tiekimas Vilniaus miesto vartotojams.

Skrydyje dalyvavę keleiviai patyrė materialinių nuostolių dėl žiežirbų sudegintų drabužių, permirkusių batų ir sušlapusių dokumentų.

1.6. Duomenys apie įgulą.

Pilotė - [redacted], Lietuvos Respublikos pilietė, turinti laisvojo aerostato piloto licenciją LA [redacted] galiojančią iki 1998 06 20 d.

Kvalifikacija: laisvojo šiluminio aerostato pilotas.

Bendras skraidytų val. skaičius - 131.05 val.

tarp jų per paskutines 90 parų - 12.55 val.

1.7. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą.

Antžeminių tarnybų personalas avarijai įtakos neturėjo.

1.8. Duomenys apie orlaivį.

Tipas - laisvas šiluminis aerostatas, TOM AX-7

Registracijos ženklas - LY-OBJ "Sportinė aviacija".

5

Tinkamumo skraidyti pažymėjimas Nr. 00403, išduotas 1993 03 31, galioja iki 1998 07 20.

Pagaminimo metai - 1990m.

Šalis gamintoja - Vengrija.

Serijos numeris - BAV 080/90.

Savininkas - Prienų oreivių klubas "Audenis".

Bendras skraidytų val. skaičius - 227 val.

Tūpimų skaičius - 224.

Remontų skaičius - nebuvo.

Skraidytų valandų skaičius po paskutinio remonto -.

1.9. Meteorologinė informacija.

1998 05 21 Vilniaus aerodromo faktinis oras vietos laiku (Vilniaus AMS)
19.20 val. Vėjas prie žemės paviršiaus 2 m/s CAVOK, temp. +12°, QNH 1009 hPa.
19.50 val. štilis, CAVOK, temp +12°, QNH 1009 hPa.
20.20 val. štilis, CAVOK, temp +12°, QNH 1009 hPa.

Orų prognozė ketvirtajam sektoriui 1998 05 21 d. nuo 17.00 val. iki 20.30 val.

Vėjas prie žemės paviršiaus 290°-12 kt,

Vėjas 300-1600 pėdų aukštyje 300°-10 kt,

Matomumas 10 km, debesuotumas BKN (5-7 oktantai) SC (sluoksniniai debesys)
1600 pėdų aukštyje.

1.10. Duomenys apie ryšio, navigacijos, tūpimo ir skrydžių valdymo įrangą, jos tvarkingumą bei panaudojimą.

Skrydžio metu buvo naudojama mobili aviacinė stotis "ICOM" IC-A2, turinti visą aviacinių dažnių diapazoną, kuri, pasak pilotės, skrydžio metu neveikė, nors prieš skrydį buvo tikrinta ir veikė. Po įvykio patikrinti buvo neįmanoma, nes avarijos metu įkrito į vandenį ir tolimesniai eksploatacijai tapo netinkama.

Ryšiui su žemės komanda buvo naudojama mobili nešiojama radijo stotis KENWOOD T248, dirbanti komerciniu 142,75 dažniu. Ši radijo stotis dirbo be priekaištų.

1.11. Duomenys apie aerodromą (jei avarija įvyko aerodrome)

Avarijai įtakos neturėjo.

1.12. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Savirašis nebuvo naudojamas.

1.13. Duomenys apie baliono konstrukcijos pažeidimų charakterį.

Kupolas:

1. Suplėšytas kupolo vožtuvo audinys ir tasmos;
2. Suplėšyta apie 50% bendro kupolo audinio ploto (viršutinės ir apatinės dalies), yra nutrauktų ir nudegintų išilginių ir skersinių tasmų;
4. Nudeginta dalis nomekso;
5. Pažeisti, ir daug nutrauktų kupolo prikabinimo trosų.

6

Degiklis:

1. Sulankstytas degiklių tvirtinimo rėmas.

Gandola:

1. Nutrukęs įstrižaininis gondolos trosas.

1.14. Medicinos ir patalogoanotominiai duomenys.

Tyrimai nebuvo atliekami.

1.15. Duomenys apie gaisrą.

Kupolo viršutine dalimi kliudžius aukštos įtampos laidą, įvyko trumpas elektros jungimas. Susidariusio elektros lauko metu atviros ugnies nebuvo, vyko tik kupolo medžiagos lydymasis, kuris truko tik iki kupolas nukrito į vandenį.

1.16. Duomenys apie atliktus bandymus ir tyrimus.

Bandymai ir tyrimai nebuvo atliekami.

