

Številka: 1/2010
Datum: 23.11.2010

KONČNO POROČILO

Letalska nesreča UL Letala

11.6.2010 ob 20:50 po lokalnem času

Vzletišče Podgorje pri Kamniku, Republika
Slovenija

KAZALO

Uvod.....	3
Sestava komisije za preiskovanje letalske nesreče	4
Povzetek.....	5
1. Dejstva.....	6
1.1. podatki o letu.....	6
1.2. Podatki o poškodbah v dogodku udeležениh oseb.....	6
1.3. podatki o poškodbah UL letala.....	6
1.4. Podatki o osebju.	6
1.5. Podatki o UL letalu.....	6
1.6. meteorološki podatki	6
1.7. podatki z mesta nesreče.....	6
2. Analiza.....	7
2.1. dovoljenje za letenje pilota.....	7
2.2. dovoljenje za letenje letalne naprave.....	7
2.3. tehnični vidik.....	7
2.4. vremenske okoliščine	7
3. Zaključki	8
3.1. Ugotovitve	8
3.2. Vzrok nesreče	8
4. Varnostno priporočilo.....	8
5. Priloge: foto album	

UVOD

Končno poročilo o preiskavi letalske nesreče vsebuje dejstva, analizo, vzroke in varnostna priporočila, ki jih je ugotovila komisija za preiskovanje letalske nesreče glede na okoliščine v katerih se je nesreča zgodila.

V skladu s Prilogo številka 13 k Čikaški konvenciji ter na podlagi četrtega odstavka 137.člena Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 113/06 UPB-1), Uredbe o preiskovanju letalskih nesreč, resnih incidentov in incidentov (Uradni list RS, št. 72/03 in 110/05), ni namen končnega poročila o letalski nesreči ugotavljanje krivde ali individualne oziroma kolektivne odgovornosti. Osnovni cilj končnega poročila je preprečevanje letalskih nesreč in zmanjšanje tveganj v prihodnosti.

Nedvomno mora končno poročilo o letalski nesreči koristiti varnosti letenja.

Pomembno je, da se končno poročilo o letalski nesreči uporablja za preprečevanje letalskih nesreč. Uporaba končnega poročila o letalski nesreči v druge namene namreč lahko privede do napačne interpretacije.

SESTAVA KOMISIJE ZA PREISKOVANJE LETALSKE NESREČE

Letalska zveza Slovenije je na podlagi 138.člena zakona o letalstvu (uradni list RS, št. 113/06-UPB1) in na podlagi 23.člena Uredbe o preiskovanju letalskih nesreč, resnih incidentov in incidentov (Uradni list RS, št. 72/03 in 110/05) s sklepom o imenovanju preiskovalne komisije z dne 11.6.2010, imenovala komisijo za preiskovanje letalske nesreče jadralnega padala tandem z namenom preiskovanja okoliščin, v katerih se je nesreča zgodila, ugotavljanja vzrokov nesreče in priprave varnostnih priporočil za preprečevanje letalskih nesreč v prihodnje.

Sestava komisije:

- 1. Miha Repovž**, predsednik varnostne komisije pri Letalski zvezi Slovenije, **glavni preiskovalec**
- 2. Primož Lajevac**, Ellerjeva 14, 1000 Ljubljana, **član komisije**

POVZETEK

1. **Datum in čas nesreče:** 11.6.2010 ob 20:50 po lokalnem času
2. **Vrsta Letalne naprave:** UL letalo
3. **Registrska oznaka:** S5-PDV
4. **Mesto nesreče:** Vzletišče Kamnik, vpisna št. v registru 63, dovoljenje do 7.6.2011
5. **Tip leta:** oblet
6. **Lastnik:** Zasebnik

7. Posledice:

7.1. Poškodbe oseb:

Poškodbe	Posadka	Potniki	Ostali
Smrtne	-	-	-
Težke	-	-	-
Lažje/nepoškodovani	0/1	-	-

7.2. Poškodbe UL letala in opreme: poškodovano

1. DEJSTVA

1.1. Podatki o letu

Po izjavi pilota naj bi se nesreča zgodila med vožnjo po stezi, saj naj bi pred vzhodnim koncem steze prišlo do odpovedi zavornega sistema, zaradi česar je letalo trčilo v zaščitno ograjo na koncu steze.

