

MINISTERSTVO DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Útvar odborného vyšetovania leteckých nehôd a incidentov
Nám. slobody č.6, P.O. BOX č.100, 810 05 Bratislava 15

Ev.č.: VI / 02-09 / OM-IPS

Z Á V E R E Č N Á S P R Á V A

o odbornom vyšetovaní vážneho incidentu

lietadla typu **Cessna – 182T**

poznávacej značky **OM - IPS**

Dátum: 28. 04. 2009

Miesto: LZZI

A. Ú V O D

Cieľom odborného vyšetovania je zistenie príčin vzniku leteckej nehody (ďalej LN), vážneho incidentu (ďalej VI) a prevencia vzniku takýchto udalostí, nie však poukazovanie na vinu alebo zodpovednosť osôb.

Táto záverečná správa, jej jednotlivé časti alebo iné dokumenty vzťahujúce sa k odbornému vyšetovaniu predmetného vážneho incidentu sa nesmú zverejňovať, rozširovať alebo inak využívať bez súhlasu MDPT SR.

Prevádzkovateľ / Vlastník:	IPESOFT, s.r.o. Bytčická 2 010 01 Žilina
Typ lietadla:	Cessna 182T
Štátna a registračná značka lietadla:	OM - IPS
Miesto vzletu:	LKRO
Miesto plánovaného pristátia:	LZZI
Fáza letu:	pristátie
Miesto incidentu:	LZZI , VPD 06
Dátum incidentu:	28.04. 2009
Čas incidentu:	10 h 57 min UTC

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

B. INFORMATÍVNY PREHĽAD

Dňa 28.04.2009 vykonával pilot na lietadle Cessna 182T, poznávacej značky OM-IPS pristátie na letisku Žilina (ďalej „LZZI“) na vzletovú a pristávaciu dráhu 06 (ďalej „VPD 06“). Po dosadnutí vo výbehu došlo vplyvom silného bočného vetra k otočeniu lietadla o 180° okolo zvislej osi a k stretu ľavého krídla a vrtule s povrchom VPD 06.

Posádka nebola zranená.

Na vyšetovanie príčin vzniku vážneho incidentu bol stanovený:

Ing. Grell Ladislav

Správu vydáva: Útvar odborného vyšetovania leteckých nehôd a incidentov Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky.

C. Hlavná časť správy

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

1. FAKTICKÉ INFORMÁCIE

1.1 Priebeh letu

Dňa 28.04.2009 vykonával pilot na lietadle typu Cessna 182T, poznávacej značky OM-IPS let z Roudnici do LZZI s tromi pasažiermi po podaní letového plánu a doplnení 50 galonov paliva.

Vzlet uskutočnil o 08 h 55 min. Let po trati bol vykonaný na hladine 075 za výrazného južného vetra. Po prelete hraníc si pilot preladil rádiostanicu na frekvenciu Žilina veža (124,15) a prijal informáciu o počasí s tým, že dráha v používaní je 06, vietor zo smeru 150° 12 Kt s nárazmi 21 Kt. Dva km pred predpolím VPD 06 sa pilot podľa prízemného dymu rozhodol, že bude pristávať na VPD 24. Po obdržaní povolenia sa pilot s lietadlom zaradil na finále VPD 24. Avšak pred prahom VPD 24 bola silná turbulencia a stúpavý prúd neumožňoval dostatočne sklesieť. Pilot s lietadlom vykonal prielet nad VPD a po prijatí informácie o aktuálnom vetre si vyžiadal o povolenie pristátia na VPD 06 s informáciou pre riadiaceho letovej prevádzky, že ak nebude možné bezpečné priblíženie, tak bude divertovať na letisko Dubnica. Priblíženie na prah VPD 06 vykonával pilot s vylučovaním znosu metódou náklonu. Pritom klapky mal vysunuté na 10 stupňov, rýchlosť priblíženia 80 Kt. Vplyvom bočného vetra z pravej strany, bolo dosadnutie mierne vpravo od osi VPD. V okamihu, keď lietadlo bolo vo výbehu, na troch bodoch a nachádzalo sa cca v polovici dĺžky VPD, pilot zaznamenal silný náraz vetra z prava, ktorý spôsobil vybočenie doprava, ktoré riadením nezvládol eliminovať. Lietadlo sa dostalo do pravej rotácie okolo zvislej osi a po cca 200 m sa zastavilo na úrovni rolovacej dráhy „B“, pozdĺžnou osou v smere cca 240°. Pri zastavení rotácie sa lietadlo naklonilo na ľavé krídlo a dotklo sa o trávnatú plochu mimo VPD, pritom došlo k náklonu dopredu a k stretu vrtulových listov so spevneným povrchom rolovacej dráhy „B“.

Osoby na palube neboli zranené.

K poškodeniu zariadení letiska nedošlo.

