

GENERÁLNY ŠTÁB OZBROJENÝCH SÍL SR
štáb riadenia operácií

Príloha č. 3
k č. ŠbRO - 558/2006
Výtlačok číslo: 1
Počet listov : 2

III. ZÁVERY NADRIADENÝCH FUNKCIONÁROV

1. Náčelník Generálneho štábu Ozbrojených síl Slovenskej republiky

Z vykonaného odborného vyšetrovania vyplynulo, že k leteckej nehode lietadla AN-24 evidenčné číslo 5605 došlo dňa 19.01.2006 o 19,37 hod. SEČ v samostatnej dopravnej letke Kuchyňa pri plnení naplánovanej služobnej úlohy, **pravdepodobne** po chybe v technike pilotovania pri priblížení na pristátie na letisku Košice.

Pre splnenie úloh na odstránenie nedostatkov uvedených v závere z odborného vyšetrovania a splnenie úloh prevencie bolo veliteľovi Vzdušných síl OS SR uložené splniť „Predbežné opatrenia“ prijaté bezprostredne po leteckej nehode. Tieto boli vo vzdušných silách už realizované. „Ďalšie opatrenia“ vyplývajúce zo „Záveru z odborného vyšetrovania“ som vydal veliteľovi Vzdušných síl OS SR formou úlohového listu.

Závery jednotlivých kapitol záverečnej správy z odborného vyšetrovania leteckej nehody budú využité na účely zvýšenia bezpečnosti letov a prevencie vo Vzdušných silách OS SR a postúpené prokurátorovi VOP Prešov. Vyšetrovateľ okresného úradu justičnej polície PZ Prešov vydal uznesenie o začatí trestného stíhania pre trestný čin všeobecného ohrozenia podľa § 285 ods. 1, ods. 4 Trestného zákona.

Navrhované opatrenia považujem za dostačujúce, aby sa ich realizáciou v budúcnosti predišlo leteckým nehodám z obdobných príčin.

V Bratislave 4. júla 2006

náčelník Generálneho štábu OS SR

2. Minister obrany Slovenskej republiky

So záverom z odborného vyšetrovania leteckej nehody lietadla AN-24 evidenčné číslo 5605, ku ktorej došlo dňa 19.01.2006 o 19,37 hod. SEČ pri vykonávaní plánovanej úlohy v samostatnej dopravnej letke Kuchyňa **pravdepodobne** z viny ľudského činiteľa s *ú h l a s í m*.

Vzniknuté škody riešiť príslušnými vedúcimi služobných úradov v znení zákona 346/2005 Z. z. o štátnej službe profesionálnych vojakov ozbrojených síl Slovenskej republiky, zákona 278/1993 Z. z. o správe majetku štátu v spolupráci s vojenským prokurátorom Vojenskej obvodovej prokuratúry Prešov, VÚSZ Bratislava a Úradom právnych služieb MO SR, ktorí súčasne posúdia nároky pozostalých na odškodnenie, alebo ich riešenie v prípadnom súdnom konaní.

V Bratislave . júla 2006

štátny tajomník MO SR

*BEAČE DO VÝNAY VZNESENIE OP 34/06 z 20.9.2006
PROKURATÓRA VOJENSKEJ OBVODNEJ PROKURATÚRY PREŠOV*

V Bratislave ~~. júla 2006~~

25. OKTÓBRA 2006

Minister obrany Slovenskej republiky

Príloha č. 4
k č.: ŠbRO – 558/ 2006

Výtlačok číslo: 1
Počet listov: 5

IV.
PRÍPRAVA A VYKONANIE LETU,
PADÁKOVÁ PRÍPRAVA

Obsah:

Príprava a vykonanie letu	1 list
Padáková príprava	2 listy
Obal	2 listy

IV. PRÍPRAVA A VYKONANIE LETU

Číslo cvičenia: cvičenie č.100 podľa Programov letovej prípravy dopravného letectva, ev. značka Let-3-14.

Jeho obsah (Podľa PLP): vykonanie prepravného letu s cestujúcimi a nákladom

Kedy a v akom rozsahu vykonaná predbežná príprava:

Predbežná príprava lietajúceho personálu: Predbežnú prípravu vykonala posádka lietadla podľa predpisu o letaní S-Let-1-1, čl. 130 dňa 16.1.2006 v dobe od 7:30 do 15:00 v súlade s Rozkazom veliteľa VÚ-1201 na prípravu, plánovanie, zabezpečenie prepravného letu lietadla An-24,26 dňa 19.1.2006 č.p.:VÚ-427/8-6-35-12/2006. Na let bol podaný civilný letový plán.

Poveternostné podmienky :

- **plánované:** VMC/IMC bežné poveternostné podmienky/zložité poveternostné podmienky
- **podľa predpovede:** Na predletových pokynoch bola Dozorným synoptikom vydaná nasledujúca predpoveď pre letisko Košice v dobe 12 – 21 UTC:
Vietor: 010 / 14 KT dočasne medzi 12 – 20 UTC 20 nárazy do 33 KT a slabý nízko zvířený sneh
Dohľadnosť: nad 10 km
Oblačnosť: 3-4/8 na 5000ft, 3-4/8 na 8000ft dočasne medzi 12 – 15 UTC slabé snehové prehánky s pokrytosťou 6-7/8 na 4000ft.
- **skutočné v mieste LN:** V čase nehody bolo na letisku Košice počasie: vietor z 360/7 KT CAVOK bez zmeny a podľa hlásenia posádky –VMC boli podmienky vhodné na pristátie za VFR.

Doba vzletu: 16:02 hod. UTC, z letiska v Prištine

Doba vzniku HS: 18:37:05 hod. UTC, vzdialenosť 25 km od letiska Košice, výška 770metrov nad morom (3 kilometre SV obce Hejce, Maďarská republika).

Režim letu pri vzniku HS(fáza letu, výška, rýchlosť, podmienky):klesanie pred priblížením na pristátie, pravdepodobne do FAF letiska Košice na výšku 2500ft.

Riešenie HS (ako a s kým pilot HS riešil): Posádka neriešila havarijnú situáciu, v čase jej vzniku bola na spojení s APP letiska Košice.

PADÁKOVÁ PRÍPRAVA:

(Let 3-16, príloha 7)

1. Základné údaje o vycvičenosti
2. Stav padákovkej techniky
3. Priebeh núdzového opustenia lietadla (NOL)
4. Schéma rozptylu častí záchranného systému
5. Záver

Odbornosť: Padáková, výsadková a záchranná služba

Správa vypracovaná v súlade s predpisom S-Let-3-16 (príloha 7)

1. Vycvičenosť osádky v NOL a v používaní záchranných prostriedkov

- kapitán lietadla

- Ročné preskúšanie z NOL a použitia záchranných prostriedkov vykonané 5.1.2006 s hodnotením „výborne“.
- Posledné mesačné preskúšanie NOL vykonané 9.1.2006.
- Počet vykonaných cvičných zoskokov: 4 (k 31.12.2000).

- druhý pilot

- Ročné preskúšanie z NOL a použitia záchranných prostriedkov vykonané 1.1.2006 s hodnotením „výborne“.
- Posledné mesačné preskúšanie NOL vykonané 9.1.2006.
- Počet vykonaných cvičných zoskokov: 11.

- letovod

- Ročné preskúšanie z NOL a použitia záchranných prostriedkov vykonané 31.12.2005 s hodnotením „výborne“.
- Posledné mesačné preskúšanie NOL vykonané 9.1.2006.
- Počet vykonaných cvičných zoskokov: nezistené.
- **Chýba Starý zápisník letov.**

- palubný inžinier

- Ročné preskúšanie z NOL a použitia záchranných prostriedkov vykonané 5.1.2006 s hodnotením „výborne“.
- Posledné mesačné preskúšanie NOL vykonané 4.1.2006.
- Počet vykonaných cvičných zoskokov: 3.

