



REPUBLIKA HRVATSKA

Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu

Odjel za istrage nesreća u zračnom prometu

KLASA: 343-08/24-02/03
URBROJ: 699-04/3-9
Zagreb, 20. prosinca 2024.

ZAVRŠNO IZVJEŠĆE

**O NESREĆI ZRAKOPLOVA JMB AIRCRAFT VL-3,
POZIVNOG ZNAKA F-JVZK**

**31. SVIBNJA 2024,
NA AERODROMU HVAR (LDSH), OTOK HVAR**



OBJAVA IZVJEŠĆA I ZAŠTITA AUTORSKIH PRAVA

Ovo izvješće izradila je i objavila Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (u daljnjem tekstu: AIN) na temelju članka 6. stavka 1. i 2. Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (Narodne novine broj 54/13), članka 7. stavka 1. i 2. Statuta Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, članka 16. Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskog Parlamenta i Vijeća o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu, odredaba Zakona o zračnom prometu (Narodne novine broj 69/09, 84/11, 54/13, 127/13 i 92/14), te na temelju poglavlja 6. Dodatka 13 ICAO.

Nitko ne smije proizvoditi, reproducirati ili prenositi u bilo kojem obliku ili na bilo koji način ovo izvješće ili bilo koji njegov dio, bez izričitog pisanog dopuštenja AIN.

Ovo izvješće može se slobodno koristiti isključivo u obrazovne svrhe.

Za sve dodatne informacije kontaktirajte AIN.

Cilj istraga koje se odnose na sigurnost, ni u kojem slučaju nije utvrđivanje krivnje ili odgovornosti.

Istrage su neovisne i odvojene od sudskih ili upravnih postupaka i ne smiju dovoditi u pitanje utvrđivanje krivnje ili odgovornosti pojedinaca.

Završno izvješće ne može biti korišteno kao dokaz u sudskom postupku koji ima za cilj utvrđivanje građanskopravne ili kaznenopravne odgovornosti pojedinca.



SADRŽAJ

PODACI O DOGAĐAJU	4
ISTRAGA	4
KRATKI SADRŽAJ.....	4
1. ČINJENICE I INFORMACIJE	4
1.1. PODACI O LETU	4
1.2. OZLIJEĐENE OSOBE	5
1.3. OŠTEĆENJE ZRAKOPLOVA	5
1.4. DRUGA OŠTEĆENJA	8
1.5. PODACI O OSOBAMA	8
1.5.1. PILOT.....	8
1.5.2. PUTNICA.....	8
1.6. PODACI O ZRAKOPLOVU JMB AIRCRAFT VL-3, 42OM, F-JVZK.....	8
1.7. METEOROLOŠKE INFORMACIJE.....	9
1.8. KOMUNIKACIJA	9
1.9. AERODROMSKE INFORMACIJE.....	10
1.10. POTRAGA I SPAŠAVANJE	11
1.11. OPIS MJESTA NESREĆE	12
1.12. DODATNE INFORMACIJE	12
1.12.1. DOKUMENTI U ZRAKOPLOVU.....	12
2. ANALIZA.....	13
2.1. PERFORMANSE ZRAKOPLOVA	13
2.2. MASA I TEŽIŠTE ZRAKOPLOVA	13
2.3. METEOROLOŠKI UVJETI	13
2.4. ZAKLJUČAK ANALIZE	13
3. ZAKLJUČAK.....	14
3.1. NALAZI	14
3.1.1. PRIPREMA LETA	14
3.1.2. METEOROLOŠKI UVJETI.....	14
3.1.3. AVION	14
3.1.4. PILOT.....	14
3.1.5. LET.....	14
3.1.6. UĐAR I POSLJEDICE.....	14
3.2. UZROK	14
4. SIGURNOSNE PREPORUKE	15



PODACI O DOGAĐAJU

Vrsta događaja:	Nesreća
Datum:	31. svibnja 2024.
Lokalno vrijeme:	14:25
Mjesto:	Aerodrom Hvar (LDSH), otok Hvar, Hrvatska
Pravila letenja:	VFR
Vrsta zrakoplova:	Ultra laki avion
Proizvođač / model:	JMB AIRCRAFT S.R.O. / VL-3 A HPV (P)
Serijski broj zrakoplova:	141
Identifikacijski broj:	42OM
Pozivni znak:	F-JVZK
Vlasnik i operater:	Privatna osoba
Broj osoba u zrakoplovu:	Dvije
Broj ozlijeđenih osoba:	Četiri
Oštećenja na zrakoplovu:	Znatno oštećen

ISTRAGA

Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu dobila je informaciju o nesreći od strane OKC-MUP-a i HKZP-a. Istražitelj AIN obavio je očevid na mjestu nesreće te je pokrenuta sigurnosna istraga.

