

AVARIJOS TYRIMO AKTAS

PZL-104 „WILGA-35A”LY /orlaivio tipas/Klaipėdos sklandymo klubas

/savininkas, valdytojas/

Gegrėnai

/vieta/

1998 07 25

/data/

Tyrė komisija, paskirta CAI direktoriaus pavaduotojo

/asmens, paskyrusio komisiją, pareigos/

įsakymu Nr. 28 1998 07 27 d.

Komisijos sudėtis:

Pirmininkas

/vardas, pavardė, pareigos/

Pirmininko pavaduotojas

/vardas, pavardė, pareigos/

Komisijos nariai

/vardas, pavardė, pareigos/

Tyrimo atlikimo terminai:

pradžia 1998 07 25

/pirminio pranešimo data/

pabaiga 1998 09 07

/akto pasirašymo data/

Tyrime dalyvavo:

/išvardinti ministerijų, įstaigų, įmonių, organizacijų atstovus/

1.FAKTINĖ INFORMACIJA.

1.1.Skrydžio eiga.

Klaipėdos sklandymo klube 1998m. liepos 25d. įvyko tam pačiam klubui priklausančio lėktuvo "Wilga-35A" avarija. Lėktuvą "Wilga - 35A" (reg. ženklas LY - AJZ) pilotavo to pačio klubo narys sklandytojas, komercinės aviacijos pilotas [A]. Įgulą sudarė tik vienas pilotas, jo pareigos buvo sklandytuvų vilkimas. Minėtą dieną Klaipėdos sklandymo klubo Kartenos aerodrome vyko Lietuvos senjorų sklandymo varžybos. Skrydžiuose dalyvavo 14 sklandytuvų ir trys lėktuvai vilkikai "Wilga - 35 A". Skraidymų vadovu buvo [B]. Minėtą dieną pilotas [A] atliko aštuonis skridimus, iš jų du - į aikšteles, evakuoti ten nutūpusius sklandytuvus. Avarija įvyko antrojo tūpimo į aikštelę metu 17.30 val. vietos laiku (15.30min. UTC). Meteorologinės sąlygos buvo tinkamos sklandymui ir sklandytuvų evakuacijos užduotims atlikti (9 priedas). Radijo ryšys tarp skrydžių vadovo [B], lėktuvo vilkiko "Wilga - 35A" piloto [A] ir aikštelėje nutūpusio sklandytojo [C] veikė gerai. Remiantis aikštelės, kurioje įvyko avarija apžiūros duomenimis, piloto [A] paaiškinimu, sklandytojo, priiminėjusio lėktuvą aikštelėje, [C], paaiškinimo 1998.07.27, lėktuvo apžiūros įvykio vietoje informacija, skrydžio chronologinė vystymosi eiga buvo sekanti: pilotas [A], atskridęs prie aikštės, kur tupėjo sklandytuvus "L - 13 Blanik", užmezgė radijo ryšį su sklandytoju [C] ir gavo reikalingą informaciją apie tūpimo vietą. Kaip reikalauja taisyklės, apžiūrėjo aikštelę iš oro ir priėmė sprendimą tūpti į aikštelę 30km. į šiaurės rytus nuo Kartenos aerodromo, 2 km į rytus nuo Gegrenų. Aikštelės vieta ir išsami informacija apie ją pateikta prieduose.

