



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.: SKA2010014

Z Á V E R E Č N Á S P R Á V A

o odbornom vyšetovaní leteckej nehody

lietadla typu **VSO 10B Gradient**

poznávacej značky **OM-8503**

Dátum 02.07.2010

Miesto: kataster obce Žitná Radiša

A. ÚVOD

Odborné vyšetrowanie leteckej nehody [LN], vážneho incidentu [VI] bolo vykonané podľa § 18 zákona č. 143/1998 o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Závorečná 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 a so Smernicou rady 94/56/ES, ktorou sa stanovujú základné princípy, ktorými sa riadi vyšetrowanie leteckých nehôd a incidentov v 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 závorečná 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 doporučenie pre realizáciu opatrení, ktoré by zabránili vzniku ďalších leteckých nehôd a vážnych incidentov s obdobnými príčinami.

Prevádzkovateľ / Vlastník:	Slovenský národný aeroklub gen. M.R. Štefánika, Aeroklub Nové Zámky o.z.
Typ lietadla:	VSO - 10B Gradient (vetroň)
Poznávacia značka:	OM-8503
Miesto vzletu:	LZPT
Miesto pristátia:	kataster obce Žitná Radiša
Fáza letu:	pristátie do terénu
Dátum a čas nehody:	02.07.2010, 15 h 10 min

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

B. INFORMATÍVNY PREHĽAD

Dňa 02.07.2010 počas súťažného letu na 30. ročníku memoriálu Alexandra Makarenka vykonal pilot vetroňa vynútené pristátie do terénu pri ktorom došlo k poškodeniu trupu lietadla vplyvom tvrdého dosadnutia.

Pilot lietadla nebol zranený.

Na vyšetrenie príčin vzniku predmetnej udalosti bol ustanovený:

Ing. JANČULA Maroš

Správu vydáva:

Útvar odborného vyšetrowania 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

1. FAKTICKÉ INFORMÁCIE

1.1 Priebeh letu

V rámci súťažného letu na 30. ročníku memoriálu Alexandra Makarenka dňa 02.07.2010 vykonal pilot vetroňa vzlet približne v čase 12:30 hod. Po vzlete a vykonaní počiatočného nastúpania sa v čase 13:30 hod vydal na traťový let. Počas letu, ktorý prebiehal pokojne sa dostal do oblasti rozpadajúcej sa oblačnosti, ktorá vyvolala zvýšené klesanie. Pilot po obletení posledného bodu a nenájdení stúpavého prúdu zaznamenal malú výšku a rozhodol sa pre pristátie do terénu. Vyhliadol si plochu pre pristátie, vykonal výhľadovú zatáčku a stanovil smer zostupu na vyhliadnutú plochu. Vyhliadnutú plochu vyhodnotil ako vyhovujúcu a rozhodol sa pristáť do stredu vyhliadnutej plochy. Pri pristávacom manévri, nesprávnym odhadom výšky podrovnania, došlo k tvrdému dosadnutiu prednou časťou trupu, zatvorení podvozku a poškodeniu trupu lietadla. Lietadlo sa po dosadnutí vybočilo približne o 90° vľavo voči osi pristátia.

Pilot lietadla nebol zranený.

Denná doba: Deň

Letecká nehoda bola prevádzkovateľom nahlásená na Útvar odborného vyšetrovania leteckých nehôd a incidentov MDPT SR.

1.2 Zranenie osôb

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

1.3 Poškodenie lietadla

Lietadlo bolo pri leteckej nehode poškodené vo veľkom rozsahu. Poškodenie sa vzťahuje na spodnú stranu trupu, trupových spevňujúcich prepážok a mechanizmu ovládania podvozku.

1.4 Ďalšie škody

Vznik ďalších škôd nebol Útvary odborného vyšetřovania leteckých nehôd a incidentov MDPT SR nahlásený.

1.5 Informácie o posádke

Veliteľ lietadla – pilot:

občan SR, vek 45 rokov, držiteľ preukazu leteckého personálu pilot vetroňov GPL
č.: SK 01010375, vydaný Leteckým úradom SR, dňa 03.06.2005

Kvalifikácie: GLD/vetrone - s vyznačenou platnosťou do 31.12.2011.

Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy s platnosťou do 03.07.2011.

Letové skúsenosti:

Celkom nalietal: 705 h 20 min

1.6 Informácie o lietadle

a) Drak

typ: VSO – 10B

poznávacia značka: OM-8503

výrobné číslo: 150189

rok výroby: 1988

výrobca: Orličan – Česká republika (výroba ukončená)

Osvedčenie letovej spôsobilosti č.: 3445/2008, vydané Leteckým úradom SR dňa 20.05.2008 s platným osvedčením o overení letovej spôsobilosti do 10.05.2011.

d) Hmotnosť lietadla v čase vzniku leteckej nehody:

Hmotnosť lietadla v čase vzniku leteckej nehody: 330 kg, čo je v povolenom rozsahu.

1.7 Meteorologická situácia

Oblačnosť 4/8, dohľadnosť 10 km, vietor o rýchlosti 1m/s zo smeru 260⁰ - 280⁰.

1.8 Popis miesta nehody a trosiek

Miesto vynúteného pristátia o dĺžke 2 000 m a šírke 300 m sa nachádza na mierne zvlnenom teréne s nadmorskou výškou približne 253 m.n.m. Po ľavej strane v smere pristátia (pravdepodobný kurz 170⁰) sa nachádza potok a stromy o výške približne 7 m a vedenie vysokého napätia so stožiarimi o výške 4 m. Povrch miesta pristátia bol pokrytý rastúcim obilím (jačmeň) o výške približne 50 cm.

Miesto nehody bolo prístupné.

1.9 Aspekty prežitia

Pátranie a záchranu prostriedkami SAR nebolo nutné vykonať.

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. Vysoký rastlinný porast neumožňuje v niektorých prípadoch pilotovi odhadnúť podrovnanie vetroňa v záverečnej fáze pristátia. 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 nehody poukazuje na väčšinu vyššie uvedených okolností a ako vyplýva z aj výpovede pilota tvrdé dosadnutie bolo spôsobené nesprávnym odhadom výšky podrovnania v záverečnej fáze pristávania.

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

- nesprávny odhad výšky podrovnania lietadla v záverečnej fáze pristátia.

4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

Záverečná správa z vyšetrovania predmetnej leteckej nehody neobsahuje žiadne odporúčania.

V Bratislave, 09.08.2010

Ing. JANČULA Maroš.....