KRATKI SADRŽAJ

Dana 31. svibnja 2024. godine u poslijepodnevним satima na aerodrom Hvar počela je pristizati grupa od 39 zrakoplova. Slijetanje grupe započelo je oko 13:00 po lokalnom vremenu. Nakon što su 33 zrakoplova uredno sletjela jedan je zrakoplov u završetku prilaza skrenuo ulijevo od pravca staze 10. Zrakoplov je udario o tlo i zaustavio se na makadamskom putu koji se proteže paralelno s uzletno sletnom stazom. Pritom je teže ozlijedio biciklisticu i lakše ozlijedio dvije pješakinje koje su tada bile na spomenutom makadamskom putu. Pilot zrakoplova, Francuski državljanin nije zadobio nikakve ozljede, a putnica u zrakoplovu također Francuska državljanica zadobila je lakše tjelesne ozljede.

Uzrok nesreće je gubitak kontrole nad zrakoplovom u fazi završnog prilaza.

AIN nije izdala sigurnosne preporuke.

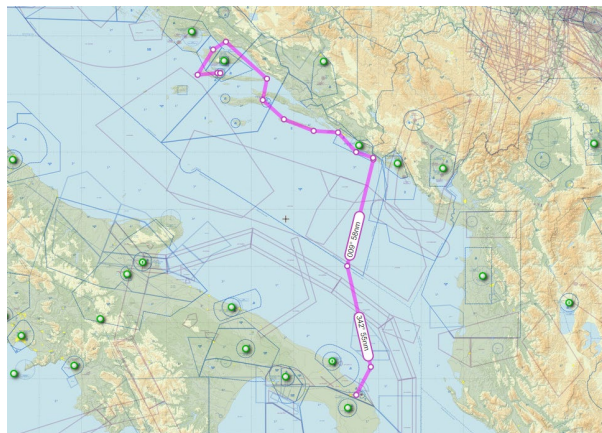
1. ČINJENICE I INFORMACIJE

1.1. PODACI O LETU

Dana 31. svibnja 2024. godine, u poslijepodnevним satima, na aerodrom Hvar počela je pristizati grupa od 39 zrakoplova, podijeljenih u osam manjih formacija, svaka s četiri do šest zrakoplova. Tog dana

letjeli su s letjelišta Fondone u pokrajini Lecce u Italiji do aerodroma Hvar. Zrakoplov iz nesreće bio je dio šeste formacije.

Svaku formaciju vodio je iskusniji komercijalni ili vojni pilot s ovlaštenjem instruktora ili ispitivača. Plan leta nije predan za svaki pojedini zrakoplov, već za pojedinu formaciju, što je uobičajen postupak. Prema planu, polazak formacija bio je predviđen oko 10:50 po lokalnom vremenu, a let je trebao trajati oko 2 sata i 22 minute.



Slika 1 – ruta prema predanom planu leta

Prvi na slijetanju bio je voditelj cijele grupe i prve formacije, Belgijski državljanin, član službe spašavanja, vatrogasac, instruktor i ispitivač letenja, te testni pilot za proizvođača zrakoplova iz nesreće. Slijetanje grupe započelo je oko 13:00 po lokalnom vremenu, uz asistenciju predsjednika aerokluba Faros, koji je također operater aerodroma Hvar. Voditelj je zrakoplove navodio na francuskom jeziku, a slijetali su u razmacima formacija od 10 do 15 minuta i razmacima među zrakoplovima od 2 do 3 minute.

Nakon što su 33 zrakoplova uredno sletjela, uočena je nesreća u kojoj je jedan zrakoplov po završetku prilaza skrenuo ulijevo od staze 10. Zrakoplov je udario o tlo i zaustavio se na makadamskom putu paralelno uzletno-sletnoj stazi, pri čemu je teže ozlijedio biciklisticu i lakše dvije pješakinje koje su tada bile na putu. Pilot zrakoplova, Francuski državljanin, nije zadobio ozljede, dok je putnica, također Francuska državljanica, zadobila lakše tjelesne ozljede.

1.2. OZLIJEĐENE OSOBE

Tablica 1 – Broj ozlijeđenih osoba

Ozlijeđeni	Posada	Putnici	Ostali
smrtno	0	0	0
ozbiljno	0	0	1
malo	0	1	2

1.3. OŠTEĆENJE ZRAKOPLOVA

Tijekom predmetne nesreće nastala je znatna šteta na zrakoplovu u obliku pucanja strukturalnih elemenata trupa i krila zrakoplova, pucanja stajnog trapa i propelera, probijanja rezervoara za gorivo i drugih oštećenja.

Vidljivo je potpuno pucanje trupa zrakoplova u predjelu spoja sa repnim površinama. Stabilizatori i kormila na repnim površinama nisu oštećeni.

Desno krilo je ozbiljno oštećeno. Na napadnoj ivici krila vidljiva su znatna oštećenja i deformacije, a na trupu su vidljive pukotine u predjelu spoja sa krilom. Na upravljačkim površinama krila nisu vidljiva nikakva oštećenja.

Na desnoj strani trupa, u predjelu iza motora, vidi se proboj koji je nastao od udara u željezni stupić ograde aerodroma. U tom predjelu je također vidljivo i curenje goriva, što ukazuje da je taj stupić u tom dijelu potrgao i instalacije sustava goriva. Proboj se proteže po podu do prostora za noge putnika.



Slika 2 – oštećenje krila i trupa



Slika 3 – oštećenje u unutrašnjosti kabine

Na poklopcu kabine, ostalim prozirnima površinama i ploči s instrumentima ne vide se oštećenja. Prilikom udarca, odlomio se lijevi kotač glavnog stajnog trapa. Desni kotač glavnog stajnog trapa i nosna noga uvukli su se u trup. Na propeleru su se, uslijed udarca, odlomila oba kraka.



Slika 4 – oštećenje propelera



1.4. DRUGA OŠTEĆENJA

Na travi uz uzletno-sletnu stazu vidljiva su manja oštećenja koja su nastala uslijed udarca stajnog trapa i krakova rotirajućeg propelera. Tragovi udarca ukazuju na značajan kontakt s tlom, ali nema značajnijih oštećenja koja bi utjecala na funkcionalnost aerodromskih površina.

1.5. PODACI O OSOBAMA

1.5.1. Pilot

Muška osoba, francuski državljanin rođen 1956. godine. Osoba je u predmetnoj nesreći upravljala zrakoplovom, te posjeduje privatnu pilotsku dozvolu izdanu 1987. godine i dozvolu za ultra lake zrakoplove izdanu 1990. godine od strane francuskih zrakoplovnih vlasti. Pilot također posjeduje i valjani certifikat zdravstvene sposobnosti „klasa 2 / LAPL“ izdan 30. siječnja 2024. godine.

Pilot je nakon nesreće izjavio da tijekom cijelog leta nije bilo nikakvih tehničkih problema ili problema s letenjem. Let je protekao uobičajeno sve do finalnog prilaza. Neposredno prije dodira s travnatom uzletno sletnom stazom, osjetio je zanos s desne strane zrakoplova. Unatoč pokušajima, nije uspio kontrolirati situaciju, niti ispraviti zanošenje. Zbog toga je zrakoplov skrenuo s pravca uzletno sletne staze, pao lijevo od nje i zaustavio se na makadamskom putu.

1.5.2. Putnica

Ženska osoba, francuska državljanica. Putovala je s pilotom kroz sve etape puta, od Francuske, preko Italije, pa do Hrvatske.

1.6. PODACI O ZRAKOPLOVU JMB AIRCRAFT VL-3, 42OM, F-JVZK

Vrsta zrakoplova:	Ultra laki avion
Proizvođač / model:	JMB AIRCRAFT S.R.O. / VL-3 A HPV (P)
Serijski broj zrakoplova:	141
Godina proizvodnje:	2014
Identifikacijski broj:	42OM
Pozivni znak:	F-JVZK
Ugrađen balistički padobran:	6/473 SD SOFT B4
Masa praznog zrakoplova:	307,30 kg (26.11.2019.)
Najveća dopuštena masa:	472,50 kg
Raspon krila:	8,44 m
Dužina:	6,24 m
Visina:	2,05 m

JMB Aircraft VL-3 je lagani sportski zrakoplov razvijen u Češkoj, koji se ističe svojom kompozitnom konstrukcijom. Zahvaljujući korištenju kompozitnih materijala, VL-3 je izuzetno lagan i aerodinamičan, što mu omogućuje visoku učinkovitost i impresivne performanse.



Pokreću ga pouzdani i ekonomični Rotax motori, poput modela 912 ili 914, koji su poznati po svojoj dugotrajnosti. Maksimalna brzina ovog zrakoplova je oko 300 km/h, dok mu dolet iznosi približno 1,500 kilometara, ovisno o opterećenju i uvjetima letenja.

Dizajniran je kao dvosjed, što ga čini idealnim za rekreativno letenje, trening i kraća poslovna putovanja. Krila su oblikovana za maksimalnu aerodinamičku efikasnost, a trup zrakoplova ima nizak otpor zraka, što dodatno doprinosi njegovim izvrsnim performansama.

Kokpit je moderan i ergonomski dizajniran, opremljen naprednim navigacijskim i komunikacijskim sustavima. Većina modela ima digitalne displeje, a postoji i mogućnost prilagodbe avionike prema specifičnim željama vlasnika.

Sigurnost je također na visokoj razini, jer je VL-3 opremljen balističkim padobranom za cijeli zrakoplov, što pruža dodatnu sigurnost u slučaju ozbiljnih problema tijekom leta.

Zbog svojih odličnih performansi, ekonomičnosti i modernog dizajna, VL-3 je vrlo popularan među pilotima, koji cijene njegovu pouzdanost i visoku razinu udobnosti.

Od 2012. godine novi vlasnik licence za proizvodnju ovog zrakoplova je JMB Aircraft S.R.O., koji je prije bio distributer Aveko zrakoplova za Francusku i Belgiju.

Predmetni zrakoplov je prijavljen je francuskim vlastima. Vlasnik i korisnik zrakoplova je privatna osoba koja ga je koristila u vrijeme nesreće.

U Francuskoj i još nekim državama za zrakoplove najveće dopuštene mase manje od 450 kg, odnosno 475 kg ako je ugrađen balistički padobran, vlasnik je dužan predati zrakoplovnim civilnim vlastima izjavu da je zrakoplov ispravan i plovidben.

Za predmetni zrakoplov, vlasnik je predao izjavu vlastima dana 9. listopada 2023. godine. Na temelju ove izjave, vlasti su izdale potvrdu o primitku koja je valjana do 8. listopada 2025. godine.

Uz to, za zrakoplov je izdana policica osiguranja koja vrijedi od 1. siječnja do 31. prosinca 2024. godine.

1.7. METEOROLOŠKE INFORMACIJE

Meteorološka situacija imala je djelomični utjecaj na ovu nesreću.

Za potrebe predmetne istrage prikupljeni su i analizirani podaci sa Zračne luke Split (METAR), s meteorološke postaje Hvar te je napravljena reanaliza meteorološke situacije numeričkim mezo modelom WRF (Weather Research and Forecast Model).

U vrijeme nesreće, na području aerodroma Hvar, vrijeme je bilo oblačno i vjetrovito. Baza oblaka bila je na nadmorskoj visini 1500 do 2000 m. Vjetar je puhao iz smjera 130° ('jugo') jačinom od oko 8 m/s.

1.8. KOMUNIKACIJA

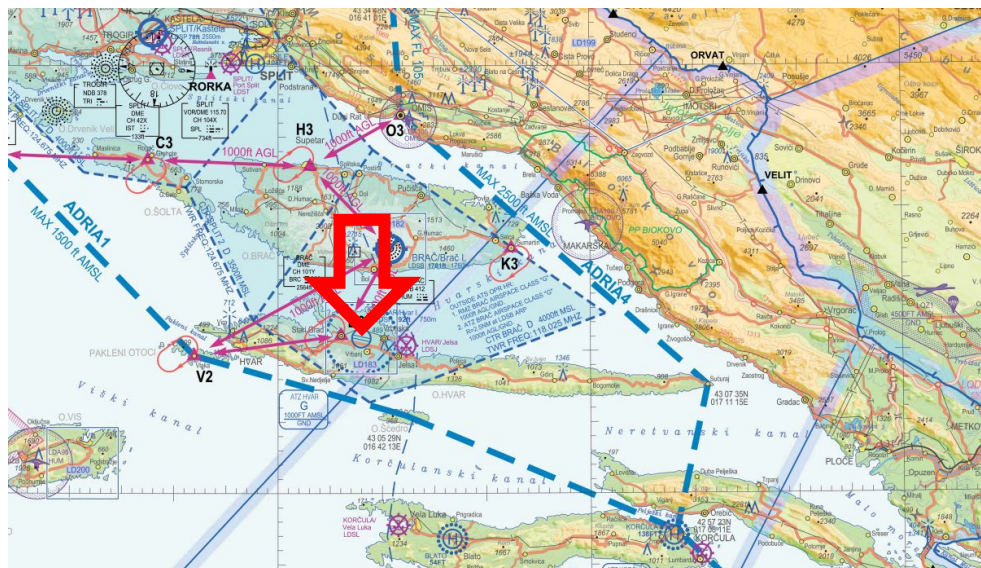
Na putu do aerodroma Hvar, komunikacija između pilota voditelja i kontrole leta odvijala se na engleskom jeziku, što je uobičajeni postupak za let u grupi. Svaka grupa zrakoplova imala je svog voditelja koji je komunicirao s nadležnom kontrolom leta za određeni dio puta. Unutar grupa, članovi su međusobno komunicirali na francuskom jeziku koristeći slobodnu frekvenciju. Prilikom dolaska u

zonu aerodroma Hvar, prebacili su se na frekvenciju aerodroma 124,500 MHz i komunicirali s upravnikom aerodroma. Nakon slijetanja voditelja prve grupe, on je preuzeo komunikaciju s ostalim voditeljima i članovima grupa na francuskom jeziku.

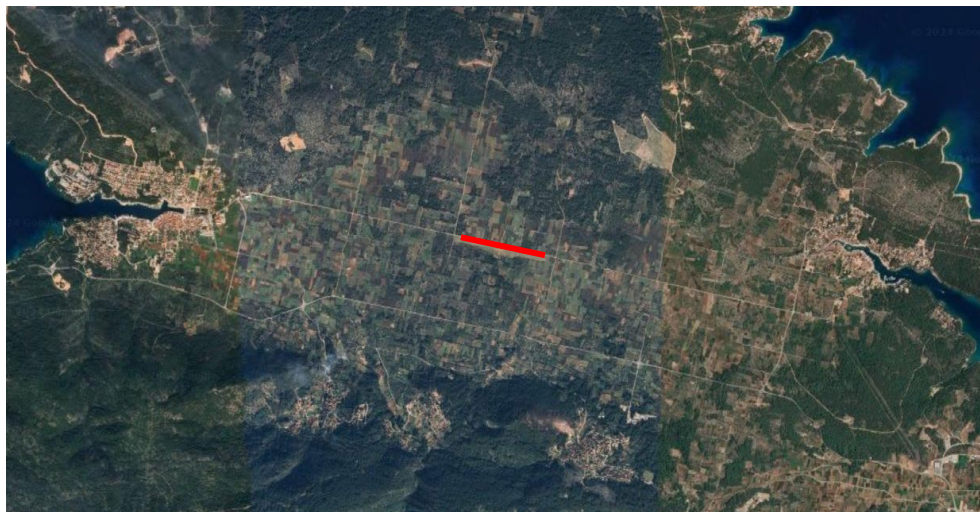
1.9. AERODROMSKE INFORMACIJE

Aerodrom Hvar smješten je na otoku Hvaru, oko 2 kilometra od mjesta Stari Grad. Opremljen je za prihvata i otpremanje malih zrakoplova te je namijenjen za VFR letove. Aerodrom Hvar otvoren je tijekom cijele godine. Uzletno sletna staza je travnata s bijelim betonskim rubnim oznakama, dužine 750 m i širine 30 m, orijentacije 10/28 i nosivosti do 1520 kg. Komunikacija na aerodromu Hvar odvija se na frekvenciji 124,500 MHz, a pozivni znak je „Hvar radio“.

