

Z Á V E R E Ć N Á S P R Á V A

o bezpečnostnom vyšetovaní vážneho leteckého incidentu

lietadla typu	Skyleader 600
poznávacej značky	OK-BAA61
dňa	04. 02. 2025



Ev.č.: **SKS2025001**

Bezpečnostné 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 bezpečnostného 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 bezpečnostnému 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.

OBSAH

Použité skratky.....	4
A) Úvod.....	5
B) Informatívny prehľad.....	5
1 Faktické informácie.....	7
1.1 Priebeh udalosti.....	7
1.2 Zranenie osôb.....	8
1.3 Poškodenie lietadla.....	8
1.4 Ostatné škody.....	8
1.5 Informácie o leteckom personáli.....	8
1.5.1 Pilot.....	8
1.5.2 Letové skúsenosti.....	9
1.6 Informácie o lietadle.....	9
1.6.1 Všeobecné informácie.....	9
1.6.2 Informácie o havarovanom lietadle.....	9
1.6.3 Rozmerové a výkonové charakteristiky.....	9
1.6.4 Hmotnostné charakteristiky.....	9
1.6.5 Pohonná jednotka.....	9
1.6.5.1 Motor.....	9
1.6.5.2 Vrtuľa.....	10
1.6.6 Prevádzka lietadla.....	10
1.7 Meteorologická situácia.....	10
1.8 Navigačné zariadenia.....	10
1.9 Spojenie.....	10
1.10 Informácie o letisku.....	10
1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky.....	11
1.12 Informácie o dopade a troskách.....	11
1.12.1 Obhliadka miesta incidentu.....	11
1.12.2 Obhliadka lietadla.....	12
1.13 Lekárske a patologické nálezy.....	14
1.14 Požiar.....	14
1.15 Aspekty prežitia.....	14
1.16 Testy a výskum.....	15

1.17	Informácie o organizácii a riadení.....	16
1.18	Doplňkové informácie.....	16
1.19	Spôsoby bezpečnostného vyšetrovania.....	16
2	Analýza.....	17
2.1	Činnosť pilota.....	17
2.2	Lietadlo.....	17
2.3	Priebeh letu.....	17
3	Závery.....	17
3.1	Zistenia komisie.....	17
3.1.1	Pilot.....	17
3.1.2	Lietadlo.....	18
3.2	Príčina.....	18
4	Odporúčania na zaistenie bezpečnosti.....	18

Použité skratky

BVK	Bezpečnostná vyšetrovacia komisia (Specialised Commission for Investigation of Causes of a Particular Incident from Members of the Commission)
LZPT	kód ICAO pre letisko Partizánske
LZDV	kód ICAO pre letisko Dubová
LZIB	kód ICAO pre letisko Bratislava
UTC	svetový koordinovaný čas (Co-ordinated Universal Time)
°	stupeň v geografii - určenie zemepisnej dĺžky, alebo zemepisnej šírky
'	minúta v geografii - určenie zemepisnej dĺžky, alebo zemepisnej šírky
”	sekunda v geografii - určenie zemepisnej dĺžky, alebo zemepisnej šírky
m	meter - jednotka dĺžky
km/h	kilometer za hodinu – jednotka rýchlosti
min	minúta - jednotka času
h	hodina - jednotka času
l	liter - jednotka objemu
LŠZ	lietajúce športové zariadenie
kg	kilogram - jednotka hmotnosti
V _{NE}	maximálna prípustná rýchlosť letu, neprekročiteľná rýchlosť (Never-Exceed Speed)
RWY	Vzletová a pristávacia dráha (Runway)
ft	stopa - jednotka dĺžky (Feet - dimensional unit)
VFR	pravidlá letu za viditeľnosti (Visual Flight Rules)
LAPL	preukaz spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel (Light Aircraft Pilot Licence)
SR	Slovenská republika
ČR	Česká republika
N	označenie svetovej strany - sever (North)
E	označenie svetovej strany - východ (East)
SAR	pátranie a záchrana (Search and Rescue)
s.r.o.	spoločnosť s ručením obmedzeným
Mhz	Megahertz - jednotka frekvencie
METAR	správa o aktuálnom počasí (Meteorological Aerodrome Report)
VPD	vzletová a pristávacia dráha
UL	ultraľahký
AFM	letová príručka (Aircraft Flight Manual)

