



**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. B04-09**

Ši ataskaita buvo parengta vadovaujantis Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo, Europos Tarybos direktyvos 94/56/EC ir 2000 m. spalio 17 d. LR Aviacijos įstatymo nuostatomis. Vienintelis šio tyrimo tikslas buvo užkirsti kelią avarijų pasikartojimui. Tyrimu nebuvo siekiama nustatyti kieno nors kaltę ar atsakomybę, todėl naudojant ataskaitą kitiems tikslams, ji gali būti neteisingai interpretuota

Naudotojas	UAB „Vilsarma“
Gamintojas	Cirrus Design, JAV
Orlaivio tipas	Cirrus SR22-GTS G3
Nacionalinis ir registracijos ženklas	LY-WWW
Įvykio vieta ir data	Nidos aerodromas 2009 m. liepos 18 d.

TRUMPA APŽVALGA

2009 m. liepos 18 d. keturvietis lėktuvas Cirrus SR22-GTS G3, nacionalinis ir registracijos ženklas LY-WWW, leisdamasis į neveikiantį Nidos aerodromą, važiuokle grubiai atsitrenkė į asfaltuoto kilimo ir tūpimo tako (KTT) 08 pradžią. Nuo smūgio lūžo priekinė važiuoklės atrama, lėktuvas atšoko nuo KTT ir, nuskriejęs oru 64 m, antrą kartą trenkėsi į jį. Nuo pakartotinio smūgio lūžo dešinioji, vėliau ir kairioji važiuoklės atramos. Lėktuvas, liemens apačia ir sparno galu liesdamas asfaltuotą KTT paviršių ir pamažu sukdamasis į dešinę, nučiuožė nuo tako ir sustojo dešinėje saugos juostoje. Įvykio metu lėktuvas patyrė stiprius konstrukcijos pažeidimus. Lėktuvo keleivis buvo nesunkiai sužeistas.

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Skrydžio eiga

2009 m. liepos 18 d. keturvietis lėktuvas Cirrus SR22-GTS G3, nacionalinis ir registracijos ženklas LY-WWW, apie 15.47 val. vietos laiku pakilo iš Molėtų aerodromo skrydžiui į Neringą. Oro navigacijos informacijos skyriui (ONIS) pateikto skrydžio plano skiltyje „Paskirties aerodromas“ pilotas nurodė „Bulvikių“ vietovės pavadinimą ir Nidos aerodromo koordinatas: N 55° 19.65'; E 021°02.46'. Priimdamas skrydžio planą, ONIS instruktorius perspėjo pilotą, kad Nidos ir Šilutės aerodromai yra uždaryti lėktuvų skrydžiams. Lėktuvu Cirrus SR22 skrido pilotas ir keleivis, kuris buvo mokėsis pilotuoti šį lėktuvą. Abiejų teigimu, lėktuvą pilotavo pilotas. 15.49 val. Vilniaus oro eismo informacijos (VFIS) operatorius leido LY-WWW kilti į 90 skrydžių lygį. Lėktuvui kertant Vilniaus oro eismo informacijos rajono ribą, VFIS operatorius 15.56 val. nurodė LY-WWW laikyti radijo ryšį su Kauno skrydžių valdymo centro (KSVC) aerodromo/prieigų skrydžių vadovu. 16.14 val. KSVC skrydžių vadovas perspėjo LY-WWW pilotą, kad tūpti Nidoje negalima. 16.26 val. lėktuvui praskrendant Kauno aerodromo skrydžių valdymo rajono ribą, KSVC skrydžių vadovas nurodė LY-WWW laikyti radijo ryšį su Palangos skrydžių valdymo centro (PSVC) aerodromo/prieigų skrydžių vadovu. 16.27 val. LY-WWW pranešė PSVC skrydžių vadovui, kad planuoja „tūpimą savarankiškai savo atsakomybėj į aikštelę už Bulvikių“, į tai skrydžių vadovas atsakė: „supratau, savo atsakomybėj galite tūpti.“ 16.47 val. LY-WWW pranešė PSVC skrydžių vadovui, kad artėja prie Nidos ir kad apie nutūpimą praneš telefonu.

