



**MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY
A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

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

Ev.č.: SKA2010010

Z Á V E R E Č N Á S P R Á V A

o odbornom vyšetovaní leteckej nehody

lietadla typu **VSO-10**

poznávacej značky **OM - 8509**

Dátum: 05.07.2010

Miesto: poľnohospodárska plocha Tužina

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.

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 akejkoľvek 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.

Prevádzkovateľ / Vlastník:	SNA gen. M. R. Štefánika / Aeroklub Žilina
Typ prevádzky:	všeobecné letectvo
Typ lietadla:	VSO-10
Poznávacia značka:	OM - 8509
Miesto vzletu:	letisko LZPT
Fáza letu:	pristátie
Miesto nehody:	poľnohospodárska plocha Tužina
Dátum a čas nehody:	05.07.2010, 13:30

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

B. INFORMATÍVNY PREHĽAD

Dňa 05.07.2010 počas súťažného letu vykonal pilot vetroňa pristátie na poľnohospodársku plochu Tužina, pri ktorom došlo k poškodeniu vetroňa.

Pilot vetroňa nezranený.

Na vyšetrenie príčin vzniku predmetnej udalosti bola ustanovená:

Lic. MIČEKOVÁ Jaroslava

Správu vydáva:

Útvar odborného vyšetrowania leteckých nehôd a incidentov
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

Pri 5. súťažnom lete došlo k zhoršeniu termických podmienok, preto sa pilot rozhodol pristáť na vopred vybranú plochu v teréne. Vybral si poľnohospodársku plochu Tužina. V tom čase bola na západnej strane tejto plochy činnosť leteckých modelárov (zaparkované automobily a skupina modelárov), avšak samotná dráha na pristátie bola voľná. Pilot sa rozhodol pre pristátie proti vetru, t.j. južným smerom, aby neohrozil bezpečnosť prevádzky modelárov.

Dotyk vetroňa s dráhou bol hneď za severným prahom. Avšak protivietor, s ktorým pilot počítal, zmenil smer z juhozápadu na severovýchod. Zmena smeru vetra spolu so sklonom dráhy spôsobili predĺženie výbehu až za južný prah dráhy, za ktorým sa nachádza lúka s terénnou vlnou.

Vetroň počas brzdenia, so zdvihnutým ostrohovým kolieskom zbehol dole terénnou vlnou pričom došlo k jeho poškodeniu.

Denná doba: Deň

Pravidlá letu: VFR

1.2 Zranenie osôb

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

1.3 Poškodenie lietadla

Vetroň ostal po leteckej nehode vcelku s rozlepeným spodným spojom trupu v dĺžke cca 20-30 cm a s odlepenou podlahou od bočného laminátu pilotného priestoru.

Vetroň stratil letovú spôsobilosť. Nariadené posúdenie rozsahu poškodenia vetroňa a vykonanie opravy v oprávnenej organizácii AMO.

1.4 Ďalšie škody

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

1.13 Lekárske a patologické nálezy

Pilot nezranený, bez nutnosti prehliadky lekárom.

1.14 Požiar

Neuvádza sa.

1.15 Pátranie a záchrana

Pátranie a záchranu prostriedkami SAR nebolo nutné vykonať.

1.16 Testy a výskum

Nebolo nutné vykonať žiadne testy ani expertné preskúmanie častí vetroňa.

1.17 Informácie o organizácii a riadení

Neuvádza sa.

1.18 Doplnkové informácie

Neuvádza sa.

1.19 Spôsoby vyšetrovania

Boli použité bežné spôsoby vyšetrovania.

2. ANALÝZA

Pristátie vetroňov do terénu si vyžaduje od pilotov vykonanie obhliadky zvoleného miesta pristátia. Voľba plochy na pristátie musí zohľadňovať okrem orientácie plochy voči vetru aj jej povrch, sklon, únosnosť a druh porastu pokrývajúceho plochu.

Pristátie do relatívne neznámeho terénu o ktorom pilotovi sprostredkuje informáciu len zbežný pohľad, kladie na pilota zvýšené psychické nároky. Všetky uvedené faktory vrátane zmeny rýchlosti a orientácie prízemného vetra a nerovností povrchu terénu vedú v mnohých prípadoch k poškodeniam vetroňov.

Tento prípad leteckej nehody poukazuje na väčšinu vyššie uvedených okolností a ako vyplýva aj z výpovede pilota, zmenou prúdenia vetra a sklonom dráhy bolo spôsobené predĺženie výbehu s následným poškodením vetroňa.

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

Nezvládnutie techniky pilotáže pilotom vetroňa pri pristáti.

4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

Záverečná správa z vyšetrovania predmetnej leteckej nehody neobsahuje žiadne odporúčania.

V Bratislave, 01.04.2011

Lic. MIČEKOVÁ Jaroslava

