

Z Á V E R E Č N Á S P R Á V A

o bezpečnostnom vyšetovaní vážneho leteckého incidentu

lietadla typu

ASW 15 B

poznávacej značky

OM-2069

dňa

31.07.2025



Ev.č.: **SKS2025006**

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.

OBSAH

Použité skratky.....	4
A) Úvod.....	5
B) Informatívny prehľad.....	5
1. Faktické informácie.....	7
1.1 Priebeh udalosti.....	7
1.1.1 Výpoveď pilota vlečného lietadla.....	7
1.1.2 Výpoveď pilota ASW – 15	7
1.2 Zranenie osôb.....	9
1.3 Poškodenie vetroňa.....	9
1.4 Ostatné škody.....	9
1.5 Informácie o leteckom personáli.....	9
1.5.1 Pilot.....	9
1.5.2 Letové skúsenosti.....	9
1.6 Informácie o vetroni.....	10
1.6.1 Všeobecné informácie.....	10
1.6.2 Informácie o havarovanom vetroni.....	10
1.6.3 Rozmerové a výkonové charakteristiky.....	10
1.6.4 Hmotnostné charakteristiky.....	10
1.6.5 Prevádzka vetroňa.....	10
1.6.6 Posledné vykonané práce.....	10
1.7 Meteorologická situácia.....	10
1.8 Navigačné zariadenia.....	10
1.9 Spojenie.....	11
1.10 Informácie o letisku.....	11
1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky.....	11
1.12 Informácie o dopade a troskách.....	11
1.12.1 Obhliadka miesta incidentu.....	11
1.12.2 Obhliadka vetroňa.....	12
1.13 Lekárske a patologické nálezy.....	14
1.14 Požiar.....	14
1.15 Aspekty prežitia.....	14

1.16	Testy a výskum.....	14
1.17	Informácie o organizácii a riadení.....	15
1.18	Doplňkové informácie.....	15
1.19	Spôsoby bezpečnostného vyšetovania.....	15
2.	Analýza.....	15
2.1	Činnosť pilota.....	15
2.2	Vetroň.....	16
3.	Závery.....	16
3.1	Zistenia komisie.....	16
3.1.1	Pilot.....	16
3.1.2	Vetoň.....	16
3.2	Príčina.....	17
4.	Odporúčania na zaistenie bezpečnosti.....	17

Použité skratky

BVK	Bezpečnostná vyšetrovacia komisia (Specialised Commission for Investigation of Causes of a Particular Incident from Members of the Commission)
LZTR	Kód ICAO pre letisko Trnava
AK	Aeroklub
ÚBVD	Útvar bezpečnostného vyšetrovania v doprave
UTC	Svetový koordinovaný čas (Co-ordinated Universal Time)
°	Stupeň v geografii - určenie zemepisnej dĺžky, alebo zemepisnej šírky
'	Minúta v geografii - určenie zemepisnej dĺžky, alebo zemepisnej šírky
”	Sekunda v geografii - určenie zemepisnej dĺžky, alebo zemepisnej šírky
m	meter - jednotka dĺžky
km/h	kilometer za hodinu - jednotka rýchlosti
h	hodina - jednotka času
kg	kilogram - jednotka hmotnosti
V _{NE}	Maximálna prípustná rýchlosť letu, neprekročiteľná rýchlosť (never-exceed speed)
RWY	Vzletová a pristávacia dráha (Runway)
ft	Stopa - jednotka dĺžky (Feet - dimensional unit)
VFR	Pravidlá letu za viditeľnosti (Visual Flight Rules)
VMC	Meteorologické podmienky pre let za viditeľnosti (Visual Meteorological Conditions)
LAPL	Preukaz spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel (Light Aircraft Pilot Licence)
SR	Slovenská republika
GPS	Globálny navigačný systém (Global Positioning System)
TWY	Rolovacia dráha (Taxiway)
SQL	Umlčovač šumu (Squelch)
rdst	rádiostanica
ŠPÚ	Štandardný program údržby
ARC	Osvedčenie o overení letovej spôsobilosti (Airworthiness Review Certificate)
TLSN	celkový počet pristátí od výroby (Total Landing Since New)
TTSN	celkový počet letových hodín od výroby (Total Time Since New)
N	Označenie svetovej strany - sever (North)
E	Označenie svetovej strany - východ (East)
SAR	Pátranie a záchrana (Search and Rescue)
GmbH	Spoločnosť s ručením obmedzeným v nemeckom jazyku (Gesellschaft mit beschränkter Haftung)
Mhz	Megahertz - jednotka frekvencie

A. ÚVOD

Typ lietadla:	ASW 15B
Poznávacia značka:	OM-2069
Prevádzkovateľ/Vlastník:	AK Bratislava/AK Bratislava
Typ prevádzky:	všeobecné letectvo/športové a rekreačné lietanie
Miesto vzletu:	LZTR
Fáza letu:	vzlet
Miesto udalosti:	RWY32/LZTR
Dátum a čas udalosti:	31.07.2025/08:40 h

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

B. INFORMATÍVNY PREHLAD

Dňa 31.07.2025 počas aerovlekového vzletu došlo k vysunutiu aerodynamických brzd vlečeného lietadla. Pilot vlečeného lietadla vypol vlečné lano. Pilot vetroňa vykonal pristátie pred seba, ktoré bolo vzhľadom na stratu rýchlosti a neúčinnosti riadiacich plôch veľmi tvrdé čo malo za následok poškodenie lietadla vo veľkom rozsahu. Pilot opustil lietadlo nezranený bez cudzej pomoci.

Na vyšetrenie príčin predmetnej udalosti bola ustanovená BVK v zložení:
predseda BVK
člen BVK

Správu vydáva:
Útvar bezpečnostného vyšetřovania v doprave
Ministerstva dopravy SR

Hlavná časť správy obsahuje:

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

1. FAKTICKÉ INFORMÁCIE

1.1 Priebeh udalosti

1.1.1 Výpoveď pilota vlečného lietadla:

Druh letu:

Aerovlek vetroňa ASW-15, OM-2069 vlečným lietadlom EuroFox, OM-TOW, LZTR miesto vzletu aj pristátia, dráha v používaní 32, približný čas vzletu aerovleku 08:40 UTC, podmienky VFR.

Priebeh letu:

Pilot ASW-15 po vstupe do lietadla vyskúšal spojenie s vlečným lietadlom OM-TOW, kde som potvrdil, že počujem za „5“ na čo som dostal odpoveď od ASW 15, že spojenie je takisto za „5“. Pozemný personál pripol lietadlo ASW-15 ku vlečnému lietadlu pomocou vlečného lana. Po napnutí lana a signálu že môžeme vzlietnuť som začal fázu rozbehu, ktorá prešla do fázy odpútania sa od zeme a následného rozletu s aerovlekom. Krátko po fáze rozletu som začal pomaly stúpať a v tom som počul krik z lietadla, ktoré rolovalo na vyčkávacie miesto dráhy 32 – „15tka brzdy, brzdy,vypínaj“ v tom som sa pozrel do spätného zrkadla na vlečnom lietadle a zbadal som, že ASW-15 má plne vysunuté brzdiace klapky čo je veľmi dobre vidieť nakoľko sú natreté červenou farbou a sú z oboch strán krídla (zhora, zdola) čo zároveň spôsobuje vysokú účinnosť klesania. V tom momente som zakričal do vysielacky – „15tka brzdy, brzdy, brzdy“ žiadna reakcia z lietadla ASW-15 – zakričal som „brzdy vypínam, 15tka vypínam“ žiadna reakcia z lietadla ASW – 15(ani zvuková do rádia ani zasunutie brzdiacich klapiek), na základe zváženia podmienok vzdialeností od dráhy, rýchlosti letu a neustáleho klesania k zemi (vario bolo pod 0) a trajektórie smerujúcej na les za dráhou 32 kde sme stále boli nižšie pod stromami som sa rozhodol vypnúť vetroň od vlečného lietadla ešte na letisku. Po vypnutí som videl lano ako sa odpútalo od môjho lietadla a pokračoval som ďalej vzletom a okruhom až do pristátia, na zemi som už videl, že pilot je vonku a ASW-15 na zemi. Až po príchode ku lietadlu som zbadal poškodenie lietadla ale priebeh pristátia som videl až neskôr na kamerovom zábere.

1.1.2 *Výpoveď pilota ASW-15:

„Zdravotný stav dobrý, bol som odpočinutý, bez stresu. Vetroň sme vyhangárovali cca o 10tej hodine. Do vzletu 12:52 bol dostatok času na predletovú obhliadku, usadenia sa v lietadle, nastavenie sedačky, GPS, riadidiel. Na štart RWY sme si dotiahli dva vetrone, odšliapal som si na krídle celú TWY. ASW sme dali rovno do polohy pre vzlet. Počas transportu bolo zapnuté rádio v kabíne a častý SQL bol atypický. Po sadnutí do kabíny som sa snažil ho správne nastaviť, čo sa nepodarilo. Hlasitosť som teda dal do úrovne dobrej počuteľnosti s vlečnou (overenie pred štartom) na zemi. Počas vzletu pri vonkajšom hluku však rádio nebolo počuť.

Zaujatosť rádiom spôsobila nedokončenie povinných úkonov pred štartom o čom som počas vzletu netušil. Vzlet nebol ničím výnimočný, pocitovo bol štandardný až na buchnutie cca po 50 m. Zvuk som vyhodnotil ako zapadnutie nožného riadenia do finálnej polohy, ako dôsledok nastavovania na zemi. Až vypnutie či trhnutie lana od vlečnej ma dostalo do potreby riešiť mimoriadnu situáciu za letu. Prvé bolo vypnutie vlečného lana. Druhé zhodnotenie sadania pred seba. Potlačenie už bolo neúčinné, po pár sekundách som bol v kabíne na zemi, GPS a ostatné odpadlo odo mňa. Výsledok som zhodnotil ako veľmi tvrdé pristátie. Po vystúpení som zistil vrazený podvozok a úchyt chvosta nalomený v celej hornej časti okrem spodku. O vzlete s plnými brzdami som nemal ani poňatia!! Počasie bolo VMC, vietor ustal, pomaly bezvetrie, kopovitá oblačnosť, ideálne pre termiku. Následné kroky s privolaním záchranných zložiek riešil

vedúci letovej prevádzky Aeroklubu Bratislava. Hlásenie o udalosti podané nasledujúci deň 01.08.2025.“

Denná doba: Deň
Pravidlá letu: VFR

* uvedená výpoveď je doslovnou reprodukciou výpovede pilota vlečeného lietadla

1.2. Zranenia osôb

Pilot vetroňa neutrpel zranenia.

Tab. č. 1 Počty zranených/ usmrtených osôb

Zranenie	Posádka	Cestujúci	Ostatné osoby (obyvateľstvo apod.)
Smrteľné	0	0	0
Vážne	0	0	0
Ľahké/bez zranení	0/1	0/0	0/0

1.3 Poškodenie vetroňa

Vetroň bol následkom tvrdého pristátia poškodený vo veľkom rozsahu.

1.4 Ostatné škody

Pri vážnom leteckom incidente a ani počas manipulácie s vetroňom nedošlo ku škodám na majetku tretej osoby. Útvary bezpečnostného vyšetrovania v doprave neboli oznámené okolnosti s prípadným uplatnením iných náhrad škôd voči tretej osobe.

1.5 Informácie o leteckom personáli

1.5.1 Pilot:

Občan Slovenskej republiky, vek 59 rokov,
Držiteľ Preukazu spôsobilosti letovej posádky, ktorý vydal Dopravný úrad dňa 12.08.1998 bez vyznačenia platnosti.

Kvalifikácie:

Vetroň/ motorový vetroň bez vyznačenia platnosti

Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti:

2. triedy s vyznačenou platnosťou do 13.07.2026

LAPL s vyznačenou platnosťou do 13.07.2027

Všeobecné osvedčenie rádiotelefonistu leteckej pohyblivej služby bez vyznačenia platnosti.

