



MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY



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

Ev.č.: SKS2012005

Z Á V E R E Č N Á S P R Á V A

o odbornom vyšetrovaní vážneho incidentu

lietadla typu **DA-42NG**

poznávacej značky **OM-IVO**

Dátum: 30.09.2012

Miesto: letisko Piešťany / LZPP

Odborné vyšetrovanie leteckej mimoriadnej udalosti 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 vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve, ktorými sa riadi vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov v civilnom letectve.

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

Výhradným cieľom odborného vyšetrovania je zistenie príčin vzniku udalosti a prevencia vzniku takýchto udalostí, nie však poukazovanie akejkoľvek viny alebo zodpovednosti osôb.

Táto záverečná správa, jej jednotlivé časti alebo iné dokumenty, vzťahujúce sa k odbornému vyšetrovaniu predmetnej udalosti majú len informatívny charakter a nemôžu byť použité inak, len ako odporúčenie pre realizáciu opatrení, ktoré by zabránili vzniku ďalších leteckých mimoriadnych udalostí s obdobnými príčinami.

A. ÚVOD

Prevádzkovateľ / Vlastník:	AIRTAXI, spol. s r.o. / PROTRIEM, spol. s r.o.
Typ prevádzky:	výcvikový let
Typ lietadla:	DA-42NG
Poznávacia značka:	OM-IVO



Miesto vzletu:	letisko Bratislava / LZIB
Fáza letu:	pristátie
Miesto vážneho incidentu:	LZPP
Dátum a čas:	30.09.2012, 08:45

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

B. INFORMATÍVNY PREHĽAD

Pri nácviiku pristátia lietadla s jednou nepracujúcou pohonnou jednotkou na letisku LZPP, posádka nevysunula včas podvozok pred pristátím a pristála na asfaltovú vzletovú a pristávaciu dráhu (ďalej len „VPD“) na spodnú časť trupu lietadla (ďalej len „pristátie na brucho“) pričom prišlo k poškodeniu lietadla.

V čase pristátia boli prevádzkové plochy prenajaté a využívané spoločnosťou, ktorá tu vykonávala „nedeľnú školu“ jazdy automobilmi.

Lietadlo bolo odstránené z VPD za pomoci zamestnancov letiska.

Pri pristátí nebol nikto zranený.

Na vyšetrovanie príčin vzniku predmetnej udalosti boli ustanovení:

Ing. Igor BENEK
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 30.09.2012 vykonávala posádka v zložení inštruktor a žiak výcvikový let v súlade s výcvikovou príručkou so zameraním na výcvik pri pristátí s jednou nepracujúcou pohonnou jednotkou. Vzlet posádka uskutočnila z letiska LZIB a pokračovala na letisko LZPP, kde mala v úmysle vykonať uvedený spôsob výcviku.

Vzhľadom na to, že letisko LZPP bolo v uvedenom čase mimo prevádzkovej doby, piloti vysielali na frekvencii 122,6 MHz („na slepo“) a vykonali postup priblíženia a pristátia na neobsadené letisko. Po prilete nad letisko LZPP vykonali prielet nad VPD01 za účelom kontroly jej stavu a aktuálneho vetra. Následne pokračovali ľavým okruhom VPD01 na pristátie podľa úlohy MEP/4 podľa schválenej osnovy praktického výcviku.

Pred 3. okruhovou zákrutou inštruktor stiahol plyn na ľavom motore s následným vypnutím a zapraporovaním vrtule.

Pilot - žiak začal vykonávať úkony po vysadení ľavého motora. Pri dotáčaní spojitej 3.a 4. zákruty, posádka uvidela na VPD dve vozidlá, čo podľa ich výpovedí viedlo k odpútaniu ich pozornosti od vykonávania povinných úkonov pred pristátím s jednou nepracujúcou pohonnou jednotkou lietadla natoľko, že inštruktor neskontroloval vysunutie podvozku a túto

skutočnosť si uvedomil až po stiahnutí otáčok motora pilotom - žiakom, kedy sa rozozvučala signalizácia nevysunutého podvozku. Po zaregistrovaní uvedenej signalizácie sa inštruktor pokúsil vysunúť podvozok, tento sa však nestihol úplne vysunúť a zaistiť vo vysunutej polohe.

