



**LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA  
TRANSPORTO AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMO SKYRIUS**

**Lėktuvo „PZL-104 Wilga-35A“,  
nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AGB,  
avarijos, įvykusios  
2017 m. birželio 27 d.  
Paluknio aerodrome, Trakų rajone,**

**SAUGOS TYRIMO ATASKAITA**

## Saugos tyrimas ir jo 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. Saugos tyrimas yra nepriklausomas nuo jokio teismo ar administracinio proceso, kuriuo siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, su juo nesusijęs ir neturi jam poveikio.

Kiekvienas saugos tyrimas užbaigiamas pateikiant ataskaitą, kurios forma priklauso nuo avarijos ar pavojingo incidento tipo ar pavojingumo. Jei reikia, pateikiamos saugos rekomendacijos, kuriomis jokių būdu nenustatoma kaltės prezumpcija ar atsakomybė už avariją, pavojingą incidentą ar incidentą.

Vadovaujantis pirmiau minėtomis nuostatomis, saugos tyrimo ataskaita nenaudojama kaip įrodymas teisiniame ar administraciniame procese, kuriuo siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, nes saugos tyrimo metu tai nenustatoma ir nesuderinama su saugos tyrimo tikslu.

Saugos tyrimo ataskaita pagrįsta tik saugos tyrimo metu nustatytais duomenimis. Informacija, kurioje nurodomos pagrindinės avarijos aplinkybės, publikuojama aviacijos pramonei ir visuomenei. Saugos tyrimo atskaitos ištraukos gali būti naudojamos be specialaus leidimo su sąlyga, kad nurodomas šaltinis, medžiaga publikuota tiksliai ir ji nenaudojama siekiant menkinti arba klaidinančiame kontekste.

### Duomenys apie avariją

Įvykio data	2017 m. birželio 27 d.
Įvykio vietos laikas	12 val. 10 min.
Įvykio vieta	Paluknio aerodromas, Trakų raj.
Orlaivio tipas	„PZL-104 Wilga-35A“
Nacionalinis ir registracijos ženklai	LY-AGB
Orlaivio serijos Nr.	15810581
Orlaivio pagaminimo metai	1981 m.
Skrydžio tipas	Sklandytuvo išvilkinimas
Žala orlaiviui	Lėktuvas sulaužytas
Asmenys orlaivyje	Įgula – 1                      Keleiviai – 0
Asmenų sužalojimai	Įgula – 0                      Keleiviai – 0
Orlaivio vado licencijos tipas	–
Orlaivio vado amžius	71 metai
Orlaivio vado skrydžių patirtis	1573 val.

## **Trumpa apžvalga**

2017 m. birželio 27 d. 12 val. 10 min. lėktuvą „PZL-104 Wilga-35A“ pilotavęs asmuo nusileidęs Paluknio aerodrome nesugebėjo išlaikyti lėktuvo riedėjimo krypties. Lėktuvas išriedėjo į suartą aerodromo skraidymo dalį ir įkalnėje persivertė per priekį. Lėktuvą pilotavęs asmuo nenukentėjo. Lėktuvas sulaužytas.

## **Pranešimas apie avariją**

Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovą apie lėktuvo „PZL-104 Wilga-35A“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AGB, avariją informavo Vilniaus aeroklubas 2017 m. birželio 27 d. 13 val. 27 min.

# **1. FAKTINĖ INFORMACIJA**

## **1.1. Skrydžio eiga**

2017 m. birželio 25 d.–liepos 8 d. Vilniaus aeroklubo Paluknio aerodrome vyko Lietuvos klubinės klasės sklandymo čempionatas. Sklandytuvai buvo išvelkami lėktuvais „PZL-104 Wilga-35A“.