1.5.2 Letové skúsenosti:

Tab. č. 2 nálet pilota

Nálet:	Za 24 h	Za 30 dní	Za 90 dní	Celkom
Typ ASW 15B (OM-2069):	0:01	N/A	N/A	N/A
Všetky typy: vetrone	N/A	02:00	02:00	179:48

1.6 Informácie o vetroni

1.6.1 Všeobecné informácie

ASW 15B je jednomiestny kompozitný vetroň s rozpätím 15 m. Vetroň je laminátový hornoplošník so zaťahovacím podvozkom a plávajúcou výškovkou. Vetroň je spôsobilý pre lety v mrakoch a k jednoduchšej akrobacii. Vetroň nie je vybavený nádržami pre vodnú záťaž a je určený pre pokročilejších pilotov.

1.6.2 Informácie o havarovanom vetroni

• Typ	ASW 15B
• Výrobca	A. Schleicher GmbH & CO KG
• Výrobné číslo	15245
• Rok výroby	1972
• Poznávacia značka	OM-2069
• Prevádzkovateľ	Aeroklub Bratislava

1.6.3 Rozmerové a výkonové charakteristiky

• Dĺžka	6,48 m
• Rozpätie	15,0 m
• Výška	1,56 m
• Neprekročiteľná rýchlosť V_{NE}	220 km/h

1.6.4 Hmotnostné a centrálne charakteristiky

• Hmotnosť prázdneho vetroňa	230 kg
• Maximálna vzletová hmotnosť	408 kg

1.6.5 Prevádzka vetroňa

Vetroň bol prevádzkovaný Aeroklubom Bratislava a bol používaný prevažne na rekreačné lety. V inkriminovaný deň bol s vetroňom vykonaný jeden let v trvaní približne 1 minúty.

1.6.6 Posledné vykonané práce

Dňa 24.02.2025 vykonaná ročná prehliadka draku v súlade s programom údržby ŠPÚ-OM-2069 a prehliadka vetroňa za účelom overenia letovej spôsobilosti. Na základe overenia letovej spôsobilosti vydané ARC s vyznačenou platnosťou do 24.02.2026. prehliadky vykonané pri:

TTSN 2633:26 h

TLSN 1657

1.7 Meteorologická situácia

Meteorologická situácia nemala vplyv na vznik vážneho incidentu.

1.8 Navigačné zariadenia

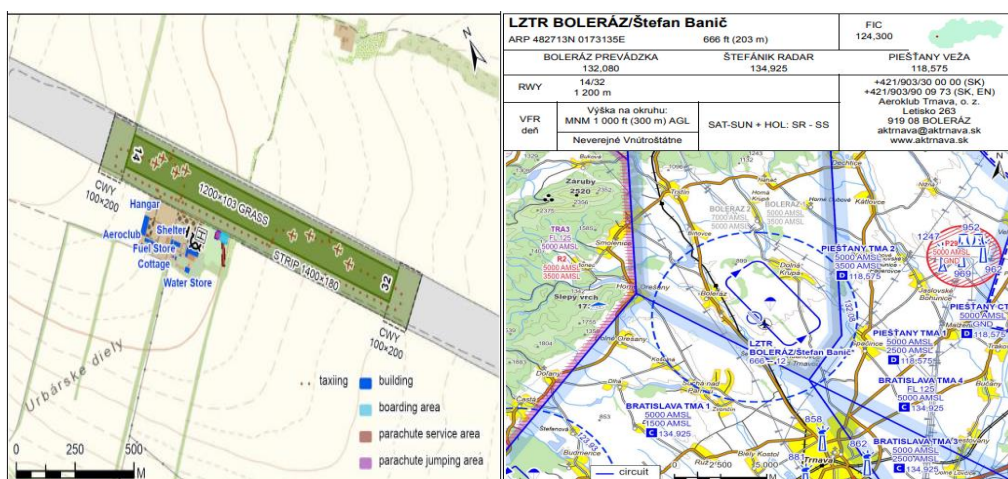
Vizuálne prostriedky na LZTR odpovedali triede letiska podľa predpisu L-14.

1.9 Spojenie

Vetroň bol vybavený palubnou rádiostanicou pre možnosť obojstranného rádiového spojenia v každom okamihu letu.