Prieš tūpdamas atkabino vilkimo lyną sklandytojo nurodytoje vietoje. Užėjimas tūpti vyko 270 laipsnių kryptimi virš fermų koplekso ir žemos įtampos elektros perdavimo linijos. Tūpimo seka pateikta horizontaliame ir vertikaliame pjūviuose 4 priede. Sklandytuvus buvo pastatytas kaip tupdymo ženklas. Tūpimo vieta pagal piloto sprendimą ir sklandytojo informaciją buvo prie dešiniojo sklandytuvo sparno. Tūptinėje užsparniai buvo išskleisti 44 laipsnių padėtyje. Praskridus elektros linijos laidus 8 - 10 metų aukštyje įvyko savaiminis užsparnių perėjimas iš tūpimo į

6

nulinę padėtį. To pasekmėje dėl esamų lėktuvo aerodinaminių savybių greitai susidarė didelis vertikalus leidimosi greitis. Esant mažam aukščiui, pilotas nebeturėjo praktinių galimybių pakeisti situaciją. Bandytas didinti variklio apsisukimus nebegalėjo duoti rezultato dėl mažo aukščio. Lėktuvas dideliu vertikaliu greičiu su smūgiu į važiuoklės konstrukciją atsitrenkė į kietą gruntą. Dėl smūgio poveikio buvo pažeista važiuoklės konstrukcija, o dėl per didelio amortizatorių susispaudimo sraigtas siekė grunto paviršių ir buvo pažeistas. Todėl, pilotui padidinus apsisukimus, ir, atsokus nuo žemės, atsirado variklio vibracija. Pagal pėdsakus grunte antrą kartą lėktuvas palietė žemę už 80 metrų. Kadangi tūpimo kryptimi buvo melioracijos kanalas, lėktuvas buvo energingai stabdomas, o, prieš sustojant, sukamas į kairę. Sustota buvo 40 laipsnių kampu nuo tūpimo krypties. Avarijos pasekmėje buvo pažeista dešiniojo važiuoklės stovo konstrukcija, sulaužytas sraigtas, pažeista španto nr.9 konstrukcija, prie kurios tvirtinamas užpakalinis ratukas. Apie avariją buvo pranešta operatyviai, organizuota lėktuvo apsauga. Tyrimas įvykio vietoje pradėtas 1998.07.26.

1.2. Avarijos pasekmės žmonėms.

Lėktuvo "Wilga - 35A" pilotas [A] avarijos metu traumų nepatyrė.

1.3. Avarijos pasekmės orlaiviui.

Lėktuvas smarkiai apgadintas.

1.4. Žala tretiesiems asmenims (turtui).

Nenustatyta.

1.5. Duomenys apie įgulą.

Lėktuvo pilotas - komercinės aviacijos pilotas, sklandytojas, Klaipėdos sklandymo klubo narys [A] [A], Lietuvos pilietis [A] [A]. Pradėjo skraidyti 1990 metais Klaipėdos sklandymo klube. Bendras skraidymų laikas 650 val. Tame skaičiuje lėktuvais "Cessna 152,172,310", "Wilga - 35A" skraidęs 246 val., sklandytuvais 404 val. Lėktuvu "Wilga - 35A" yra skraidęs 40 val. Per paskutines 90 parų skraidė 48 val., tame skaičiuje lėktuvu "Wilga - 35 A" - 15 valandų. [A] komercinės aviacijos piloto licencija KA

7

█ galioja iki 1999.04.29. Licencijoje yra 1997.10.28. leidimas išvilkti sklandytuvus ir tūpti į aikšteles, pasirinktas iš oro. Skraidymų knygelėje yra įrašas, kad pilotavimo įgūdžiai lėktuvu "Wilga - 35A" tikrinti 1998.05.31., tūpimo į aikštelę - 1998.06.27. Medicinos patikrinimas atliktas 1998.04.29 ir galioja iki 1999.04.19.

1.6. Duomenys apie antžeminių tarnybų personalą.

Klaipėdos sklandymo klube yra trys civilinės aviacijos technikai, turintys galiojančias licencijas:

1) █ [B],

išd. 1995.07.14.

2) █ [D],

išd. 1994.06.28;

3) █ [E],

išd. 1995.06.10.

Visos licenzijos - II tipo.

Klubo inžinieriaus █ [F] licencijos galiojimo laikas pasibaigęs 1998.07.15.

█ [D] kvalifikacija - lėktuvo W - 35A technikas / mechanikas / avionikas.