A. ÚVOD

Typ lietadla:	Skyleader 600
Poznávacia značka:	OK-BAA61
Prevádzkovateľ/Vlastník:	fyzická osoba/právnická osoba
Typ prevádzky:	všeobecné letectvo/športové a rekreačné lietanie
Miesto vzletu:	LZPT
Fáza letu:	pristátie
Miesto udalosti:	LZDV
Dátum a čas udalosti:	04. 02. 2025/10:07 h

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

B. INFORMATÍVNY PREHĽAD

Dňa 04. 02. 2025 vykonal pilot v čase 09:25 h vzlet z LZPT za účelom vykonania preletu na LZDV. Po dosadnutí na RWY31 LZDV došlo k samovoľnému zasunutiu hlavného podvozku čo zapríčinilo vychýlenie lietadla z osi RWY. Lietadlo so zasunutým hlavným podvozkom zastalo približne po 35 m. Pilot vykonal vypnutie motora a uzavretie paliva a opustil lietadlo spolu s pasažierom bez cudzej pomoci, bez zranení. Lietadlo bolo po pristátí poškodené v malom rozsahu.

Na vyšetrenie príčin predmetnej udalosti bola ustanovená BVK v zložení:
predseda BVK
člen BVK

Správu vydáva:
Útvar bezpečnostného vyšetřovania v doprave
Ministerstva dopravy SR

Hlavná časť správy obsahuje:

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

1. FAKTICKÉ INFORMÁCIE

1.1 Priebeh udalosti

Priebeh udalosti je zostavený z výpovede pilota:

Dňa 04. 02. 2025 vykonal pilot pred plánovaným preletom z LZPT na LZDV štandardnú predletovú prehliadku lietadla podľa AFM bez zistených nedostatkov. Vzlet z LZPT vykonal v čase 09:25 h. Vzlet prebiehal štandardne, bez komplikácií. Po vzlete pilot zasunul podvozok, let prebiehal bez nedostatkov. Približne po 10 min letu pilot zaregistroval rozsvietenie zelenej kontrolky ľavej podvozkovej nohy - signalizácia vysunutej polohy podvozkovej nohy. Fyzicky pilot nepocíťoval zmeny v chovaní lietadla ako pri vysunutom podvozku a signalizácia vysunutej polohy po pár sekundách zhasla. Let ďalej prebiehal bez nedostatkov. Pristátie na LZDV/RWY31 vykonal pilot v čase 10:07 h. Priblíženie a pristátie prebiehalo bez komplikácií. Konfiguráciu lietadla na pristátie - podvozok, klapky - pilot nastavil na úrovni obce Vištuk, ešte pred zaradením sa na finále RWY31. Podľa signalizácie vysunutej polohy podvozku bol podvozok vysunutý a zaistený - svietili tri zelené kontrolky čo pilot opakovane skontroloval ešte pred zaradením sa na finále RWY31. Dosadnutie lietadla na RWY31 bolo v miernom traversze, ktorý sa ihneď po dotyku s VPD zrovnal. Dosadnutie na hlavný podvozok bolo pri rýchlosti približne 70km/h s následným položením prednej podvozkovej nohy. Približne po 100 až 150 m pilot zaregistroval pokles pravej strany lietadla a následne aj pokles ľavej strany, čo lietadlo vychýlilo z osi RWY. Výchylku sa snažil pilot korigovať nožným riadením prednej podvozkovej nohy, ktorá zostala vo vysunutej polohe až do úplného zastavenia lietadla. Lietadlo s čiastočne zasunutým hlavným podvozkom prešlo do úplného zastavenia približne 35 m. Po zastavení lietadla pilot vykonal povinné úkony a opustil lietadlo spolu s pasažierom bez zranení. Lietadlo bolo poškodené v malom rozsahu.

Denná doba: Deň

Pravidlá letu: VFR

1.2. Zranenia osôb

Pilot a ani pasažier neutrpeli zranenia.