- palubný radista

- Ročné preskúšanie z NOL a použitia záchranných prostriedkov vykonané 5.1.2006 s hodnotením „výborne“.
- Posledné mesačné preskúšanie NOL vykonané 9.1.2006.
- Počet vykonaných cvičných zoskokov: 4.

- palubný sprievodca

- Ročné preskúšanie z NOL a použitia záchranných prostriedkov vykonané 5.1.2006 s hodnotením „výborne“.
- Posledné mesačné preskúšanie NOL vykonané 9.1.2006.
- Počet vykonaných cvičných zoskokov: 4.

- palubný inžinier vo výcviku
- Ročné preskúšanie z NOL a použitia záchranných prostriedkov vykonané 5.1.2006 s hodnotením „výborne“
- Posledné mesačné preskúšanie NOL vykonané 4.1.2006
- Počet vykonaných cvičných zoskokov: 3

2. Stav padákovkej techniky

V súlade s predpisom S-Let-3-16 (hlava 3, čl.32) na palube lietadla neboli záchranné padáky, pretože výrobcom lietadla nie je určený spôsob núdzového opustenia lietadla za letu.

3. Priebeh NOL

Osádka nevykonala NOL, pretože výrobcom lietadla nie je určený spôsob núdzového opustenia lietadla za letu.

4. Záver

V súlade s predpisom S-Let-3-16 (hlava 3, čl.32) na palube lietadla neboli záchranné padáky, pretože výrobcom lietadla nie je určený spôsob núdzového opustenia lietadla za letu. Vzhľadom na vyššie uvedené, ďalej na to, že lietadlo havarovalo zachytením o stromy v malej výške a na palube sa nachádzali cestujúci, osádka nemala možnosť vykonať NOL.

Padáková, záchranná a výsadková príprava nemala priamy vplyv na vznik a priebeh leteckej nehody.

Vypracoval :
Odpísal:
Odoslal:
Súhlasí:
Lehota utajenia:
Znak hodnoty a lehoty uloženia:
Vyhotovené v výtl. s listami
Výtlačok č. 1:
Výtlačok č. 2:
Výtlačok č. 3:
Výtlačok č. 4:
Výtlačok č. 5:
Výtlačok č. 6:

GENERÁLNY ŠTÁB OZBROJENÝCH SÍL SR
štáb riadenia operácií

Stopka uloženia zmeny rozhodnutia NÚS
zo dňa 28. júla 2020 č.: VSF-506-3/2020
dňom 31. júla 2020

Príloha č. 5
k č.: ŠbRO – V – 558/ 2006

~~VYHRADENÉ~~

Výtlačok číslo: 1
Počet listov: 17
Z toho: V 17

V.
POSÁDKA

Obsah:

Údaje o posádke a vycvičenosti	15 listov
Obal	2 listy

IV. POSÁDKA

1. Hodnosť, priezvisko, meno a index:

2. Dátum narodenia:

3. Všeobecné vzdelanie: Stredné odborné učilište železničné, Zvolen, 1982, maturita

4. Vojenské vzdelanie: Vysoká vojenská letecká škola, Košice, 1986

5. Bojové skúsenosti: Pilot Mig – 21, Su - 22

6. Kedy prišiel k danému útvaru: 20.11.2000

7. Od kedy pilot lieta na havarovanom type lietadla, kedy naposledy lietal na tomto type samostatne pri podobných poveternostných podmienkach:

Na lietadle An-24 začal letecký výcvik dňa 18.1.2005 a do havárie bol vycvičený v plnom rozsahu ako 2. pilot za všetkých poveternostných podmienok vo dne aj v noci. Naposledy letel v daných podmienkach 11.1.2006

8. Prestávky v lietaní za posledný rok a ich príčiny:

RD 2.7.-12.7.2005, 8.8.-28.8.2005, 17.12.-31.12.2005

9. Všetky letecké nehody a ich príčiny:

Do havárie nemal žiadne letecké nehody.

10. Stručná morálna a odborná charakteristika s celkovým záverom:

vykonával funkciu veliteľa samostatnej dopravnej letky, tomu odpovedali aj jeho morálne kvality. Po odbornej stránke bol vycvičený v rozsahu 1. triedy na bojových lietadlách, na type An-24 lietal vo funkcii 2. pilot za všetkých poveternostných podmienok vo dne aj v noci, v tejto funkcii vykonával aj zahraničné lety v zostave osádky. Na lietadle L-410 bol vycvičený v plnom rozsahu za všetkých podmienok a na tomto type lietal vo funkcii kapitán lietadla – inštruktor. Bol rozlietany, v podmienkach a plne schopný vykonávať funkciu 2.pilota na type An-24.

TYPY LIETADIEL	8. Počet nalietaných hodín na hlavných typoch (zvlášť na bojových a cvične bojových)																				S použitím pristávacích systémov		
	z toho												ako inštruktor		Počet letov v stratosfére	celkom		celkom pri poveternostnom minime					
	deň				noc				podľa prístrojov v zakrytej kabíne										v mrakoch				
	Celkom			NPP		ZPP		NPP		ZPP		hod.		min		hod.		min		priletov	pristátí		
	letov	hod.	min	hod.	min	hod.	min	hod.	min	hod.	min	hod.	min	hod.	min	hod.	min						
An-24	226	133	40	84	10	0	30	0	0	0	0	0	0	0	45	0	30	0	0	140			
Mig-29A	2	1	05	0	45	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
L-410	809	458	20	314	0	91	25	43	40	9	15	62	35	50	136	05				386			
Z-42,43,142	100	74	40	74	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
L-39	215	99	40	76	0	16	05	7	10	0	25	5	05	8	30	0	0	0	0	58			
L-29	911	441	25	293	45	51	25	72	40	22	35	12	25	33	30	114	0			103			
Mig-21	331	265	55	171	25	41	45	52	35	0	10	29	15	14	25	0	0			127			
Su-22	534	345	40	181	0	83	25	49	40	31	35	37	20	37	50	36	05	2		404			
Celkom	3128	1820	25	1165	45	311	55	243	35	68	10	178	50	176	55	286	10	2		1218			
Z toho na havar. type	30 dní	4	7	30	1	40	1	45	1	45	2	20	1	40	4	20	0	0		2			
		12	14	20	3	45	4	10	4	05	2	20	2	40	5	50	0	0		10			
		40	42	45	24	05	8	40	5	50	4	10	9	35	7	0	0	0		38			
		72	68	45	35	05	13	25	16	05	4	10	16	0	9	55	0	0		64			

1. **Hodnosť, priezvisko, meno a index:**
2. **Dátum narodenia:**
3. **Všeobecné vzdelanie:** Vojenské gymnázium, Opava, 1988
4. **Vojenské vzdelanie:** Vysoká vojenská letecká škola, Košice, 1992
5. **Bojové skúsenosti:** nemá
6. **Kedy prišiel k danému útvaru:** 1.10.2001
7. **Od kedy pilot lieta na havarovanom type lietadla, kedy naposledy lietal na tomto type samostatne pri podobných poveternostných podmienkach:**

Na type An-24 zahájil výcvik 16.2.2004, naposledy letel 11.1.2006

8. **Prestávky v lietaní za posledný rok a ich príčiny:** 14 dní PR-I od 4.4 do 14.4.2005
9. **Všetky letecké nehody a ich príčiny:**

Nemal žiadne nehody.

10. **Stručná morálna a odborná charakteristika s celkovým záverom:**

bol vycvičený v rozsahu 1. triedy vo funkcii kapitán lietadla, bol morálne bezúhonný, nemal problémy s disciplínou. Na lietadle An-24 vykonával aj funkciu palubný rádiatelegrafista – inštruktor. Bol plne pripravený vykonávať danú funkciu

[illegible]

1. **Hodnosť, priezvisko, meno a index:**
2. **Dátum narodenia:**
3. **Všeobecné vzdelanie:** Gymnázium, Poprad, 1987
4. **Vojenské vzdelanie:** Vysoká vojenská letecká škola, Košice, 1992
5. **Bojové skúsenosti:** nemá
6. **Kedy prišiel k danému útvaru:** 1.10.2001
7. **Od kedy pilot lieta na havarovanom type lietadla, kedy naposledy lietal na tomto type samostatne pri podobných poveternostných podmienkach:**

Presný dátum začatia lietania na type An-24 nie je možné zistiť presne, vzhľadom na chýbajúci zápisník letov, naposledy na tomto type letel 11.1.2006

8. **Prestávky v lietaní za posledný rok a ich príčiny:** PR-I 14 dní od 27.1 do 9.2.2005
9. **Všetky letecké nehody a ich príčiny:**

Letecké nehody nemal.

10. **Stručná morálna a odborná charakteristika s celkovým záverom:**

bol vycvičený v rozsahu 1. triedy vo funkcii letovod – navigátor, lietal na typoch An-24/26 a L-410FG, bol morálne bezúhonný, v práci disciplinovaný a plne spôsobilý vykonávať zastavanú funkciu letovod lietadla-inštruktor.

TYPY LIETADIEL Len za roky 2005/2006		8. Počet nalietaných hodín na hlavných typoch (zvlášť na bojových a cvičné bojových)																				S použitím pristávacích systémov			
		Celkom			z toho								Počet letov v stratosfére								celkom		celkom pri povernostnom minime		
					deň				noc																
		letov	hod.	min	NPP	hod.	min	ZPP	hod.	min	NPP	hod.	min	ZPP	hod.	min	podľa prístrojov v zakrytej kabíne	v mrakoch		ako inštruktor		priletov	pristáti	priletov	pristáti
AN-24	139	131	15	59	40	52	05	13	25	6	05	53	25	25	50	106	00	107	139						
AN-26	215	199	00	84	30	64	20	26	45	23	25	83	15	42	35	52	10	155	215						

1. **Hodnosť, priezvisko, meno a index:** _____
2. **Dátum narodenia:** _____
3. **Všeobecné vzdelanie:** Základná škola, Rožňava, 1993
4. **Vojenské vzdelanie:** Vojenská stredná škola letecká, Prešov, 1993, maturita
5. **Bojové skúsenosti:** nemá
6. **Kedy prišiel k danému útvaru:** 15.7.1993
7. **Od kedy pilot lieta na havarovanom type lietadla, kedy naposledy lietal na tomto type samostatne pri podobných poveternostných podmienkach:**

Na type An-24 zahájil výcvik 29.1.2004, naposledy letel 11.1.2006
8. **Prestávky v lietaní za posledný rok a ich príčiny:** 16 dní RD od 30.7 do 14.8.2005
9. **Všetky letecké nehody a ich príčiny:** žiadne
10. **Stručná morálna a odborná charakteristika s celkovým záverom:**

bol vycvičený v rozsahu 2. triedy vo funkcii palubný rádiotelegrafista , bol morálne bezúhonný, nemal problémy s disciplínou. Bol plne schopný vykonávať lety aj do zahraničia vo funkcii palubný rádiotelegrafista – inštruktor

[illegible]

1. **Hodnosť, priezvisko, meno a index:**
2. **Dátum narodenia:**
3. **Všeobecné vzdelanie:** Gymnázium, Poprad, 1993
4. **Vojenské vzdelanie:** Vojenská letecká akadémia, Košice, 1998
5. **Bojové skúsenosti:** nemá
6. **Kedy prišiel k danému útvaru:** 30.9.2000
7. **Od kedy pilot lieta na havarovanom type lietadla, kedy naposledy lietal na tomto type samostatne pri podobných poveternostných podmienkach:**

Na lietadle An-24 lieta od 8. januára 2001, naposledy letel 11.1.2006
8. **Prestávky v lietaní za posledný rok a ich príčiny:** 20 dní RD od 2.8 do 23.8.2005
Od marca 2004 do marca 2005 bol dlhodobo nemocný po úraze.
9. **Všetky letecké nehody a ich príčiny:** Nemal žiadne letecké nehody.
10. **Stručná morálna a odborná charakteristika s celkovým záverom:**

Bol vycvičený v rozsahu 2. triedy vo funkcii palubný technik. Bol morálne bezúhonný, vykonával funkciu palubného inžiniera letky a inštruktora - zalietavača daného typu let. techniky. Bol disciplinovaný a zodpovedne vykonával danú funkciu. Bol schopný a plne pripravený na vykonanie letu.

TYPY LIETADIEL		8. Počet nalietaných hodín na hlavných typoch (zvlášť na bojových a cvičné bojových)																				S použitím prístávacích systémov			
		z toho												Počet letov v stra- tosfére	celkom		celkom pri pove- ternostnom mini - me								
		Celkom			deň				podľa prístrojov v zakrytej kabíne				v mrakoch						ako inštruktor						
					NPP		ZPP		NPP		ZPP														
					hod.	min	hod.	min	hod.	min	hod.	min									hod.	min	hod.	min	
An-24	867	705	50	63	15	82	15	18	20	30	55	8	35	72	05	64	30								
An-26	166	132	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	40								

1. **Hodnosť, priezvisko, meno a index:** _____
2. **Dátum narodenia:** _____
3. **Všeobecné vzdelanie:** Stredné odborné učilište letecko opravárenské, Trenčín, 1997, maturita
4. **Vojenské vzdelanie:** Vojenská letecká akadémia, Košice, 2002
5. **Bojové skúsenosti:** nemá
6. **Kedy prišiel k danému útvaru:** 3.7.2002
7. **Od kedy pilot lieta na havarovanom type lietadla, kedy naposledy lietal na tomto type samostatne pri podobných poveternostných podmienkach:**

Na lietadle An-24 zahájil výcvik v máji 2005, naposledy lietal 10.11.2005
8. **Prestávky v lietaní za posledný rok a ich príčiny:** 23 dní RD od 9.7 do 31.7.2005
Od 10.11.2005 nelietal z dôvodu nemoci, čerpania náhradného voľna a z dôvodu nízkej prevádzky lietadiel typu An-24
9. **Všetky letecké nehody a ich príčiny:** žiadne
10. **Stručná morálna a odborná charakteristika s celkovým záverom:**

bol na funkcii palubného technika bez triedy v ďalšom výcviku. Mal ukončený výcvik nad územím SR a pokračoval vo výcviku do zahraničia. Bol morálne bezúhonný a nemal problémy s disciplínou. Zodpovedne vykonával funkciu náčelníka skupiny palubných technikov technického roja.

[illegible]

1. **Hodnosť, priezvisko, meno a index:**
2. **Dátum narodenia:**
3. **Všeobecné vzdelanie:** Stredná poľnohospodárska škola, Trnava, 2001, maturita
4. **Vojenské vzdelanie:** Vstupný poddôstojnícky kurz, Martin, 2004
5. **Bojové skúsenosti:** nemá
6. **Kedy prišiel k danému útvaru:** 1.12.2002
7. **Od kedy pilot lieta na havarovanom type lietadla, kedy naposledy lietal na tomto type samostatne pri podobných poveternostných podmienkach:**

Na type An-24 zahájila výcvik v roku 2004, naposledy letela 11.1.2006
8. **Prestávky v lietaní za posledný rok a ich príčiny:** PR-I 14 dní od 12.1 do 25.1.2005
9. **Všetky letecké nehody a ich príčiny:** žiadne
10. **Stručná morálna a odborná charakteristika s celkovým záverom:**

bola morálne bezúhonná, bezkonfliktný typ, v kolektíve veľmi obľúbená. Po odbornej stránke bola plne pripravená vykonávať funkciu palubný sprievodca na typoch An-24/26, L-410 a vrtuľníka Mi-8.