█ [F], [B], [E]

█ kvalifikacija - lėktuvo W - 35A technikas / mechanikas, sklandytuvų technikas / mechanikas.

1.7. Duomenys apie orlaivį.

Tipas : PZL - 104 , "WILGA - 35A".

Nacionalinis ir registracijos ženklas : LY - AJZ.

Orlaivio serijos Nr. 17820669.

Lėktuvas pagamintas "PZL - WARSZAWA - OKECIE" gamykloje.

Pagaminimo data: 1982.12.10.

Valstybė gamintoja : Lenkija.

Savininkas (naudotojas) : Klaipėdos sklandymo klubas.

Tinkamumo skraidyti pažymėjimas Nr. 00294 išduotas 1992m., pratęstas 1998.05.21. ir buvo galiojantis iki 1999.05.21.

Lėktuvo formuliario duomenimis:

a) skraidytų valandų nuo eksploatacijos pradžios skaičius - 1516 val. 28 min.;

b) tūpimų nuo eksploatacijos pradžios skaičius - 7264 ;

c)resurso likutis - 483val. 32min.

Lėktuvas buvo remontuotas vieną kartą: 1989 metais Maskvos aviaremontu gamykloje.

Po paskutinio remonto lėktuvas skraidė 505 val.27min.,buvo atlikti 2728 tūpimai.Lėktuvo svėrimo 1982.12.01. protokolo duomenimis:

a) tuščio lėktuvo svoris - 905 kg;

b) centravimas - 36,32 procentų CAS.

Lėktuvo formuliario IX sk. "Reglamentinių darbų vykdymas" yra įrašai:

a) 50val., 100val. ir 200val. reglamentinių darbų atlikimas 1998.04.29.;skiltyje "atliko" yra [E] parašas;skiltyje "patikrino" yra [F] parašas.

b) 50 val. reglamentinių darbų atlikimas 1998.0626; skiltyje "atliko" yra [G] parašas, skiltyje "patikrino" yra [F] parašas.

Paskutinių periodinės techninės priežiūros darbų atlikimo vieta - Kartenos aerodromas.

Po paskutinių techninės priežiūros darbų 1998.06.26 lėktuvas skraidė 22val. 47 min.,tūpimų skaičius - 155.

1998.07.26.lėktuvo apžiūros Gegrėnų aikštelėje metu buvo patikrintas orlaivio borto žurnalas.Jame buvo įrašas:

"98.07.25.Lėktuvas apžiūrėtas prieš skrydį.Pastabų nėra. [A] Parašas".

Šios apžiūros metu buvo nustatyta, kad skrydžio metu lėktuve nebuvo:a) registracijos liudijimo;b) gesintuvo;c) vaistinėlės.

1998.07.25. lėktuvas skraidė 1val. 20min.,tūpė 9 kartus.

Nusileidus Gegrėnų aikštelėje , lėktuvo bakuose buvo 110 l benzino.

Lėktuvo variklyje buvo 12 l alyvos.

Lėktuvo vadas [A] pastabų , ruošiant lėktuvą paskutiniam skrydžiui , neturėjo (žr. priedą).

Paskutinių periodinių reglamentinių darbų metu klubo inž. [F] teigimu "defektai šalinami nebuvo"(žr.priedą).

Patikrinus lėktuvo PZL- 104 'WILGA - 35A', registr.ženklas LY - AJZ techninę priežiūrą Klaipėdos sklandymo klube nustatyta:

a) paskutinius periodinės techninės priežiūros darbus (50 val. apimtis) atliko ir lėktuvo formuliare pasirašė

