

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.: LN/05-09/OE-7104

Z Á V E R E Č N Á S P R Á V A

o odbornom vyšetovaní leteckej nehody

lietadla typu **WT-9 Dynamic**

poznávacej značky **OE-7104**

Dátum 28.04.2009

Miesto: Prievidza

A. ÚVOD

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:	OEKOTHERM Wärmepumpen Vertrieb GmbH Unterer Buchleitenweg 1 4840 Vöcklabruck
Typ lietadla:	WT-9 Dynamic
Poznávacia značka:	OE-7104
Miesto vzletu:	LOLU
Miesto pristátia:	LZPE VPD 22L
Fáza letu:	dosadnutie a rolovanie lietadla po pristátí
Dátum a čas nehody:	28.04.2009, 09 h 05 min

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

B. INFORMATÍVNY PREHĽAD

Dňa 28.04.2009 vykonával pilot na lietadle typu WT-9 Dynamic, poznávacej značky OE-7104 pristátie na letisku Prievidza (ďalej „LZPE“) na vzletovú a pristávaciu dráhu 22 (ďalej „VPD 22“). Vplyvom silného bočného vetra došlo k tvrdsiemu dosadnutiu a k odskoku lietadla, s následným poškodením prednej podvozkovvej nohy. Vplyvom ďalšieho rolovania po trávinatej ploche letiska s terénnymi nerovnosťami došlo k stretu vrtule s terénom a k jej poškodeniu.

Pilot lietadla nebol zranený.

Lietadlo bolo poškodené v malom rozsahu.

Na vyšetovanie príčin vzniku leteckej nehody bol stanovený:

Ing. Benek Igor

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 WT-9 Dynamic, poznávacej značky OE-7104 pristátie na LZPE na VPD 22. Vplyvom silného bočného vetra došlo k tvrdsiemu dosadnutiu a odskoku lietadla. Pri následnom dosadnutí došlo k nárazu predným kolesom do zeme a k poškodeniu predného podvozku. Vplyvom ďalšieho rolovania po trávnej ploche letiska s terénnymi nerovnosťami došlo k stretu vrtule s terénom a k jej poškodeniu.

Pilot lietadla nebol zranený.

Lietadlo bolo poškodené v malom rozsahu.

Letecká nehoda bola pracovníkmi letiska LZPE nahlásená Útvaru odborného vyšetřovania leteckých nehôd a incidentov.

Denná doba: Deň

1.2 Zranenie osôb

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

1.3 Poškodenie lietadla

Lietadlo bolo pri leteckej nehode poškodené v malom rozsahu.

Po dorolovaní na stojánku bolo vizuálnou prehliadkou zistené poškodenie prednej podvozkovvej nohy lietadla a vrtule motora.

1.4 Ďalšie škody

Vznik ďalších škôd nebol Útvaru odborného vyšetřovania leteckých nehôd a incidentov nahlásený.

1.5 Informácie o posádke

Veliteľ lietadla:

občan Rakúska, vek 41 rokov, držiteľ preukazu leteckého personálu súkromný pilot / PPL(A)
č.: A 5577-JAR, vydaný Austro Control GmbH, dňa 24.05.2007.

Kvalifikácie: SEP(L) s vyznačenou platnosťou do 17.05.2009

TMG s vyznačenou platnosťou 17.05.2009

Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy s platnosťou do 25.03.2009.

1.6 Informácie o lietadle

typ: WT-9 Dynamic
poznávací značka: OE-7104
výrobné číslo: DY-083/2005
rok výroby: 2005
výrobca: Aerospool spol.s.r.o., Prievidza

Osvedčenie letovej spôsobilosti č.: 7104, vydané Austro Control GmbH dňa 25.05.2005.

Hmotnosť lietadla v čase vzniku leteckej nehody bola 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 7 000Ft.

Dohľadnosť nad 10 km.

Vietor varioval v rozmedzí 070° 160° sile 12KT, v nárazoch 22KT.

Teplota +18°C.

Meteorologické podmienky zásadným spôsobom participovali na vzniku leteckej nehody.

1.8 Navigačné zariadenia

Vybavené pre lety VFR.

1.9 Spojovacia služba

Lietadlo bolo vybavené zariadením vyhovujúcim pre lety VFR.

1.10 Informácie o letisku

Letisko vyhovovalo na vykonávanie vzletov a pristátí daného typu lietadla.

1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

Lietadlo nebolo nimi vybavené.

1.12 Popis miesta nehody a trosiek

Bola vyhotovená fotodokumentácia z poškodenia lietadla po leteckej nehode.

1.13 Lekárske a patologické nálezy

Nie sú.

1.14 Požiar

Požiar nevznikol.

1.15 **Pátranie a záchrana**

Pátranie a záchranu nebolo nutné vykonávať.

1.16 **Testy a výskum**

Na lietadle bolo vykonané expertízne posúdenie poškodenia lietadla po leteckej nehode spoločnosťou Aerospool, spol. s.r.o., ktorá je osvedčená LÚ SR ako organizácia údržby.

1.17 **Informácie o organizácii a riadení**

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

1.18 **Doplňkové informácie**

Nie sú.

1.19 **Spôsoby vyšetrovania**

Boli použité bežné spôsoby vyšetrovania.

2. ANALÝZA

2.1 Pilot vykonal pristátie na LZPE na VPD 22 za silného bočného vetra, kde došlo k tvrdšiemu dosadnutiu a odskoku lietadla po pristáti. Pri pristáti došlo k poškodeniu prednej podvozkovej nohy. Pilot po pristáti pokračoval v rolovaní na stojánku po trávinatej ploche letiska a vplyvom terénnych nerovností letiska, poškodenej prednej podvozkovej nohy došlo k stretu vrtule s terénom a k jej poškodeniu.

2.2 Pri tejto leteckej nehode nebol nikto zranený.

2.3 Lietadlo bolo pri leteckej nehode poškodené v malom rozsahu.

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

2.5 Pilot nemal platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti.

2.6 Lietadlo bolo spôsobilé na vykonanie daného letu.

2.7 Poveternostné podmienky mali značný vplyv na vznik tejto leteckej nehody.

2.8 až 2.11 – Nemajú príčinnú súvislosť s danou leteckou nehodou.

2.12 Bola vyhotovená fotodokumentácia z poškodenia lietadla po leteckej nehode.

2.13 Nie sú.

2.14 Požiar nevznikol.

2.15 Pátranie a záchranu nebolo nutné vykonávať.

2.16 Na lietadle bolo vykonané expertízne posúdenie poškodenia lietadla po leteckej nehode. Protokol o expertíznom posúdení je prílohou záverečnej správy.

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

2.18 Nie sú.

2.19 Boli použité bežné spôsoby vyšetrovania.

3. Z Á V E R Y / Príčina vzniku leteckej nehody

- nezvládnutie techniky pilotáže pristátia pri hraničnej sile bočnej zložky vetra

4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

Na základe odborného vyšetrenia príčin leteckej nehody lietadla typu **WT 9 Dynamic** poznávacej značky **OE-7104**, ku ktorej došlo dňa 28.04.2009, odporúčame nášmu partnerskému úradu Rakúska, aby vo vlastnej kompetencii prijal opatrenia

V Bratislave, 11.09.2009