Lėktuvą pilotavęs asmuo teigė, kad 2017 m. birželio 27 d. rytą atliko lėktuvo „PZL-104 Wilga-35A“ apžiūrą prieš skrydį. Tada, atsižvelgdamas į tai, kad lėktuvo pilotas vis dar nebuvo atvykęs, su paruoštu skrydžiui lėktuvu nuriedėjo prie išvelkamų sklandytuvų. Pamatęs sklandytuvą lydinčio asmens iškeltas rankas, reiškiančias, kad sklandytuvas paruoštas išvilkti, pririedėjo prie sklandytuvo ir pakėlė jį į orą. Sklandytuvas atsikabino 600 m aukštyje ir lėktuvą pilotavęs asmuo iš karto lėktuvu nužemėjo į trečią kilimo ir tūpimo tako (magnetinis kursas 179°) dešinio skrydžio rato posūkį. Aerodrome lėktuvas nusileido 12 val. 10 min. likus apie 50 m iki įkalnės ir 10 m atstumu nuo suartos skraidymo lauko dalies. Lėktuvą pilotavęs asmuo teigė, kad pūtė gūsingas 240–270° krypties vėjas, dėl kurio gūσιο į dešinį lėktuvo šoną riedantis lėktuvas pradėjo sukstis į dešinę pusę. Nei posūkio vairas, nei kairio rato stabdymas nepadėjo išlaikyti lėktuvo riedėjimo krypties ir lėktuvas išriedėjo į suartą aerodromo skraidymo lauko dalį. Riedant į įkalnę lėktuvo ratai užklimpo minkštame grunte ir lėktuvas lėtai persivertė per priekį. Lėktuvą pilotavęs asmuo išjungė akumuliatorių, magnetus ir savarankiškai per kairės pusės duris išlipo iš persivertusio lėktuvo. Lėktuvą pilotavęs asmuo avarijos metu sužalojimų nepatyrė.

Įvykio liudytojas, kito lėktuvo „PZL-104 Wilga-35A“ pilotas, skridęs paskui, pažymėjo, kad buvo stiprus ir gūsingas vėjas, tačiau lėktuvo artėjimas leistis ir leidimasis buvo atlikti gerai. Lėktuvas nusileido apie 10 m atstumu nuo suartos skraidymo lauko dalies. Tada pariedėjęs apie 50 m staigiai pasisuko į suartą skraidymo lauko dalį ir ja riedėjo, kol įkalnėje lėtai persivertė per priekį.

## 1.2. Žala lėktuvui

Lėktuvui persivertus buvo deformuotos lėktuvo liemens priekinė ir centrinė dalys, variklio gaubtai, vertikalus stabilizatorius ir krypties vairas, priešsparniai, sulankstytos piloto kabinos durys ir sudaužytas jų langas, sulaužytas propeleris ir kt. (3 pav.).

## 1.3. Duomenys apie lėktuvą pilotavusį asmenį

Lėktuvą pilotavęs asmuo buvo 71 metų amžiaus Lietuvos Respublikos pilietis, kuris avarijos metu neturėjo piloto licencijos ir sveikatos pažymėjimo. 1993 m. rugsėjo 29 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija jam buvo išdavusi komercinės aviacijos piloto licenciją, kuri galiojo iki 1998 m. gegužės 27 d.

Lėktuvą pilotavusio asmens skrydžių patirtį, įgytą 1968–1998 m., iš viso sudarė 1573 val., iš jų apie 900 val. skraidant lėktuvu „PZL-104 Wilga-35A“. Lėktuvą pilotavusio asmens skraidymų knygelėje buvo nurodyta, kad po 1998 m. kiekvienais metais buvo priskraidoma papildomai apie 1 val.

Lėktuvą pilotavęs asmuo turėjo Civilinės aviacijos administracijos 2016 m. kovo 15 d. išduotą techninės priežiūros techniko/inžinieriaus licenciją, galiojančią iki 2021 m. kovo 15 d. Licencijoje nurodyta lėktuvo „PZL-104 Wilga-35A“ kvalifikacija.

## 1.4. Duomenys apie lėktuvą

### 1.4.1. Lėktuvo duomenys

1 lentelė. Lėktuvo „PZL-104 Wilga-35A“ duomenys

Orlaivio savininkas	Kūno kultūros ir sporto departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės
Orlaivio naudotojas	Vilniaus aeroklubas
Orlaivio registravimo liudijimo išdavimo data	2011 m. balandžio 13 d.
Tinkamumo skraidyti pažymėjimo išdavimo data	2010 m. birželio 21 d.
Tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimo išdavimo data	2017 m. birželio 20 d.
Tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimas galioja iki	2018 m. birželio 19 d.
Sklandmens skrydžių valandų skaičius	2639 val. 31 min.
Sklandmens skrydžių valandų skaičius po paskutinės periodinės patikros	1 val. 53 min.