1.10 Informácie o letisku

LZTR	neverejné vnútroštátne letisko
Zemepisný smer RWY:	140°/320°
Označenie RWY:	14/32
Povrch letiska:	tráva
Druh prevádzky:	VFR - deň
Frekvencia:	123,080 Mhz
Vzťažný bod letiska:	N 48°27' 11,00", E 017°31' 49,00"
Nadmorská výška:	203 m/666ft
Rozmery RWY14/32:	1200x103 m/tráva



Obr. č. 1 LZTR

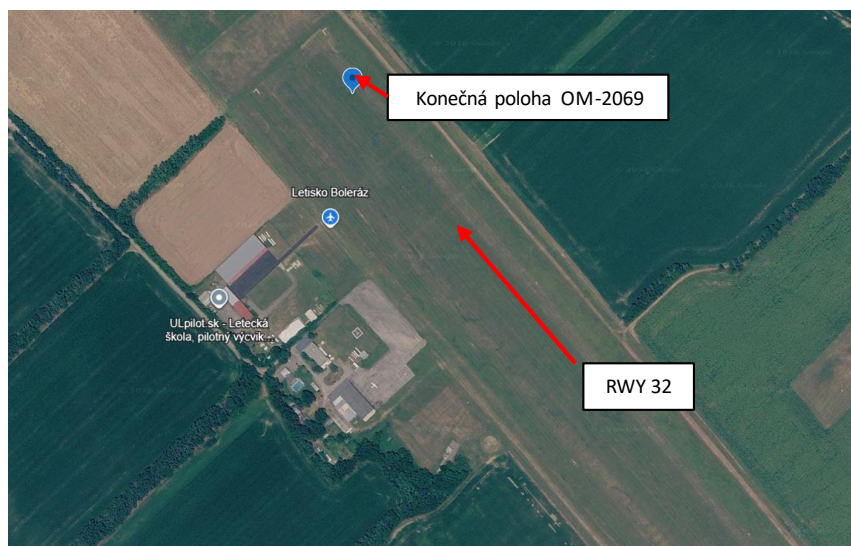
1.11 Letové zapisovače a ostatné záznamové prostriedky

Vetroň nebol vybavený zapisovačom letových dát a ani zariadením na zaznamenávanie komunikácie z pilotnej kabíny. V danej kategórii nie je táto výbava povinná.

1.12. Informácie o dopade a troskách

1.12.1 Obhliadka miesta vážneho leteckého incidentu

Miestom vzniku vážneho incidentu je RWY32 LZTR. Vetroň po tvrdom pristátí zastal približne 100 m od prahu dráhy v smere jej osi, naklonený na pravé krídlo.



Obr. č. 2 poloha OM-2069

Poloha miesta vážneho incidentu je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Tab.č.3 Súradnice miesta vážneho leteckého incidentu

v zemepisných súradniciach:	N 48°27'24''
	E 017°31'33''
nadmorská výška:	203 m

Na mieste incidentu nedošlo k cieľnému oddeleniu niektorej časti vetroňa. BVK vykonala na mieste prvotnú obhliadku poškodení vetroňa a funkčnosti rádiostanice. Následne sa demontovali krídla a vetroň sa umiestnil do prepravného prívesu za účelom prevozu do priestorov ÚBVD.

1.12.2 Obhliadka vetroňa

BVK vykonala odbornú prehliadku vetroňa v mieste jeho uloženia v priestoroch ÚBVD.

Poškodenia zistené pri obhliadke:

Trup:

- Predná časť: - predná spodná časť trupu nenesie významnejšie poškodenia, škrabance na potahu vznikli pri dotyku s povrchom.
- Stredná časť: - významnejšie poškodenia sa nachádzajú v okolí podvozkovej šachty, kde došlo k deštrukcii potahu za krytmi podvozkovej šachty spôsobené zarazením a posunutím kola smerom dozadu mimo priestor podvozkovej šachty. Kinematika podvozku ohnutá, zaseknutá v priestore podvozkovej šachty ako následok síl pôsobiacich pri dosadnutí v smere skoro kolmom na pozdĺžnu os vetroňa. Ďalšie poškodenia (praskliny a prerazený potah od kinematickej sústavy podvozku) sú vľavo vedľa priestoru podvozkovej šachty. Kryty podvozku sú v otvorenej polohe, predná časť ľavého krytu je mierne ohnutá smerom dole.

