

ZÁVEREČNÁ SPRÁVA

o bezpečnostnom vyšetrowaní incidentu

vetroňa typu **VSO-10**

poznávacej značky **OM-0509**

Bezpečnostné 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 bezpečnostného 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 bezpečnostnému 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 / Vlastník:	Aeroklub Trenčín
Typ prevádzky:	všeobecné letectvo / športové a rekreačné lietanie
Typ vetroňa:	vetroň VSO-10
Poznávacia značka:	OM-0509
Miesto vzletu:	letisko Trenčín / LZTN
Fáza letu:	termický let
Miesto incidentu:	vzdušný priestor – okrsok letiska Dubnica nad Váhom/ ATZ LZDB
Dátum a čas udalosti:	10.6.2018, 12:50 hod

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

B. INFORMATÍVNY PREHĽAD

Dňa 10.06.2018, pilot vetroňa typu VSO-10, poznávacej značky OM-0509 (ďalej len „vetroň“), pri vykonávaní mimo letiskového termického letu vletel bez rádiového spojenia do ATZ LZDB v čase, keď bola nad letiskom vykonávaná výsadková činnosť. Následne došlo ku kritickému zblíženiu parašutistu vykonávajúceho tandemový zoskok s predmetným vetroňom.

Pri udalosti nedošlo k zraneniu žiadnych osôb ani k poškodeniu leteckej techniky.

Na vyšetrenie príčin vzniku predmetnej udalosti bola ustanovená komisia:

Ing. Juraj Gyenes - predseda bezpečnostnej vyšetovacej komisie
Miroslav Gábor - člen bezpečnostnej vyšetovacej komisie.

Správu vydáva:

Letecký a námorný vyšetovací útvar
Ministerstva dopravy a výstavby 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 10.06.2018 pilot – člen Aeroklubu Trenčín, vykonával termický let vo vzdušnom priestore nad katastrom obce Červený Kameň, približne 5 km severne od okraja ATZ LZDB, vo výške 2 500 m AGL. Z dôvodu vzniku vývoja miestnych búrok v uvedenej oblasti, pilot sa rozhodol v lete pokračovať južným smerom. Následne vletel do ATZ LZDB a pokračoval v lete s miernym vyklesávaním priamo nad priestor letiska, kde v danej chvíli bol vykonávaný výsadkový let z výšky 4 000 m AGL. Pozemným personálom zabezpečujúcim na LZDB výsadkovú činnosť bol vetroň spozorovaný v momente prebiehajúceho výsadku. Pri výsadkovom lete z lietadla vyskakovali 4 samostatne skákajúci parašutisti a dvaja parašutisti – tandempiloti s pasažiermi. Vzhľadom na skutočnosť, že pilot nemal vedomosť v akom vzdušnom priestore sa nachádza, nemal na rádiostanici naladenú požadovanú frekvenciu, nebolo možné mu dať informáciu o prebiehajúcom výsadku a pokyn na okamžitú zmenu smeru letu. Pilot vetroňa sa svojou činnosťou dostal priamo pod vysadených parašutistov padajúcich voľným pádom vo výške 2 000 m nad letiskom. Jeden z tandempilotov po výskoku z lietadla spozoroval, že do priestoru jeho voľného pádu sa od severu približuje vetroň. Vykonal otáčku o 90° a v rámci možnosti začal odklzávať. Následne v procese otvárania padáku minul vetroň vo vzdialenosti 20 m. Pilot vetroňa sa o celej situácii dozvedel až od pilota výsadkového lietadla, ktorý sa počas zostupného letu snažil nadviazať spojenie na frekvenciách okolitých letísk. Po nadviazaní spojenia na frekvencii 123,600 MHz – prevádzka Trenčín, bol pilot a lietadlo identifikované.

Následne bol incident nahlásený vedúcemu letovej prevádzky AK Trenčín a riaditeľovi letových činností SNA.

Denná doba: deň

Pravidlá letu: VFR

1.2 Zranenia osôb

Bez zranení.

1.3 Poškodenia

Bez poškodenia leteckej techniky.

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:

občan Slovenskej republiky, vek 35 rokov, držiteľ preukazu spôsobilosti pilota klzákov GPL, vydaný Dopravným úradom Slovenskej republiky s vyznačenou platnosťou do 31.12.2019.

Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy s vyznačenou platnosťou do 24.03.2021.
Obmedzené osvedčenie rádiotelefonistu OFI-20/2016.

Letové skúsenosti:

Celkový nálet pilota: 61 hod 58 min a 111 letov.

1.6 Informácie o lietadle

Typ: VSO-10
Poznávacia značka: OM-0509
Výrobné číslo: 150027
Výrobca: Orličan

Osvedčenie letovej spôsobilosti č. 0274-S, vydané Dopravným úradom SR.

Osvedčenie o overení letovej spôsobilosti č. 0274-S/10 vydané SK.MG013 s vyznačenou platnosťou do 05.05.2019.

Zákonné poistenie: Allianz poisťovňa, a.s. č.491100743, platné do 31.03.2019.