Priskridę Nidos aerodromą, lėktuvo piloto ir keleivio teigimu, jie du kartus artėjo tūpti į KTT kursu 260°. Tuo metu Nidoje pūtė 113° krypties 5–6 m/s, gūsiuose 7–8 m/s stiprumo vėjas. Piloto paaiškinimu, jis bandė nutūpti kursu 260° dėl geresnių to kurso aerodromo prieigų. Du kartus nepavykus nutūpti pavėjui (pavėjinė sudedamoji vėjo dalis buvo 5–6 m/s), trečią kartą jie nusprendė tūpti kursu 80°. Priartėję prie KTT 08, piloto teigimu, 500 pėdų aukštyje, jie išleido užsparnius 100% ir tūpimo tiesiojoje žemėjo 75–80 mazgų greičiu. Žemėjimas tiesiojoje buvo stabilus apie 500 pėdų per minutę (2,5 m/s) vertikaliu greičiu. Blaška tūpimo tiesiojoje nebuvo didelė, ji truputį sustiprėjo užskridus virš miško. Variklio galingumo svirtis buvo 23–30 procentų maksimalaus galingumo padėtyje. Priartėjus prie KTT 08, lėktuvą, piloto teigimu, stipriai bloškė žemyn, ir jam nespėjus sureaguoti lėktuvas priekiniu ratu trenkėsi į tako pradžią. Nuo smūgio priekinė važiuoklės atrama lūžo ir atsiskyrė nuo lėktuvo. Oro sraigtu kapodamas KTT paviršių lėktuvas atsoko nuo žemės ir nuskrėjęs oru apie 64 m antrą kartą grubiai atsitrenkė į nusileidimo taką. Pakartotinio smūgio metu dešinioji važiuoklės atrama užsilenkė, ir čiuoždamas ant liemens ir dešinio sparno galo lėktuvas ėmė slysti nuo tako į dešinę. Slydimo metu po sparnu užsilenkė ir kairioji važiuoklės atrama. Iščiuožęs iš tako, lėktuvas sustojo žolėje šalia vandens nuotekų surinkimo kelkraščio. Apytikris įvykio laikas 17.00 val.

1.2. Pasekmės žmonėms

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

1.3. Pasekmės orlaiviui

Įvykio metu buvo pažeista lėktuvo liemens priekinės pusės apatinė dalis, abiejų pusių sparnų ir užsparnių paviršiai ties važiuoklės atramų tvirtinimo vietomis, dešinio sparno galinė apatinė dalis, nulaužtos visos trys važiuoklės atramos, sulankstytos visos trys propelerio mentės, pažeisti variklio gaubtai ir reflektoriai, deformuota priešgaisrinė variklio sienelė, pažeistas radiatorius ir išmetimo dujų vamzdžiai, nutraukti visų vairų trosai, pažeistos kairiosios kabinos durelės, nulaužta variklio galingumo svirtis, deformuota posūkio vairo pedalų sistema, sulankstytos kairiosios ir dešinėsios įlipimo kopėtelės, pažeistos radijo stoties Nr. 2, atsakiklio ir DME antenos, tūpimo žibinto mazgas.

1.4. Žala tretiesiems asmenims

Be sulaužyto lėktuvo kitos žalos, padarytos tretiesiems asmenims, nenustatyta.

1.5. Duomenys apie įgulą

Buvusiųjų orlaivyje teigimu, lėktuvą Cirrus SR22 pilotavo lėktuvo pilotas, 37-erių metų Lietuvos Respublikos pilietis. Pilotas turėjo galiojančią piloto mėgėjo licenciją, išduotą Čekijos civilinės aviacijos administracijos. 2 klasės sveikatos pažymėjimas galiojo iki 2012-05-21. Turėjo leidimus pilotuoti vienmotorius stūmoklinius sausumos (SEP land) lėktuvus ir PA 46. Taip pat turėjo galiojančią ultralengvojo orlaivio piloto licenciją. Lėktuvais Cirrus SR20 ir SR22 buvo skraidęs 40 val., iš jų savarankiškai – 22 val. Per paskutines 30 dienų lėktuvu Cirrus SR22 buvo skraidęs apie 3 val. Iš viso buvo skraidęs 624 val., per paskutines 30 dienų – 3 val. Paskutines 7 dienas neskraidė. Paskutinė kvalifikacinė patikra atlikta 2008-01-17.