[illegible]

1. **Hodnosť, priezvisko, meno a index:**
2. **Dátum narodenia:**
3. **Všeobecné vzdelanie:** Základná škola, Spišská Stará Ves, 1993
4. **Vojenské vzdelanie:** Vojenská stredná škola letecká, Košice, 1997, maturita
5. **Bojové skúsenosti:** nemá
6. **Kedy prišiel k danému útvaru:** 1.8.1997
7. **Od kedy pilot lieta na havarovanom type lietadla, kedy naposledy lietal na tomto type samostatne pri podobných poveternostných podmienkach:**

Menovaný nie je príslušníkom lietajúceho personálu, v zostave osádky bol zaradený ako technický doprovod.
8. **Prestávky v lietaní za posledný rok a ich príčiny:** nelietajúci
9. **Všetky letecké nehody a ich príčiny:** žiadne
10. **Stručná morálna a odborná charakteristika s celkovým záverom:**

vykonával funkciu vedúceho staršieho technika – špecialistu ČVO 432, bol morálne bezúhonný, nemal problémy s disciplínou a zodpovedne vykonával svoju funkciu.

Vypracoval :
Odpísal:
Odoslal:
Súhlasí:
Lehota utajenia:
Znak hodnoty a lehoty uloženia:
Vyhotovené v výtl. s listami
Výtlačok č. 1:
Výtlačok č. 2:
Výtlačok č. 3:
Výtlačok č. 4:
Výtlačok č. 5:
Výtlačok č. 6:

GENERÁLNY ŠTÁB OZBROJENÝCH SÍL SR
štáb riadenia operácií

Shyeta ulajenie zruseny Rozhodnutkem N10 SR
zo dňa 28. júla 2020 č.: VSF-106-3/2020
dňom 31. júla 2020

Príloha č. 6
k č.: ŠbRO – V – 558/ 2006

~~VYHRADENÉ~~

Výtlačok číslo: 1
Počet listov: 14
Z toho: V 14

VI.
TECHNIKA – LIETADLO „TECHNICKÝ ZÁPIS“

Obsah:

Technika – lietadlo „ technický zápis “	12 listov
Obal	2 listy

Príloha č.:
K č.p.:
Výtlačok číslo: 1
Počet listov : 2

V. TECHNIKA – LIETADLO „TECHNICKÝ ZÁPIS“

I. Popis leteckej techniky:

Lietadlo (typ): **An-24**

Evidenčné číslo: **5605** Výrobné číslo: **05605**

Dátum výroby: **31. októbra 1969**

Stanovený technický život (hodín, rokov): **30000 hodín, 15000 pristání, do 31. decembra 2005**

Stanovený medziopravný technický resurs od poslednej opravy (hodín, rokov): **5000 hodín,
5 rokov, 5000 pristání**

Od začiatku prevádzky nalietalo: **10921 hodín 50 minút, 13769 pristání**

Počet opráv (kedy, kde, v akom rozsahu): **vykonaných 5 (päť) opráv lietadla:**

- 1. generálna oprava vykonaná dňa 25. novembra 1975 v 410. závode GA, UKRAJINA pri nálete 2454 hodín 01 minút. Po oprave bol stanovený MTR na 5000 hodín – 5 rokov.
- 2. generálna oprava vykonaná dňa 30. marca 1981 v 410. závode GA, UKRAJINA pri nálete 4626 hodín. Po oprave bol stanovený MTR na 5000 hodín – 5 rokov.
- 3. generálna oprava vykonaná dňa 16. apríla 1986 v 410. závode GA, UKRAJINA pri nálete 6329 hodín. Po oprave bol stanovený MTR na 5000 hodín – 5 rokov. Na základe vykonaných prác podľa bulletinu č. 1051185031, dobrého technického stavu a dostatočného hodinového medziopravného technického resursu bol ZNL-ILS HIL predĺžený MTR do ďalšej generálnej opravy do 16.4.1993.
- 4. generálna oprava vykonaná dňa 25. júna 1993 v 410. závode GA, UKRAJINA pri nálete 9024 hodín. Po oprave bol stanovený MTR na 5000 hodín – 5 rokov. Na základe vykonaných prác podľa bulletinu č. 1051185031 bol HI LaPVO GŠ ASR predĺžený dobový MTR do ďalšej generálnej opravy do 25. júna 2000.
- 5. generálna oprava vykonaná dňa 27. novembra 2000 v 410. závode GA, UKRAJINA pri nálete 10413 hodín 25 minút. Po oprave bol stanovený MTR na 5000 hodín – 5 rokov.
- Dňa 20. októbra 2005 bol komisiou veliteľa sdlit KUCHYŇA (RVÚ č.: VU-1201-316/2005) posúdený technický stav lietadla a spracovaný technický zápis s návrhom na predĺženie stanoveného dobového MTR a TŽ lietadla vrátane jeho agregátov. Na základe návrhu komisie a v súlade s predpisom S-Let-1-4, hlava 1, článok 11 Zástupca náčelníka odboru logistiky – hlavný inžinier VzS OS SR predĺžil dobový MTR a TŽ lietadla do ďalšej opravy vrátane jeho agregátov do 27. mája 2006 pri zachovaní stanoveného hodinového resursu.

Dňa 3. septembra 2002 bol realizovaný násun lietadla do Leteckých opravovní, š.p. TRENČÍN na vykonanie modernizácie palubného vybavenia lietadla. Modernizácia bola vykonaná v súlade s konečným projektom „Modernizácie palubného vybavenia lietadla An-24 ev.č. 5605“ č.p.: 35/AN zo dňa 28. februára 2003 a Doplnku č. 1 „Konečného projektu modernizácie palubného vybavenia lietadla An-24 ev.č. 5606“ č.p.: 38/AN zo dňa 30. septembra 2003.

Bolo modernizované rádiokomunikačné, rádionavigačné, rádiotechnické a palubné vybavenie lietadla. Práce na lietadle boli ukončené dňa 23. novembra 2003.

Spojené podnikové a kontrolné skúšky (SPKS) boli realizované v dvoch etapách, pozemné v termíne 17.8.2004 až 3.9.2004, letové v termíne 1.10.2004 až 30.11.2004.

Protokol s výsledkom SPKS č.p.: VLTSÚ-161-108/2004-AZS zo dňa 15. decembra 2004 poukazuje v tabuľke 2) aj na absenciu zariadení EGPWS a MS-61 a odporúča tento nedostatok riešiť na oponentskej rade SPKS.

Na oponentskej rade k výsledkom SPKS dňa 26. mája 2005 (zápis č.p.: 207/05/OD) na základe súhlasného stanoviska lietajúceho personálu VzS OS SR odporučila oponentská rada vykonať vojenské skúšky na lietadle s nefunkčnými povelovými ručičkami indikátorov umelého horizontu.

Oponentskou radou k výsledkom SPKS nebola akceptovaná požiadavka zo záverov z SPKS na zabudovanie záznamového komunikačného zariadenia posádky MS-61 a výstražného systému blízkosti zeme (EGPWS) s odôvodnením:

- požiadavky sú nad rámec takticko-technického zadania,
- neriešiť v súčasnej dobe, ukončiť úlohu v zmysle TTZ.

Vojenské skúšky boli vykonávané na základe „Nariadenia na vykonanie vojenských skúšok MODER An-24“, č.p.: VVzS-403-5/2005-OILS zo dňa 30. júna 2005 na sdt KUCHYŇA v termíne 11.7. až 12.8.2005 s následným spracovaním TOO po vojenských skúškach. Dňa 2. novembra 2005 bolo na zasadnutí oponentskej rady k vojenským skúškam rozhodnuté o spracovaní návrhu na zavedenie modernizovaného lietadla „An-24 model 5605“ do používania v OS SR.