Vzhľadom na nepracujúci ľavý motor sa inštruktor rozhodol pre dokončenie pristátia. Lietadlo pristálo na brucho a následne sa zastavilo a ostalo stáť na VPD.

Posádka opustila lietadlo vlastnými silami bez zranení.

Lietadlo bolo odstránené mimo prevádzkových plôch za pomoci pracovníkov letiska.

Denná doba: Deň

Pravidlá letu: VFR

1.2 Zranenia osôb

Zranenie	Posádka	Cestujúci	Ostatné osoby
Smrteľné	-	-	-
Vážne	-	-	-
Ľahké	-	-	-
Bez zranení	2	-	-

1.3 Poškodenie lietadla

Na lietadle bola zničená vrtuľa pravého motora, odreté spodné gondoly krytov motorov, poškodené stúpačky na oboch stranách lietadla.





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 leteckom personáli

Pilot - inštruktor:

občan Slovenskej republiky, vek 27 rokov,

držiteľ preukazu spôsobilosti CPL(A), SK 03090160, vydaný dňa 14.08.2009 Leteckým úradom Slovenskej republiky, s vyznačenou platnosťou do 21.05.2017.

Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti:

1. triedy s vyznačenou platnosťou do 20.07.2013

2. triedy s vyznačenou platnosťou do 20.07.2017

Všeobecné osvedčenie rádiotelefonistu č. VVR 95/2006.

Kvalifikácie:

IR(A) s vyznačenou platnosťou do 31.07.2013

MEP(L) s vyznačenou platnosťou do 31.07.2013

FI(A) s vyznačenou platnosťou do 30.11.2012

SEP(L) s vyznačenou platnosťou do 31.05.2013

RA390 co-pilot s vyznačenou platnosťou do 31.05.2013

Letové skúsenosti:

Celkom nalietal na všetkých typoch: 1395 h

za posledných 30 dní: 73 h

za posledných 90 dní: 207 h

za posledných 90 dní na type: 188 h

Pilot-žiak:

občan Slovenskej republiky, vek 25 rokov,

držiteľ preukazu spôsobilosti PPL(A), SK 02080211, vydaný dňa 24.11.2008 Leteckým úradom Slovenskej republiky, s vyznačenou platnosťou do 05.09.2017.

Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s vyznačenou platnosťou do 17.08.2013.

Všeobecné osvedčenie rádiotelefonistu č.VVR-79/2008.

Kvalifikácie:

SEP(L) s vyznačenou platnosťou 30.11.2012

Letové skúsenosti:

Celkom nalietal: 156 h 20 min

1.6 Informácie o lietadle

Drak:

typ: DA-42NG

poznávacia značka: OM-IVO

výrobné číslo: 42.N020

výrobca: Diamond Aircraft Industries GmbH

Osvedčenie letovej spôsobilosti č.: 1042/01, vydané Leteckým úradom Slovenskej republiky.

Zákonné poistenie: Allianz Slovenská poisťovňa č.411013148.

1.7 Meteorologická situácia

Neuvádza sa.

1.8 Navigačné zariadenia

Neuvádza sa.

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

Prevádzkový čas letiska LZPP je pondelok-piatok 0615-1800 (0515-1700). Mimo tohto prevádzkového času správa letiska môže poskytnúť služby na písomné vyžiadanie, ktoré musí byť predložené 1 pracovný deň vopred do 1100 (1000).

1. Všetky lety na letisku LZPP mimo prevádzkovej doby letiska sú povolené iba po predchádzajúcej dohode s prevádzkovateľom letiska.