1.6. Duomenys apie orlaivį

Lėktuvo tipas	Cirrus SR22-GTS G3
Gamintojas	Cirrus Design Corporation, JAV
Serijos Nr.	22-3080
Gamybos metai	2008
Registracijos ženklas	LY-WWW
Orlaivio registravimo liudijimas	išduotas 2008-09-18
Tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimas	galiojo iki 2009-08-28
Lėktuvo savininkas	UAB „SEB Lizingas“
Lėktuvo naudotojas	UAB „Vilsarma“

Iš viso skraidyta valandų	154.6
Skraidyta po paskutinės periodinės patikros	44.6
Variklis	IO550 N 48B
Variklio gamintojas	Teledyne Continental
Serijos Nr.	691689
Oro sraigtas	PHC-J3UF-1RF
Gamintojas	Hartzell
Serijos Nr.	FP6805B.

Lėktuve Cirrus SR22-GTS-G3, serijos Nr. 3080, buvo sumontuota Perspektyvinė integruotos avionikos sistema (PIAS), rodanti visus lėktuvo ir skrydžio parametrus dviejuose displejuose: kairėje kabinos pusėje esančiame pirminiame skrydžio displejuje (PFD) ir dešinės pusės daugiafunkciame displejuje (MFD). Skrydžio parametrai lėktuve rodomi PFD. Atsarginiai skrydžio prietaisai: atsarginis aviahorizontas, atsarginis greičio indikatorius, atsarginis aukštimatis yra išdėstyti kairėje kabinos pusėje žemiau PFD. Toks skrydžio prietaisų išdėstymas leidžia saugiai pilotuoti lėktuvą tik iš kairės sėdynės, nors lėktuvo vairai yra abiejose kabinos pusėse.

1.7. Meteorologinė informacija

Lietuvos Hidrometeorologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos aviacinės meteorologijos centro duomenimis, faktinis oras artimiausiuose nuo įvykio vietos stebėjimo punktuose: Nidoje ir Pionerske (Kaliningrado sritis), esančiame už 65 km į pietvakarius nuo aerodromo, buvo:

Meteorologinis elementas	12 val. UTC (15 val. Nidos laiku)		15 val. UTC (18 val. Nidos laiku)	
	Nida	Pionerskas	Nida	Pionerskas
Priežemio vėjas	113° 6 m/s, gūšiai 8 m/s	130° 2,5 m/s	113° 5 m/s, gūšiai 7 m/s	120° 2,5 m/s
Horizontalusis matomumas	>10 km	>10 km	>10 km	>10 km
Debesys: bendras debesuotumas, apatinio aukšto	7 balai, 1 balas Cu, apatinė riba 500 m	3 balai, 1 balas Sc Cu 600 m	2 balai, 1 balas Cu 500 m	6 balai, 2 balai Sc Cu 600 m
Oro temperatūra	26,6°C	30°C	27,2°C	29°C
Rasos taškas	19,9°C	23°C	21°C	24°C
Atmosferos slėgis	1007,8 hPa	1005,5 hPa	1006,4 hPa	1004,5 hPa

1.8. Duomenys apie ryšį

Skrydžio iš Molėtų aerodromo į Nidos aerodromą metu LY-WWW pilotas palaikė radijo ryšį su Vilniaus regioninio skrydžių valdymo centro oro eismo informacijos operatoriumi 123,85 MHz dažniu, Kauno skrydžių valdymo centro skrydžių vadovu 124,2 MHz dažniu ir Palangos skrydžių valdymo centro skrydžių vadovu 124,3 MHz dažniu. Radijo ryšio įranga veikė gerai. Pilotas taip pat telefonu kalbėjosi su ONIS instruktoriumi, perduodamas jam skrydžio planą ir pranešdamas apie tūpimą Nidoje. Tyrimo metu buvo gautas viso ryšio išrašas.

