



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.: SKI2012067

Z Á V E R E Č N Á S P R Á V A

o odbornom vyšetrovaní incidentu

lietadla typu **CESSNA A152**

poznávacej značky **OM-AKO**

Dátum: 18.05.2012

Miesto: koncová riadená oblasť Sliač / TMA LZSL
obmedzený priestor Lešť / LZR24

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.

Záverečná 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 akejkolvek viny alebo zodpovednosti osôb.

Táto záverečná 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:	Ing. Augustín BERNÁT
Prevádzkovateľ:	AIR CARPATIA s.r.o.
Typ lietadla:	CESSNA A152
Poznávacia značka lietadla:	OM-AKO



Miesto vzletu:	letisko Bidovce / LZBIDO
Plánované miesto pristátia:	letisko Trnava / LZTR
Miesto udalosti:	TMA LZSL / LZR24
Dátum a čas nehody:	18.05.2012, 11:45

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

B. INFORMATÍVNY PREHĽAD

Službou riadenia na letisku Sliač bol dňa 18.05.2012 v čase 11:45 zaznamenaný vstup neznámej prevádzky do TMA LZSL bez nadviazania spojenia s nastaveným kódom SSR 7000 na neznámej výške. Vzhľadom na to, že v uvedenom čase sa na prilete nachádzala iná prevádzka (IFR), riadiaci letovej prevádzky / ATC sa snažil zistiť výšku neznámej prevádzky pokusom o nadviazanie spojenia i prostredníctvom Letového informačného strediska / FIC. Toto sa podarilo až v čase 11:52, kedy pilot neznámej prevádzky nastavil kód odpovedača 3204.

Na vyšetrovanie príčin incidentu bola zriadená odborná komisia:

Ing. Zdeno BIELIK – predseda odbornej vyšetrovacej komisie

Lic. Jaroslava MIČEKOVÁ – člen odbornej vyšetrovacej komisie.

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 18.05.2012 pilot odštartoval s lietadlom CESSNA A152 z letiska LZBIDO na letisko LZTR s plánovaným medzipristátím na letisku Nitra / LZNI. Po vzlete lietadla pilot nasadil na trať severne od Čečevojec. Počas letu bol na spojení s Bratislava INFO/124,3 MHz. V čase 11:45 vstúpil do TMA LZSL v bode Budiná bez povolenia a bez toho aby pred tým nadviazal spojenie s letiskovou riadiacou vežou Sliač /TWR Sliač. Následne vstúpil do severnej časti aktívneho priestoru LZR24. Pilot mal v uvedenom čase nastavený kód SSR 7000. Vzhľadom na nastavený kód SSR 7000 bol službou riadenia TWR Sliač uvedený let považovaný za neznámu prevádzku. Službou riadenia TWR Sliač bol vykonaný pokus o nadviazanie spojenia. V uvedenom čase po štandardnej príletovej trati prilietavala IFR prevádzka OM-UHC, ktorej bola službou TWR Sliač poskytnutá informácia o uvedenej neznámej prevádzke. Pridelený kód SSR 3204 pilot neznámej prevádzky nastavil v čase 11:56 na výške 4200 ft, t.j. asi 3 minúty pred opustením TMA LZSL.

Priestor TMA LZSL pilot opustil v čase 11:59.

Udalosť bola oznámená Leteckému a námornému vyšetrovaciemu útvaru Úradom vojenského letectva MO SR.

Denná doba: Deň

Pravidlá letu: VFR

1.2 Zranenie osôb

Zranenie	Posádka	Cestujúci	Iné osoby
Smrteľné	-	-	-
Vážne	-	-	-
Lahké zranenia	-	-	-
Bez zranenia	1	-	

1.3 Poškodenie lietadla

Neuvádza sa.

1.4 Ďalšie škody

Neuvádza sa.

1.5 Informácie o posádke

Veliteľ lietadla - pilot:

občan SR, vek 38 rokov,

držiteľ preukazu spôsobilosti súkromného pilota PPL(A), č. SK 02100198, vydaný Leteckým úradom Slovenskej republiky, s vyznačenou platnosťou do 07.12.2015.