9

[G] - asmuo, neturintis civilinės aviacijos techniko licenzijos (žr. priedą);

b) paskutiniai 50 val. periodinės techninės priežiūros darbai atlikti laiku;

c) tai, kad atliekant paskutinius 50val.periodinės techninės priežiūros darbus, nebuvo pastebėtos išdilusios užsparnių valdymo sektoriaus išpjovos (sektorius buvo uždengtas kabinos vidaus minkšta danga ir, norint apžiūrėti ir patikrinti užsparnių valdymo mechanizmą, ją reikia nuimti) leidžia teigti, kad anksčiau minėti darbai buvo atlikti nekokybiškai ir nepilnoje apimtyje arba visai neatlikti (žr. 10 priedą);

d) Klaipėdos sklandymo klubo inžinierius - [F] [redacted] civilinės aviacijos techniko licenzija TI [redacted] išduota 1994.06.28, galiojo iki 1998.07.15;

kvalifikacija: lėktuvo "W- 35A" technikas / mechanikas , sklandytuvų technikas mechanikas; licenzija II tipo;

e) klubo inžinieriaus ir techninio personalo praktinių įgūdžių lygis yra patenkinamas, tačiau viso techninio personalo požiūris į atliekamų techninės priežiūros darbų kokybę ir apimtį yra neleistinai ir pavojingai supaprastintas;

f) tikrinant lėktuvo formuliarą, 94 puslapyje rasta klaida: 1988.07.27. lėktuvas buvo atlikęs ne 2203 tūpimų, kaip kad nurodyta klubo inž. [H] [redacted] o 4540 tūpimų;

g) klubas turi reikiamą techninę dokumentaciją lėktuvo techninei priežiūrai, išskyrus "Sraigto US - 122000 aprašymą ir instrukcijas";

h) tikrinant lėktuvo techninę dokumentaciją, nebuvo pateikti lėktuvo prietaisų pasai, t.p. oro sraigto pasas;

j) įrankiai ir įranga , naudojami orlaivių techninei priežiūrai yra susidėvėję, įrankiai nežymėti, įrankių ir įrangos kiekis nėra pakankamas;

k) buvo pateiktos lėktuvo benzino AV 100LL kokybės pažymėjimas Nr. 3781 (NESTE), alyvos kokybės pažymėjimas nepateiktas.

1.8.Meteorologinė informacija.

Faktinė meteorologinė situacija skrydžio rajone avarijos metu buvo palanki sklandytuvų skrydžiams maršrutais ir sklandytuvų evakuacijai iš aikštelių lėktuvais.Palangos aviacinės meteorologinės stoties informacija pateikta priede Nr. 9 .

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

Lėktuvo vadas [A] borto radijo ir navigacinei įrangai pastabų dėl veikimo neturėjo (žr. 5 priedą). Skrydžių vadovas [B] pastabų ryšių įrangos veikimui neturėjo (žr. 7 priedą).

1.10. Duomenys apie aerodromą.

Klaipėdos sklandymo klubo aerodromas "Kartena" darbui tinkamas. Avarija įvyko aikštelėje ir su aerodromu nesusijusi.

1.11. Duomenys apie orlaivio savirašį.

Lėktuve įmontuotas greičio ir aukščio savirašis K2-715 Nr. 8312 skridimo metu nebuvo įjungtas.

1.12. Duomenys apie nuolaužas ir smūgio charakterį.

Lėktuvas gulėjo ant dešiniojo sparno, dešinioji važiuoklės stovo atrama buvo nulaužta ir stovas buvo priglundęs prie variklio dešiniojo gaubto, uodegos ratukas ir krypties vairas buvo kairiojo posūkio padėtyje.

Smūgio charakteris pateiktas 1,1 punkte.