### 1.4.2. Lėktuvo apribojimai

1976 m. balandžio 16 d. patvirtintame lėktuvo „PZL-104 Wilga 35A“ skrydžių vadove (A leidimas) nurodyta:

<p>„2.5. Kiti apribojimai &lt;...&gt; 3. Draudžiama atlikti šiuos veiksmus: a – kilti ir leistis, kai šoninis vėjas (statmenas išilginei lėktuvo ašiai) viršija 6 m/s. &lt;...&gt; 4.12 Nusileidimas &lt;...&gt; 2. Esant važiuklės sistemai su galiniu ratuku patartina vadovautis nurodyta nusileidimo metodika (ypač kieta grunto aikštelėse ir šoninio vėjo sąlygomis). Rekomenduojama nusileisti trimis taškais ir centrinėje padėtyje esančiu posūkiu vairu. Po nusileidimo vairalazdė traukiama iki galo atgal ir kryptis laikoma posūkiu vairu ir stabdžiais. &lt;...&gt; 4. Nusileidimas esant priešiniam vėjui iki 15 m/s ir šoniniam vėjui iki 6 m/s nesukelia pernelyg didelių sunkumų.“</p>
--

## 1.5. Meteorologinė informacija

Avarijos metu aerodrome buvę pilotai teigė, kad avarijos dieną Paluknio aerodrome vyravo šoninis (vakarų) stiprus ir gūsingas vėjas.

Paluknio aerodrome matuojamos faktinės meteorologinės sąlygos, bet įrengta meteorologinė stotelė neturi meteorologinių duomenų įrašymo funkcijos. Paluknio aerodromo skrydžių žurnale 2017 m. birželio 27 d. įrašyta:

„Vėjo kryptis 250°  
Vėjo greitis 5–7 m/s.“

Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos Trakų Vokėje esanti Vilniaus meteorologijos stotis užfiksavo meteorologines sąlygas avarijos dieną (2 lentelė) ir kritulių kiekį 2017 m. birželio 24–27 d. (3 lentelė). Ši stotis yra apie 22 km atstumu į šiaurės rytus nuo avarijos vietos.

2 lentelė. 2017 m. birželio 27 d. meteorologiniai duomenys

Vietos laikas	Vėjo kryptis	Vidutinis vėjo greitis, m/s	Didžiausias vėjo greitis per 3 val., m/s	Debesuotumas, balais	Oro temperatūra, °C	Slėgis jūros lygyje, mb
9:00	vakarų	4,5	8	1	14,6	1010,9
10:00	vakarų	4,6	nematuota	nematuota	15,7	1011,3
11:00	vakarų	4,8	nematuota	nematuota	16,0	1011,7
12:00	vakarų	4,4	12	8	16,6	1012,0
13:00	vakarų	4,7	nematuota	nematuota	17,4	1012,0
14:00	vakarų	5,9	nematuota	nematuota	17,9	1012,1

3 lentelė. 2017 m. birželio 24–27 d. kritulių kiekis

Mėnesio diena	24	25	26	27
Kritulių kiekis, mm	6,2	0,8	1,6	–

### 1.6. Duomenys apie skrydžio komunikacijos priemones

2017 m. birželio 27 d. nuo 11 val. iki 21 val. buvo aktyvuota Paluknio aerodromo specialioji sklandymo zona, todėl aerodrome buvo paskirtas skrydžių koordinatorius. Saugos tyrimo metu buvo gauti radijo ryšio įrašai.

### 1.7. Duomenys apie aerodromą

Paluknio aerodromas turėjo Civilinės aviacijos administracijos 2015 m. birželio 12 d. išduotą Civilinio aerodromo tinkamumo naudoti pažymėjimą, galiojantį iki 2020 m. birželio 9 d.