Kvalifikácia: SEP(L), s vyznačenou platnosťou do 30.11.2012.

Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy s vyznačenou platnosťou do 15.04.2014.

Všeobecné osvedčenie rádiotelefonistu – OFS II -4/2010 platnosť neobmedzená.

Letové skúsenosti:

Celkom nalietal: 101 h a 386 letov

1.6 Informácie o lietadle

Drak:

Typ: CESSNA A152

Registračná značka: OM-AKO

Výrobné číslo: A1520994

Výrobca: Cessna Aircraft Corporation / USA

Osvedčenie letovej spôsobilosti č. 0821 vydané Leteckým úradom SR.

Osvedčenie o overení letovej spôsobilosti č.0776/03 s vyznačenou platnosťou do 14.08.2012.

Zákonné poistenie: ALLIANZ – Slovenská poisťovňa a.s. s vyznačenou platnosťou do 21.05.2012.

1.7 Meteorologická situácia

Meteorologické podmienky v danom mieste a čase udalosti nemali vplyv na let a neparticipovali na vzniku incidentu.

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.

1.10 Informácie o letisku

Neuvádza sa.

1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

Neuvádza sa.

1.12 Informácia o dopade a troskách

Neuvádza sa.

1.13 Lekárske a patologické nálezy

Neuvádza sa.

1.14 Požiar

Neuvádza sa.

1.15 Aspekty prežitia

Neuvádza sa.

1.16 Testy a výskum

Neuvádza sa.

1.17 Informácie o organizáciách a riadení

Neuvádza sa.

1.18 Doplnkové informácie

Pilot vykonával let vo väčšej výške v snahe šetriť palivo.

Pilot disponoval malými skúsenosťami s lietaním na danom type lietadla.

1.19 Spôsoby zisťovania príčin:

Boli použité bežné spôsoby vyšetrovania.

2. ANALÝZA

2.1 Činnosť pilota

Pilot lietadla 3 minúty pred vstupom do TMA LZSL nenadviazal spojenie s ATC TWR Sliač a neodovzdal uvedenému stanovišťa povinné údaje, tak ako je uvedené v AIP SR (ENR 1.2.1.5.8) a **bez letového povolenia** vstúpil do uvedeného riadeného vzdušného priestoru, čím spôsobil komplikácie v riadení letovej prevádzky pri prilete lietadla OM-UHC. Túto skutočnosť si pilot plne neuvedomoval, pretože sa podľa vlastnej výpovede venoval orientácii v snahe vyhnúť sa aktívnemu priestoru LZR24, ktorý napriek tomu narušil na jeho severnom okraji. Navyše riešil aktuálny problém s navigačným vybavením lietadla, ktoré vykazovalo chyby v činnosti. Uvedené nepresnosti v činnosti navigačného zariadenia však po pristátí do denníka lietadla nezapísal. Uvedeným problémom bolo možné zabrániť včasným sklesaním pod spodnú výškovú hranicu TMA t.j. pod 1000 ft AGL, alebo včasným nadviazaním rádiového spojenia a obdržaním povolenia na prelet cez TMA Sliač od ATC Sliač.

3. ZÁVERY / PRÍČINA VZNIKU INCIDENTU

3.1 Zistenia

- pilot lietadla mal platnú kvalifikáciu na vykonanie predmetného letu,
- lietadlo malo platnú dokumentáciu a nevykazovalo žiadne poruchy,
- lietadlo spĺňalo podmienky letovej spôsobilosti.

3.2 Príčiny vzniku incidentu:

- príčinou incidentu bol vstup do TMA SLIAČ bez vyžiadania letového povolenia od ATC,
- k vzniku incidentu prispeli malé skúsenosti pilota vyplývajúce z doterajšieho nízkeho náletu, ďalej nedôvera v správnosť údajov navigačného zariadenia lietadla a tiež obavy z nedostatku paliva.

4. ODPORÚČANIE NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI LETECKEJ PREVÁDZKY

Záverečná správa z vyšetrovania predmetného incidentu neobsahuje žiadne odporúčania.

V Bratislave, 25.06.2012