Avarijos metu buvo sugadinti šie lėktuvo konstrukcijos elementai (žr. 12 priedą):

a) sulaužytas oro sraigtas (apžiūros Gegrėnų aikštelėje metu visos nuolaužos gulėjo priešais variklį ir nebuvo išbarstytos);

b) sulaužyta dešinėsios važiuoklės stovo priekinė atrama;

c) nulaužtas dešinėsios važiuoklės stovo tvirtinimo strypas, deformuotas stovo tvirtinimo mazgas, esantis jėgos špante nr.2;

d) išplėštos dvi kniedės, deformuota ir trūkusi danga dešiniojo stovo tvirtinimo mazgo srityje;

e) nutrūkęs dešiniojo rato stabdymo sistemos vamzdelis;

f) įlenktas dešinysis variklio gaubtas;

g) deformuota dešiniojo sparno galo aptako nerviūra, joje yra 5 mm įtrūkimas;

h) deformuotas špantas nr.9, išlaužtas jame esantis uodegos ratuko amortizatoriaus tvirtinimo mazgas, išplėstos 2 kniedės ir išsilaisvinusios 2 kniedės, esančios atitinkamai, šio mazgo kairėje ir dešinėje pusėse;

j) aplaužyti uodegos ratuko valdymo sistemos skriemulių (apatinių, pritvirtintų prie fermos)) kraštai, yra žymės ant španto nr. 9, kad apatiniai skriemuliai smūgio metu galėjo liesti špantą nr.9.

1.13.Medicinos ir patalogoanatominiai duomenys.

Komercinės aviacijos piloto [A] medicininis patikrinimas atliktas 1998.04.29., galioja iki 1999.04.29. Apribojimų nėra.

1.14.Duomenys apie gaisrą.

Skrydžio ir avarijos metu gaisro nebuvo.

1.15. Saugos faktoriai.

Lėktuvo krėsiai, jų tvirtinimo mazgai ir saugos diržai - nepažeisti.

1.16.Duomenys apie atliktus bandymus ir tyrimus.

1998.07.26. Gegrėnų aikštelėje vyresn. orlaivių priežiūros inspektorius [redacted] patikrino užsparnių išleidimo mechanizmo veikimą žemėje. Užsparniai nesifiksavo 44 laipsnių tūpimo padėtyje. Šešis kartus pilnai išleidus ir įtraukus užsparnius, jie pradėjo nesifiksuoti ir tarpinėje 21 laipsnių kilimo padėtyje.

Buvo nuimta minkšta vidaus danga, dengusi užsparnių išleidimo fiksavimo sektorių (žr. 12 priedą).

Šio sektoriaus fiksavimo išpjovos buvo išdilusios - nestaciakampės formos. Fiksatorius, esantis užsparnių valdymo svertė taip pat buvo išdilęs, jame matėsi 3 mm įpjova.

1.17.Informacija apie organizacijas ir administracinę veiklą.

Klubo vadovas (pirmininkas) [B], skrydžių vadovas [D] Klubo inžinierius [F]

7 klubo nariai turi civilinės aviacijos techniko licenzijas, tačiau tik trys iš jų yra galiojančios.

1.18. Papildoma informacija.

Prie avarijos tyrimo akto pateikiami priedai, esantys neatskiriama šio Akto dalimi:

1 priedas - "CAI Direktorius pavaduotojo įsakymas "Dėl tyrimo komisijos sudarymo" (1998.07.27, Nr.28);

2 priedas - "Lėktuvo "Wilga - 35A" 1998.07.25. avarijos vieta";

3 - priedas - "Informacija apie įvykio vietą";

4 - priedas "Avarinio tūpimo į aikštelę horizontalus ir vertikalus pjūviai";

5 - priedas - "Lakūno - buksiruotojo [A] paaiškinimas (1998.07.26) ;

6 - priedas - "Sklandytojo [C] paaiškinimas (1998.07.26);

7 - priedas - "Klaipėdos sklandymo klubo pirmininko [B] paaiškinimas (1998.07.26);

8 - priedas - "Klubo inž. [F] paaiškinimas (1998.08.08);

9 - priedas - "Palangos aviacinės meteorologijos stoties orų prognozė 1- am sektoriui 1998.07.25";

10 - priedas - "Lėktuvo PZL - 104 "Wilga - 35A" reglamentinių darbų ir techninės priežiūros instrukcijos ištraukos kopija";

11 - priedas - "Lėktuvo , reg.ženklas LY - AJZ, sklandmens formuliario IX sk. "Reglamentinių darbų įvykdymas "124, 125 psl. kopija;

12 - priedas - "Lėktuvo PZL - 104 Wilga - 35A" LY - AJZ konstrukcijos elementų brėžiniai su paaiškinimais".