1.17. Saugos faktoriai.

Saugos diržai nebuvo naudojami (gamintojo nenumatyta).

2. ANALIZĖ

1998 m. gegužės 21 d. Vilniuje Rotušės aikštėje vyko [redacted] šventė. Prieš planuojamą renginį vaistinės administracija kreipėsi į Lietuvos oreivių draugiją ([redacted]) dėl jų baliono dalyvavimo šventėje. Nesusitarus dėl sąlygų, [redacted] dalyvauti šventėje atsisakė. Su kokiomis sąlygomis sutiko Prienų oreivių klubas "Audenis" nežinoma, nes oficialus prašymas įvykį tyrusiai komisijai nebuvo pateiktas. Pagal Vilniaus m. Savivaldybės leidimą (sąrašė baliono LY-OBJ nėra), skrydis turėjo būti atliktas tarp 16-20 val, faktiškai balionas pakilo apie 19.35 val, t.y. likus nepilnai valandai iki saulės laidos (saulė leidosi 20.28 val.). Leidimo šiam skrydžiui nei iš Civilinės aviacijos inspekcijos, nei Civilinės aviacijos direkcijos nebuvo, nors pasak pilotės, ji manė, kad visos skrydžio leidimo procedūros atliktos. Po pakilimo pilotė nesugebėjo užmegzti radijo ryšio su Vilniaus aerodromo skrydžių vadovu. Tačiau, esant 3 km nuotolyje nuo Vilniaus aerodromo KTT ir apie 100-150 m aukštyje, tai mažai tikėtina, nes, pilotės tvirtinimu, radijo stotis buvo tikrinta prieš startą. Nustatyti radijo stoties tvarkingumą po įvykio buvo neįmanoma, nes įvykio metu ji įkrito į vandenį ir tolimesnei eksploatacijai tapo netinkama. Taip pat šiam skrydžiui nebuvo paruoštas joks žemėlapis.

Artėjant saulės laidai, pilotė pradėjo ieškoti aikštelės nutūpimui. Po kelių nesėkmingų bandymų nusileisti į pasirinktas aikšteles, galutinai buvo pasirinkta aikštelė ties Nerimi prie Vilniaus termofikacinės elektrinės. Tūpimo metu balionas, dėl upės vagoje esančio oro srauto, pajudėjo laidų link ir viršutine kupolo dalimi lieté aukštos įtampos laidą.

Pasekoje to buvo pažeistas oro baliono kupolas ir balionas tapo nevaldomas. Esantiems oro baliono krepšyje keleiviams buvo duota pilotės komanda palikti gondolą ir šokti į vandenį. Ir pilotė, ir keleiviai nenukentėję pasiekė krantą.

3. IŠVADOS

3.1. Karšto oro baliono LY-OBJ avarijos priežastys yra:

- Netinkamai parinkta aikštelė tūpimui.
- Skrydžiui nebuvo tinkamai pasiruošta.
- Per vėlai įvykdytas oro baliono startas.

3.2. Kiti tyrimo metu nustatyti pažeidimai ir trūkumai:

- Apie avariją civilinės aviacijos inspekcija buvo informuota tik sekančią dieną.
- Vilniaus m. Savivaldybės išduotame leidime nėra įvardintas minėtas balionas.
- Šiam skrydžiui nebuvo gautas nei Civilinės aviacijos inspekcijos, nei Civilinės aviacijos direkcijos leidimas.
- Pilotė neturėjo civilinės atsakomybės draudimo poliso.

4. REKOMENDACIJOS

4.1. Organizuojant parodomuosius aviacijos (oreivystės) renginius, varžybas ar šventes, kuriose numatomas orlaivių pasirodymas, reikalauti iš renginių organizatorių juridinio (raštiško) dokumentų dėl atsakomybės įvykus aviaciniam įvykiui (žalos tretiesiems asmenims padarymo) įforminimo.

4.2. Priminti, kad visi pilotai (oreiviai), dalyvaujantys parodomuosiuose aviacijos (oreivystės) renginiuose, varžybose ar šventėse privalo žinoti visą juridinę (teisinę) jų dalyvavimo pusę. Teisinių dokumentų nežinojimas jų atsakomybės nesumažina.

4.3. Informuoti savivaldybes, kad leidimus juridiniams ar fiziniams asmenims rengti parodomuosius aviacijos (oreivystės) renginius, šventes, reklaminius orlaivių skrydžius virš miesto šios išduotų tik jiems prieš tai pateikus Civilinės aviacijos inspekcijos sutikimą (leidimą).

Komisija