- Chvostová časť: - vertikálny a horizontálny stabilizátor ako aj smerové a výškové kormidlo nenesú viditeľné známky poškodenia. Prechodová rúra trupu je v mieste pred prechodovým oblúkom vertikálneho stabilizátora prasknutá po celom obvode.



Obr. č. 3 poškodenie trupu a poloha kolesa



Obr. č. 4 prasklina predlžovacej rúry

Pilotná kabína:

- Pilotná kabína neniesla známky poškodenia, ovládacie prvky boli nepoškodené, ich ovládanie plynulé až na páku ovládania zasúvania a vysúvania podvozku, ktorá zostala zaseknutá v prednej otvorenej polohe ako dôsledok poškodenia kinematiky podvozku.



Obr. č. 5 detail na ovládacie prvky (zvýraznená páka ovládania podvozku)

Krídla:

- Bez poškodenia, vysúvanie a zasúvanie aerodynamických brzd plynulé bez zadrhávania v celom rozsahu ich pohybu.
- Krídielka plne funkčné, bez poškodení, pohyb plynulý v plnom rozsahu výchyliek.

Všetky poškodenia popísané vyššie vznikli mechanickými silami pôsobiacimi na vetroň pri tvrdom pristátí a následným pohybom lietadla po povrchu RWY. V rámci obhliadky bola opäť overená funkčnosť rádiostanice bez nedostatkov.

1.13 Lekárske a patologické nálezy

Pilotovi bola poskytnutá prvotná zdravotná starostlivosť zasahujúcimi zložkami záchrannej zdravotnej služby v rámci ktorej sa zistilo, že neutrpel žiadne zranenia.

1.14 Požiar

Pri leteckej nehode požiar nevznikol.

1.15 Aspekty prežitia

Pátranie a záchranu prostriedkami SAR nebolo nutné vykonať. Záchranné zložky boli aktivované vedúcim letovej prevádzky AK Bratislava.

1.16 Testy a výskum

V rámci odbornej obhliadky vetroňa sa BVK zamerala na systém ovládania a funkciu aerodynamických brzd. Vetroň ASW 15 má aerodynamické brzdy umiestnené v hornej aj spodnej strane krídiel a sú tzv. vysúvacieho typu. Vysúvajú sa z konštrukcie krídla v smere kolmom na pozdĺžnu osu vetroňa a slúžia na znižovanie respektíve

korigovanie rýchlosti letu a to hlavne počas pristátia. Počas vzletu sa aerodynamické brzdy nepoužívajú. Ich ovládanie je pomocou páky umiestnenej na ľavej spodnej časti pilotnej kabíny. Pohyb tejto páky je súpáčím a systémom tiahel prenášaný k mechanizmu vysúvania a zasúvania. Tento je riešený tak, aby sa aerodynamické brzdy vysúvali na oboch stranách krídiel súčasne čo zabezpečuje stabilitu letu vetroňa. Vysunutie a zasunutie brzd je ovládané pilotom. V prípade ich nepoužívania ja páka ovládania v prednej zatvorenej polohe a zaistená mechanizmom, ktorý sa odistí pri vyvinutím určitej sily ťahom dozadu. K samovoľnému vysunutiu brzd môže dôjsť len za predpokladu splnenia nasledujúcich podmienok:

1. nezaistenie páky ovládania aerodynamických brzd,
2. dostatočná dopredná rýchlosť.

Na samovoľné vysunutie brzd musia byť tieto podmienky splnené súčasne. V prípade ich splnenia dochádza k nasledovnému procesu:

Nárastom doprednej rýchlosti narastá rýchlosť obtekania krídla. Vzhľadom na uhol nábehu krídla sa prúdová trubica na hornej strane krídla zužuje a na spodnej strane rozširuje čo má za následok zmenu tlakových podmienok - na hornej časti krídla vzniká podtlak a na spodnej pretlak. Rozdielom týchto tlakov v smere kolmom na smer nabiehajúceho prúdu vzniká sila - vztlak. V prípade ponechania aerodynamických brzd v nezaistenom stave práve vznik rozdielu tlakov a nárast aerodynamických síl pôsobiacich na krídlo malo za následok ich vysunutie z puzdier ich uloženia a to na oboch stranách krídiel keďže sú navzájom mechanicky prepojené.