2.ANALIZĖ

Lėktuvas "Wilga - 35A" , pilotuojamas [A] 1998.07.25. atliko sklandytuvų išvilkingo ir evakuavimo iš aikštelių užduotį. Skrydis į aikštelę, kur tupėjo sklandytuvas "L - 13 Blanik " , tą dieną buvo septintas. Atskridęs į nurodytą vietą, [A] užmezgė radijo ryšį su aikštelėje nutūpusio sklandytuvo pilotu [C] , gavo reikalingą informaciją ir vizualiai apžiūrėjo aikštelę. Įvertinęs situaciją, nusprendė tūpti į aikštelę prie dešiniojo sparno ten esančio sklandytuvo "L-13 Blanik" . Leidimasis vyko 270 laipsnių kursu virš fermų komplekso ir žemos įtampos elektros perdavimo linijos. Praskridus elektros perdavimo liniją 8 - 10 m

aukštyje įvyko savaiminis užsparnių perėjimas iš tūpimo 44 laipsnių padėties į nulinę padėtį - dėl mechaninio užsparnių fiksavimo mechanizmo gedimo. To pasekmėje, padidėjus vertikaliam leidimosi greičiui, lėktuvas su smūgiu palietė žemę. Buvo pažeista dešinioji rato stovo konstrukcija, lėktuvo sraigtas. Po smūgio, atsokęs nuo žemės, lėktuvas nuskrido 80 m. Tolimesnis riedėjimo kelias buvo ribojamas priekyje buvusio melioracijos kanalo, todėl riedėjimo pabaigoje pilotas intensyviai stabdė ir vengdamas kanalo, pasuko 40 laipsnių į kairę ir sustojo. Dešinio rato stovui pasislinkus į priekį, dešiniojo sparno plokštuma atsigulė ant kanalo krašto. Avarija įvyko 17.30 vietos laiku.

Lėktuvo formuliaro duomenimis:

a) 1998.04.29. buvo atlikti 50, 100 ir 200 val. apimties periodinės techninės priežiūros darbai;

b) 1998.06.26. buvo atlikti 50 val. apimties periodinės techninės priežiūros darbai asmens, neturinčio civilinės aviacijos techniko licenzijos.

Lėktuvo gamintojas reikalauja, kad, atliekant aukščiau minėtos apimties darbus, būtų patikrinamas užsparnių valdymo sistemos veikimas, patikrinamos ir apžiūrimos sistemos dalys (žr. 11 priedą).

Lėktuvo apžiūros Gegrėnų aikštelėje metu buvo nustatyta, kad užsparnių padėties fiksavimo sektoriaus išpjovos buvo išdilusios, nestaciakampės formos. Užsparnių valdymo svarto fiksatorius - susidėvėjęs, jame buvo 3 mm gylio ir 3 mm pločio netaisyklingos formos įpjova, susidariusi nuo trinties į užsparnių padėties fiksavimo sektorių išleidžiant ir įtraukiant užsparnius.

Įpjova fiksatoriuje mažino fiksavimo patikimumą ir palengvino savaiminį užsparnių išitraukimą.

Šiame lėktuve užsparnių padėties fiksavimo sektorius (toliau vadinama - "sektorius") gamintojo buvo uždengtas minkšta danga. Jos nenuėmus, sektoriaus ir fiksatoriaus susidėvėjimas nesimatė.

Formaliai lėktuvo gamintojas tiesiogiai nereikalauja apžiūrėti paties sektoriaus.

Tačiau:

a) tam, kad atlikti tam tikrus lėktuvo techninės priežiūros darbus, būtina nuimti minkštą dangą (žr. 11 priedą: reglamentinių darbų 7.2.5.p. - 50 ir 100 val. darbų apimtis, 7.2.6.p. - 100 val. darbų apimtis);

14

b) jei anksčiau minėti darbai būtų buvę atliekami pilnoje apimtyje ir kokybiškai, nuėmus minkštą dangą būtų buvę pastebėta, kad sektoriaus išpjovos išdilusios.

Paskutiniųjų periodinės techninės priežiūros darbų metu defektai galėjo būti ir nepastebėti, nes minėtus darbus atliko asmuo, neturintis tam teisės ir reikiamos kvalifikacijos.

Avarijos tyrimo komisija neatmeta galimybės, kad ir anksčiau pasitaikydavo savaiminio užsparnių išitraukimo atveju skrydžio metu, tačiau jie baigdavosi be pasekmių.

Taip pat neatmetama galimybė, kad buvo žinoma apie susidėvėjusias dalis, tačiau tai buvo toleruojama.

3. IŠVADOS

3.1. Lėktuvo paskutiniai periodinės techninės priežiūros darbai buvo atlikti nepilnai ir nekokybiškai.

3.2. Klubo inžinierius [F] 1998.06.26. leido klubo sklandytojui [G] atlikti periodinės techninės priežiūros darbus, nors minėtas asmuo tam neturėjo teisės.

3.3. Klaipėdos sklandymo klubo pirmininkas [B] neskyrė reikiamo dėmesio orlaivių techninei priežiūrai. "Lietuvos aeroklubų skrydžių vykdymo vadovo" (CAI, 1996.04.23.) 4.4.1. p. sakoma, kad "Už orlaivių saugojimą, jų priežiūros, remonto, techninio aptarnavimo ir paruošimo skrydžiams organizavimą atsakingas aeroklubo viršininkas".

3.4. Lėktuvo vadas [A] skrydžio metu lėktuve neturėjo lėktuvo registracijos liudijimo, lėktuve nebuvo gesintuvo ir vaistinėlės.

Tuo buvo grubiai pažeistas LR civilinės aviacijos 32 straipsnio "Orlaivio vado pareigos" 1 dalies reikalavimas.

3.5. Lėktuvo PZL - 104 "Wilga - 35", reg. ženklas LY - AJZ avarijos priežastys yra:

- a) bloga šio lėktuvo techninė priežiūra;
- b) [F] aplaidumas, vykdant Klaipėdos sklandymo klubo inžinieriaus pareigas;
- c) [B] aplaidumas, vykdant Klaipėdos sklandymo klubo pirmininko, t.y. šio klubo vadovo pareigas.

4. REKOMENDACIJOS

4.1. Klaipėdos sklandymo klubo pirmininkui [B] rekomenduojama griežtai laikytis "Lietuvos aeroklubų skrydžių valdymo vadovo" privalomų reikalavimų, reikliai ir principingai kontroliuoti, kaip klubo techninis personalas atlieka orlaivių techninę priežiūrą.

4.2. Klaipėdos sklandymo klubo tarybai rekomenduojama atleisti [F] iš klubo inžinieriaus pareigų už aplaidumą darbe.

4.3. Vadovaujantis LR civilinės aviacijos specialistų licencijavimo nuostatų 33.1.p. a) skirsniu CAI licencijavimo sektoriaus viršininkui rekomenduojama sustabdyti [F] civilinės aviacijos techniko licenzijos TI [F] galiojimą vieneriems metams (iki 1998.07.15).

4.4. Lėktuvo vadui [A] rekomenduojama griežtai laikytis LR civilinės aviacijos 32 str. "Orlaivio vado pareigos" reikalavimų.

Komisijos pirmininkas

Komisijos nariai