2017 m. gegužės 19 d. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus suderintoje ir Vilniaus aeroklubo direktoriaus patvirtintoje Paluknio aerodromo skrydžių instrukcijoje nurodyta:

„2.1. Aerodromas yra apie 2,5 km į pietus nuo Paluknio gyvenvietės.  
<...>

2.4. Aerodromo kontrolės taško (AKT) geografinės koordinatės (WGS-84 sistema):

2.4.1. 54° 28' 59" šiaurės platumos;

2.4.2. 024° 59' 32" rytų ilgumos.

2.5. AKT aukštis virš vidutinio jūros lygio Haer = +466 pėdos (+142 m).

2.6. Magnetinis nuokrypis +7° (2015).

2.7. Kilimo ir tūpimo takų magnetiniai kursai (MK), matmenys ir charakteristikos:

2.7.1. MK 179°–359°, ilgis x plotis (metrais): 650 x 50; gruntas;

2.7.2. MK 037°–217°, ilgis x plotis (metrais): 600 x 100; gruntas.

2.8. Vykdamt skrydžius sklandytuvais, gali būti paruoštas kilimo ir tūpimo takas (KTT) prieš vėją kitu MK ar kitoje vietoje, panaudojant tinkamą skraidymo lauko dalį. Šiuo atveju KTT MK ir kitus matmenis nustato atsakingas už skrydžių saugą asmuo.  
<...>

7.2. Paluknio aerodromo šaukinys yra „PALUKNYS RADIO“, naudojamo radijo ryšio dažnis: 119.100 MHz.“

Aerodromo vakarinė skraidymo lauko dalis buvo suarta ir apsėta žole. Vilniaus aeroklubo direktorė paaiškino, kad niekada nenaudotą skraidymo lauko dalį norėjo padaryti tinkamą sklandytuvų skrydžiams.

### 1.8. Duomenys apie nuolaužas ir smūgį

Lėktuvas išriedėjo iš skraidymo lauko į suartą skraidymo lauko dalį 8° kampu (1 pav.). Lėktuvas suarta skraidymo lauko dalimi riedėjo 89 m, kol sustojo ir persivertė per priekį (2–3 pav.). Suartoje skraidymo lauko dalyje buvo matyti ratų stabdymo pėdsakai (1 pav.).



1 pav. Lėktuvo „PZL-104 Wilga-35A“ pėdsakai



2 pav. Atverčiamas lėktuvas „PZL-104 Wilga-35A“  
(vaizdas iš liudytojo užfiksuoto vaizdo įrašo)



3 pav. Lėktuvas „PZL-104 Wilga-35A“ avarijos vietoje  
iškart po lėktuvo atvertimo

## **1.9. Organizacinė ir vadybinė informacija**

### **1.9.1. Orlaivio įgula**

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme nurodyta:

*„49 straipsnis. Orlaivio įgula*

*1. Orlaivio savininkas arba naudotojas privalo sukombinuoti skrydžio įgulą pagal gamintojo arba CAA kiekvieno orlaivio tipui nustatytus reikalavimus.*

*2. Orlaivio įgulos nariai skrydžio laiku privalo turėti galiojančias specialisto licencijas ir sveikatos pažymėjimus.“*

2017 m. gegužės 19 d. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus suderintoje ir Vilniaus aeroklubo direktoriaus patvirtintoje Paluknio aerodromo skrydžių instrukcijoje nurodyta:

*„1.6. Už skrydžių organizavimą atsakingi skrydžius aerodrome vykdančių aviacinių organizacijų vadovų paskirti atsakingi asmenys, remiantis Paluknio aerodromo naudotojų sąveikos ir atsakomybės instrukcija.“*

### **1.9.2. Leidimas išvilkti sklandytuvus**

Orlaivių įgulų licencijavimo taisyklėse, patvirtintose Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2006 m. balandžio 20 d. įsakymu Nr. 4R-93 „Dėl Orlaivių įgulų ir orlaivių techninės priežiūros technikų/ inžinierių licencijavimo taisyklių patvirtinimo“, nurodyta:

*„XXII. Specialiųjų leidimų išdavimas*

*405. Specialiuosius leidimus išduoda CAA pretendams, išmokusiems atitinkamos teorijos ir praktikos pagal CAA patvirtintas programas, sumokėjusiems nustatytą valstybės rinkliavą ir pateikusiems:*

