

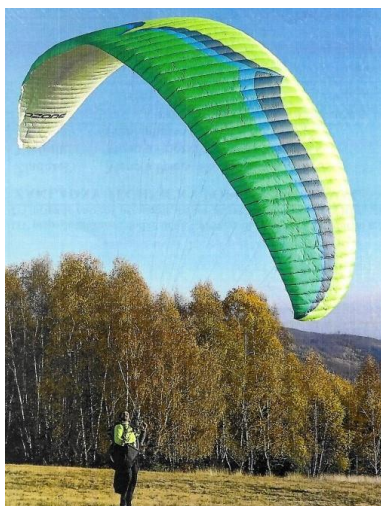
Z Á V E R E Č N Á S P R Á V A

o bezpečnostnom vyšetovaní leteckej nehody lietajúceho športového zariadenia

typu **PK OZONE, RUSH 6 M**

poznávacej značky **OM-P112**

zo dňa **15.03.2026**



Bezpečnostné vyšetrovanie 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 vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve, ktorými sa riadi vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov v civilnom letectve.

Záverečná správa je vydaná v súlade s predpisom L 13, ktorý je aplikáciou ustanovení ANNEX 13, Vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

Výhradným cieľom bezpečnostného vyšetrovania 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 vyšetrovaniu 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.

Použité skratky

BVK	Bezpečnostná vyšetrovacía komisia (specialised commission for investigation of causes of a particular incident from members of the Commission)
EN B	označenie kategórie padákového klzáka
km	značka fyzikálnej veličiny- kilometer
G	typ vzdušného priestoru
GPS	Global position system
PK RUSH 6MS	lietajúce športové zariadenie – padákový klzák
PK	padákový klzák
PLS	preukaz letovej spôsobilosti
m	meter - základná jednotka dĺžky
m/s	jednotka rýchlosti (meter za sekundu)
m.n.m	jednotka výšky (metro nad morom)
m.n.t	jednotka výšky (metro nad terénom)
N	značka svetovej strany- sever (North)
UTC	Svetový koordinovaný čas (Co-ordinated Universal Time)
VMC	Meteorologické podmienky pre let za viditeľnosti (Visual meteorological conditions)
VFR	pravidlá letu za viditeľnosti (Visual Flight Rules)
E	značka svetovej strany- východ (East)
VZZS	Vrtuľníková záchranná zdravotná služba
HaZZ	Hasičský a záchranný zbor

A. ÚVOD

Typ lietadla:	Padákový klzák RUSH 6 MS
Výrobca:	OZONE
Poznávací značka:	OM-P112
Prevádzkovateľ / Vlastník:	Súkromná osoba
Typ prevádzky:	Všeobecné letectvo / športové a rekreačné lietanie
Miesto vzletu:	štartovacia plocha Slopovo - Laz
Fáza letu:	manévrovanie
Miesto udalosti:	48° 35' 41.838" N 19° 50' 36.719" E
Dátum a čas udalosti:	15.03.2026 14:25

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

B. INFORMATÍVNY PREHLAD

Dňa 15.03.2026 o 13:59 hod. pilot vykonal vzlet zo štartovacej plochy Slopovo - Laz nad obcou Kokava nad Rimavicou. Po približne 30 minútach letu vo výške približne 120 metrov nad vrcholom kopca došlo ku kolapsu vrchlíka a následnému pádu pilota v prudkej špirále – negatívnej zatáčke - na zem. Pomoc privolala manželka pilota.

Prvá pomoc bola poskytnutá príslušníkmi HaZZ. Potom bol pilot prevezený súkromným terénnym vozidlom na cestu 1. triedy do sedla Chorepa. Odtiaľ bol VZZS prevezený na futbalové ihrisko v Hnúšti a odtiaľ RZS do nemocnice v Banskej Bystrici. Pilot pri páde utrpel vážne zranenia panvy, chrbtice, hlavy a ruky.

Na vyšetrenie príčin vzniku predmetnej udalosti bola ustanovená BVK:

- predseda BVK
- člen BVK

Správu vydáva:

Útvar bezpečnostného vyšetřovania v doprave
Ministerstva dopravy Slovenskej republiky

C. HLAVNÁ ČASŤ SPRÁVY

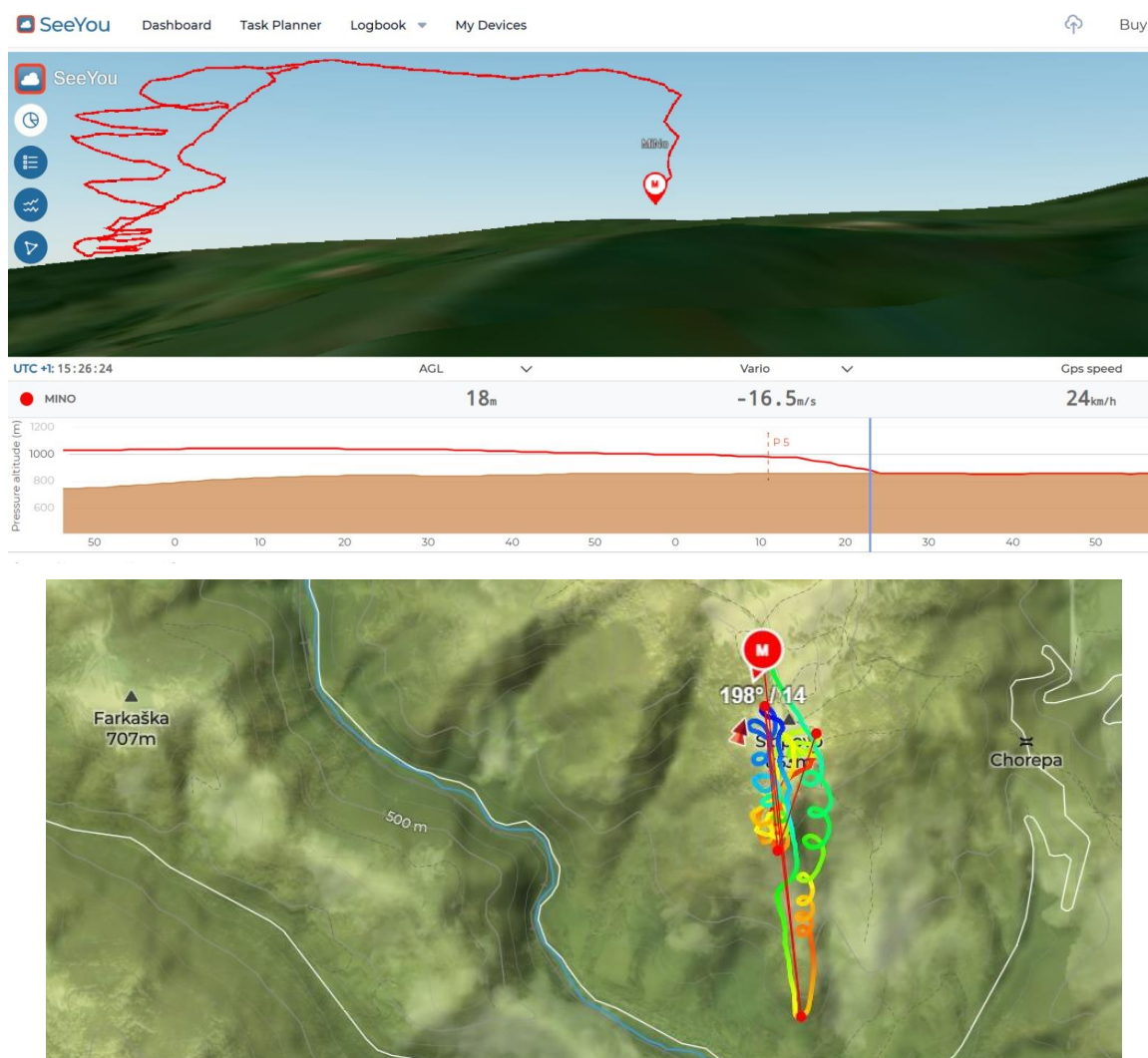
1. FAKTICKÉ INFORMÁCIE
2. ANALÝZY
3. ZÁVERY
4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

1. FAKTICKÉ INFORMÁCIE

1.1 Priebeh letu

V predmetný deň pilot vykonal predletovú kontrolu, ustrojil sa do postroja a vzlietol zo štartovacej plochy Slopovo - Laz. Let prebiehal bez komplikácií, v rozsahu povolených výšok pre lietanie v tomto priestore. Pilot lietal približne 30 minút. Vo výške približne 120 metrov na vrchole kopca došlo k masívnemu kolapsu PK a následnému pádu v prudkej negatívnej špirále došlo k nárazu na zem.

Pilot utrpel vážne zranenia panvy, chrbtice, hlavy a ruky. Nehoda pilota PK bola oznámená manželkou, nakoľko pilot býval vo vzdialenosti asi 150 metrov od miesta dopadu, ktorá ho išla hľadať, pretože sa dlhšiu dobu neohlásil. Záchrana bola privolaná približne 2:30 hod. po dopade pilota na zem. Pilot nekomunikoval, bol v bezvedomí. Na miesto nehody dorazili príslušníci HZZ, ktorí mu poskytli nevyhnutnú zdravotnú pomoc. Následne bol transportovaný na korbe súkromného terénneho vozidla na cestu 1. triedy do sedla Chorepa medzi obcami Kokava nad Rimavicou a Klenovec. Tam bol preložený do vozidla RZS a prevezený na futbalové ihrisko Hnúšťa. Odtiaľ bol transportovaný vrtuľníkom VZZS do Rooseveltovej nemocnice Banská Bystrica, kde mu bola poskytnutá odborná zdravotná pomoc.



Obr. č. 1 Priebeh letu

1.2 Zranenia osôb

Zranenie	Posádka	Cestujúci	Ostatné osoby
Smrteľné	-	-	-
Vážne	1	-	-
Ľahké zranenia	-	-	-
Bez zranení	-	-	-

1.3 Poškodenie PK a príslušenstva

Padákový klzák bol po nehode nepoškodený a v dobrom stave. Poškodili ho až záchranné zložky pri vyslobodzovaní pilota z postroja.

1.4 Ostatné škody

Útvaru bezpečnostného vyšetrovania v doprave neboli oznámené okolnosti s prípadným uplatnením iných náhrad škôd voči tretej osobe.

1.5 Informácie o leteckom personáli

Pilot:

- občan Slovenskej republiky, vek 45 rokov,
- platný pilotný preukaz kvalifikácie PK-B vydaný LAA SR v roku 2020, platný do 06.09.2026
- celkový nálet pilota podľa údajov uvedených v databáze LAA SR je 230 letových hodín.

1.6 Informácie o PK

Typ: RUSH 6 MS
Poznávacia značka: OM-P112
Výrobné číslo: RU6MS-W-20A-003
Dátum výroby: 2021
Výrobca: OZONE
PLS vydal: LAA SR
Číslo: 21606
Platnosť do: 28.11.2027

PK RUCH 6 MS je certifikovaný ako klzák kategórie EN B. Výrobca ho špecifikuje ako PK pre pilotov s kvalifikáciou PK-B. Je ideálny pre skúsených rekreačných pilotov, ktorí pravidelne lietajú. Vyžaduje aktívne a pomerne rýchle a presné zásahy do riadenia.

1.7 Meteorologická situácia

Dňa 15.03.2026 bolo v čase od 14:00 do 15:00 hod. v oblasti Slopovo – Laz takmer jasno a bez zrážok alebo iných nebezpečných javov. Teplota vzduchu bola v danej lokalite cca 12°C a relatívna vlhkosť okolo 30%. Vo výške 10 metrov nad zemským povrchom fúkal premenlivý vietor južných smerov s rýchlosťou 2-5 m/s. Horizontálna dohľadnosť bola približne 50 km. V nadmorskej výške 1500 metrov bola teplota vzduchu približne 5°C, fúkal JZ vietor rýchlosťou 2 m/s. Vo výške 1000 metrov fúkal J až JV vietor s rýchlosťou 2-4 m/s. Smerom k nižším hladinám boli rýchlosť a smer vetra ovplyvnené miestnou orografiou. Vo výške 800 metrov fúkal premenlivý vietor rýchlosťou do 5 m/s.

V spomínanej oblasti kvôli slnečnému a relatívnemu teplému počasiu prevládalo turbulentné prúdenie vzduchu, s prevažujúcou JV až JZ zložkou, pričom priemerná rýchlosť v danej oblasti bola 2-5 m/s. Vplyvom tvoriacich sa vírov vzduchu dochádzalo k náhlým zmenám smeru a rýchlosti vetra, nielen v horizontálnom ale i vertikálnom smere.

Turbulencia prúdenia bola zosilnená aj vplyvom náveterných a zúveterných efektov spôsobených okolitými horskými prekážkami.

1.8 Navigačné zariadenia

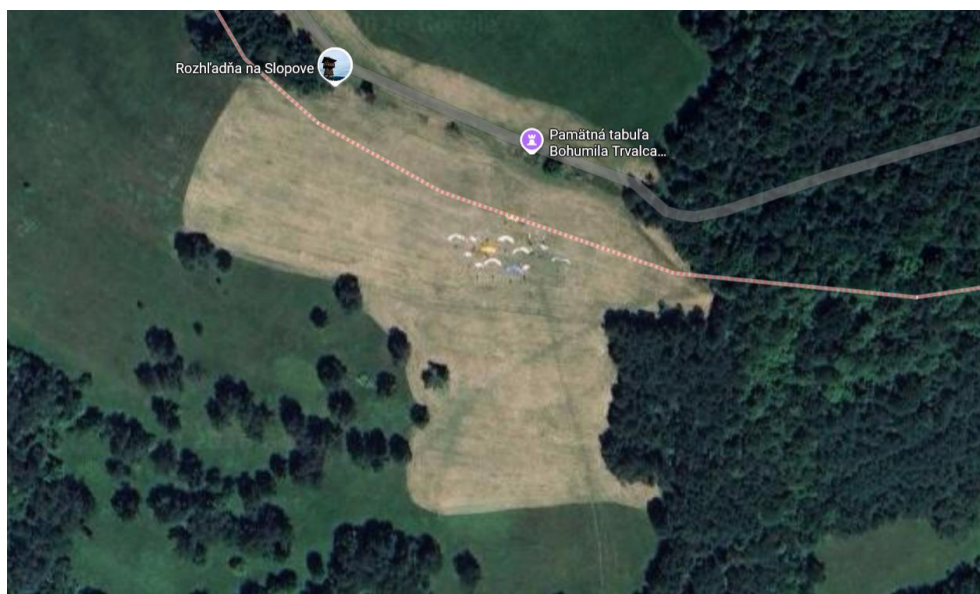
MT Doogee S59 s navigačnou a záznamovou aplikáciou.

1.9 Spojenie

Pilot mal pri sebe počas letu rádiostanicu ALINCO DJ 500 a nebol na spojení so žiadnym stanoviskom riadenia letovej prevádzky v SR.

1.10 Informácie o mieste štartu

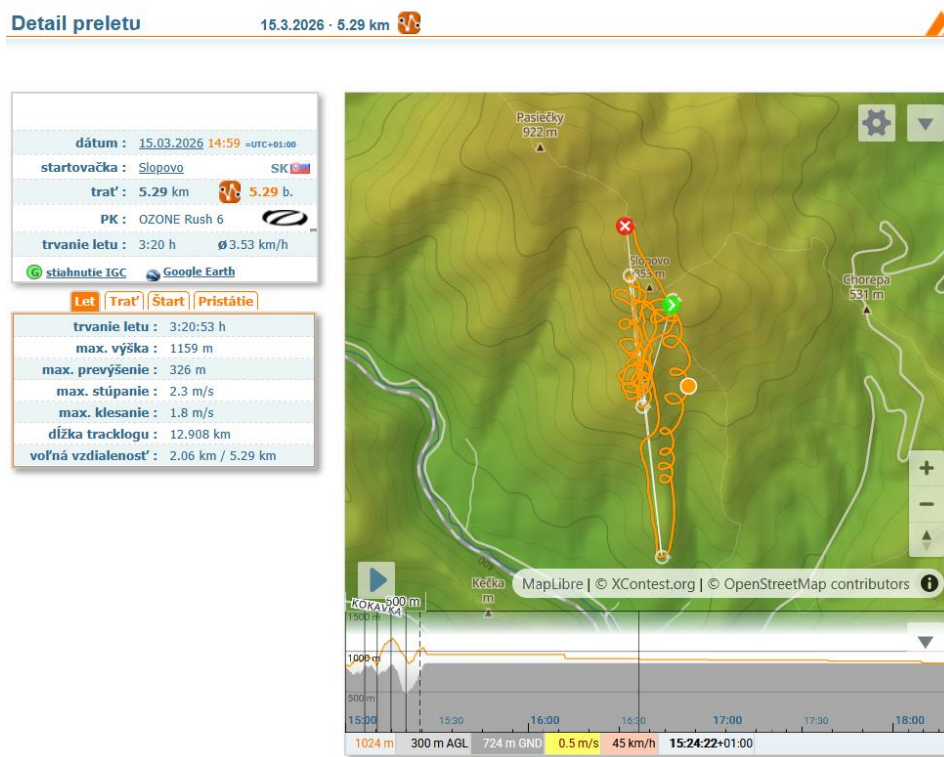
Plocha pre vzlety PK Slopovo - Laz, 851 m.n.m., 48° 35' 41.838" N 19° 50' 36.719" E



Obr. č. 2 štartovacia plocha pre PK Slopovo

1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

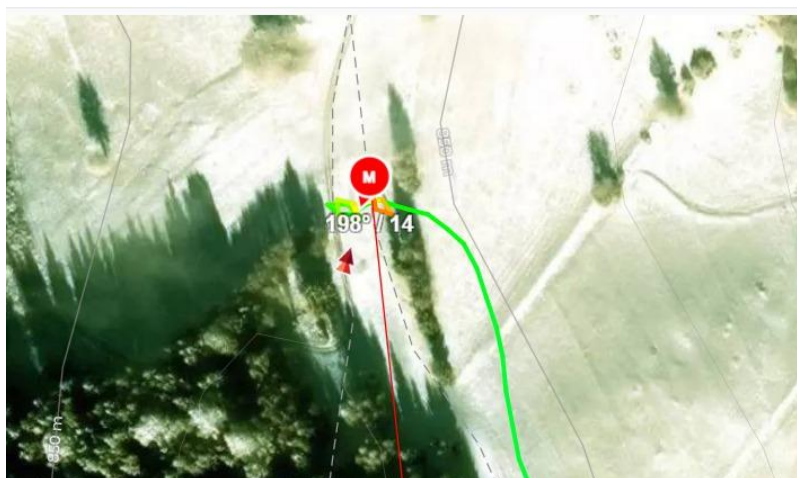
MT Doogee S59 s navigačnou a záznamovou aplikáciou.



Obr. č. 3 trajektória letu podľa MT Doogee S59

1.12 Informácia o dopade a troskách

K pádu do terénu došlo v blízkosti štartovacej plochy.



Obr. č. 4 Miesto dopadu PK

1.13 Lekárske a patologické nálezy

Pilot utrpel pádom ťažké poranenia panvy, chrbtice, hlavy a ruky.

1.14 Požiar

Nevznikol.

1.15 Aspekty prežitia

Pátranie a záchrana SAR neaktivovaná.

1.16 Testy a výskum

Neuvádza sa.

1.17 Informácie o organizáciách a riadení

Letová činnosť bola vykonávaná v súlade s leteckými predpismi v priestore triedy G, ktoré sú platné na území Slovenskej republiky.

PK bol evidovaný v LAA SR, mal platnú technickú kontrolu a mal vystavený preukaz letovej spôsobilosti.

1.18 Doplnkové informácie

Neuvádza sa.

1.19 Spôsoby odborného vyšetrovania

Boli použité bežné spôsoby vyšetrovania.

2. ANALÝZA

Činnosť pilota

Pilot v predmetný deň vykonal 2 lety. Prvý v dĺžke trvania 46 minút a druhý v dĺžke približne 30 minút. Oba zo štartovacej plochy Slopovo – Laz. Pri druhom lete približne po 30 minútach termického lietania doletel nad vrchol kopca, kde sa nachádzal aj jeho dom. Približne v 100 – 120 metroch nad terénom došlo k masívnemu kolapsu PK a padákové krídlo sa dostalo do režimu negatívnej zatáčky, čo zapríčinilo stratu ovládateľnosti PK. V negatívnej rotácii pilot pri klesaní až 16 m/s. narazil do zeme. Utrpel vážne zranenia panvy, chrbtice, hlavy a rúk a zostal v bezvedomí. Pilot v dôsledku krátkosti času a malej výšky nestihol použiť záložný padák. Približne po 2 a pol hodiny od nárazu do zeme a neohlásení sa telefonicky svojej rodine vyšla jeho manželka na lúku nad domov, kde ho našla v bezvedomí. V spolupráci s miestnymi pilotmi bola privolaná pomoc cez číslo 112. Na miesto nehody dorazili príslušníci HZZ, ktorí mu poskytli nevyhnutnú zdravotnú pomoc. Následne bol transportovaný na korbe súkromného terénneho vozidla na cestu 1. triedy do sedla Chorepa medzi obcami Kokava nad Rimavicou a Klenovec. Tam bol preložený do vozidla RZS a prevezený na futbalové ihrisko Hnúšťa. Odtiaľ bol transportovaný vrtuľníkom VZZZ do Rooseveltovej nemocnice Banská Bystrica, kde mu bola poskytnutá odborná zdravotná pomoc.

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

3.1 Zistenia

Pilot mal potrebnú kvalifikáciu na vykonanie letu a platné letecké doklady - pilotný preukaz, preukaz letovej spôsobilosti LŠZ a zákonné poistenie.

Pilot mal dostatočné skúsenosti s lietaním na tomto druhu PK.

Letová výbava bola letu schopná a vhodná pre let za daných podmienok. Kategória PK zodpovedala skúsenostiam pilota.

Poveternostné podmienky boli vhodné na vykonanie zamýšľaného letu.

Let bol vykonávaný za podmienok VMP, podľa pravidiel letu VFR.

3.2 Príčiny leteckej nehody

Hlavnou príčinou bola termická a orografická turbulencia, ktorá zapríčinila kolaps PK počas letu vo výške cca 120 metrov na zemou. Vzhľadom na malú výšku, krátkosť času a režim negatívnej špirály pilot nestihol zareagovať na danú situáciu, ani použiť záložný padák.

4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

V prípade lietania v jarých mesiacoch, kedy vplyvom tvoriacich sa vírov vzduchu a náhlým zmenám smeru a rýchlosti vetra v horizontálnom aj vertikálnom stave sa pilot musí v nízkych výškach aktívne venovať riadeniu PK, aby vedel adekvátne zareagovať na prípadný kolaps vrchlíka PK.

V Bratislave dňa 08.06.2026