Tab.č.1 Počty zranených/ usmrtených osôb

Zranenie	Posádka	Cestujúci	Ostatné osoby (obyvateľstvo apod.)
Smrteľné	0	0	0
Vážne	0	0	0
Ľahké / bez zranení	0/1	0/1	0/1

1.3 Poškodenie lietadla

Lietadlo bolo následkom samovoľného zasunutia podvozku po pristátí poškodené v malom rozsahu.

1.4 Ostatné škody

Pri vážnom leteckom incidente a ani počas manipulácie s lietadlom nedošlo ku škodám na majetku tretej osoby. Leteckému a námornému vyšetrovaciemu útvaru neboli oznámené okolnosti s prípadným uplatnením iných náhrad škôd voči tretej osobe.

1.5 Informácie o leteckom personáli

1.5.1 Pilot:

Občan Slovenskej republiky, vek 59 rokov.

Držiteľ Pilotného preukazu, ktorý vydala Slovenská liga aviatikov dňa 16. 04. 2019 s vyznačenou platnosťou do 09. 04. 2025.

Držiteľ Pilotného preukazu, ktorý vydala Letecká amatérska asociácia ČR dňa 02. 09. 2019 s vyznačenou platnosťou do 02. 10. 2025.

Kvalifikácie:

Pilot LŠZ s vyznačenou platnosťou do 09. 04. 2025

Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti:

2. triedy s vyznačenou platnosťou do 03. 02. 2025

LAPL s vyznačenou platnosťou do 03. 02. 2026

Všeobecné osvedčenie rádiotelefonistu leteckej pohyblivej služby bez vyznačenia platnosti.

1.5.2 Letové skúsenosti:

Tab.č.2 nálet pilota

Nálet:	Za 24 h	Za 30 dní	Za 90 dní	Celkom
Typ Skyleader 600 (OK-BAA61):	2:41 h	14:31 h	19:52 h	93:47 h
Všetky typy:	2:41 h	14:31 h	19:52 h	240:31 h

1.6 Informácie o lietadle

1.6.1 Všeobecné informácie

Lietadlo JA 600 Skyleader je jednomotorový, dvojmiestny, samonosný dolnoplošník, celokovovej konštrukcie so sedačkami umiestnenými vedľa seba. Lietadlo je vybavené padákovým záchranným systémom Galaxy GRS6/600. Lietadlo má zasúvateľný trojbodový podvozok s hydraulicky ovládanými brzdami. Lietadlo je určené pre športové, rekreačné a turistické lietanie za podmienok VFR v triede UL lietadlo ako aj na výcvik pilotov.

1.6.2 Informácie o havarovanom lietadle

- Typ lietadla JA 600 Skyleader 600
- Výrobca ZALL Jihlavan airplanes s.r.o.
- Výrobné číslo 6 245 267 U
- Rok výroby 2015
- Poznávacia značka OK-BAA61
- Prevádzkovateľ súkromná osoba

1.6.3 Rozmerové a výkonové charakteristiky

- Dĺžka 7,10 m
- Rozpätie 9,90 m
- Výška 2,46 m
- Neprekročiteľná rýchlosť V_{NE} 265 km/h

1.6.4 Hmotnostné a centrálne charakteristiky

- Hmotnosť prázdneho lietadla 340 kg
- Maximálna vzletová hmotnosť 600 kg
- Max. množstvo paliva 120 l/90 kg

1.6.5 Pohonná jednotka

Pre pohon lietadla bol použitý štvorvalcový, štvortaktný, motor s kombinovaným chladením vzduch-kvapalina s protibežnými valcami Rotax 912 ULS a dvojlistá elektricky staviteľná vrtuľa Woodcomp SR 3000N.

1.6.5.1 Motor

- Typ/model Rotax 912 ULS
- Výrobca BRP-Powertrain GmbH & Co.KG

- Výrobné číslo 344444

1.6.5.2 Vrtuľa

- Typ/model SR 3000N
- Výrobca Woodcomp Propellers
- Výrobné číslo 27055
- Rok výroby 2015

1.6.6 Prevádzka lietadla

V deň vážneho leteckého incidentu bol s lietadlom vykonaný jeden let v trvaní 42 min.