*405.1. nustatyto pavyzdžio prašymą (CAA Lic – 009, 019);*

*405.2. atliktą programą patvirtinančius dokumentus;*

*405.3. skraidymų knygelę;*

*405.4. licenciją.*

*406. CAA išduoda šiuos specialiuosius leidimus:*

*<...>*

*406.3. sklandytuvų išvilkimas (GT);*

*<...>*

*427. Pilotas, turintis leidimą „Sklandytuvų išvilkimas“ (GT), gali išvilkti sklandytuvus iš aerodromo ir aikštelės bei vilkti juos skrendant maršrutu.“*

### **1.9.3. Renginio organizavimas**

2017 m. birželio 14 d. Vilniaus aeroklupas pateikė paraišką Civilinės aviacijos administracijai gauti leidimą parodomajam renginiui ir aviacijos sporto varžyboms rengti. 2017 m. birželio 15 d. leidimas buvo išduotas.

Parodomųjų renginių ir aviacijos sporto varžybų rengimo taisyklėse, patvirtintose Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2001 m. liepos



31 d. įsakymu Nr. 30 „Dėl Parodomųjų renginių ir aviacijos sporto varžybų rengimo taisyklių patvirtinimo“, nurodyta:

„14. Renginio direktorius privalo:  
14.1. patikrinti, ar renginio dalyviai turi reikiamas licencijas, orlaiviai – tinkamumo skraidyti pažymėjimus;  
<...>  
23. Renginio direktorius kiekvieną dieną prieš skrydžių pradžią privalo organizuoti renginio dalyvių pasitarimą, kuriame jie turi būti supažindinami su:  
<...>  
23.3. faktinėmis ir prognozuojamomis meteorologinėmis sąlygomis;“.

#### 1.9.4. Aerodromas

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme nurodyta:

„42 straipsnis. Civilinių aerodromų tinkamumas naudoti  
<...>  
3. Už tai, kad civiliniai aerodromai atitiktų nustatytus reikalavimus, atsako aerodromą valdantis fizinis ar juridinis asmuo. Civilinį aerodromą valdantis fizinis ar juridinis asmuo nedelsdamas privalo pranešti CAA apie visas aplinkybes, įvykius arba gedimus, kurie gali turėti įtakos aerodromo ir nustatytų reikalavimų atitikčiai.“

Aerodromų tinkamumo naudoti pažymėjimų išdavimo taisyklėse, patvirtintose Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2004 m. lapkričio 11 d. įsakymu Nr. 4R-206 „Dėl Aerodromų tinkamumo naudoti pažymėjimų išdavimo taisyklių patvirtinimo“, nurodyta:

„3. Už aerodromų priežiūrą ir tinkamumą naudoti pagal specialiuosius reikalavimus atsako aerodromo savininkas arba jo naudotojas. Jis privalo raštu informuoti Civilinės aviacijos administraciją (toliau – CAA) apie numatomus darbus aerodromo teritorijoje (kilimo ir tūpimo takų, riedėjimo takų, perono statybą ir remontą, navigacijos sistemų ir signalinių žiburių įrenginių pakeitimą, radijo ryšio tobulinimą ir t. t.), taip pat apie papildomą veiklą aerodromo teritorijoje, kuri turės įtakos aerodromo naudojimui ir skrydžių saugai.“

2017 m. gegužės 19 d. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus suderintoje ir Vilniaus aeroklubo direktoriaus patvirtintoje Paluknio aerodromo skrydžių instrukcijoje nurodyta:

„1.2. Vilniaus aeroklupas administruoja aerodromą, yra atsakingas už jo priežiūrą ir tinkamumo naudojimui palaikymą.“

## **2. PASTABOS IR KOMENTARAI**

### **2.1. Riedėjimas esant šoniniam vėjui**

Skrisdamas lėktuvas juda kartu su oro mase nepriklausomai nuo jo krypties ir greičio, o riedėdamas žeme dėl ratų veikiančių trinties jėgų jis negali judėti kartu su oro mase ar šoniniu vėju. Lėktuvo, turinčio triratę važiuoklę su galine atrama (ratuku), šoninis plotas už pagrindinės važiuoklės yra didesnis nei prieš pagrindinę važiuoklę, todėl pagrindinė važiuoklė veikia kaip sukimosi taškas ir už jos esanti didesnė lėktuvo šoninio ploto dalis, atsukta į šoninį vėją, lemia, kad lėktuvas linkęs sukintis prieš vėją. Kitaip tariant, šoninių aerodinaminių jėgų momentai ir ratų trinties jėgų momentai sumuojasi ir verčia lėktuvą sukintis prieš vėją.