1.7 Meteorologická situácia

Nad letiskom LZDB jasno, severne až severozápadne od letiska vývoj búrkovej kopovitej oblačnosti.

1.8 Navigačné zariadenia

Neuvádza sa.

1.9 Spojenie

Pilot vetroňa mal leteckú rádiostanicu celý čas letu naladenú na frekvenciu letiska LZTN - 123,600 MHz.

1.10 Informácie o letisku

LZDB je verejné vnútroštátne letisko s nepravidelnou prevádzkou a nachádza sa 3,5 km západne od mesta Ilava. Trávnatá VPD 05L (23R) má rozmery 1100 x 36 m, VPD 05R (23L) 1100 x 60 m. Nadmorská výška VPD je 771 ft / 235 m.

V čase udalosti bola na letisku v čase 07:00 – 18:00 aktivovaná výsadková činnosť a bola poskytovaná služba CTAF na frekvencii 123,500 MHz.

1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

Neuvádza sa.

1.12 Informácia o dopade a troskách

Neuvádza sa.

1.13 Lekárske a patologické nálezy

Bez zranení.

1.14 Požiar

Nevznikol.

1.15 Aspekty prežitia

Pátranie a záchranu prostriedkami SAR nebolo nutné vykonať.

1.16 Testy a výskum

Neuvádza sa.

1.17 Informácie o organizáciách a riadení

Letová činnosť bola organizovaná Aeroklubom Trenčín a vykonávaná v súlade s leteckými predpismi, ktoré sú platné na území Slovenskej republiky a Smernicami SNA.

Organizovanie parašutistickej prevádzky bolo vykonávané Aeroklubom Dubnica.

Aerokluby sú v zmysle Zákona č.83/1990 Zb. dobrovoľné združenia občanov, ktorí vykonávajú záujmovú a športovú činnosť v motorovom lietaní, bezmotorovom lietaní a parašutizme. Sú dobrovoľne združené vo vyššej organizačnej jednotke - Slovenskom národnom aeroklube gen. M.R. Štefánika so sídlom v Žiline.

1.18 Doplnkové informácie

Neuvádza sa.

1.19 Spôsoby bezpečnostného vyšetovania

Boli použité bežné spôsoby vyšetovania.

2. ANALÝZA

2.1. Činnosť pilota

Pilot vetroňa pred zahájením mimo letiskového letu je povinný vykonať dostatočnú predletovú prípravu na plánovanú alebo predpokladanú trať letu a mať k dispozícii všetky dostupné informácie pre prípadnú zmenu plánovanej trate letu. Jedna z najdôležitejších zásad bezpečného vykonávania letu je, že pilot v každej dobe letu musí vedieť v akom vzdušnom priestore sa nachádza.

Pilot pri predmetnom lete nemal naplánovanú konkrétnu trať letu, ale podľa výpovede mal zámer letieť smerom na severovýchod k mestu Žilina a späť. Vzhľadom na vývoj počasia – postupný nárast búrkovej kopovitej oblačnosti v priestore Červený Kameň, sa rozhodol letieť na juh a následne späť na letisko vzletu - LZTN. Neuvedomil si, že jeho zmenená trať letu križuje ATZ LZDB, kde v tom čase bola aktivovaná výsadková činnosť a prílet, odlet a prelet cez takúto zónu si vyžaduje dodržiavať postupy určené smernicou „Pravidlá pre výsadkové činnosti“ Úprava MDPT SR č.4/2010. To znamená, že pilot pred vletením do aktivovanej ATZ na výsadky, je povinný nadviazať rádiové spojenie pre získanie informácií alebo ATZ obletieť. Pilot však neustále mal naladenú frekvenciu letiska vzletu a z toho dôvodu nebolo možné službou CTAf na LZDB upozorniť ho na prebiehajúci výsadok.

Pri prelete ponad letisko LZDB došlo k vážnemu a nebezpečnému zblíženiu vetroňa s parašutistom. Podľa výpovede pilota vetroňa, pilot si nevšimol situáciu, ktorá sa okolo neho odohrávala a pokračoval v lete smerom na Trenčianske Teplice. O celej situácii sa dozvedel až z rádio korešpondencie s pilotom výsadkového lietadla, ktorému sa podarilo nadviazať rádiové spojenie na jeho frekvencii.

3. Z Á V E R Y / Príčina vzniku incidentu

3.1 Zistenia

Pilot

- mal podľa predloženej dokumentácie platné kvalifikácie pre vykonávanie samostatných letov na danej kategórii lietadiel,
- podľa celkového náletu hodín sa jedná o mierne pokročilého pilota bezmotorového lietania.

Lietadlo

Malo platnú dokumentáciu a bolo spôsobilé na vykonanie predmetného letu, nevykazovalo žiadnu poruchu pred leteckou udalosťou.

3.2 Príčiny incidentu

- nedostatočná predletová príprava pilota vetroňa na plánovaný let,
- neznalosť postupov uvedených v smernici „Pravidlá pre výsadkové činnosti“ Úprava MDPT SR č.4/2010.

4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

Záverečná správa z vyšetrovania predmetného incidentu neobsahuje žiadne odporúčania.

V Bratislave, 31.08.2018