1.2. Podatki o poškodbah v dogodku udeleženih oseb

Pilot letala se pri nesreči ni poškodoval.

1.3. Podatki o poškodbah UL letala

Poškodovana je bila nosna noga, leva pnevmatika in kolo, propeler, obe krili na prednjem delu, nosilna konstrukcija pri korenu kril.

1.4. Podatki o osebju

Pilot, moški, datum rojstva 22.2.1975, slovenski državljan. Pilot je imel veljavno dovoljenje za letenje s tovrstno letalno napravo št.: 0429/7178

1.5. Podatki o UL letalu

Tip/model: Storch HS J
Serijska številka: 313A369
Barva: Bela modra rdeča
Proizvajalec: Flysynthesis S.R.L.
Registrska oznaka: S5-PDV

1.6. Meteorološki podatki

Na dan nesreče je bila vidljivost dobra, pihal je zmeren JZ veter, ki se je pri tleh v času nesreče že umiril.

1.7. Podatki z mesta nesreče:

Letalo se je zaletelo v žičnato ograjo z betonskimi stebri na V koncu VPS vzletišča Podgorje pri Kamniku. Dva stebra sta bila podrti – zlomljena tik nad zemljo.

2. Analiza

2.1. Dovoljenje za letenje pilota

Iz pridobljenih podatkov je razvidno, da je imel pilot veljavno dovoljenje za tovrstno letalno napravo.

2.2. Dovoljenje za letenje letalne naprave

Iz pridobljenih podatkov je razvidno, da je letalo imelo veljavno dovoljenje za letenje do 24.5.2011.

2.3. tehnični vidik

Po pregledu letala in zavornega sistema je bilo ugotovljeno, da letalo pred trkom ni bilo poškodovano. Zavorni sistem je najverjetneje deloval brezhibno in ni vplival na nesrečo, saj preiskava zavornega sistema ni pokazala nobene nepravilnosti ali poškodbe, nastale pred trkom.

2.4. vremenske okoliščine

Dne 11.6.2010 ob 20.50 uri je bilo na lokaciji vzletišča v Podgorju pri Kamniku pretežno jasno vreme z nekaj visokimi oblaki. Vidnost je bila od med 30 in 40 km, temperatura zraka 24 stopinj C in vlaga med 50 in 60%.

Podatek o vetru lahko ocenimo po bližnjih merilnih mestih v Ljubljani in Brniku, kjer je čez dan pihal JZ veter s hitrostmi do 9 m/s. Po podatkih postaje Brnik se je pri tleh JZ veter umiril že ob 20.30 uri, tako da pozneje hitrosti niso presegle vrednosti 3 m/s in so bile spremenljivih, večinoma SZ smeri. Zaradi podobne lege vzletišča v Podgorju, ki prav tako leži v vznožju Kamniških Alp, so bile na njem podobne vetrovne razmere kot na Brniku. Ob 20.50 se je JZ veter že umiril. Ocenjujemo, da je bila ob navedeni uri mirnejša plast zraka pri tleh razmeroma tenka in je v višjih plasteh nad 100 m nad terenom še vedno pihal zmeren J do JZ veter.

3. ZAKLJUČKI

3.1. Ugotovitve

- Pilot je imel veljavno dovoljenje za letenje s tovrstno letalno napravo
- Letalo je imelo veljavno dovoljenje za letenje.
- Tehnično stanje UL letala ni vplivalo na nesrečo
- Pilot se zaradi previsoke hitrosti ni mogel pravočasno ustaviti, k čemur je pripomogla rosa na travnati površini steze. Letalo je vodil v SV kot steze, zapeljal s steze na neurejen teren in se na koncu zaletel v ograjo.

3.2. Vzrok nesreče

- vzrok nesreče je previsoka hitrost na vzletno pristajalni stezi.

4. Varnostno priporočilo

Na podlagi ugotovitev pri preiskavi letalske nesreče zaradi izboljšanja letalske varnosti ter preprečevanja letalskih nesreč v bodoče predlagamo, da se v navodila za uporabo vzletišča Podgorje vnese opozorilo za posebno previdnost pri vožnji po tleh ali pri pristajanju v pogojih mokre vzletno pristajalni steze.

5. Foto album