Esant šoniniam vėjui, riedėjimo metu reikia nedelsiant krypties vairu kompensuoti prieš vėją sukantį momentą, nuspaudus posūkio pedalą pavėjui. Toliau riedėjimo kryptis laikoma krypties vairu, o vėliau mažėjant greičiui – ir stabdžiais. Lėktuvo su galine atrama (ratuku) negalima staigiai stabdyti, nes lėktuvas gali apsiversti. Taip pat riedėjimo metu reikia reaguoti vairais ir stabdžiais į mažiausią lėktuvo polinkį sukintis, nes daugiau nukrypus nuo riedėjimo krypties, sukimosi tendencija didėja ir lėktuvas gali tapti nevaldomas.

Dėl nevienodo grunto kietumo po ratais lėktuvas gali blaškytis į šonus – tada daug sunkiau išlaikyti riedėjimo kryptį. Minkštas gruntas po ratais deformuojasi ir sukelia daug didesnes trinties jėgas. Nors padidėjusios trinties jėgos mažina riedėjimo nuotolį, tačiau didina apkrovą į važiuoklės elementus. Lėktuvas, turintis triratę važiuoklę su galine atrama (ratuku), ant minkšto grunto gali apsiversti.

### **2.2. Avarijos priežastys**

Naudojant kilimo ir tūpimo tako (magnetinis kursas 179°) dešinįjį skrydžių ratą, lėktuvui leidžiantis ir riedant vyravęs gūsingas vakarų vėjas tapo šoniniu vėju, kuris viršijo lėktuvo skrydžių vadove nurodytus apribojimus.

Lėktuvą pilotavęs asmuo neįvertino lėktuvo apribojimų, šoninio vėjo įtakos, dėl neatnaujintų įgūdžių ir dėl neatidumo nesugebėjo lėktuvui nusileidus išlaikyti lėktuvo riedėjimo krypties ir išriedėjo į suartą skraidymo lauko dalį. Riedėdamas suarta skraidymo lauko dalimi lėktuvas buvo stabdomas ir įkalnėje persivertė per priekį.

### **2.3. Avarijos pamokos**

Ši avarija parodo, kad pilotai turi žinoti šoninio vėjo įtaką orlaiviui, kuriuo jie skrenda, ir neskristi esant tokioms oro sąlygoms, kurios viršija tiek orlaivio apribojimus, tiek paties piloto sugebėjimus. Tik orlaiviui palietus žemę, orlaivio pilotas turi būti ypač atidus norėdamas išlaikyti orlaivio riedėjimo kryptį.

Parodomųjų renginių ir aviacijos sporto varžybų organizatorius turi įvertinti oro sąlygas ir neleisti naudoti tų orlaivių, kuriems oro sąlygos viršija orlaivio apribojimus. Be to, organizatorius ir orlaivio savininkas arba naudotojas turi užtikrinti, kad orlaiviu neskristų ir juo sklandytuvų neišvilkėtų asmenys, neturintys tam teisės. Tokių reikalavimų laikymasis leistų išvengti panašių avarijų.

Aerodromo savininkas arba naudotojas turi informuoti Civilinę aviacijos administraciją apie aerodromo teritorijoje numatomus darbus, galinčius turėti įtakos aerodromo naudojimui ir skrydžių saugai. Tai leistų supažindinti aviacijos bendruomenę apie pasikeitusias sąlygas aerodrome ir iš anksto jas įvertinti.

**LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA  
TRANSPORTO AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMO SKYRIUS**

---

Budžetinė įstaiga  
Gedimino pr. 30, 01104 Vilnius  
Tel. (8 5) 266 2989  
El. p. [taits@tm.lt](mailto:taits@tm.lt)  
[tm.lrv.lt/taits](http://tm.lrv.lt/taits)

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre  
Kodas 188604955