1.9. Informacija apie aerodromą

Neveikiantis Nidos aerodromas (žr. 1 pav.) yra už 3 km į šiaurės rytus nuo Nidos gyvenvietės. Aerodromas buvo pastatytas 1972 metais. 2002 metais jis buvo rekonstruojamas pailginant ir paplatinant kilimo ir tūpimo taką ir iškertant mišką tūpimo kurso 260° prieigoms. Uždraudus iškirsti prieigas 80° tūpimo kursui, aerodromas liko nebaigtas statyti ir iki šiol neveikiantis. Jame leidžiama nutūpti tik sraigtasparniams.

Aerodrome yra asfaltuotas KTT, kurio matmenys 850×30 m. Šalia KTT iš abiejų pusių yra 4 m pločio betoniniai tako pakraščiai, kuriuose sumontuotas lietaus nuotekų vamzdynas. KTT kursai 80°×260°. Takas iš visų pusių, išskyrus iškirstą rytinę dalį ir dalį pietinės, apaugęs 10–15 m aukščio mišku. Tūpiant kursu 80°, atstumas nuo miško iki KTT pradžios apie 30 m. Šoninės saugos juostos iki 20 m pločio, išskyrus šiaurės rytinę tako dalį, kur miškas auga prie pat betoninio pakraščio.

1.10. Duomenys apie orlaivio savirašius

Lėktuve Cirrus SR22 nebuvo avarinių skrydžio duomenų savirašių (FDR) ir kabinos pokalbių savirašių (CVR). Jie šio tipo orlaiviams nėra privalomi. Lėktuve įmontuota Garmin Perspective Avionics System galėjo įrašyti skrydžio duomenis į kabinos daugiafunkcio displejaus SD tipo informacijos korteles. Patikrinus šias korteles, įrašytų skrydžio duomenų nerasta.

1.11. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį

Leisdamasis į KTT 08, lėktuvas LY-WWW už 38 m nuo tako pradžios (žr. 1 pav.) važiuoklės priekine atrama taip stipriai trenkėsi į KTT paviršių, kad atrama lūžo ir atsiskyrė nuo lėktuvo (žr. 2 pav.). Lėktuvas atšoko nuo asfaltuoto tako ir nuskriejęs oru 64 m antrą kartą atsitrenkė į jį. Nuo pakartotinio smūgio lūžus dešinei važiuoklės atramai, lėktuvas pamažu sukdamasis į dešinę nučiuožė nuo tako ir sustojo šoninėje saugos juostoje už 3 m nuo betoninio pakraščio (žr. 3 pav.), 208 m atstumu nuo KTT pradžios. Čiuožimo metu susiglaudė ir kairioji važiuoklės atrama.

Išskyrus priekinę atramą ir visų atramų sulaužytus gaubtus, daugiau išbarstytų lėktuvo nuolaužų nebuvo.

1.12. Medicinos ir patologoanatomijos duomenys

Dėl patirtos traumos lėktuvo keleivis kreipėsi į Neringos pirminės sveikatos priežiūros centrą. Po apžiūros jis buvo išleistas gydytis ambulatoriškai.



1 pav. Nidos aerodromas ir lėktuvo LY-WWW judėjimo schema avarinio tūpimo metu

1.13. Duomenys apie gaisrą

Įvykio metu gaisras nekilo.

1.14. Papildoma informacija

Lėktuvo skrydžių vadovo sekcijos „Normalios procedūros“ skyriuje „Srauto atplyšimas“ yra **perspėjimas**: *Ypatingai atidžiai reikia elgtis vengiant nekoordinuotų, greitėjančių ar grubių judesių vairais, kai lėktuvo greitis yra arti srauto atplyšimo greičio, ypač skrendant arti prie žemės* (aut. vertimas iš anglų kalbos). Sekcijos „Avarinės procedūros“ skyriuje „Neįprastos avarinės lėktuvo padėtys“ yra parašyta: *...,„Jei skrendant greičiu, artimu srauto atplyšimo greičiui, neteisingai naudojamasi vairais ir grubiais greitėjančiais vairavimo judesiais yra atlenkiamas aukščio vairas, posūkio vairas ir/ar eleronai, gali įvykti staigus sparno virtimas ir lėktuvas gali įeiti į spiralę arba sukimąsi...“* (aut. vertimas).



