

Številka: 2/2010  
Datum: 8.7.2010

# KONČNO POROČILO

Letalska nesreča UL Letala

8.7.2010 ob 20:00 po lokalnem času

Želimlje, Republika Slovenija

## KAZALO

<b>Uvod</b> .....	<b>3</b>
<b>Sestava komisije za preiskovanje letalske nesreče</b> .....	<b>4</b>
<b>Povzetek</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Dejstva</b> .....	<b>6</b>
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
<b>2. Analiza</b> .....	<b>7</b>
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
<b>3. Zaključki</b> .....	<b>8</b>
3.1. Ugotovitve.....	8
3.2. Vzrok nesreče .....	8
<b>4. Varnostno priporočilo</b> .....	<b>8</b>
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 ULN letala 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 Lajevec, Ellerjeva 14, 1000 Ljubljana, član komisije**
- 3. Rok Marin, član komisije**

## POVZETEK

1. **Datum in čas nesreče:** 8.7.2010 ob 20:00 po lokalnem času
2. **Vrsta Letalne naprave:** UL letalo
3. **Registrska oznaka:** S5-PIJ
4. **Mesto nesreče:** Želimlje
5. **Tip leta:** VFR let
6. **Lastnik:** Zasebnik

### 7. Posledice:

#### 7.1. Poškodbe oseb:

Poškodbe	Posadka	Potniki	Ostali
Smrtne	-	-	-
Težke	-	-	-
Lažje/nepoškodovani	0/2	-	-

#### 7.2. Poškodbe UL letala in opreme: močno poškodovano

## 1. DEJSTVA

### 1.1. Podatki o letu

Pilot je s sopotnico vzletel na vzletišču Šentvid pri Stični. Panoramski let je nadaljeval v smeri Grosuplje in nato Turjak (520m MSL). Tam se je z višine 2500 ft AGL (pribl. 1300m MSL) začel spuščati proti Želimpljam na višino 1000 ft AGL.

Po izjavi pilota naj bi se nesreča zgodila med zasilnim pristajanjem po težavah z motorjem (vibracije, izguba moči). Težave naj bi se začele ob prehodu v horizontalni let – po dodajanju plina naj bi prišlo do grobega delovanja motorja (cca. 2000 rpm) in nezadostne moči, zaradi česar se je odločil za zasilni pristanek na travnati površini ob glavni cesti, 1 km severno od kraja Želimplje.

Pilot zaradi večerne ure in senčne lege ni videl daljnovoda, ki ga je zadel in pretrgal, nato pa se po udarcu v tla še zaletel v leseni drog telefonske napeljave.

Preiskava motorja (v prilogi) ni pokazala nobenih nepravilnosti. Analiza meteoroloških pogojev daje možnost zmerne zaledenitve vplinjača (cruise power) in resne zaledenitve vplinjača (descent power). Pilot med spuščanjem ni uporabljal gretja vplinjača.

### 1.2. Podatki o poškodbah v dogodku udeleženih oseb

Pilot in sopotnica se pri nesreči nista poškodovala.

### 1.3. Podatki o poškodbah UL letala

Poškodovana je bila nosna noga in podvozje, nos letala, desno krilo, rep letala.

### 1.4. Podatki o osebju

Pilot, moški, datum rojstva 21.2.1973, slovenski državljan. Pilot je imel veljavno dovoljenje za letenje s tovrstno letalno napravo. Sopotnica je bila žena pilota.

### 1.5. Podatki o UL letalu

Tip/model: Storch HS J

Serijska številka: F1CF4690A05SC

Barva: Bela modra siva

Proizvajalec: Flysynthesis S.R.L.

Registrska oznaka: S5-PIJ

### 1.6. Meteorološki podatki

V prilogi.

### 1.7. Podatki z mesta nesreče:

Letalo se je zaletelo v daljnovod v Želimpljah. Pretrgana žica je bila večkrat ovita okrog osi propelerja. Letalo je ob stiku s tlemi zadobilo poškodbe podvozja, ob udarcu v drog telefonske napeljave pa še poškodbe krila. Ostale poškodbe so posledica rotacije po trku v drog telefona, kjer so vidni sledovi.

## **2. Analiza**

### **2.1. Dovoljenje za letenje pilota**

Iz pridobljenih podatkov je razvidno, da je imel pilot veljavno dovoljenje za tovrstno letalno napravo. Številka dovoljenja 0450/8204, veljavnost do 24.12..2013.

### **2.2. Dovoljenje za letenje letalne naprave**

Iz pridobljenih podatkov je razvidno, da je letalo imelo dovoljenje za letenje št. 852, veljavno do 10.6.2011.

### **2.3. Tehnični vidik**

Po pregledu letala in motorja je bilo ugotovljeno, da letalo pred trkom ni bilo poškodovano. Na motorju ni bilo opaženih nobenih poškodb, pomanjklivosti ali nepravilnosti, ki bi lahko nastale pred udarcem v žice oz.tla.

### **2.4. Vremenske okoliščine**

Vremenske okoliščine so bile za letenje ugodne, vidljivost, veter in rurbulenca niso vplivali na nesrečo. Temperatura in vlaga pa dopuščata možnost tudi resnih zaledenitev vplinjača, kar se je glede na opis dogodka in izsledke preiskave najverjetneje tudi zgodilo.

### **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
- Sklepa se, da se zaradi posledic zalednitve vplinjača pilot odločil za zasilni pristanek, spregledal daljnovod in ga zadel.

#### **3.2. Vzrok nesreče**

- Najverjetnejši vzrok nesreče je zaledenitev vplinjača in posledične težave z delovanjem motorja (ter slaba vidnost daljnovoda).
- Nepravilno izvedeni zasilni pristanek (pilot je pričel z zasilnim pristankom prenizko in s preveliko hitrostjo)

### **4. Varnostno priporočilo**

Večji poudarek na zaledenitev vplinjača in pravilna izvedba zasilnega pristanka, ki je pri UL napravah sorazmerno pogost pojav, v sklopu šolanja ULN.

### **5. Foto album**