1.17 Informácie o organizáciách a riadení

Vetroň vlastnil Aeroklub Bratislava. Využíval sa na zdokonaľovací výcvik a k vykonávaniu športových a rekreačných letov. Letová činnosť bola vykonávaná v súlade s leteckými predpismi, ktoré sú platné na území SR a lokálnymi pravidlami.

1.18 Doplnkové informácie

Neuvádza sa.

1.19 Spôsoby bezpečnostného vyšetrovania

Boli použité bežné spôsoby vyšetrovania.

2. ANALÝZA

Výsledky vyšetrovania vychádzajú z podrobnej analýzy všetkých dostupných informácií. Najviac skutočností smerujúcich k určeniu príčiny vzniku vážneho incidentu vyplýva zo záverov odbornej obhliadky vetroňa a z výpovede pilota.

2.1. Činnosť pilota

Pilot mal platný pilotný preukaz vydaný Dopravným úradom SR. Bol spôsobilý na vykonanie letu.

V rámci prípravy na vzlet nevykonával všetky povinné úkony pred štartom, ktoré zahŕňujú aj kontrolu polohy a zistenia páky ovládania aerodynamických brzd. Tento nedostatok

vznikol podľa výpovede pilota z dôvodu, že sa venoval nastavovaniu rádiostanice a úkonom zabudol venovať patričnú pozornosť.

2.2. Vetroň

Stav vetroňa pred vznikom incidentu zodpovedal stavu 53 ročného vetroňa používaného prevažne v režime rekreačného lietania a výcvikových letov. Záznamy v prevádzkovej dokumentácii boli prevádzkovateľom vedené na patričnej úrovni. Vetroň bol prevádzkovaný v rozsahu povolenej hmotnosti a centráže, čo zabezpečovalo dostatočný rozsah riadenia pre bezpečnú pilotáž. Maximálna hmotnosť vetroňa nebola prekročená. V rámci odbornej obhliadky vetroňa neboli zistené žiadne dôkazy, ktoré by poukazovali na zlyhanie jednotlivých konštrukčných celkov vetroňa a ktoré by mohli prispieť k vzniku udalosti.

3. ZÁVERY / Príčina vzniku vážneho leteckého incidentu

Z vyšetrovania udalosti vyplynuli nasledujúce závery:

3.1. Zistenia komisie

3.1.1 Pilot

- mal podľa predloženej dokumentácie platné kvalifikácie pre vykonávanie letov v danej kategórii vetroňov,
- mal dostatočný nálet a skúsenosti na vykonanie letu,
- pilot nebol v čase leteckej nehody ovplyvnený alkoholom, inými omamnými alebo psychotropnými látkami, ktoré by mohli znížiť jeho pozornosť počas letu a pri riešení krízovej situácie,
- vzhľadom na rozptýlenie pozornosti spôsobené nastavovaním rádiostanice nevenoval patričnú pozornosť vykonaniu povinných úkonov pred vzletom.

3.1.2 Vetroň

- bol spôsobilý k letu,
- mal platnú dokumentáciu,
- spĺňal podmienky letovej spôsobilosti,
- mal platnú zákonnú poisťku,
- hmotnosť vetroňa bola v predpísaných medziach,
- pri obhliadke na mieste udalosti a následnou odbornou obhliadkou nebolo zistené nič, čo by svedčilo o tom, že príčinou vzniku vážneho incidentu by bola technická porucha.

3.2. Príčina

Príčinou vzniku vážneho leteckého incidentu bolo samovoľné vysunutie nezaistených aerodynamických brzd počas vzletu, z dôvodu nedôsledne vykonaných povinných úkonov pred vzletom.

Spolupôsobiaci príčina:

Ovládanie hlasitosti rádiostanice vo vetroni nastavené na takú úroveň, že pilot pri vzlete nepočul pokyny ostatných účastníkov letovej prevádzky (pilota rolujúceho lietadla a pilota vlečného lietadla) na zasunutie aerodynamických brzd ani informáciu od pilota vlečného lietadla, že vypína vlečné lano.

4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

Záverečná správa z vyšetrovania predmetnej leteckej nehody neobsahuje žiadne odporúčania.

V Bratislave, 16.07.2026