2. Toto ustanovenie odseku 1. sa nevzťahuje na lety záchranej služby lety bezprostredne súvisiace so záchranou ľudského života, pátracie a záchranné lety povolené kompetentným orgánom SAR a lety lietadiel, ktoré vykonali nútené alebo núdzové pristátie.

3. Lety podľa odsekov 1. a 2. sú vykonávané prevádzkovateľom lietadla iba na jeho vlastné riziko.

1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

Neuvádza sa.

1.12 Informácia o dopade a troskách

Lietadlo pristálo na VPD 01 LZPP.

1.13 Lekárske a patologické nálezy

Neuvádza sa.

1.14 Požiar

Nevznikol.

1.15 Aspekty prežitia

Pátranie a záchranu prostriedkami SAR nebolo nutné vykonať.

1.16 Testy a výskum

Nebolo nutné vykonať žiadne testy ani expertné skúmanie častí lietadla.

1.17 Informácie o organizáciách a riadení

Letisko LZPP vydalo súhlas na vykonávanie výcvikových letov pre prevádzkovateľa Opera Jet, a.s. za podmienok, ktoré treba splniť, aby tento súhlas bol platný a účinný:

- Opera Jet, a.s. bude mať platný súhlas Leteckého úradu SR na vykonávanie výcvikových letov,
- Opera Jet, a.s. dodrží podmienky výkonu výcvikových letov na letisku LZPP stanovené v Dohode o vykonávaní výcvikových letov. Vyšetrovacej komisii predmetná dohoda nebola predložená.

Letecký úrad zapísal do Registra lietadiel spoločnosť PROTRIEM, spol. s.r.o. so sídlom Dlhé Diely I/6A, 841 01 Bratislava ako vlastníka lietadla typu **DA-42NG** a spoločnosť AIRTAXI s.r.o. so sídlom Dlhé Diely I/6A, 841 01 Bratislava ako prevádzkovateľa predmetného lietadla.

Dňa 20.05.2011 vlastník lietadla uzavrel zmluvu o prenájme a prevádzke lietadla so spoločnosťou Opera Jet, a.s. so sídlom Ivánska cesta 30/B, Bratislava 821 04, ktorá je leteckou školou (ďalej len „FTO“) na letisku M.R. Štefánika, kde vykonáva letový výcvik na lietadlách na základe osvedčenia udeleného leteckým úradom SR.

VPD a rolovacia dráha letiska LZPP v čase vážneho incidentu boli využívané na inú prevádzku, ktorá ich v danom čase blokovala.

Mimo prevádzkovej doby nie je garantovaná žiadna kontrola a ani publikovanie informácie o stave pohybových plôch a zariadení zo strany prevádzkovateľa letiska LZPP.

1.18 **Doplnkové informácie**

Neuvádza sa.

1.19 **Spôsoby odborného vyšetrenia**

Boli použité bežné spôsoby vyšetrenia.

2. **ANALÝZA**

Piloti pri príprave k letu nevenovali dostatočnú pozornosť štúdiu potrebných informácií o plánovanom letisku pristátia a rozhodli sa vykonávať výcvik na letisku LZPP bez toho aby sa presvedčili o podmienkach jeho využívania v mimo prevádzkovej dobe.