2 pav. Atsiskyrusi priekinė važiuoklės atrama

2. ANALIZĖ

Neturint išlikusių skrydžio paskutinio etapo parametrų nėra galimybių tiksliai nustatyti grubaus nusileidimo, kurio metu buvo sulaužytas lėktuvas, priežasčių. Ypač grubus pirmasis lėktuvo atsitrenkimas priekiniu ratu į tūpimo taką rodo, kad Cirrus SR22 padėtis smūgio metu nebuvo įprastinė lėktuvo padėtis tūpimo tiesiojoje, o lėktuvo atakos kampas buvo neigiamas. Kadangi manyti, kad pilotas sąmoningai „dūrė“ nosimi į taką nėra priežasčių, lieka vienintelė išvada – priekinė lėktuvo dalis staiga savaimė nusileido žemyn. Savaiminio nosies nuleidimo tikimybę patvirtina pirmojo atsitrenkimo vieta, esanti vos už 38 m nuo tako pradžios ir apie 68 m nuo 15 m aukščio miško, nes normalaus žemėjimo atveju tokia trajektorija būtų buvusi akivaizdžiai per statį. Pilotu paaiškinimas, kad praskridus medžius lėktuvą staiga pritraukė prie žemės, irgi neprieštarauja tokiui išvadai. Savaiminis lėktuvo nosies nusileidimas galėjo įvykti arba dėl smarkaus žemyn nukreipto vėjo gūσιο, arba dėl oro srauto atplyšimo nuo sparno.

Nidos meteorologinė stotis, esanti už trijų km nuo aerodromo toje pačioje Kuršių nerijos pusėje prie marių, artimiausiuose iki ir po įvykio stebėjimuose užfiksavo nestiprų 6–5 m/s (12–10 mazgų), gūsiuose 8–7 m/s (16–14 mazgų) stiprumo 113° krypties vėją. Dar silpnesnį (2,5 m/s) vėją užfiksavo Pionersko (Kaliningrado sritis) meteorologinė stotis. Įvertinant tokį vėjo stiprumą ir tai, kad pirminiuose parodymuose pilotas minėjo nestiprią turbulenciją tūpimo tiesiojoje, mažai tikėtina, kad lėktuvą bloškė vėjo gūsis.



3 pav. Lėktuvo Cirrus SR22 padėtis po avarijos

Atmetus vėjo gūσιο poveikį, lėktuvo priekinės dalies nuleidimo ir staigaus žemėjimo tikėtina priežastimi lieka oro srauto atplyšimas nuo sparno. Lėktuvo Cirrus SR22 skrydžių vadove nurodoma, kad oro srautas atitrūksta nuo sparno su 100% išleistais užsparniais skrendant 60–62 mazgų greičiu. Skrendant su 15° pokrypiu (trumpai galėjo būti dėl turbulencijos), šis greitis padidėja iki 61–64 mazgų. Pilotas parodymuose yra nurodęs, kad tūpimo tiesiojoje buvo laikomas 75–80 mazgų greitis.

Lėktuvui nusileidus žemiau medžių aukščio, KTT dešiniame šone augančios pušys galėjo užstoti vėją, ir tikrasis lėktuvo greitis galėjo sumažėti vėjo greičio dydžiu, t.y. 12-16 mazgų. Tuomet tikrasis lėktuvo greitis galėjo tapti lygus 63-64 mazgams, t. y. oro srauto atplyšimo greičiui.