1.7 Meteorologická situácia

METAR Bratislava:

LZIB 040830Z 11003KT CAVOK M01/M04 Q1032

LZIB 040900Z 10003KT CAVOK M01/M03 Q1032

LZIB 040930Z VRB01KT CAVOK 01/M03 Q1032

LZIB 041000Z VRB01KT CAVOK 01/M03 Q1032

LZIB 041030Z VRB01KT CAVOK 02/M03 Q1032

LZIB 041100Z VRB02KT CAVOK 03/M03 Q1032

1.8 Navigačné zariadenia

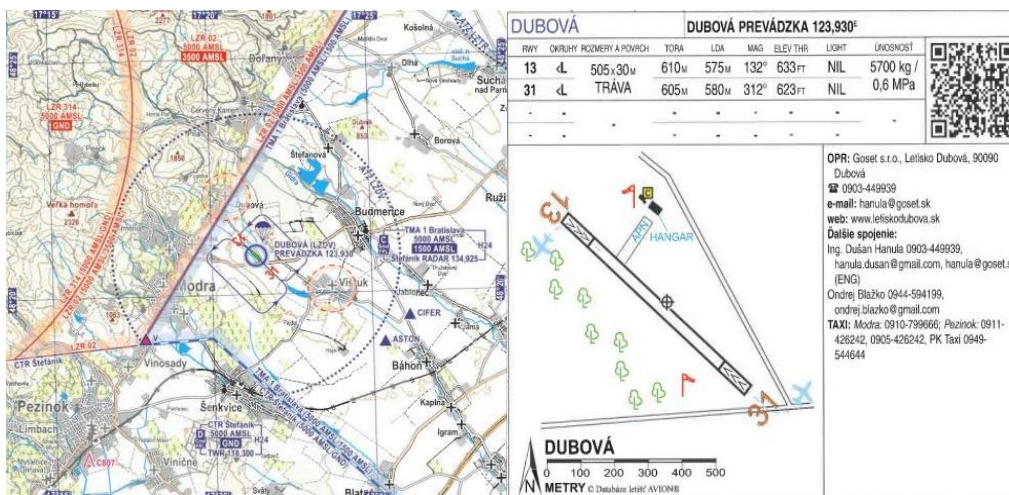
Vizuálne prostriedky na LZDV odpovedali triede letiska podľa predpisu L-14.

1.9 Spojenie

Lietadlo bolo vybavené palubnou rádiostanicou pre možnosť obojstranného rádiového spojenia v každom okamihu letu.

1.10 Informácie o letisku

LZDV	neverejné vnútroštátne letisko
Zemepisný smer VPD:	130°/310°
Označenie VPD:	13/31
Povrch letiska:	tráva
Druh prevádzky:	VFR - deň
Frekvencia:	123,930 Mhz
Vzťažný bod letiska:	N 48°20' 49,27", E 017°21' 23,70"
Nadmorská výška:	193 m/634 ft
Rozmery VPD:	
13/31	505x30m/tráva



1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

Na palube lietadla nebolo nainštalované zariadenie, ktoré by primárne slúžilo k záznamu letových dát.

1.12. Informácie o dopade a troskách

1.12.1 Obhliadka miesta vážneho leteckého incidentu

Miestom vzniku vážneho incidentu je RWY LZDV. Lietadlo po kolapse hlavného podvozku zastalo pri pravom okraji dráhy 31 približne 70 m od jej konca, stočené približne 20° od osi dráhy.





Obr. č. 3 Konečná poloha OK-BAA61



Obr. č. 4 Konečná poloha OK-BAA61 pravá strana

Poloha miesta vážneho incidentu je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Tab.č.3 Súradnice miesta vážneho leteckého incidentu

v zemepisných súradniciach:	N 48°20'53''
	E 017°21'16''
nadmorská výška:	190 m

Na mieste incidentu nedošlo k cielenému oddeleniu niektorej časti lietadla. Lietadlo bolo pomocou zdvihákov nadvihnuté, po vysunutí a zaistení podvozku bolo odtiahnuté do hangáru LZDV. Následne sa za účelom prepravy lietadla do opravy vykonala demontáž krídiel.