Na 8. rokovaní komisie pre vojensko-technický rozvoj dňa 29. novembra 2005 bol posúdený návrh na zavedenie modernizovaného lietadla „An-24 model 5605“ do používania v OS SR (v súlade so Smernicami MO SR č. 6/2005) a bolo rozhodnuté po dopracovaní pripomienok predložiť materiál na schválenie GR SEVY MO SR. Do používania v OS SR bolo lietadlo zavedené č.p.: SEPMZ/NRpV-82-54/2006 dňom 19. januára 2006. Do doby zavedenia bola na základe č.p.: SEOPMZ/NRpV-22-155/2006 zo dňa 5. januára 2006 povolená prevádzka do zahraničia za účelom vykonávania prepravných letov.

Po poslednej oprave určený resurs (hodín, rokov): **5000 hodín, 5 rokov**

Po poslednej oprave nalietalo (hodín, rokov): **508 hodín 25 minút, 5 rokov 2 mesiace**

Zbytok resursu v okamihu udalosti činil (hodín, rokov): **4491 hodín 35 minút**

0 rokov 4 mesiace

Ľavý motor (typ): **AI-24**

Výrobné číslo: **N-4222074**

Dátum výroby: **31.5.1972**

Resurs: **4000 hodín, 7 rokov**

Od začiatku prevádzky odpracoval: **14489 hodín 12 minút**

Počet opráv (kedy, kde, v akom rozsahu): **vykonaných 5 (päť) generálnych opráv**

- **1. generálna oprava vykonaná dňa 16. novembra 1977 v 412. závode Rostov na Done, ZSSR,**
- **2. generálna oprava vykonaná dňa 24. septembra 1980 v 412. závode Rostov na Done, ZSSR,**
- **3. generálna oprava vykonaná dňa 24. júna 1982 v 412. závode Rostov na Done, ZSSR,**
- **4. generálna oprava vykonaná dňa 24. septembra 1990 v 412. závode Rostov na Done, ZSSR,**

- **5. generálna oprava vykonaná dňa 13. septembra 2000 v 412. závode Rostov na Done, pri nálete 13966 hodín 23 minút**

Po poslednej oprave určený resurs: **4000 hodín, 7 rokov**

Po poslednej oprave odpracoval: **522 hodín 49 minút**

Zbytok resursu v okamihu udalosti: **3477 hodín 11 minút, 1 rok 8 mesiacov**

Dátum montáže na lietadlo: **6. novembra 2000**

Pravý motor (typ): **AI-24**

Výrobné číslo: **N-47432085**

Dátum výroby: **10. októbra 1974**

Resurs: **4000 hodín, 7 rokov**

Od začiatku prevádzky odpracoval: **12481 hodín 35 minút**

Počet opráv (kedy, kde, v akom rozsahu): **vykonané 4 (štyri) generálne opravy**

- **1. generálna oprava vykonaná dňa 28. decembra 1978 v 412. závode Rostov na Done, ZSSR,**
- **2. generálna oprava vykonaná dňa 3. júna 1987 v 412. závode Rostov na Done, ZSSR,**
- **3. generálna oprava vykonaná dňa 20. novembra 1992 v 412. závode Rostov na Done, ZSSR,**
- **4. generálna oprava vykonaná dňa 24. septembra 1990 v 412. závode Rostov na Done, ZSSR,**
- **5. generálna oprava vykonaná dňa 14. septembra 2000 v 412. závode Rostov na Done, pri nálete 11958 hodín 47 minút**

Po poslednej oprave určený resurs: **4000 hodín, 7 rokov**

Po poslednej oprave odpracoval: **522 hodín 48 minút**

Zbytok resursu v okamihu udalosti: **3477 hodín 12 minút, 1 rok 8 mesiacov**

Dátum montáže na lietadlo: **6. novembra 2000**

Hlavné (charakteristické) poruchy na lietadle a motoroch po poslednej oprave :

- **12.8.2002 – porucha vysielača spotrebomeru RTMS 0,85. Riešenie: vykonaná výmena vysielačov spotrebomerov RTMS 0,85 a ukazovateľov TRMS 0,85 B1.**
- **30.4.2003 – vykonaná výmena hydraulického hadice 24-5603-95-62 systému praparovania ľavého motora z dôvodu prasknutia prevlečnej matice.**
- **10.2.2004 – porucha hlásiča požiaru ľavého motora DPS-1AU.**
- **4.5.2004 – porucha palivomera DT-2A. Riešenie: vykonaná výmena palivomera.**
- **6.5.2004 – porucha autopilota AP-28.**
- **15.7.2004 – porucha automatiky zálohovania zberníc jednosmerného prúdu.**
- **16.7.2004 – nesprávna činnosť systému vyhrievania vrtúľ.**
- **27.10.2004 – porucha autopilota AP-28.**
- **16.11.2004 – porucha autopilota AP-28. Riešenie: výmena bloku 5026. Po kontrole bez nedostatkov.**
- **16.11.2004 – nesprávna indikácia rádiovýškomera ALT 55B. Riešenie: reklamácia – oprava. Po kontrole bez nedostatkov.**
- **16.2.2005 – porucha výškomera.**
- **25.2.2005 – porucha systému TCAS. Riešenie: reklamácia – oprava. Po kontrole bez nedostatkov.**

- 19.7.2005 – nefunkčný ukazovateľ ľavej skupiny nádrží. Riešenie: prečistenie Z-Z spojov vysieláčov ľavej skupiny nádrží a zosilňovača BI-2. Po kontrole bez nedostatkov.
- 16.8.2005 – porucha ľavého palivomera systému SPUTI-5AE. Riešenie: vykonaná výmena zosilňovača UL4-1AT na bloku ukazovania BI 2-5A, v.č. 511168. Po preskúšaní bez nedostatkov.
- 18.8.2005 – porucha signalizácie autopilota AP-28 – svieti a signalizuje ERROR. Riešenie: vykonané nastavenie „0“ a „MAX“. Po preskúšaní bez nedostatkov.
- 20.9.2005 – porucha ľavého palivomera systému SPUTI-5AE. Riešenie: vykonané premeranie kabeláže v systéme SPUTI-5AE, výmena bloku BI 2-5A. Po preskúšaní bez nedostatkov.
- 27.10.2005 – nefunkčný TCAS, porucha pravého palivomera systému SPUTI-5AE. Riešenie: preskúvanie celého systému TCAS. Porucha sa na zemi nepotvrdila. Po preskúšaní. Vykonaná výmena ukazovateľa 2PPT1-U. Po preskúšaní bez nedostatkov.
- 3.11.2005 – nefunkčný TCAS, porucha indikácie palivomerov systému SPUTI-5AE. Riešenie: vykonaná výmena rádiovýškomera ALT-55B (dodáva signál do TCAS). Preskúvanie kabeláže kompenzačného palivomera a výmena prepínača PG-4. nefunkčný TCAS nefunkčný TCAS.
- 29.11.2005 – nefunguje automatika dodávky paliva. Riešenie: výmena stykača KM-50-D-V a výmena relé RB-1-2 bloku BU-10A-4. Po preskúšaní bez nedostatkov.
- 10.1.2006 – skontrolovať metrický výškomer u letovoda lietadla. Riešenie: vykonaná kontrola, porucha nepotvrdená.
- 11.1.2006 – vadný ukazovateľ pravej skupiny nádrží palivového systému. Riešenie: vykonaná výmena bloku PDI-3. Vzhľadom na pretrvávajúcu poruchu systému SPUTI-5AE pravej strany vykonaná:
 - kontrola svorkovnic podľa albumu schém An-24 p.č. 2944 – dotiahnutie povolených očiek, p.č. 2675 – opravené vodiče na pravej strane svorkovnice, p.č. 1009, 6461, 6456, 1882, 1866, 9014 – bez nedostatkov,
 - kontrola Z-Z spojov a prírodných vodičov k vysieláčom palivomerov – palivomer č. 1 druhej skupiny nádrží – utrhnutá kostra – vykonané prepájkovanie Z-Z spoja s pridaním ochranných bužírok a oprava uzemnenia. Celková oprava Z-Z spoja, kontrola izolačných odporov. Palivomer prvej skupiny nádrží – kontrola bez nedostatkov. Ďalej bola vykonaná výmena bloku kondenzátorov v obvode napájania BK 1-1 v.č. 511281 za v.č. 530957. Vykonaná výmena bloku BI 2-5A v.č. 622298 za v.č. 924858. Po preskúšaní bez nedostatkov.

