

1995 m. rugpjūčio 10 d.

NR 64

**Nelaimingo atsitikimo, įvykusio 1995 m. liepos 29 d.
Vilniaus Vingio parko teritorijoje Oro balionų fiestos, skirtos V Pasaulio lietuvių
žaidynėms, metu, tyrimo
AKTAS**

1. Bendrieji duomenys.

1.1. 1995 m. liepos 29 d., vykstant oro balionų (toliau aerostatų) varžyboms (fiestai), skirtoms V Pasaulio lietuvių sporto žaidynėms, metu įvyko nelaimingas atsitikimas.

Padariniai - žuvo aerostato LY-OBY "Pepsi", pilotuojamo [piloto A], komandos narys [B], lengvai sužeista kita komandos narė [C]. Aerostatas nepažeistas. Žala tretiesiems asmenims nepadaryta.

Aerostatų starto vieta - Vilniaus Vingio parko estrados aikštė. Meteorologinės sąlygos - sudėtingos.

1.2. Nelaimingą atsitikimą tyrė Lietuvos Respublikos Civilinės aviacijos direkcijos generalinio direktoriaus 1995 m. rugpjūčio 1 d. įsakymu Nr. 87/B patvirtinta komisija:

pirmininkas -
nariai:

1.3. Tyrimo terminai:

pradžia - 1995 m. liepos 29 d.
pabaiga - 1995 m. rugpjūčio 10 d.

2. Analizė

1995 m. liepos 29 d. Vingio parke vyko aerostatų varžybų, skirtų V Pasaulio lietuvių sporto žaidynėms, antros dienos vakarinis skrydis. Startas buvo numatytas 19.00 val., bet dėl sudėtingų meteorologinių sąlygų (vėjas 6m/s, gūšiai 9 m/s) atidėtas iki 20.00 val. Po 20.00 val. startas buvo atidėtas dar vieną kartą iki 20.30 val.

20.30 val. startavo pirmas balionas LY-OBJ, pilotuojamas [pilotės D], su teisėju (pagal numatytą tam skrydžiui pratimą "Lapės medžioklė", pirmas startuoja teisėjo balionas, po kiek laiko startuoja likusieji ir vejasi teisėja). Kiti dalyviai turėjo startuoti po 10 minučių. Netikėtai, maždaug po 5 min. į orą iššovė aerostatas LY-OBY, kurį pilotas [pilotas A] dar tik ruošė startui.

Aerostatas pakilo dėl klaidų, padarytų žemėje, ruošiant jį startui. Praktiškai aerostatas startui buvo ruošiamas netinkamomis sąlygomis: stiprus su gūšiais vėjas, starto vieta pilna nekontroliuojamų žiūrovų. Pilotui, pildančiam aerostatą karštu oru, komandos nariai [E] ir [C] laikiusieji kupolo virvę, turėjo užtikrinti

palaiptį kupolo kilimą, neprileisti prie virvės pašalinių asmenų (šiuo atveju vaikų). Be [E] ir [C] į kupolo virvę dar buvo sukibę 10-15 vaikų. Jų papildomas svoris, laikantis kupolo virvę, neleido pilotui suprasti, kiek pripildytas kupolas ir kiek jis turėjo jėgos kilti (praktiškai jis jau galėjo pakelti savo svorį). Vėjo gūsiui kilstelėjus kupolą, vaikai buvo pakelti į poros metrų aukštį, išsigandę paleido virvę ir išsilakstė. Kupolas, praradęs prie žemės jį spaudusį svorį, šovė aukštyn, išrovė virvę iš [E] rankų, nutraukė tvirtinimo virvę, jam pakako jėgos pakelti nuo žemės tris žmones - pilotą [pilota A], komandos narius [B] [C] (kupolo tūris - 3500 m³, keliamasis svoris - 930 kg, t.y. aerostato svoris 540 kg plius 6-8 žmonės). [C], aerostatui kylant, dar laikėsi kupolo virvės ir paleido ją jau pakelta į 5 m aukštį. Nukritusi susižeidė dešinę ranką.

Aerostatas pakilo nepilnai pripildytas, krepšyje buvo tik pilotas, išorėje, laikydamasis krepšio, liko kaboti žmogus. Nuo žemės jam šaukė šokti žemyn, tačiau jis to nepadarė. Aerostatas pastoviai kaitinamas kilo aukštyn. Pilotas [pilotas A] savo komandos narį [B] pastebėjo maždaug 100 m aukštyje, šiam jį pašaukus: griebė už rankų ir bandė įtraukti į krepšį. Deja nesėkmingai. Maždaug iš 300 m aukščio [B] nukrito ant žemės.

20.43 val. apie nelaimingą atsitikimą buvo pranešta Vilniaus aerodromo skrydžių vadovui ir varžybos nutrauktos.

Nukritęs [B] surastas apie 21.00 val., netoli Vingio parko vartų į Geležinio vilko gatvę. Greitosios pagalbos gydytojas vietoje konstatavo [B] mirtį.

[Piloto A] pilotuojamas aerostatas LY-OBY Pepsi, pilotui, parinkus iš oro aikštelę, nusileido prie Užusienio kaimo, netoli Vilniaus tarptautinio aerouosto.

Oro navigacinė situacija nesudėtinga. Ore tuo metu buvo kitas aerostatas LY-OBJ, pilotuojamas [pilotės D].

Faktinės meteorologinės sąlygos:

19.50 - vėjas prie žemės 340°, 6 m/s, gūšiai 9 m/s, t - 25°,

20.20 - vėjas prie žemės 340°, 6 m/s, gūšiai 9 m/s, t - 25°,

20.50 - vėjas prie žemės 330°, 6 m/s, t - 23°.

(Vilniaus aviacinės meteorologinės stoties duomenys).