1.12.2 Obhliadka lietadla

BVK vykonala obhliadku lietadla v mieste jeho uloženia v priestoroch spoločnosti ZALL Jihlavan airplanes, s.r.o.

Zistené poškodenia lietadla:

- Ľavá vztlaková klapka: - poškodená nábežná hrana v mieste mechanizmu pohyblivého uchytenia k centroplánu, preliačený poťah nábežnej hrany a vrchnej strany v sekcii medzi koreňovým a prvým rebrom (obr. č. 5),

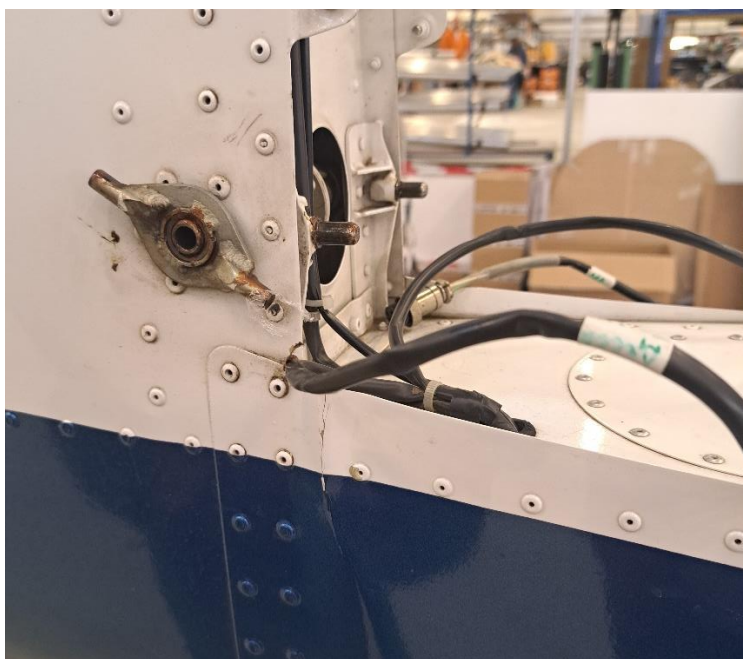
- Pravá vztlaková klapka: - vytrhnutá konzola uchytenia vodiacej kladky klapky, vodiaca kladka ohnutá smerom dole mimo vodiacej koľajnice, popraskaný vrchný poťah v mieste uchytenia konzoly (obr. č. 6),
- Chvostová časť:- praskliny poťahu spodnej koncovej časti trupu na oboch stranách v mieste závesu horizontálneho stabilizátora (obr. č. 7), popraskaná a poprehýbaná spodná časť aerodynamického ukončenia trupu, pravdepodobné poškodenie uloženia spodného ložiska smerového kormidla (obr. č. 8).



Obr. č. 5 Detail na poškodenie ľavej vztlakovej klapky



Obr. č. 6 Poškodenie pravej vztlakovej klapky



Obr. č. 7 Detail na praskliny potáhu zadnej časti trupu



Obr. č. 8 detail na poškodenia spodnej časti segmentu ukončenia trupu

Všetky poškodenia popísané vyššie vznikli mechanickým spôsobom, ktorý spôsobil pohyb lietadla s čiastočne zavretým podvozkom po povrchu RWY.

1.13 Lekárske a patologické nálezy

Pilot ani pasažier neboli pri leteckom incidente zranení.

1.14 Požiar

Pri leteckej nehode požiar nevznikol.

1.15 Aspekty prežitia

Pátranie a záchranu prostriedkami SAR nebolo nutné vykonať.