Pátranie a záchranu nebolo potrebné vykonať. Vážny incident bol pilotom oznámený rádiom na riadiacu vežu LZZI. Cestou zložiek letových prevádzkových služieb bol Vážny incident oznámený polícii a Útvaru odborného vyšetřovania leteckých nehôd a incidentov LÚ SR.

Po príchode polície sa pilot podrobil dychovej skúške na alkohol s výsledkom 0,00 mg/L.

Čas vzniku vážneho incidentu: 10 h 57 min.

Denná doba vzniku vážneho incidentu : DEŇ.

1.2 Zranenie osôb

Zranenie	Posádka	Cestujúci	Iné osoby
Smrteľné	-	-	-
Ťažké	-	-	-
Ľahké zranenia	-	-	-
Bez zranenia	1	3	

1.3 Poškodenie lietadla

Pri obhliadke lietadla boli zistené poškodenia: všetky listy vrtule ohnuté, papuča a disk kolesa prednej podvozkovej nohy, papuča a plášť kolesa pravej podvozkovej nohy, disk a plášť kolesa ľavej podvozkovej nohy, vinglet ľavého krídla, kotviace oko a jeho uchytenie na chvoste.

1.4 Ďalšie škody

Útvaru odborného vyšetřovania leteckých nehôd a incidentov neboli oznámené okolnosti s prípadným uplatnením iných náhrad škôd voči tretej osobe.

1.5 Informácie o posádke

Pilot lietadla:

občan SR, vek 48 rokov, držiteľ preukazu leteckého personálu súkromný pilot / PPL (A) č.: SK 02070161, ktorý vydal Letecký úrad SR dňa 03.07.2008.

Kvalifikácie: SEP (L), s vyznačenou platnosťou do 30.09.2009

Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy, s vyznačenou platnosťou do 15.06.2009

Letové skúsenosti:

Celkom nalietal: 256 h 58 min

Za posledných 90 dní na type C 182: 15 h 25 min

V deň vážneho incidentu (vrátane kritického letu): 2 h 17 min

1.6 Informácie o lietadle

a) **Drak** / Typ: Cessna 182 T, poznávací značka: OM – IPS

Výrobné číslo: 18281638

Rok výroby: 2005

Výrobca: CESSNA AIRCRAFT COMPANY, WICHITA/USA

Od výroby nalietal celkom: 289 h 40 min.

Osvedčenie letovej spôsobilosti č. 0792, vydané Leteckým úradom SR 13.12.2007.

Osvedčenie o overení letovej spôsobilosti 426/2008, vydané 02.10.2008 s vyznačenou platnosťou do 01.10.2009.

b) **Motor** / Typ: LYCOMING IO-540-AB1A5
Výrobné číslo: L-30522-48E
Rok výroby: 2005
Výrobca: LYCOMING ENGINES, 652 Oliver Street , Willamsport, PA 17701 U.S.A.
Od výroby celkom odpracoval: 289 h 40 min.

c) **Vrtuľa** / Typ: McCauley B3D36C431/80VSA-1
Výrobné číslo: 050459
Rok výroby: 2005
Výrobca: McCauley Propeller Systems, 7751 E.Pawnee, Wichita, KS 67 207
Celkom odpracovala: 289 h 40 min.
Lietadlo bolo udržiavané v súlade so schválenými postupmi na jeho údržbu.

d) **Hmotnosť lietadla v čase vzniku vážneho incidentu:**

Prázdna hmotnosť lietadla		909,4 kg
Hmotnosť paliva	95l x0,72kg/l	68,4 kg
<u>Hmotnosť posádky</u>	<u>4 osoby</u>	<u>300,0 kg</u>
Spolu		1277,8 kg

Maximálna vzletová hmotnosť lietadla podľa letovej príručky je **1 407 kg**.

Vzletová hmotnosť a centráž boli v čase vzniku vážneho incidentu v povolenom rozsahu.

1.7 Meteorologická situácia

Naše územie sa v daný deň nachádzalo v priestore medzi dvomi tlakovými útvarmi, tlakovou výšou nad Ukrajinou a tlakovou nížou nad Západnou Európou, pričom k nám od juhu prúdil teplý vzduch.

Oblačnosť 1/8 vo výške 6 000Ft

Dohľadnosť nad 10 km

Vietor varioval v rozmedzí 080°- 200° sile 15KT, v nárazoch 26KT

Teplota +20°C.

Meteorologické podmienky zásadným spôsobom participovali na vzniku vážneho incidentu.

1.8 Navigačné vybavenie lietadla

Lietadlo bolo vybavené na vykonávanie letov IFR.

1.9 Spojenie

Lietadlo bolo vybavené rádiovým komunikačným vybavením umožňujúce obojsmerné spojenie v každom okamihu letu so všetkými leteckými stanicami.

1.10 Informácie o letisku pristátia

Letisko LZZI v čase vzniku vážneho incidentu vyhovovalo pre vzlety a pristátia predmetného lietadla.