II. Príprava leteckej techniky:

Stav (podľa dokumentácie) a uloženia (hangárovania) leteckej techniky: Lietadlo bolo prevádzkyschopné, udržiavané a prevádzkované v súlade s platnými predpismi a nariadeniami.

Po celú dobu prevádzky bolo lietadlo uložené - parkované na voľnom priestranstve. Základné ošetrovanie a odstraňovanie bežných prevádzkových porúch bolo vykonávané pri parkovaní na voľnom priestranstve. Odstraňovanie zložitých porúch a predpísané práce na lietadle sa vykonávali v Rote opráv a predpísaných prác (ROPP) útvaru.

Pred vykonaním dôležitých letov (VIP a zahraničné) hlavne v jarnom, jesennom a zimnom období bolo lietadlo parkované v hangáre ROPP. Aj dňa 18. januára 2006 bolo lietadlo parkované v hangáre ROPP.

Posledná predpísaná práca vykonaná (kedy a kde): **Posledná predpísaná práca bola vykonaná dňa 30. júna 2005 pri celkovom nálete 10881 hodín 25 minút v rozsahu PP-A v Rote opráv a predpísaných prác (ROPP) príslušníkmi technického personálu sdtl KUCHYŇA.**

Záznamy pilota o zalietávanom lete (záletový protokol): **Zálet po vykonanej predpísanej práci PP-A vykonanej v ROPP sdtl KUCHYŇA vykonal dňa 7. júla 2005 pplk. Ing. Jozef SOLMOŠI s výsledkom:**

- ľavý motor a pravý motor otáčky letového režimu motorov vysoké – 101,5% (norma 98 až 100,5%),
- frekvencia generátora GO-16 ľavého motora vysoká – 408 až 410 Hz (norma 400 ± 4 Hz),
- po odstránení uvedených porúch lietadlo schopné.

Opatrenia – spôsob odstránenia porúch po zálete (zo záletového protokolu, DPLT): **Dňa 8.7.2005 vykonané zníženie rovnovážnych otáčok motorov na letových režimoch pomocou regulačnej skrutky na regulátore otáčok vrtule. Znížením otáčok došlo k poklesu frekvencie na prevádzkovú hodnotu 400 Hz.**

Odstránenie porúch vykonal:

Od poslednej predpísanej práce lietadlo nalietalo: **40 hodín 25 minút**

Posledný let pred LI (dátum, hodina): **11. januára 2006, 4 lety v trvaní 6 hodín 40 minút (pred vykonaním prepravných úloh do PRIŠTINY a späť).**

Záznamy pilota po poslednom lete: **Vadný ukazovateľ pravej skupiny nádrží palivového systému.**

Poruchy po poslednom lete a spôsob ich odstránenia: **Vykonaná výmena bloku PDI-3 v.č. 511143 za v.č. 620376. Vzhľadom na pretrvávanie poruchy systému SPUTI-5AE pravej strany vykonaná:**

- kontrola svorkovnic podľa albumu schém An-24 p.č. 2944 – dotiahnutie povolených očiek, p.č. 2675 – opravené vodiče na pravej strane svorkovnice, p.č. 1009, 6461, 6456, 1882, 1866, 9014 – bez nedostatkov,
- kontrola Z-Z spojov a prírodných vodičov k vysielacom palivomerov – palivomer č. 1 druhej skupiny nádrží – utrhnutá kostra – vykonané prepájkovanie Z-Z spoja s pridaním ochranných bužírok a oprava uzemnenia. Celková oprava Z-Z spoja, kontrola izolačných odporov. Palivomer prvej skupiny nádrží – kontrola bez nedostatkov.
- vykonaná výmena bloku kondenzátorov v obvode napájania BK 1-1 v.č. 511281 za v.č. 530957. Po preskúšaní bez nedostatkov.
- vykonaná výmena bloku BI 2-5A v.č. 622298 za v.č. 924858. Po preskúšaní bez nedostatkov.

Odstránenie porúch vykonal.

Odstránenie porúch kontroloval: –

Počas vykonaných letov dňa 19.1.2006 z letiska Kuchyňa na letisko do Prištiny neboli osádkou lietadla hlásené žiadne poruchy.

Predbežná príprava lietadla (poletová príprava, kedy a kde): **Predbežná príprava lietadla vykonaná dňa 16.1.2005 na sdtl KUCHYŇA.**

Poruchy pri predbežnej príprave (poletovej príprave):

- znečistená kabína cestujúcich a posádky lietadla,
- rysky na pneumatikách,
- nevyplnený a nezaevidovaný Denník prípravy lietadla,
- nezapísané práce do dokumentácie,
- opraviť dokumentáciu,
- korózia na prednej podvozkovej nohe,
- korózia hlavných podvozkových nôh,
- opraviť označenie drakového náradia,
- zaprášené palubné dosky a agregáty v kabíne pilotov,
- znečistené umývadlo v záchode.

Predbežnú prípravu vykonal a poruchy odstránil:

Preabeznú prípravu a odstránenie porúch kontroloval:

Kedy a akým spôsobom bol vydaný rozkaz k príprave lietadla: **K príprave lietadla bolo vydané Nariadenie veliteľa technickej letky – HI pre letovú zmenu tlt zo dňa 19. januára 2006, č.p.: VÚ-49-10/2006. Rozkaz schválil VTL-HI**

Príprava lietadla k danému letu (predletová, k opakovanému letu): **Príprava lietadla k danému letu bola vykonaná v rámci predletovej prípravy dňa 19. januára 2006.**

Vykonal:

Kontroloval:

III. Stav leteckej techniky po LN a návrhy opráv, zmeny technológie a pod.:

Stav lietadla (jeho zariadenie a vybavenie po LI), popísať stav systémov, agregátov, súčastí, prístrojov, polohu pák, kohútov, prepínačov a pod. – rozsah poškodení:

Lietadlo bolo v dôsledku nárazu do lesného porastu a pádom na zem rozlomene na niekoľko častí a následným požiarom zničené v rozsahu:

- predná časť trupu (pilotná kabína lietadla) bola v dôsledkom nárazu do lesného porastu roztrieštená na viacero drobných častí, značná časť bola zhorená vrátane prevažnej časti prístrojového vybavenia,
- stredná časť trupu (kabína cestujúcich) a krídlo (centroplán) bola zničená požiarom. Na obhorených častiach centroplánu boli identifikované hlavné podvozkové nohy, z ktorých ľavá podvozková noha bola požiarom zničená. Na pravej podvozkovej nohe boli vplyvom dopadu a odstredivých síl identifikované vytrhnuté miesta predného uchytenia.
- zadná časť trupu a chvostové plochy boli pravdepodobne vplyvom nárazu do lesného porastu a následného pootočenia trupu lietadla odtrhnuté. Zadná časť približne od prepážky č. 39 z ľavej strany a prepážky č. 33 z pravej strany v celku. Vodorovné chvostové plochy boli približne od jednej tretiny odtrhnuté.
- lietadlové motory boli zničené. Ľavý lietadlový motor bol následkom nárazu do zeme a následným požiarom zničený. Pravý motor bol v dôsledku nárazu do lesného porastu a následným nárazom do zeme zničený.
- vrtule lietadlových motorov boli zničené. Vrtuľa ľavého motora bola pravdepodobne v dôsledku nárazu lietadla do zeme odtrhnutá od motora a následným nárazom do zeme zničená. Vrtuľa pravého motora bola

pravdepodobne v dôsledku nárazu do lesného porastu odtrhnutá od motora a následným nárazom do zeme zničená.