1.16 Testy a výskum

V rámci technickej obhliadky lietadla v priestoroch výrobného závodu mala BVK možnosť konzultovať vzniknutý stav priamo s výrobcom. Výrobca poukázal na skutočnosť, že v niektorých prípadoch poruchy detektora polohy páky ovládania podvozku môže dôjsť k samovoľnému zasunutiu podvozku. Problém spočíva vo firmware riadiacej elektroniky ovládania podvozku, ktorý interne riadi elektroniku ovládania podvozku. Na základe vyššie uvedeného ako aj na základe odhalenia možnej poruchy v systéme výrobný podnik identifikoval dotknuté lietadlá a vydal Servisný Bulletin č. 01/2018 (Názov: Zvýšenie bezpečnosti systému zatahovania podvozku), ktorý sa zameriava práve na úpravu firmwaru v riadiacej elektronike ovládania podvozku. Servisný Bulletin č. 01/2018 patrí do kategórie „povinný“ a jeho súčasťou je tabuľka identifikovaných výrobných čísiel lietadiel, ktorých sa týka. Výrobné číslo lietadla OK-BAA61 je súčasťou bulletinu (obr. č. 9), ale podľa zástupcov výrobného podniku bulletin na lietadle vykonaný nebol.



SERVISNÍ BULLETIN 01/2018

Bulletin číslo: 01/2018
Datum vydání: 06. listopad 2018

Věc: Zvýšení bezpečnosti systému zatahování podvozku
Důležitost: Povinný

Dotčené letouny (s/n): JA-600 (Skyleader 600) a KP-2/5 (Skyleader 200/500) se zatahovacím podvozkem, následujících výrobních čísel:

6 155 166 O	6 229 251 T	2 240 261 U
6 190 215 Q	6 223 254 T	5 242 264 U
6 201 204 Q	6 235 255 T	5 243 265 U
6 202 222 R	6 239 257 U	2 246 269 U
6 204 223 R	6 241 258 U	2 248 271 U
6 208 227 R	6 244 266 U	2 249 272 U
6 209 228 R	6 245 267 U	2 256 278 V
6 212 234 S	6 247 270 U	5 254 277 V
6 214 235 S	6 250 268 U	2 264 286 V
6 216 233 S	6 252 274 V	2 266 293 V
6 220 239 S	6 253 275 V	
6 221 241 S	6 257 276 V	
6 226 244 T	6 270 289 W	
6 227 249 T		

Podmínky splnění: Po splnění požadavků tohoto bulletinu.

Důvod vydání: V případě závady na čidlo polohy páky ovládání zatahování podvozku může dojít k samovolnému zatažení podvozku.

Popis splnění: Úprava firmware v řídicí elektronice ovládání podvozku (u výrobce letounu).

Výrobce: ZALL JIHLAVAN airplanes, s. r. o., Znojemská 64, 58601 Jihlava, Česká republika
Web: www.skyleader.aero; E-mail: support@skyleader.aero

WWW.SKYLEADER.AERO
SAFETY · PRESTIGE · EMOTION

Obr. č. 9 Servisný bulletin 01/2018 predná strana



Provedení opravy:

- Odpojit hlavní baterii letounu
- Vymontovat řídicí elektroniku podvozku z letounu (vyšroubovat 4 šrouby držící elektroniku na přístrojové desce a odpojit elektrický konektor na zadní části řídicí jednotky)
- Zaslat řídicí elektroniku podvozku výrobci na úpravu (přibližně 1 týden)
- Namontovat řídicí elektroniku podvozku z letounu (připojit elektrický konektor na zadní části řídicí jednotky a zašroubovat 4 šrouby držící elektroniku na přístrojové desce)
- Zapojit hlavní baterii letounu
- Zkontrolovat plnou funkčnost systému zatahování podvozku

Náklady na opravu: Náklady na opravu hradí výrobce letounu.

Počet stran: 2

Výrobce: ZALL JIHLAVAN airplanes, s. r. o., Znojemská 64, 58601 Jihlava, Česká republika
Web: www.skyleader.aero; E-mail: support@skyleader.aero

WWW.SKYLEADER.AERO
SAFETY · PRESTIGE · EMOTION

Obr. č. 10 Servisný Bulletin 01/2018 popis opravy

1.17 Informácie o organizáciách a riadení

Lietadlo v čase udalosti vlastnila a prevádzkovala fyzická osoba (pilot). Lietadlo bolo využívané k vykonávaniu hlavne rekreačných letov.

1.18 Doplnkové informácie

Neuvádza sa.

1.19 Spôsoby bezpečnostného vyšetrovania

Boli použité bežné spôsoby vyšetrovania.