Meteorologinės sąlygos vertinamos kaip sudėtingos (kiekvienas aerostatas turi konkrečius apribojimus vėjo greičiui ir jie paprastai būna 7-8 m/s).

Aerostato gedimų ar pažeidimų galėjusių turėti įtakos įvykiui nenustatyta.

3. Išvados.

Pagrindinės šio nelaimingo atsitikimo priežastys:

1. Maža komandos nario [B] patirtis ruošiant aerostatą startui, ko pasekoje, būdamas lėto būdo, nesugebėjo greitai įvertinti susidariusios kritinės situacijos, t.y. laikui paleisti aerostato krepšį.

2. Komandos narių nesugebėjimas užtikrinti saugaus aerostato starto (už komandos narių klaidas atsako pilotas).

4. Papildoma informacija.

4.1. Duomenys apie pilotą:

[Pilotas A] Skraidyti šiluminiu aerostatu išmoko Lenkijoje, Lešno aviacinio paruošimo centre 1988 m. Laisvojo aerostato piloto

licencijos keitimo dienai (1993 06 18) buvo priskraidęs 158.45 val. Piloto licencija LA [redacted] galioja iki 1995 m. rugpjūčio 18 d.

4.2. Duomenų apie [B], žuvusį komandos narį, CA licencijuotų specialistų sąrašuose nėra.

4.3. Duomenys apie aerostata LY-OBY Pepsi: klasifikacija - figūrinis, tūris - 3500 m³, maksimalus keliamasis svoris - 930 kg, bendras aerostato svoris - 540 kg, dujinių balionų kiekis - 3, degiklių kiekis - 2.

Aerostatas pagamintas 1989 rugpjūčio mėn., Thunder and Colt LTD, Anglija, tipas Colt MK III, serijinis Nr. 1448.

Priskraidė nuo eksploatacijos pradžios 250.31 val., resurso likutis iki remonto 49.29 val.

Aerostato LY-OBY apribojimai: aplinkos temperatūros - + 30°C iki - 15°C, maksimali kupolo temperatūra - + 130°C, vėjo greitis laisvam kėlimui - 6 m/s, pririštam - 4 m/s,

4.4. Meteorologinė informacija:

19.50 - vėjas prie žemės 340°, 6 m/s, gūšiai 9 m/s, t - 25°,

20.20 - vėjas prie žemės 340°, 6 m/s, gūšiai 9 m/s, t - 25°,

20.50 - vėjas prie žemės 330°, 6 m/s, t - 23°.

(Vilniaus aviacinės meteorologinės stoties duomenys).

4.5. Skridimas vyko pagal vizualiųjų skrydžių taisykles. Radijo ryšys buvo palaikomas lietuvių kalba su Vilniaus AC aerodromo skrydžių vadovu dažniu 118.2 MHz (padaryta įrašo kopija).

4.6. Starto aikštelė įtakos šiam įvykiui neturėjo.

4.7. Aerostato konstrukcija nenumato objektyvių skrydžio parametrų fiksuojančios įrangos.

4.8. Paieškos ir gelbėjimo darbus pradėjo tuo metu starto aikštelėje buvusios kitos komandos.

4.9. Tretiesiems asmenims žala nebuvo padaryta.

5. Trūkumai ir pažeidimai.

5.1. Organizaciniai pažeidimai:

1. Registruojant varžybų dalyvius, jų dokumentai buvo tikrinami tik formaliai. Vienas pilotas ([F]) skraidė be licencijos, trys užsieniečiai ([G], [H], [I]) skraidė be pripažinimo dokumentų (duomenų apie jų licencijas irgi nėra), pilotas ([J]) skraidė su lenkiška licencija taip pat be pripažinimo dokumentų.

2. Vienas varžybose dalyvavęs aerostatas buvo neregistruotas.

3. Nebuvo kreipiamas dėmesys į balionų apribojimus vėjui.

4. Starto vietoje nebuvo elementariausios tvarkos. Žiūrovai vaikščiojo po starto aikštę kur norėjo ir darė ką norėjo. (Per varžybas starto aikštėje žiūrovų neturėtų būti ir užtikrinti tai turėtų ne pilotai, bet organizatoriai).

5.2. Piloto ir komandos klaidos (už komandos klaidas atsako pilotas):

1. Esant per dideliam vėjui pilotas turėjo atsisakyti skrydžio.
2. Esant netvarkai starto vietoje pilotas turėjo atsisakyti skrydžio arba savo komandos jėgomis įvesti tvarką.
3. Komandos narius, turinčius mažą patirtį aerostato ruošime startui, pilotas turėjo instrukuoti detaliau.
4. Komandos nariai [E] ir [C], laikusieji kupolo virvę, turėjo užtikrinti palapsnį kupolo kilimą, neprileisti prie virvės pašalinių asmenų.

6. Rekomendacijos.

1. Varžybų, švenčių ar masinių startų metu organizatoriai privalo tikrinti visų dalyvių ir aerostatų dokumentus ir fiksuoti duomenis akte, bei reikalauti Civilinės atskomybės draudimo.
2. Visų anksčiau minėtų renginių metu starto aikštelės apsaugą privalo užtikrinti organizatoriai, o ne pilotai.
3. Aerostatų techninės būklės patikrinimo ir tinkamumo skraidymams nustatymo aktus pasirašo tik CAD Inspekcijos patvirtintos komisijos.
4. Dar kartą priminti aerostatų pilotams, kad licencijos pratęsimas tik pateikus pažymą (priskraidymas ir žinių patikrinimas) su CAD Inspekcijos įgaliotų (patvirtintų) komisijų ar asmenų atžymomis (Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos specialistų licencijavimo nuostatai, p.28).

Pirmininkas
Nariai:

