

MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
SLUŽBA ZA PREISKOVANJE LETALSKIH, POMORSKIH IN
ŽELEZNIŠKIH NESREČ IN INCIDENTOV

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

T: 01 478 81 10

E: mzi.airsafety@gov.si

www.mzi.gov.si



V skladu s Prilogo št. 13 k Čikaški konvenciji, Uredbo (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu, na podlagi četrtega odstavka 137. člena Zakona o letalstvu (Zlet, Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16, 47/19 in 18/23) in Uredbe o preiskovanju letalskih nesreč, resnih incidentov in incidentov (Uradni list RS, št. 72/03 in 110/05), je temeljni cilj preiskave nesreč in incidentov izboljšanje varnost v letalstvu. **Edini cilj preiskav v zvezi z varnostjo je preprečevanje nesreč in incidentov v prihodnosti in ne ugotavljanje krivde ali odgovornosti.**

OBVESTILO O ZAKLJUČKU PREISKAVE

Resni incident letala Evektor SportStar, reg. oznake S5-DNA, 29. 1. 2025, na letališču Edvarda Rusjana v Mariboru – LJMB

SPLOŠNO:

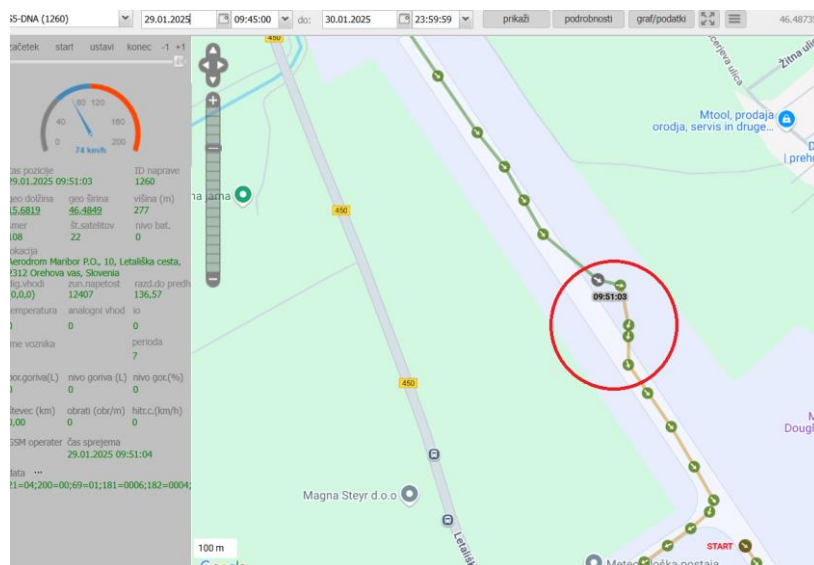
Pilot-kandidat, ki se je usposabljal za pridobitev dovoljenja športnega pilota (PPL), in inštruktor letalske šole ACC sta ob 08:44 po lokalnem času z letalom Evektor SportStar poletela z letališča Edvarda Rusjana Maribor (LJMB) v smeri vzletno-pristajalne steze 14 z namenom izvajanja šolskih krogov. Inštruktor je nameraval oceniti usposobljenost kandidata za prvi samostojni let. Po šestih pristankih s podaljšanjem (touch-and-go) je inštruktor ocenil, da je kandidat sposoben za samostojno nadaljevanje letenja oziroma za prvi samostojni let.

Kandidat je imel do takrat skupaj približno 21 ur naleta, vse na letalu Evektor SportStar. V zadnjih 30 dneh pred incidentom je skupno naletel tri ure.



Slika 1: Letalo Evektor SportStar RTC

Kandidat je ob 09:41 poletel v smeri vzletno-pristajalne steze 14 z nalogo izvedbe dveh šolskih krogov s pristankoma s podaljšanjem (touch-and-go) in nato zaključnega pristanka. V prvem šolskem krogu je kandidat po oceni inštruktorja v zaključnem priletu uspešno pariral bočni veter brez večjih odstopanj v smeri in višini. Veter se je v primerjavi s predhodnimi leti, ko je bil v letalu še prisoten inštruktor, okreplil s 5-8 kt na 9-12 kt, s sunki do 16 kt, kar za neizkušenega pilota predstavlja zahtevne razmere. Ob samem pristanku (dotiku VPS) je verjetno zaradi vetrovnih razmer in nezadostnega ravnanja (letalo je pristalo na vsa tri kolesa naenkrat) prišlo do odboja, kateremu je sledil še drugi in po vsej verjetnosti tudi tretji odboj. Inštruktor, ki je let ves čas opazoval z roba letališke ploščadi, je po prvem odboju kandidatu po ročni radijski postaji izdal navodilo, naj doda moč motorju, prekine pristajanje in se povzpne nazaj na višino šolskega kroga. Vendar kandidat navodila očitno ni slišal in je nadaljeval s pristajanjem. Letalo je sprva s povečano vertikalno hitrostjo pristalo na vsa tri kolesa, naslednji dotik je bil najprej na prednje kolo, pri čemer je prišlo tudi do udarca propelerja v VPS. Po zadnjem odskoku je letalo zavilo v levo in se ustavilo približno meter od roba VPS v travi.



Slika 2: Trajektorija letala na pristanku

Pri zavoju se je letalo nagnilo v levo in s spodnjim delom konice levega krila podrsalo po vzletno-pristajalni stezi (VPS). Pri nesreči je prišlo do poškodbe propelerja, prtljarskega nosnega kolesa in spodnjega konca levega krila (glej spodnje slike). Pilot je ostal nepoškodovan. Letalo je po ustavitvi nadaljevalo z vožnjo po VPS do pozicije GA-2 na letališki ploščadi.



Slika 3: Poškodbe na letalu - nosno kolo



Slika 4: Poškodbe letala - propeler



Slika 5: Poškodbe letala - krilo

METEOROLOŠKI PODATKI

Na podlagi meritev in opazovanj Agencije Republike Slovenija za okolje (ARSO) je bilo 29. 1. 2025 med 08:30 in 09:00 UTC na lokaciji LJMB ugotovljeno naslednje:

- jasno vreme,
- pihali so vetrovi jugozahodnih smeri (190° - 210°) s hitrostjo med 9 kt in 12 kt in sunki do 16 kt,
- pomembnih vremenskih pojavov ni bilo,
- v višinah (približno 1500 m nadmorske višine) je pihal okrepljen zahodni do jugozahodni veter.

POTEK PREISKAVE

Služba za preiskovanje letalskih pomorskih in železniških nesreč in incidentov (SPLPŽNI) je bila takoj po dogodku obveščena s strani zaposlenega pri upravljalcu letališča.

Opravljen je bil pregled in analiza trajektorije šolskih krogov, pregled dokumentacije o letalu in dokumentacije o pilotu-kandidatu, pregled in analiza operativnih dokumentov letala, in analiza vremenskih podatkov v času dogodka. V preiskavi je bil opravljen tudi pogovor z inštruktorjem letenja v letalski šoli, kjer se je pilot šolal.

V postopku preiskave in po opravljeni analizi podatkov, ki so jih za ta namen posredovali inštruktor, letalska šola ACC, KZPS in upravljelec letališča (DRI), je bilo ugotovljeno, da glede na dejstva in okoliščine, v katerih je prišlo do resnega incidenta, ni pričakovati novih spoznanj o varnosti letenja za kategorijo zrakoplovov, kamor spada motorno letalo, udeleženo v tem dogodku.

V skladu s 5. členom Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu SPLPŽNI preiskavo predmetne letalske nesreče zaključuje z obvestilom za javnost. Podatke o dogodku bo letalski preiskovalni organ v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu v skladu z letalskimi predpisi posredoval pristojnemu letalskemu nadzornemu organu – CAA.

MZI, 12. 3. 2025

Marko Cvek
Glavni preiskovalec