



MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY
A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



LETECKÝ A NÁMORNÝ VYŠETROVACÍ ÚTVAR
Námestie slobody 6, P.O.BOX 100
810 05 Bratislava 15

ZÁVEREČNÁ SPRÁVA

o odbornom vyšetrowaní leteckej nehody
bezmotorového padákového klzáka **Axispara Pluto L**
bez poznávacej značky

Ev.č.: SKA2014005

Odborné vyšetovanie 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 vyšetovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve, ktorými sa riadi vyšetovanie leteckých nehôd a incidentov v civilnom letectve.

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

Výhradným cieľom odborného vyšetovania 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 vyšetovaniu 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:	súkromná osoba
Typ prevádzky:	všeobecné letectvo / športové a rekreačné lietanie
Typ:	bezmotorový padákový klzák Axispara Pluto L (ďalej len „BPK“)
Poznávacia značka:	nevydaná
Miesto vzletu:	Straník pri Žiline
Miesto plánovaného pristátia:	Teplička nad Váhom
Fáza letu:	prebiehajúci let
Miesto udalosti:	Teplička nad Váhom N 49° 13' 23,3'' E 18° 48' 55,1''
Dátum a čas nehody:	25.08.2014, čas: 16:00

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

B. INFORMATÍVNY PREHĽAD

Dňa 25.08.2014 o 15:30 hod vykonal pilot vzlet z priestoru Straník pri Žiline. Počas letu prišlo k leteckej udalosti, ktorej následkom bolo vážnejšie zranenie pilota.

Na vyšetrenie príčin vzniku predmetnej udalosti bola ustanovená komisia:

Ing. Milan BOHUŠ
Ing. Juraj GYENES

Správu vydáva:

Letecký a námorný vyšetovací 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

Pilot vykonal na BPK let z priestoru Straník pri Žiline, ktorý je využívaný pre bezmotorové padákové a závesné lietanie.

Krátko pred pristátím, vo fáze klesavého manévru, prišlo k deformácii nosnej plochy BPK a k následnému pádu na zem z výšky menej ako 15 m.

Denná doba: Deň
Pravidlá letu: VFR

1.2 Zranenia osôb

Zranenie	Posádka	Cestujúci	Ostatné osoby
Smrteľné	-	-	-
Vážne	1	-	-
Ľahké zranenia	-	-	-
Bez zranení	-	-	-

1.3 Poškodenie BPK

BPK nebol pri leteckej nehode poškodený.

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

Občan Slovenskej republiky, muž, vek 40 rokov,
držiteľ preukazu spôsobilosti pilota lietajúcich športových zariadení, vydaný Leteckou Amatérskou Asociáciou Slovenskej republiky dňa 15.10.2008, s vyznačenou platnosťou do 19.09.2010.

Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti zo dňa 19.09.2008 uvedené na osobnom liste odborného personálu LAA SR platné 2 roky, s vyznačenou platnosťou do 19.09.2010.

Letové skúsenosti:

celkom nalietal	150 hod
za posledných 90 dní nalietal	20 hod
za posledných 30 dní nalietal	6 hod

Kvalifikácia:

pilot bezmotorových padákových klzákov – Pilot PK-A.

1.6 Informácie o BPK

a) typ:	Axispara Pluto L
poznávacia značka:	nevydaná
výrobné číslo:	12855606LC
rok výroby:	2008
Od výroby odlietal celkom:	nezistené
Technický preukaz:	nevydaný
Zákonné poistenie:	neplatné

Športová trieda FAI	O - PG
Kategória bezpečnosti	Standard
Minimálna rýchlosť letu	22 km/hod
Maximálna rýchlosť letu	50 km/hod
Minimálna vzletová hmotnosť	95 kg
Maximálna vzletová hmotnosť	125 kg

b) vzletová hmotnosť BPK v čase vzniku leteckej nehody

Prázdna hmotnosť	5,0 kg
Hmotnosť posádky	88,0 kg
Hmotnosť výbavy a batožiny	6,0 kg

Celková vzletová hmotnosť v čase leteckej udalosti: 99,0 kg

Vzletová hmotnosť BPK v čase vzniku leteckej nehody bola dodržaná.

1.7 Meteorologická situácia

Vietor južných smerov s rýchlosťou do 5 m/s, ktorý k večerným hodinám ustával.

1.8 Navigačné zariadenia

Neuvádza sa.

1.9 Spojenie

Rádiové spojenie nebolo k dispozícii.

1.10 Informácie o letisku

Neuvádza sa.

1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

Neuvádza sa.

1.12 Informácia o dopade a troskách



1.13 Lekárske a patologické nálezy

Pilot BPK utrpel kompresívnu fraktúru tela stavca L1 s redukciou výšky o cca 1/3. Vnútorne zranenia negatívne.

1.14 Požiar

Nevznikol.

1.15 Aspekty prežitia

Pilot BPK mal počas letu k dispozícii záchranný padák. Jeho použitie vzhľadom na malú výšku bolo bezpredmetné.

1.16 Testy a výskum

Neuvádza sa.

1.17 Informácie o organizáciách a riadení

Neuvádza sa.

1.18 Doplnkové informácie

1. Pilot počas letu nemal pri sebe doklad preukazujúci odbornú spôsobilosť pilota lietajúcich športových zariadení. Tento dodatočne predložil, avšak bol neplatný.
2. V evidencii techniky LAA SR sa predmetný BPK nenachádza.
3. Vykonané zisťovanie údajov o BPK u výrobcu padákového klzáka: dňa 22.03.2011 bola vykonaná kontrola technického stavu BPK so záverom dobrý, s platnosťou 100 letových hodín alebo s vyznačenou platnosťou do 22.03.2012. Podľa výrobného čísla výrobca potvrdil rok výroby 2008.

1.19 Spôsoby odborného vyšetovania

Boli použité bežné spôsoby vyšetovania.

2. ANALÝZA

Pilot pri predmetnom lete vykonal klesavý manéver, takzvanú špirálu, kde pri ukončení a vyletení z tejto špirály chcel zatočiť doľava. Nastal kolaps BPK a ten sa dostal do negatívnej zatáčky, pravdepodobne následkom prebrzdenia s následným dosiahnutím pádovej rýchlosti, po ktorom nastalo odtrhnutie prúdu vzduchu od nosnej plochy a k strate vztlakovej sily. Pilot sa snažil tento kolaps vyrovnať, avšak vzhľadom na malú výšku sa mu to nepodarilo a prišlo k pádu BPK až na zem.

Stav BPK a jeho vybavenia po udalosti nevykazovali známky nadmerného opotrebovania ani poškodenia. Pilot počas predmetného letu mal k dispozícii záchranný padák. Vzhľadom na to, že k samotnému pádu prišlo z výšky menej ako 15 m, použitie záchranných prostriedkov už nebolo možné.

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

3.1 Zistenia

- pilot nemal platnú kvalifikáciu na vykonanie predmetného letu,
- preukaz letovej spôsobilosti BPK nebol predložený.

3.2 Príčiny leteckej nehody

Deformácia nosnej plochy BPK vplyvom straty rýchlosti letu.

4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

Záverečná správa z vyšetrovania predmetnej leteckej nehody neobsahuje žiadne odporúčania.

V Bratislave, 06.11.2014