2. ANALÝZA

Najviac skutočností smerujúcich k určeniu príčiny vzniku vážneho incidentu jednoznačne vyplýva z informácií získaných priamo od výrobcu lietadla.

2.1. Činnosť pilota

Pilot mal platný pilotný preukaz vydaný Leteckou amatérskou asociáciou ČR a platný pilotný preukaz, ktorý vydala Slovenská liga aviatikov. Bol spôsobilý na vykonanie letu. Letovú činnosť vykonával v súlade s platnými smernicami a nariadeniami. Pri vzniku núdzovej situácie reagoval adekvátne, podľa postupov uvedených v letovej príručke lietadla. Činnosť pilota nemala nijaký vplyv na príčinu vzniku núdzovej situácie.

2.2. Lietadlo

Stav lietadla pred incidentom zodpovedal stavu 10 ročného UL lietadla používaného prevažne v režime rekreačného lietania. Záznamy v prevádzkovej dokumentácii boli prevádzkovateľom (pilotom) vykonávané v patričnom rozsahu. Lietadlo bolo prevádzkované v rozsahu povolenej hmotnosti a centráže, čo zabezpečovalo dostatočný rozsah riadenia pre bezpečnú pilotáž. Maximálna vzletová hmotnosť lietadla nebola prekročená. Na lietadle nebol vykonaný servisný bulletin č. 01/2018.

2.3. Priebeh letu

Pilot vykonával prelet z LZPT na LZDV. Kritická situácia nastala po pristátí na RWY31 LZDV kedy došlo k samovoľnému čiastočnému zasunutiu hlavného podvozku. Po vzlete z LZPT približne po 10 minútach letu pilot síce zaznamenal rozsvietenie kontrolky ľavej podvozkovej nohy, ktorá však po pár sekundách zhasla takže pilot signalizácii až do začatia vykonávania povinných úkonov pred pristátím nevenoval ďalšiu pozornosť. Po vysunutí podvozku pred pristátím signalizácia pracovala správne. Pilot po zastavení lietadla vykonal povinné úkony a opustil lietadlo spolu s pasažierom bez cudzej pomoci.

3. ZÁVERY / Príčina vzniku vážneho leteckého incidentu

Z vyšetrovania udalosti vyplynuli nasledujúce závery:

3.1. Zistenia komisie

3.1.1 Pilot

- mal podľa predloženej dokumentácie platné kvalifikácie pre vykonávanie letov v danej kategórii lietajúcich športových zariadení,
- mal dostatočný nálet a skúsenosti na vykonanie letu,
- pilot nebol v čase leteckej nehody ovplyvnený alkoholom, inými omamnými alebo psychotropnými látkami, ktoré by mohli znížiť jeho pozornosť počas letu a pri riešení krízovej situácie.

3.1.2 Lietadlo

- malo platnú dokumentáciu,
- v dobe pred kritickým letom letelo v normálnej konfigurácii a pilot neoznámil žiadnu poruchu, alebo odchýlku od snímaných parametrov, až na krátkodobé rozsvietenie signalizácie polohy ľavej podvozkovvej nohy,
- spĺňalo podmienky letovej spôsobilosti,
- malo platnú zákonnú poistku,
- na lietadle nebol vykonaný Servisný Bulletin č. 01/2018, kategorizovaný výrobným podnikom ako „povinný“, ktorý bol vydaný za účelom zvýšenia bezpečnosti systému zaťahovania podvozku.

3.2. Príčina

Príčinou vzniku vážneho leteckého incidentu bolo samovoľné zasunutie hlavného podvozku z dôvodu poruchy v riadiacej elektronike ovládania podvozku.

Spolupôsobiacou príčinou bolo nevykonanie úpravy v súlade so Servisným Bulletinom č. 01/2018.

Poznámka: V čase vydania Servisného Bulletinu č. 01/2018 bolo lietadlo vo vlastníctve iného majiteľa, ktorý pri predaji lietadla súčasnemu majiteľovi neoznámil, skutočnosť, že povinné úpravy vyplývajúce z tohto bulletinu neboli vykonané.

4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

Záverečná správa z vyšetrovania predmetnej leteckej udalosti neobsahuje žiadne odporúčania.

V Bratislave, 09.01.2025