Letisko bolo v čase pristátia lietadla prenajaté a jeho prevádzkové plochy boli využívané spoločnosťou, ktorá tu v inkriminovanom čase vykonávala „nedeľnú školu jazdy“. Uvedená skutočnosť spôsobila, že piloti boli vyvedení z miery, keď pred pristátím s jednou vypnutou pohonnou jednotkou uvideli na VPD jazdiť automobily. Táto situácia viedla k tomu, že pozornosť pilotov smerom k vykonaniu potrebných úkonov pred pristátím bola oslabená a obaja sa sústredili na kontrolu voľnosti VPD. Napriek tomu, že inštruktor vydal žiakovi pokyn na vysunutie podvozku, vykonanie tohto úkonu už vo vypätej situácii neskontroloval a skutočnosť, že podvozok zostal zasunutý si uvedomil až v čase tesne pred dotykom s VPD, keď sa po stiahnutí výkonu motora rozozvučala varovná signalizácia. Vzhľadom na to, že let v danom okamihu prebiehal len na jeden pracujúci motor, nebolo v tejto situácii možné opakovať okruh, podvozok sa už ani po zásahu inštruktora nestihol vysunúť a zaistiť v krajných polohách a pristátie prebehlo „na brucho“.

Vzhľadom na to, že vodiči automobilov jazdiacich po VPD letiska LZPP postrehli úmysel pilotov pristáť na letisku, zavčas uvoľnili VPD a neprišlo k priamemu ohrozeniu posádok týchto automobilov.

Napriek informáciám o prevádzkovej dobe uvedeným v AIP SR sa pripúšťa využívanie letiska LZPP na všetky lety po predchádzajúcej dohode s prevádzkovateľom letiska a na lety záchranej služby, lety bezprostredne súvisiace so záchranou ľudského života, pátracie a záchranné lety povolené kompetentným orgánom SAR a lety lietadiel, ktoré vykonali nútené alebo núdzové pristátie.

Ustanovenie v AIP SR LZPP AD 2.20.1.3 jednoznačne hovorí o tom, že všetky lety mimo prevádzkovej doby letisku sú vykonávané len na vlastné riziko prevádzkovateľa lietadla.

V danom prípade nevyplývala povinnosť prevádzkovateľovi letiska LZPP publikovať informácie o stave prevádzkových plôch a zariadení na letisku LZPP.

3. ZÁVERY / Príčina vzniku vážneho incidentu

3.1 Zistenia

- posádka lietadla mala platné kvalifikácie na vykonanie predmetného letu,
- lietadlo malo platnú dokumentáciu a nevykazovalo žiadne poruchy pred udalosťou,
- letisko LZPP bolo v čase udalosti mimo prevádzkovej doby,
- prevádzkovateľ lietadla nepostupoval v zmysle ust. LZPP AD 2.20, Miestne pravidlá prevádzky AIP SR keď prevádzkovateľ letiska LZPP nepožiadal o povolenie vykonávať lety mimo prevádzkovej doby v súvislosti s letom lietadla typu DA-42NG,
- lietadlo bolo pri vážnom incidente poškodené v malom rozsahu,
- pri tomto vážnom incidente nebol nikto zranený.

3.2 Príčiny vzniku vážneho incidentu:

- nevysunutie podvozku pred pristátím s jednou nepracujúcou pohonnou jednotkou,
- piloti nevenovali dostatočnú pozornosť príprave na let, keď si nepreštudovali podmienky pre využívanie letiska LZPP v mimo prevádzkového času (AIP SR, časť LZPP AD 2.20 MIESTNE PRAVIDLÁ PREVÁDZKY).

4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

Na základe odborného vyšetrovania príčin vzniku vážneho incidentu.

lietadla typu **DA-42NG**
poznávacej značky **OM-IVO**
ku ktorému prišlo dňa **30.09.2012**

odporúčame prijať nasledovné opatrenia:

Leteckému úradu SR:

- zabezpečiť aby zmluvy o prevádzkovaní lietadla v prípade jeho prenájmu do FTO alebo výcvikových zariadení boli evidované v Registri lietadiel SR,
- stanoviť letiskám LZPP, LZZI a LZTT, aby prijali vlastné opatrenia pre publikovanie informácií pre leteckú verejnosť o využití prevádzkových plôch letiska mimo prevádzkovej doby letiska na iný účel než na ktorý sú určené v prevádzkovom čase.

V Bratislave, 22.02.2013