1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

Lietadlo nebolo vybavené letovými zapisovačmi.

1.12 Informácia o dopade a troskách

Bola vyhotovená fotodokumentácia z poškodenia lietadla po vážnom incidente.

1.13 Lekárske a patologické nálezy

Nie sú.

1.14 Požiar

Požiar nevznikol.

1.15 Aspekty prežitia

Pátranie a záchranu nebolo potrebné vyhlásovať. Pilot nahlásil vážny incident rádiom na riadiacu vežu LZZI. Cestou zložiek letových prevádzkových služieb bol vážny incident oznámený Útvoru odborného vyšetrovania leteckých nehôd a incidentov LÚ SR.

1.16 Testy a výskum

Pilot sa podrobil dychovej skúške na alkohol s výsledkom 0,00 mg/L.

1.17 Informácie o organizáciách a riadení

Prevádzkovateľom lietadla bola spoločnosť, ktorá je držiteľom povolenia na vykonávanie uvedených letov.

1.18 Doplnkové informácie

Hraničná bočná zložka vetra pre vzlet a pristátie podľa letovej príručky daného typu lietadla je 18 KT.

1.19 Spôsoby zisťovania príčin

Boli použité bežné spôsoby vyšetrovania.

2. ANALÝZA

2.1 Priebeh letu

Lietadlo bolo vo výbehu, na troch bodoch a nachádzalo sa cca v polovici dĺžky VPD, pilot zaznamenal silný náraz vetra z prava, ktorý spôsobil vybočenie doprava, ktoré riadením nezvládol eliminovať. Lietadlo sa dostalo do pravej rotácie okolo zvislej osi a po cca 200 m sa zastavilo na úrovni rolovacej dráhy „B“, pozdĺžnou osou v smere cca 240°. Pri zastavení rotácie sa lietadlo naklonilo na ľavé krídlo a dotklo sa o trávnatú plochu mimo VPD, pritom došlo k náklonu dopredu a k stretu vrťulových listov so spevneným povrchom rolovacej dráhy „B“.

2.2 Zranenie osôb

K zraneniu osôb nedošlo.

2.3 Poškodenie lietadla

Lietadlo bolo poškodené v malom rozsahu.

2.4 **Ostatné škody**

Útvaru odborného vyšetrovania leteckých nehôd a incidentov neboli oznámené okolnosti s prípadným uplatnením iných náhrad škôd voči tretej osobe.

2.5 **Informácie o posádke**

Pilot spĺňal zdravotné a kvalifikačné požiadavky na vykonanie predmetného letu.

2.6 **Informácie o lietadle**

Lietadlo bolo spôsobilé na vykonanie daného letu.

2.7 **Meteorologická situácia**

Meteorologické podmienky zásadným spôsobom participovali na vzniku vážneho incidentu.

2.8 **Navigačné zariadenia**

Lietadlo bolo vybavené pre lety IFR.

2.9 **Spojenie**

Lietadlo bolo vybavené rádiovým komunikačným vybavením umožňujúce obojsmerné spojenie v každom okamihu letu so všetkými leteckými stanicami.

2.10 **Informácie o letisku pristátia**

Letisko LZZI vyhovovalo na pristátie predmetného lietadla.

2.11 **Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky**

Lietadlo nebolo vybavené letovými zapisovačmi.

2.12 **Informácia o dopade a troskách**

Nie sú.

2.13 **Lekárske a patologické nálezy**

Nebolo potrebné vykonať.

2.14 **Požiar**

Požiar nevznikol.

2.15 **Aspekty prežitia**

K zraneniu osôb nedošlo.

2.16 **Testy a výskum**

Nebolo potrebné vykonať expertízu.

2.17 **Informácie o organizáciách riadenia**

Prevádzkovateľom lietadla bola spoločnosť, ktorá je držiteľom povolenia na vykonávanie uvedených letov.

2.18 **Doplnkové informácie**

V danom okamžiku pristátia mohla byť bočná zložka vetra nad limitné hodnoty.

2.19 **Spôsoby zisťovania príčin**

Boli použité bežné spôsoby vyšetrovania.

3. Z Á V E R Y / PRÍČINA VZNIKU VÁŽNEHO INCIDENTU

- nezvládnutie techniky pilotáže pristátia pri hraničnej sile bočnej zložky vetra.

4. ODPORÚČANIE NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI LETECKEJ PREVÁDZKY

Na základe odborného vyšetrovania príčin vzniku vážneho incidentu lietadla typu:

Cessna 182 T, poznávacej značky **OM – IPS**, zo dňa **28. 04. 2009**, odporúčam Leteckému úradu Slovenskej republiky vykonať rozbor z tohto vážneho incidentu s letovým a technickým personálom pre daný typ lietadla.

V Bratislave, 11.09.2009