Upravitelj aerodroma je aeroklub Faros. Dostupne usluge, naknade za korištenje aerodroma i smještaj zrakoplova, pravila, te kontakt brojevi telefona objavljeni su u VFR priručniku Hrvatske kontrole zračne plovidbe.



Slika 6 – Pozicija aerodroma Hvar



Slika 7 – Pozicija i orijentacija USS na otoku



Slika 8 – Mjesto nesreće

1.10. POTRAGA I SPAŠAVANJE

Kako je zrakoplov pao i zaustavio se na putu uz aerodrom, tako nije bilo potrebe za pokretanjem potrage.

U pomoć ozlijeđenima priskočile su tamo prisutne osobe, turisti, piloti, voditelj grupe i upravitelj aerodroma. Upravitelj aerodroma pozvao je Centar 112, hitnu pomoć u Jelsi, zapovjednika DVD Stari Grad i policiju.

Hitne službe su po svom dolasku zbrinule ozlijeđene i osigurale mjesto nesreće.



1.11. OPIS MJESTA NESREĆE

Zrakoplov je pao ulijevo od praga staze 10 i zaustavio se na makadamskom putu koji se proteže uz rub aerodroma paralelno s uzletno sletnom stazom. Tragovi kotača jasno se vide od uzletno sletne staze prema makadamskom putu.

Iza makadamskog puta, teren je obrastao grmljem i drvećem, stvarajući prirodnu barijeru između puta i okolne vegetacije.

1.12. DODATNE INFORMACIJE

1.12.1. Dokumenti u zrakoplovu

Pilot je u zrakoplovu na mjestu nesreće posjedovao osobnu dokumentaciju, dokumentaciju zrakoplova i operativnu dokumentaciju za planirani put.

U dokumentaciji pilota nalazila se dozvola za upravljanje ultralakim zrakoplovom, dozvola za upravljanje privatnim zrakoplovom, te potvrda o zdravstvenoj sposobnosti klase 2 i LAPL.

Dokumentacija zrakoplova je na francuskom jeziku i sadrži identifikacijsku potvrdu, potvrdu o primitku izjave da je zrakoplov plovidben, policu osiguranja, dozvolu za rad radio stanice, dozvolu za rad ATC transpondera, potvrde o provjeri ispravnosti radio opreme, potvrdu o vaganju, dokumente balističkog padobrana, listu komponenti, te FORM 1 obrasce opreme ugrađene u zrakoplovu.

Za planirani put piloti su posjedovali mali priručnik u kojem su se nalazile informacije o svim aerodromima na koje su planirali letjeti, kartama aerodroma, uslugama na aerodromu, frekvencijama, kontaktima i slično, te informacije o uslugama u mjestima gdje su trebali boraviti.



Slika 9 – Stranice iz pilotovog priručnika, za aerodrom Hvar



2. ANALIZA

2.1. PERFORMANSE ZRAKOPLOVA

Predmetni zrakoplov spada u ultralaku kategoriju i odlikuje se dobrim performansama. Prema podacima iz priručnika za korištenje zrakoplova, najveća dozvoljena brzina je 305 km/h. Za ovaj zrakoplov proizvođač navodi najveću dopuštenu masu od 600 kg, najveća dopuštena masa za zrakoplove u ultralakovoj kategoriji ograničena je na 472,5 kg, dok je masa praznog zrakoplova na posljednjem vaganju iznosila 307,3 kg. Dozvoljene brzine vjetrova prilikom polijetanja i slijetanja su 5 m/s za bočni, a 8 m/s za čeonu vjetar.

2.2. MASA I TEŽIŠTE ZRAKOPLOVA

U vrijeme nesreće u zrakoplovu su se nalazile dvije osobe. Slobodnom procjenom, prema fizičkom izgledu, pilot je imao stotinjak kilograma. Prema izjavi pilota putnica u zrakoplovu imala je 47 kilograma. Ako dodamo 7 kg prtljage (koliko je naveo pilot) i pretpostavimo da je u zrakoplovu trebalo ostati dovoljno goriva za let do alternativnog aerodroma, plus još 30 minuta leta, te za to uzmemo 20 litara goriva (uz specifičnu težinu benzina od 0,725 kg/l, što iznosi 14,5 kilograma), dolazimo do zaključka da je zrakoplov bio desetak kilograma teži od dozvoljene mase za ultralaku kategoriju, ali dosta ispod najveće dopuštene mase zrakoplova koju navodi proizvođač.