Lėktuvo Cirrus SR22 avarijų ir incidentų istorijoje yra buvę panašių atvejų, kai tūpimo tiesiojoje lėktuvas staiga nuleisdavo nosį ir trenkdavosi priekiniu ratu į žemės paviršių. 2009-01-29 Cirrus SR22, registracijos Nr. N224SB, leisdamasis į Berkly County aerodromą, esantį Monks Corner, Pietų Karolina, įsirėžė į žemę už 260 m nuo tūpimo tako pradžios, patirdamas didelius pažeidimus. Pilotas, turėjęs komercinio piloto licenciją ir 1100 skrydžio valandų patirtį, žuvo. Trys liudininkai, sertifikuoti pilotai, matę lėktuvo artėjimą į KTT 23, vienodai nurodė įvykių seką: pradžioje lėktuvas normaliai leidosi tūpimo tiesiąja. Lėktuvas praskrido medžius ir aerodromo

tvorą, bet staiga nėrė nosimi žemyn 45° kampu ir susidūrė su žeme. Faktinis oras buvo geras: be debesų, matomumas daugiau kaip 10 km, vėjas 340° 3 mazgai. Nacionalinė transporto saugos valdyba (NTSB) atlieka šios avarijos tyrimą.

2009-06-01 lėktuvui Cirrus SR22, registracijos Nr. N695CD, po inspekcinio skrydžio vizualiai leidžiantis į Greenville Downtown aerodromą Grynvilėje, Pietų Karolina, pilotui tūpimo tiesiojoje iki minimumo sumažinus variklio galingumą, 7–8 m aukštyje lėktuvo priekinė dalis nusileido žemyn, ir lėktuvas priekiniu ratu trenkėsi į taką. Atšokusį lėktuvą pilotas sėkmingai nutūpdė aerodrome. NTSB, neradusi piloto deklaruoto aukščio vairų defekto, nenustatė šio incidento priežasties.

Paminėti įvykiai ir lėktuvo skrydžių vadove esantis perspėjimas, kad lėktuvą, skrendantį mažu greičiu, ypač prie žemės, negalima valdyti nekoordinuotais ir grubiais vairų atlenkimo judesiais, rodo, kad lėktuvas Cirrus SR22 tūpimo tiesiojoje, yra labai jautrus skrydžio greičiams ir gali turėti tendenciją nerti žemyn, jei skrydžio greitis yra nepakankamas. Lėktuvo LY-WWW staiga pasikeitusios skrydžio trajektorijos priežastimi galėjo būti nepakankamas greitis blaškos sąlygomis, neatsargūs judesiai vairais ar abu faktoriai kartu.

3. IŠVADOS

3.1. Nustatyta

3.1.1. Lėktuvas turėjo galiojantį tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimą ir buvo tinkamai techniškai aptarnautas.

3.1.2. Lėktuvo pilotas buvo tinkamai licencijuotas.

3.1.3. Meteorologinės sąlygos vizualiems skrydžiams atlikti buvo geros.

3.1.4. Pilotas planavo skrydį, skrido ir leidosi į neveikiantį Nidos aerodromą.

3.1.5. Vilniaus ONIS instruktorius ir Kauno SVC skrydžių vadovas perspėjo pilotą, kad tūpti Nidoje negalima, Palangos SVC skrydžių vadovas piloto neperspėjo.

3.1.6. Žemėdamas tūpimo tiesiąja lėktuvas prie žemės staiga pakeitė skrydžio trajektoriją, nuleido žemyn priekinę dalį ir priekiniu ratu trenkėsi į tūpimo taką.

3.2. Priežastis

Lėktuvo Cirrus SR22 LY-WWW avarija įvyko dėl grubaus lėktuvo atsitrenkimo į tūpimo taką staiga mažame aukštyje pasikeitus skrydžio trajektorijai. Komisijos nuomone, staigus lėktuvo žemėjimas galėjo įvykti dėl oro srauto atplyšimo nuo sparno. Oro srauto atplyšimo priežastimi galėjo būti mažas greitis, neatsargūs judesiai vairais arba abu faktoriai kartu.

4. SKRYDŽIŲ SAUGOS REKOMENDACIJOS

4.1. Visiems Cirrus SR22 pilotams ypatingai atsakingai vadovautis lėktuvo skrydžių vadovo 4 sekcijos skyriuje „Oro srauto atplyšimas“ nurodytu perspėjimu.

4.2. VĮ „Oro navigacija“ administracijai nurodyti visų padalinių skrydžių vadovams ir operatoriams būtinai informuoti bandančius skristi į Nidą pilotus apie neveikiantį aerodromą ir nesileisti į derybas dėl tūpimo jame.