- záznamové zariadenie – palubný zapisovač FDR-59B-AN bol nájdený v neporušenom stave v chvostovej časti trupu na podlahe, medzi prepážkami č. 40 a č. 42.
- núdzový polohový rádiomajak ELT-503 bol nájdený v neporušenom stave. V dôsledku deštrukcie draku lietadla došlo k odtrhnutiu antény od tohto zariadenia a nebolo možné prijať jeho vysielanie.
- polohu ovládacích prvkov v kabíne nie je možné presne určiť pre značný rozsah zničenia kabíny v dôsledku deštrukcie o stromový porast s následným dopadom na zem,
- riadenie lietadla bolo zničené. Priečne riadenie bolo zničené požiarom, pozdĺžne riadenie bolo zničené približne po prepážku č. 28, ďalej bolo v dôsledku nárazu do zeme a následnej deštrukcie lietadla vytrhnuté z miest uchytenia. Smerové riadenie bolo zničené približne po prepážku č. 32, ďalej bolo vytrhnuté z miest uchytenia vedenia. Laná ovládania vyvažovacej plôšky výškového kormidla a aretácie kormidiel boli roztrhnuté a konce boli rozstrapkané. Riadenie z prednej časti trupu bolo v dôsledku nárazu do zeme zničené – roztrhnuté (rozlámané) na niekoľko kusov.

Záver ZNOdLog - hlavného inžiniera (N ILS, vyšetrujúceho veliteľ'a):

Od poslednej generálnej opravy bolo lietadlo prevádzkované a ošetrované podľa platných predpisov, doplnkov do jednotných predpisov a nariadení.

Dňa 23. novembra 2003 bola v Leteckých opravovniach, š.p. TRENČÍN vykonaná modernizácia palubného vybavenia lietadla. Z dôvodu nedostatku náhradných dielcov na uschopňovanie lietadla po vzniknutých poruchách, vykonaných predpísaných prácach, realizovaných SPKS a vojskových skúškach bolo lietadlo zavedené do používania v OS SR dňom 19. januára 2006. Do doby zavedenia bola dňom 5. januára 2006 povolená prevádzka do zahraničia za účelom vykonávania prepravných letov.

V priebehu prevádzky lietadla od poslednej generálnej opravy boli zistené ojedinelé nedostatky v správnom vyplňovaní lietadlovej dokumentácie, predovšetkým pri vykonávaní zápisov o odstránení porúch na lietadle. Tieto nedostatky neovplyvnili bezpečnosť prevádzky.

K danému plneniu úlohy prepravy bolo lietadlo pripravené v súlade s platnou legislatívou a „Nariadením veliteľ'a TL-HI pre letovú zmenu tl“ na deň 19. januára 2006. Pri príprave neboli zistené nedostatky, ktoré by ovplyvnili bezpečnosť prevádzky.

Nárazom do lesného porastu a pádom na zem bolo lietadlo rozlomené na niekoľko častí a následným požiarom zničené.

Vzhľadom na rozsah poškodení – zničenia lietadla odporúčam lietadlo vyradiť z TMP.

Zástupca náčelníka odboru logistiky – hlavný inžinier
Veliteľ'stva vzdušných síl OS SR

TECHNICKÝ ZÁPIS

O stave leteckej techniky a zabezpečovacej techniky navrhutej k predĺženiu stanoveného technického resurzu a technickej životnosti.

Dňa : ...20.10.2005..... skontrolovala komisia v zložení :

(hodnosť, meno, priezvisko, funkcia)

SI ČVO 430 predseda

SI ČVO 431,2 člen

SI ČVO 434,5 člen

KAPITÁN LIETADLA člen

PALUBNÝ INŽINIER člen

určená veliteľomVÚ 1201 Kuchyňa..... rozkazom číslo: VU-1201- 316 / 2005

stav : Lietadlo An-24.....

(názov kontrolovanej techniky – agregátu)

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

..... Lietadlo An-24 ev.č. 5605.....

(názov kontrolovanej leteckej techniky (agregátu) – číslo výkresu)

.....
(u agregátu výrobné číslo celku – draku, motora)

výrobné číslo: 5605..... vyrobený závozom ZSSR dňa : 31.10.1969

v prevádzke od: 31. 10. 1969

počet hodín od začiatku prevádzky:10892,05.....

počet GO: 5.....posledná GO vykonaná dňa: ... 27.11. 2000...v 410 závode GA Kyjev..

od poslednej GO - revízie nalietal: 478,40 hodín,

Technický život stanovený :...30000...hodín,...15000...pristátí,36.. rokov...2...mesiace.

MTR stanovený (od GO):...5000...hodín,...5000...pristátí,...5....rokov.

MTR do GO vyčerpá dňa :27.11.2005.....

Technický život vyčerpá dňa:31.12.2005.....

2.TECHNICKÝ STAV LETECKEJ A ZABEZPEČOVACEJ TECHNIKY

Popíšte podrobne technický stav kontrolovanej techniky a uveďte opatrenia, ktoré boli vykonané k zabezpečeniu bezporuchovej prevádzky počas doby navrhovaného opatrenia.

Lietadlo An-24 evidenčné číslo 5605 je v dobrom technickom stave. Posledná letová akcia bola vykonaná dňa 15.11.2005. Komisia vykonala vizuálnu kontrolu stavu hlavných častí a agregátov lietadla, tesnosti inštalácií, povrchovej ochrany v rozsahu kontrolnej prehliadky predbežnej prípravy. Pri uvedenej kontrole neboli zistené žiadne nedostatky ani poruchy, ktoré by bránili v ďalšej prevádzke lietadla.

Na lietadle boli dňa 3.6.2005 vykonané predpísané práce PP-A. V termíne od 3.9.2002 do 12.2.2004 bolo lietadlo na modernizácii palubného vybavenia v LO Trenčín.

3. NÁVRH KOMISIE

Na základe vykonaného nálezu komisia navrhuje:

- predĺženie MTR a technického života o 10% tj. o 6 mesiacov do 27.5. 2006.
- pred uvedením do prevádzky po schválení predĺženia TŽ a MTR vykonať predpísané práce PP-C.
- počas ďalšej prevádzky lietadla venovať zvýšenú pozornosť technickému stavu jednotlivých systémov lietadla.

K technickému zápisu prikladám zoznam závažných porúch, ktoré sa vyskytli na lietadle od GO.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
predseda komisie

.....
.....
.....
.....
.....
.....
Vtlt- HI

Vyjadrenie odborného orgánu:

Na základe zhodnotenia technického stavu lietadla, vykonávaných opatrení a navrhovaných opatrení po dobu doterajšej prevádzky lietadla a správy predstaviteľov ANTK ANTONOV č. 1/8337 zo dňa 4.11.2005 o ukončení technického života lietadla, **odporúčam** predĺžiť MTR a TŽ o 10%, t.j. o 6 mesiacov do 27.mája 2006.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
(VSD-Š-ILS)

.....
.....
.....
.....
.....
.....
(N ILS VVzS)

Vyjadrenie Zástupcu náčelníka odboru logistiky – HI:

Predlžujem MTR a TŽ lietadla An-24 ev.č. 5605 o 10%, t.j. o 6 mesiacov do 27.mája 2006.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
ZNOdLog - HI

ZOZNAM ZÁVAŽNÝCH PORÚCH NA LIETADLE AN 24 EV.Č. 5605 OD GO

Poruchy ČVO 430

27.7.2001 po prelete búrkovým mrakom bol poškodený predný aerodynamický kryt lokátora a potah nábežnej hrany.