Provjera položaja težišta zrakoplova pokazala je da je isti bio je unutar dozvoljenih limita.

2.3. METEOROLOŠKI UVJETI

Vrijeme na području nesreće bilo je oblačno, ali s dovoljnom vidljivošću za VFR letenje, koje se odvijalo ispod oblaka.

Puhao je 'jugo', dakle vjetar jugoistočnih smjerova koji može imati određene oscilacije u jačini, ali bez naglih i jakih udara. U prizemnom sloju, zbog utjecaja reljefa i eventualnih prepreka na tlu, mogu se pri ovom tipu vjetrova javiti turbulencije.

Iz meteoroloških podataka i podataka o smjeru uzletno sletne staze aerodroma Hvar, proizlazi da su avioni iz grupe, uključujući i predmetni avion, prilikom slijetanja imali približno čeonu vjetar, odnosno zakošen oko 30° s desna. Uz navedeno, treba imati na umu da su smjer i jačina vjetrova imali određene oscilacije.

2.4. ZAKLJUČAK ANALIZE

Prema spoznajama do kojih se došlo u ovoj istrazi, kao i prema izjavi pilota, do ove nesreće je došlo je zbog gubitka kontrole nad zrakoplovom u fazi završnog prilaza, neposredno prije samog slijetanja.

Doprinos ovakvom razvoju događaja mogla je dati meteorološka situacija, tj. vjetar umjerene jačine, koji je imao donekle bočnu komponentu u odnosu na smjer kretanja zrakoplova u slijetanju. Iako uvjeti za slijetanje nisu bili optimalni, vjetar ipak ne možemo smatrati ključnim faktorom koji bi bio uzrokom



ove nesreće. U prilog tome ide i činjenica da je ostalih 38 zrakoplova iz grupe u istim uvjetima sletjelo bez poteškoća.

3. ZAKLJUČAK

3.1. NALAZI

3.1.1. Priprema leta

- Pilot, i drugi piloti iz grupe imali su potrebne operativne planove i priručnike za let,
- Piloti su predali planove leta za let u grupama,
- Komunikacija unutar grupe izvodila se na francuskom jeziku,
- Komunikaciju sa kontrolom leta izvodio je voditelj grupe.

3.1.2. Meteorološki uvjeti

- Zadovoljavajući za VFR letenje,
- Puhao je vjetar (jugo) umjerene jačine,
- Smjer vjetra pri slijetanju bio je pod kutom od oko 30° s lijeva u odnosu na uzdužnu os aviona.

3.1.3. Avion

- Posjeduje valjanu dokumentaciju za domaće letove,
- Ima ugrađen balistički padobran,
- Nije imao tehničkih problema na ovom ili prethodnim letovima.

3.1.4. Pilot

- Posjeduje valjanu PPL i SPL dozvolu,
- Posjeduje valjani certifikat o zdravstvenoj sposobnosti,

3.1.5. Let

- Let od Italije odvijao se bez problema,
- Zrakoplov je obavio prilaz na stazu 10,
- 33 zrakoplova iz grupe od 39 su sletjela prije predmetnog zrakoplova bez poteškoća,
- Ostali zrakoplovi sletjeli su nakon nesreće također bez problema.

3.1.6. Udar i posljedice

- Prilikom zadnjeg ravnanja pilot je izgubio kontrolu te je zrakoplov krenuo u lijevu stranu,
- Na prostoru od uzletno sletne staze do makadamskog puta ostali su tragovi udarca glavnim stajnim trapom i propelerom,
- Uslijed udara, na zrakoplovu su nastala znatna mehanička oštećenja,
- Lakše je ozlijeđena putnica u zrakoplovu i dvije prolaznice na putu, te još jedna teže.

3.2. UZROK



Gubitak kontrole nad zrakoplovom prilikom slijetanja.

Kontributivni faktori

- Meteorološki uvjeti, tj. vjetar koji je donekle mogao otežavati slijetanje

4. SIGURNOSNE PREPORUKE

Obzirom na saznanja i zaključke koji su proizašli iz ove istrage, Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu nema sigurnosnu preporuku.

Odgovorni istražitelj

Tomo Matić