



MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Letecký a námorný vyšetrovací útvar
Nám. slobody 6, P.O. BOX 100, 810 05 Bratislava 15

Ev.č.: SKA2011011

Z Á V E R E Č N Á S P R Á V A

o odbornom vyšetrovaní leteckej nehody

lietadla typu **CESSNA 150 L**

poznávacej značky **SP-KDN**

Dátum: 20.08.2011

Miesto: letisko Kamenica nad Cirochou / LZKC

A. ÚVOD

Odborné vyšetrowanie leteckej nehody, vážneho incidentu bolo vykonané podľa § 18 zákona č. 143/1998 o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 o vyšetrowaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve, ktorými sa riadi vyšetrowanie leteckých nehôd a incidentov v civilnom letectve.

Závorečná správa je vydaná v súlade s predpisom L 13, ktorý je aplikáciou ustanovení ANNEX 13, Vyšetrowanie leteckých nehôd a incidentov k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

Výhradným cieľom odborného vyšetrowania je zistenie príčin vzniku leteckej nehody, vážneho incidentu a prevencia vzniku takýchto udalostí, nie však poukazovanie akejkoľvek viny alebo zodpovednosti osôb.

Táto závorečná správa, jej jednotlivé časti alebo iné dokumenty, vzťahujúce sa k odbornému vyšetrowaniu predmetnej leteckej udalosti majú len informatívny charakter a nemôžu byť použité inak, len ako odporúčenie pre realizáciu opatrení, ktoré by zabránili vzniku ďalších leteckých nehôd a vážnych incidentov s obdobnými príčinami.

Vlastník / Prevádzkovateľ:	Aeroklub Warszawski, ulica Ksiezycowa 1, Lotnisko Babice, 01- 934 Warszawa – Poľská republika, 00 48 22 834 93 35, camo@aeroklub.waw.pl
Typ lietadla:	Cessna 150L
Registračná značka lietadla:	SP-KDN



Miesto vzletu:	EPNL – letisko Losošina, Poľská republika
Plánované miesto pristátia:	LZKC – Kamenica nad Cirochou, Slovenská republika
Fáza letu:	pristátie
Miesto leteckej nehody:	LZKC
Dátum a čas leteckej nehody:	20.08.2011, 12 h 25 min

Poznámka: Všetky časové údaje v tejto správe sú uvádzané v UTC čase.

B. INFORMATÍVNY PREHĽAD

Dňa 20.08.2011 o 11:00 hod pilot odštartoval z letiska EPNL na letisko LZKC. Na vykonanie letu mal podaný letový plán. Pri pristátí na letisku LZKC došlo k tvrdému dotyku s terénom 30 m pred prahom trávinatej vzletovej a pristávacej dráhy 070° (ďalej len „VPD“). Vplyvom tvrdého pristátia a následným pohybom lietadla až do zastavenia na VPD, došlo k značnému poškodeniu lietadla.

Pilot opustil kabínu svojpomocne bez zranení.

Na vyšetrovanie príčin vzniku predmetnej leteckej nehody bol ustanovený:

Ing. Zdeno BIELIK

Správu vydáva:

Letecký a námorný vyšetrovací útvar
Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

C. HLAVNÁ ČASŤ SPRÁVY

1. FAKTICKÉ INFORMÁCIE
2. ANALÝZY
3. ZÁVERY
4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

1. FAKTICKÉ INFORMÁCIE

1.1 Priebeh letu

Dňa 20.08.2011 o 11:00 hod, pilot odštartoval z letiska EPNL na letisko LZKC. Na vykonanie predmetného letu bol podaný letový plán.

Priblíženie na pristátie pilot vykonal podľa informácií operátora CTAF (Common Traffic Advisory Frequency / Spoločná poradná prevádzková frekvencia).

Po vykonaní 4. okruhovej zatáčky pilot nasadil na finále. Približne 200 m pred prahom VPD začal lietadlo podrovnávať vo výške cca 20 m. V podrovnávaní pokračoval až do doby prvého kontaktu s terénom cca 30 m pred prahom VPD.

Vzápätí po dotyku s terénom sa lietadlo skĺzlo po betónovom premostení melioračného kanála v predpolí a vplyvom zotrvačných síl pokračovalo v doprednom pohybe po teréne s následným zastavením sa na VPD vo vzdialenosti cca 40 m od prahu VPD. Pred zastavením sa lietadlo naklonilo na ľavú stranu, odrazilo sa od ľavého krídla a zostalo stáť v polohe naklonené na motore v smere pristátia.

Pilot vo svojej výpovedi uvádza, že k predčasnému dotyku lietadla s terénom pred prah VPD došlo vplyvom porывu vetra v bode vyrovnania.

Pilot pri leteckej nehode nebol zranený a vlastnými silami opustil lietadlo.

Na miesto leteckej nehody bola privolaná motorizovaná hliadka PZ SR Humenné.

Letecká nehoda bola oznámená Leteckému a námornému vyšetrovaciemu útvaru MDVRR SR prevádzkovateľom Aeroklubu Kamenica nad Cirochou.

Denná doba: Deň
Pravidlá letu: VFR

1.2 Zranenie osôb

Zranenie	Posádka	Cestujúci	Iné osoby
Smrteľné	-	-	-
Ťažké	-	-	-
Ľahké zranenia	-	-	-
Bez zranenia	1	-	

1.3 Poškodenie lietadla

Na lietadle vznikli nasledovné poškodenia:

predná podvozková noha, obidve nohy hlavného podvozku, uchytenie hlavného podvozku v trupe lietadla, spodná časť trupu v závese uchytenia hlavného podvozku na pravej a ľavej strane, deformácia poľahu v spodnej časti trupu pri úchytoch hlavného podvozku lietadla, koncový oblúk ľavého krídla, vrtuľa, násilné zastavenie motora, kryt motora v hornej a spodnej časti, nasávanie vzduchu motora.

1.4 Ostatné škody

Leteckému a námornému vyšetrovaciemu útvaru neboli oznámené okolnosti s prípadným uplatnením iných náhrad škôd voči tretej osobe.

1.5 Informácie o posádke

Pilot - občan Poľskej republiky, 41 rokov

držiteľ preukazu spôsobilosti PPL(A), číslo PL-13819-PPL(A)-11 s vyznačenou platnosťou do 30.04.2013. Úrad vydania preukazu spôsobilosti Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa.

Nálet hodín pilota: 103 hod 205 štartov

Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy, číslo 9732/10 s vyznačenou platnosťou do 19.10.2015.

Preukaz rádiotelefonistu číslo L-12674, platnosť – neobmedzená.

1.6 Informácie o lietadle

Drak:

typ: CESSNA 150 L

poznávací značka: SP-KDN

výrobné číslo: F15001063

rok výroby: 1974

výrobca: CESSNA REIMS AVIATION France

Osvedčenie letovej spôsobilosti č. DLC/10/378.

Overenie letovej spôsobilosti s vyznačenou platnosťou do 07.09.2011.

Od výroby odlietal celkom 1745 hod 00 min

Motor:

typ: Continental O-200-A
výrobné číslo: 253629SO
rok výroby: 1991
Výrobca: TELEDYNE CONTINENTAL MOTORS

Zabudovaný do lietadla dňa 12.06.1997.

Od výroby odpracoval celkom 5771 hod 10 min.

Nálet motora od GO 99 hod 40 min.

1.7 Meteorologická situácia

CAVOK, 340/3 m/s, QNH 1020, 23°C.

Meteorologické podmienky v danom mieste a čase udalosti nemali vplyv na let a neparticipovali na vzniku predmetnej leteckej nehody.

1.8 Navigačné vybavenie lietadla

Neuvádza sa.

1.9 Spojenie

Lietadlo bolo vybavené palubnou rádiostanicou pre možnosť obojstranného rádiového spojenia v každom okamihu letu so všetkými leteckými stanicami. Letová prevádzka na LZKC v čase leteckej nehody bola na frekvencii „info Kamenica 122,6 MHz“.

1.10 Informácie o letisku

LZKC je neverejné vnútroštátne letisko s trávnatým povrchom VPD, s rozmermi 850 m x 50 m.

V čase vzniku leteckej nehody bolo prevádzkyschopné a vyhovovalo pre vzlety a pristátia predmetného typu lietadla.



1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

Neuvádza sa.

1.12 Informácia o dopade a troskách

Lietadlo sa po zastavení na VPD nachádzalo v polohe naklonené na motore lietadla v smere pristátia vcelku. Konečná poloha lietadla po leteckej nehode bola zdokumentovaná, vrátane vyhotovenia fotodokumentácie.







1.13 **Lekárske a patologické nálezy**

Neuvádza sa.

1.14 **Požiar**

Požiar nevznikol.

1.15 **Aspekty prežitia**

Pátranie a záchranu nebolo nutné vykonávať.

1.16 **Testy a výskum**

Neuvádza sa.

1.17 **Informácie o organizáciách a riadení**

Neuvádza sa.

1.18 **Doplňkové informácie**

Bezprostredne po vzniku leteckej nehody bola zastavená prevádzka na letisku LZKC na dobu 1 hodiny.

Po zdokumentovaní miesta leteckej nehody bolo lietadlo odtiahnuté do hangáru lietadiel.

Pilot sa podrobil dychovej skúške s výsledkom 0,00 % alkoholu v krvi.

1.19 **Spôsoby zisťovania príčin**

Boli použité bežné spôsoby vyšetrovania.

2. ANALÝZA

2.1 Činnosť pilota

Pilot počas priblíženia na pristátie nesprávne odhadol zostupovú rovinu letu a počas zostupového manévru na pristátie nereagoval na malú výšku a veľkú vzdialenosť od prahu VPD. Vplyvom skoršieho začiatku podrovnania vo vzdialenosti asi 200 m pred prahom VPD lietadlo strácalo rýchlosť a vzápätí začalo strácať aj výšku, na čo pilot nereagoval, dôsledkom čoho bolo tvrdé pristátie 30 m pred prahom VPD s následným poškodením lietadla o betónové premostenie melioračného kanála v predpolí VPD.

3. ZÁVERY / PRÍČINA VZNIKU LETECKEJ NEHODY

3.1 Zistenia

- pilot mal platné kvalifikácie na vykonanie predmetného letu,
- lietadlo malo platnú dokumentáciu a nevykazovalo žiadne poruchy pred leteckou nehodou,
- lietadlo pred kritickým letom spĺňalo podmienky letovej spôsobilosti,
- lietadlo bolo pri leteckej nehode poškodené vo veľkom rozsahu,
- pri tejto leteckej nehode nebol nikto zranený.

3.2 Príčiny leteckej nehody:

- nezvládnutie techniky pilotáže pri pristávacom manévri čo mohlo byť zapríčinené malou skúsenosťou pilota
- pilot nesprávne odhadol bod podrovnania a počas finálneho priblíženia na pristátie svoju chybu neopravil.

4. ODPORÚČANIE NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI LETECKEJ PREVÁDZKY

Záverečná správa z vyšetrovania predmetnej leteckej nehody neobsahuje žiadne odporúčania.

V Bratislave 04.11.2011