23.5.2002 porucha systému automatického odbrzdovania (výmena UA-27A-14).

3.3.2005 prasklina na príruke ľavej brzdy.

Poruchy ČVO 431,2

12.8.2002 porucha vysielajúceho spotrebomera RTMS 0,85

10.2.2004 porucha hlásiča požiaru ľavého motora DPS-1AU

4.5.2004 porucha palivomera DT-2A.

06.05.2004 porucha autopilota AP-28

15.07.2004 porucha automatiky zálohovania zberníc jednosmerného prúdu

16.07.2004 nesprávna činnosť systému vyhrievania vrtúľ

27.10.2004 porucha autopilota AP-28.

16.11.2004 porucha autopilota AP-28.

16.02.2005 porucha výškomera

16.8.2005 porucha ľavého palivomera systému SPUTI-5AE

18.08.2005 porucha autopilota AP-28

20.9.2005 porucha ľavého palivomera systému SPUTI-5AE

27.10.2005 porucha pravého palivomera systému SPUTI-5AE

3.11.2005 porucha indikácie palivomerov systému SPUTI-5AE

Poruchy ČVO 434,5

16.11.2005 nesprávna indikácia rádiovýškomera ALT 55 B (riešené reklamáciou)

25.2.2005 porucha systému TCAS (riešené reklamáciou)

VU-53/2006

TECHNICKÝ ZÁPIS

O stave leteckej techniky a zabezpečovacej techniky navrhutej k predĺženiu stanoveného predĺženie technického rezurzu predpísaných prác.

Dňa : ...10.1.2006..... skontrolovala komisia v zložení :
(hodnosť, meno, priezvisko, funkcia)

SI ČVO 430	predseda
SI ČVO 431,2	člen
SI ČVO 434,5	člen

určená veliteľom VÚ 1201 Kuchyňa..... rozkazom číslo: VU-1201- 9 / 2006

stav : Lietadlo An-24.....
(názov kontrolovanej techniky – agregátu)

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

..... Lietadlo An-24 ev.č. 5605.....
(názov kontrolovanej leteckej techniky (agregátu) – číslo výkresu)

.....
(u agregátu výrobné číslo celku – draku, motora)

výrobné číslo:5605..... vyrobený závozomZSSRdňa : 31.10.1969

v prevádzke od: ..31. 10. 1969

počet hodín od začiatku prevádzky: 10 911,05.....

počet GO: 5..... posledná GO vykonaná dňa: ... 27.11. 2000...v 410 závode GA Kyjev..

od poslednej GO - revízie nalietať: 494,40 hodín,

Technický život stanovený : ...30000...hodín,...15000...pristátí, ...36.. rokov...2...mesiace.

MTR stanovený (od GO):...5000...hodín,...5000...pristátí,...5...rokov.

MTR do GO vyčerpá dňa : po predĺžení 27.5.2006

Technický život vyčerpá dňa: po predĺžení 27.5.2006

2. TECHNICKÝ STAV LETECKEJ A ZABEZPEČOVACEJ TECHNIKY

Popíšte podrobne technický stav kontrolovanej techniky a uveďte opatrenia, ktoré boli vykonané k zabezpečeniu bezporuchovej prevádzky počas doby navrhovaného opatrenia.

Lietadlo An-24 evidenčné číslo 5605 je v dobrom technickom stave. Komisia vykonala vizuálnu kontrolu stavu hlavných častí a agregátov lietadla, tesností inštalácií, povrchovej ochrany, pričom neboli zistené žiadne defekty, ktoré by bránili v ďalšej prevádzke lietadla.

3. NÁVRH KOMISIE

Na základe vykonaného nálezu komisia navrhuje:

- predĺženie technického rezurzu predpísaných prác o 7 dní tj. do 22.1. 2006.
- počas ďalšej prevádzky lietadla venovať zvýšenú pozornosť technickému stavu jednotlivých systémov lietadla.

Kuchyňa, dňa: 12.1. 2006

.....
predseda komisie

.....
Vtlt- HI



"УТВЕРЖАЮ"
ЗАМ. ГЕНЕРАЛЬНОГО КОНСТРУКТОРА
АНТК «АНТОНОВ»

"20"

2000



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об эксплуатации самолета Ан-24Б заводской № 56-05 ВВС Республики Словакия

В соответствии с Инжиниринговым соглашением № 06 - 24 / ISL - 2000 от 23.10.2000г. выполнен комплекс научно-исследовательских работ:

1. Анализ коррозионного состояния элементов конструкции планера самолетов Ан-24, эксплуатирующихся у различных Заказчиков.

2. Лабораторные исследования и исследования в условиях ремонтных заводов технического состояния элементов конструкции самолетов Ан-24, осмотр которых в условиях эксплуатации не предусмотрен.

3. Анализ результатов дефектации конструкции планера, систем, авиационного и радиоэлектронного оборудования самолетов Ан-24 с большим сроком эксплуатации, при прохождении ими капитальных ремонтов.

4. В период проведения капитального ремонта выполнено исследование технического состояния самолета Ан-24Б заводской №56-05 и анализ условий его эксплуатации в соответствии с Программой № ПР-24-2000-107 от 17.10.2000г. («Акт оценки технического состояния...» от 03.11.2000г.).

На основании выполненных работ сделано следующее

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Установить самолету Ан-24Б заводской № 56-05 ВВС Республики Словакия, с максимальной взлетной массой 21,0т, назначенный календарный срок службы **36 лет 2 месяца (до 31.12.2005г.)**, в пределах установленных: назначенного ресурса **30000** летных часов, **15000** полетов; срока службы до очередного капитального ремонта **5** лет и межремонтного ресурса **5000** летных часов, **5000** полетов, при условии эксплуатации самолета в полном объеме и с периодичностью установленными действующими: эксплуатационно-технической документацией, бюллетенями и Указаниями Главного инженера ВВС Республики Словакия..

2. В диапазоне календарного срока службы 34 года 9 месяцев – 35 лет Эксплуатанту выполнить работы согласно разработанной АНТК «АНТОНОВ» « Программе...», с составлением Акта, копию которого направить в адрес АНТК «АНТОНОВ».

3. Агрегаты, детали, узлы и комплектующие изделия, установленные на самолете и не имеющие ограничений ресурсов и сроков службы, при их удовлетворительном техническом состоянии, разрешается эксплуатировать по техническому состоянию в пределах вновь установленных сроков службы.

4. Агрегаты, детали, узлы и комплектующие изделия, ресурсы и сроки службы которых ограничены, подлежат замене после отработки установленных им ресурсов и сроков службы согласно Бюллетеня № 931 - БЭ - АБ.

ЗАМ. ГЛАВНОГО КОНСТРУКТОРА
АНТК "АНТОНОВ"

ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА ПРОЧНОСТИ
АНТК "АНТОНОВ"

20.11.00г.

09.11.00г.

Vypracoval : ...
Odpísal:
Odoslal:
Súhlasí:
Lehota utajenia:
Znak hodnoty a lehoty uloženia:
Vyhotovené v výtl. s listami
Výtlačok č. 1:
Výtlačok č. 2:
Výtlačok č. 3:
Výtlačok č. 4:
Výtlačok č. 5:
Výtlačok č. 6: