

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 AXIS, Compact 3M

poznávacej značky

OM-P996

zo dňa

28.05.2026



Ev.č.: **SKA2026003**

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 A	označenie kategórie padákového klzáka
km	značka fyzikálnej veličiny- kilometer
G	typ vzdušného priestoru
PK RUSH 6MS	Lietajúce športové zariadenie – padákový klzák
PK	padákový klzák
PLS	preukaz letovej spôsobilosti
m	základná jednotka dĺžky - meter
m/s	jednotka rýchlosti - meter za sekundu
m.n.m	jednotka výšky - metrov nad morom
SZ	označenie svetovej strany – severozápad (North-West)
N	označenie svetovej strany- sever (North)
E	označenie svetovej strany- východ (East)
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)
VZZS	Vrtuľníková záchranná zdravotná služba
LAA	Letecká amatérska asociácia
LŠZ	Lietajúce športové zariadenie
SR	Slovenská republika
SAR	Pátranie a záchrana (Search and Rescue)

A. ÚVOD

Typ lietadla:	Padákový klzák Compact 3M
Výrobca:	AXIS
Poznávacia značka:	OM-P996
Prevádzkovateľ / Vlastník:	súkromná osoba / súkromná osoba
Typ prevádzky:	Všeobecné letectvo / športové a rekreačné lietanie
Miesto vzletu:	štartovacia plocha Sološnica
Fáza letu:	manévrovanie
Miesto udalosti:	48,4607947 N 17,2511899 E
Dátum a čas udalosti:	28.05.2026 09:30

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

B. INFORMATÍVNY PREHĽAD

Dňa 28.05.2026 o 09:30 hod. pilot vykonával cvičné vzlety a pristátia na tréningovej ploche Sološnica. Krátke lety dosahovali výšku maximálne 10 – 20 metrov a trvali do 30 sekúnd. Pri jednom z týchto vzletov došlo k náhlemu kolapsu vrchlíka a následnému pádu pilota na zem. Prvú pomoc si pilot privolal sám. Ako prví sa dostavili na miesto nehody príslušníci policajného zboru a následne priletel vrtuľník VZZS, ktorý ho transportoval do nemocnice Bory v Bratislave. Pilot utrpel vážne zranenia panvy, ramena a rebier.

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 sa pilot rozhodol vykonávať cvičné vzlety a pristátia na tréningovej ploche Sološnica. Vzhľadom na nepriaznivé počasie – silný nárazový vietor – sa rozhodol, že nebude štartovať z vrchnej časti tréningovej plochy, ale približne zo stredu, kde sa mu vietor zdal slabší. Vykonával predletovú kontrolu, ustrojil sa do postroja a vykonával nácvik vzletov a pristátí - ground handling. Po približne 10 – 15 pokusoch a krátkych letoch vo výške približne 20 metrov došlo k asymetrickému kolapsu vrchlíka PK a následnému pádu na zem. Pilot utrpel vážne zranenia panvy, ramena a rebier. Záchranu si pilot privolať sám a to prostredníctvom mobilného telefónu.

Denná doba: Deň

Pravidlá letu: VFR

1.2 Zranenia osôb

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

1.3 Poškodenie PK a príslušenstva

Padákový klzák nebol pri nehode poškodený a bol v dobrom stave.

1.4 Ostatné škody

Útvaru bezpečnostného vyšetřovania 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 33 rokov,
- platný pilotný preukaz kvalifikácie PK-A vydaný LAA SR v roku 2026 pod číslom 4-1886, platný do 06.03.2028,
- celkový nálet pilota podľa údajov uvedených v databáze LAA SR sú 4 letové hodiny.

1.6 Informácie o PK

Typ:	Compact 3M
Poznávací značka:	OM-P996
Výrobné číslo:	92010402 M
Dátum výroby:	2020
Výrobca:	AXIS
PLS vydal:	LAA SR
Číslo:	21357
Platnosť do:	23.06.2027

PK Compact 3M je certifikovaný ako klzák kategórie EN A. Výrobca ho špecifikuje ako PK pre začínajúcich pilotov s kvalifikáciou PK-A. Je ideálny pre začínajúcich rekreačných pilotov, ktorí začínajú pravidelne lietať. PK je extrémne odolný na chyby pilota.

1.7 Meteorologická situácia

Dňa 28.05.2026 bolo v čase okolo 13:20 v oblasti obce Sološnica takmer jasno (1/10 – 2/10 pokrytia oblohy oblakmi typu Cumulus) a bez zrážok. Teplota vzduchu bola v danej lokalite približne 23°C a relatívna vlhkosť okolo 23%. Vo výške 10 metrov nad zemským povrchom fúkal prevažne SZ vietor s rýchlosťou do 9 m/s, v nárazoch do 13 m/s. Horizontálna dohľadnosť bola približne 40 km.

Na základe aerologických meraní bolo dňa 28.05.2026 prúdenie vo voľnej atmosfére nad oblasťou obce Sološnica nasledovné: v nadmorskej výške 1500 m nad zemským povrchom bola teplota vzduchu 9°C a fúkal SZ vietor s rýchlosťou okolo 13 m/s. Vo výške 750 m nad zemským povrchom fúkal taktiež SZ vietor s rýchlosťou 10 m/s. Smerom k nižším hladinám boli rýchlosť a smer vetra ovplyvnené miestnou orografiou.

V spomínanej oblasti kvôli slnečnému a relatívne teplému počasiu prevládalo turbulentné prúdenie vzduchu s prevažujúcou SZ zložkou, pričom priemerná rýchlosť vetra v danej oblasti bola od 6 do 10 m/s. Vplyvom tvoriacich sa vírov vzduchu dochádzalo k náhlým zmenám smeru a rýchlosti vetra nielen v horizontálnom ale aj vertikálnom smere.

1.8 Navigačné zariadenia

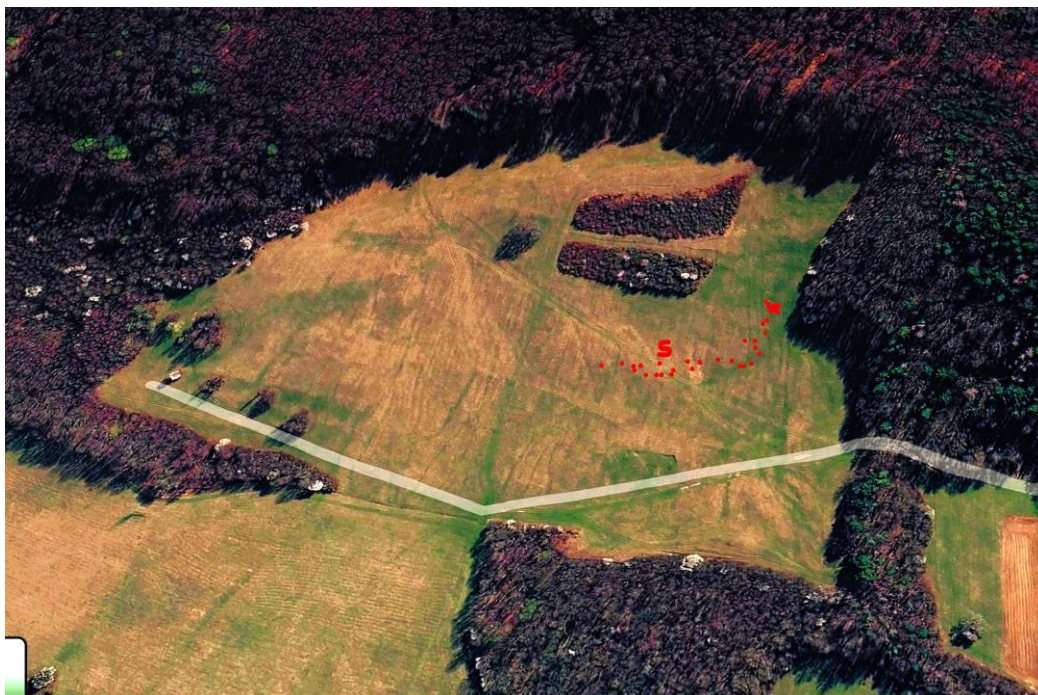
Neuvádza sa.

1.9 Spojenie

Pilot nemal pri sebe žiadnu rádiostanicu a nebol na spojení so žiadnym stanoviškom riadenia letovej prevádzky.

1.10 Informácie o mieste štartu

Plocha pre vzlety PK Sološnica, 320 m.n.m., 48,4607947 N 17,2511899 E



1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

Neuvádza sa.

1.12 Informácia o dopade a troskách

K pádu do terénu došlo v blízkosti štartu.



1.13 Lekárske a patologické nálezy

Pilot utrpel pádom ťažké poranenia panvy, ramena a rebier.

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 sa v predmetný deň rozhodol vykonávať cvičné – tréningové lety v priestore Sološnica. Pre silný a nárazový vietor zvolil miesto pre štart približne v strede svahu, kde vykonal predletovú kontrolu, ustrojil sa do sedacieho postroja a začal s nácvikom ground handlingu – nácvik štartov a pristátia. Približne po 10 minútach tréningovej činnosti pri silnejšom závane vetra nastal vzlet a pilot sa dostal do výšky 10 – 20 metrov nad terén. Nastal kolaps vrchlika PK. Pilot pre malú výšku nestihol absolútne zareagovať na daný stav a nasledoval náraz do zeme. Utrpel vážne zranenie panvy, ramena a rebier. Aj napriek vážnym zraneniam pilot zostal pri vedomí. Vzhľadom na minimálnu výšku a krátkosť času použitie záložného padáka nepripadalo do úvahy. Pomocou mobilného telefónu si pilot sám privolať pomoc. Ako prví dorazili na miesto nehody príslušníci policajného zboru a následne priletel vrtuľník VZZS, kde mu záchranári poskytli prvú pomoc a potom ho transportovali do nemocnice Bory v Bratislave, kde mu bola poskytnutá odborná zdravotná starostlivosť.

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 nemal dostatočné skúsenosti s letaním na PK.

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

Poveternostné podmienky neboli vhodné na vykonanie zamýšľaného letu.

Let bol vykonávaný za podmienok VMC, 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 10-20 metrov na zemou. Vzhľadom na malú výšku a krátkosť času pilot nestihol zareagovať na danú situáciu, ani použiť záložný padák.

4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

V prípade vývinu počasia, kedy vplyvom tvoriacich sa vírov vzduchu a náhlým zmenám smeru a rýchlosti vetra v horizontálnom aj vertikálnom smere sa neodporúča vykonávať vzlety, pristátia a ani ground handling. Pilot sa musí v nízkych výškach aktívne venovať riadeniu PK, aby vedel adekvátne zareagovať na prípadný kolaps vrchlíka PK. Nakoľko PK sa v daných podmienkach správa nevyspytateľne, aj pri riadení skúseným pilotom dochádza ku kolapsom PK a v malej výške ho nie je schopný zregenerovať a uviesť do normálnej letovej polohy.

V Bratislave, dňa 27.07.2026