



ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99

CZ-11-061

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
kluzáku L-23 poznávací značky OK-0216
u obce Jinačovice
dne 2.4.2011**

Praha
květen 2011

Závěrečná zpráva, zjištění a závěry v ní uvedené, týkající se leteckých nehod a incidentů, eventuálně systémových nedostatků ohrožujících provozní bezpečnost, mají pouze informativní charakter a nemohou být použity jinak než jako doporučení pro realizaci opatření, která by zabránila vzniku dalších leteckých nehod a incidentů s obdobnými příčinami. Zhotovitel Závěrečné zprávy výslovně prohlašuje, že Závěrečná zpráva nemůže být použita pro stanovení viny či odpovědnosti v souvislosti s určením příčin letecké nehody či incidentu a nemůže být použita ani pro uplatnění nároků v případě vzniku pojistné události.

Použité zkratky

| | |
|---------|--|
| AFIS | Letištní letová informační služba |
| AGL | Nad úrovní země |
| AK | Aeroklub |
| E | Východ |
| GO | Generální oprava |
| IZS | Integrovaný záchranný systém |
| LKCM | Veřejné vnitrostátní letiště Medlánky |
| LAA ČR | Letecká amatérská asociace České Republiky |
| MTOM | Maximální vzletová hmotnost |
| N | Sever |
| QNH | Atmosférický tlak (redukovaný na střední hladinu moře podle podmínek standardní atmosféry, používaný pro nastavení tlakové stupnice výškoměru k zobrazení nadmořské výšky) |
| ZZS | Zdravotnická záchranná služba |
| RWY | Dráha |
| SYNOP | Zpráva o přízemních meteorologických pozorováních |
| UTC | Světový koordinovaný čas |
| ÚCL | Úřad pro civilní letectví |
| ÚSL ÚVN | Ústav soudního lékařství Ústřední vojenská nemocnice |
| ÚZPLN | Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod |
| VL | Velitel letadla |

Jednotky

| | |
|----------------------|----------------------------|
| °C | Teplota ve stupních Celsia |
| h | Hodina |
| kg | Kilogram |
| km | Kilometr |
| km.h ⁻¹ , | Rychlost |
| min | Minuta |
| m | Metr |
| sec | Sekunda |

A) Úvod

Provozovatel: AK Medlánky o.s.
Výrobce a model letadla: LET koncernový podnik, L 23 Super Blaník
Poznávací značka: OK-0216
Místo: u obce Jinačovice
Datum a čas: 2.4.2011, v 15:25 (všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 2.4.2011 ÚZPLN obdržel oznámení o letecké nehodě kluzáku L 23. Kluzák havaroval po té, co byl odpojen pilotem vlečného letounu. Důvodem odpojení byla nezvyklá poloha kluzáku ohrožující let vlečného letounu. Po nárazu kluzáku do země došlo k těžkému zranění pilota kluzáku a lehkému zranění další osoby na palubě. Kluzák byl zničen. Let kluzáku až do jeho nárazu byl sledován pilotem vlečného letounu, který událost oznámil. Komise ÚZPLN se na místo nehody dostavila následující den.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Lubomír Stříhavka
Členové komise: Ing. Miloslav Kinc
MUDr. Miloš Sokol, ÚSL ÚVN Praha

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130
199 01 PRAHA 99

dne 23. května 2011

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení

1 Faktické informace

1.1 Průběh letu

Průběh letu byl sestaven z výpovědi svědků, přímých účastníků nehody a informací získaných od provozovatele působícího na letišti Medláanky.

1.1.1 Okolnosti, které předcházely kritickému letu

Pilot je členem AK Medláanky. Noc před kritickým letem strávil v prostorách aeroklubu Medláanky. Dne 2.4.2011 před kritickým letem vykonal více než hodinový let s kluzákem typu Standart Cirrus pozn. zn. OK-6556. Po tomto letu se na letiště dostavila další osoba a s pilotem si upřesnila čas letu s kluzákem, který s ním měla již dříve domluvený.

1.1.2 Kritický let

Podle výpovědi pilota vlečného letounu, obě letadla provedla vzlet v aerovleku z RWY 16 LKCM v 15:17. Pilot vlečného letounu si s pilotem kluzáku po rádiu upřesnili další činnost a pilot kluzáku mu sdělil, že to bude vlek do termiky. Let pokračoval směrem k okraji sídliště Komín a pravou zatáčkou pokračoval ve směru do prostoru golfového hřiště u obce Jinačovice. Svědek uvedl, že let v této fázi probíhal normálně, dosažená výška byla asi 500 m nad terénem. Od tohoto okamžiku, kdy se letouny nacházely v přímém letu, ve stoupání cca 2,5 m/s, pocítil pilot stáčení vlečného letounu doleva a doprovázeného klopením přídě směrem dolů. Snažil se korespondencí po rádiu zjistit co se s pilotem kluzáku děje, ale jeho výzvy byly bez odpovědi. Protože vlečný letoun dosáhl úhlu sklonu přídě asi 45° směrem dolů, rozhodl se pilot vlečného letounu odpojit lano kluzáku. Po tomto úkonu srovnal letoun a kluzák spatřil asi 100 m pod sebou na pravé straně. Opětovně se snažil navázat radiový kontakt s pilotem kluzáku. Jeho výzvy byly opět bez odpovědi. K dalšímu letu kluzáku uvedl, že let se mu zdál být „natažený a na malé rychlosti“. Dalšími pokyny do rádia se snažil kluzák navést na plochu vhodnou pro přistání, ale pilot kluzáku vůbec nereagoval. Během letu, již v malé výšce nad plochou nacházející se blízko okraje lesního porostu, se kluzák stočil doleva a „jako přešel do vývrtky“. Nacházel se v levém náklonu a těsně nad zemí zachytil levým křídlem o zem a po půl otočce doleva se zastavil. Pilot vlečného letounu prolétl nad místem nárazu a viděl na zadním sedadle mávající osobu. O události rádiem informoval dispečera AFIS a požádal ho o vyslání záchranné služby. Pilot vlečného letounu poté odlétl a v 15:26 přistál na LKCM.

Z výpovědi pilota kluzáku vyplynulo, že vnímal odpojení vlečného letounu a pak, že se kluzák stočil směrem na Kuřim. Dále vypověděl, že se mu udělalo špatně a chtěl se vrátit zpět na letiště, k tomu ještě poznamenal, že měli výšku asi 300 m. Další průběh letu si už nepamatuje a z bezvědomí se probрал až po dopadu na zem.

Další osoba, která seděla na zadním sedadle v kluzáku, uvedla, že na letiště přijela asi v 11.00 místního času kde se setkala s pilotem kluzáku. Společně poobědovali a upřesnili si dobu letu asi na 17.00 místního času. K samotnému letu uvedla, že vzlet proběhl za pomoci vlečného letounu a to směrem na sídliště Komín. Před sídlištěm se otočili směrem na obec Jinačovice. V tomto místě osoba zaznamenala odpojení vlečného letounu a také uvedla, že před tím s pilotem normálně komunikovala. V ten okamžik jinou komunikaci neuvádí. Dále uvedla, že pilot rozhodil rukama a vykřikl a dále nekomunikoval. Snažila se na pilota mluvit, ale bez odezvy,

potom se ho snažila kopáním do jeho sedačky probudit. Uvedla, že pilot byl asi v bezvědomí a z rádia slyšela nějaké pokyny, „že se mají stočit“. V ten okamžik se kluzák přibližoval proti kopci a lesu. Zároveň si také všimla i „nějaké“ páky před sebou, na kterou „asi podvědomě zapůsobila“ a kluzák se stočil na volnou plochu a narazil do země. Po nárazu se snažila vyprostit ze sedačky, což se jí nepodařilo a tak začala mávat rukama. Z rádia uslyšela, že pilot kroužícího letadla volá záchranu a že pilot vidí, že ona se hýbe a pilot vpředu ne. V ten okamžik se probral i pilot kluzáku, který říkal, že ho vše bolí a chtěl vylézt z kabiny. K jeho stavu v ten okamžik uvedla, že pilot nevěděl, co se stalo.



Pravděpodobná trasa letu

1.2 Zranění osob

| Zranění | Posádka | Cestující | Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.) |
|-------------------|---------|-----------|---------------------------------------|
| Smrtelné | 0 | 0 | 0 |
| Těžké | 1 | 0 | 0 |
| Lehké/bez zranění | 0/0 | 1/0 | 0 |

1.3 Poškození letadla

Kluzák byl zničen působením sil v důsledku nárazu do země.



Kluzák po nehodě

1.4 Ostatní škody

Na místě letecké nehody další škody nevznikly.

1.5 Informace o osobách

1.5.1 Pilot

Osobní údaje:

- muž, věk 44 let,
- držitel platného průkazu způsobilosti pilota kluzáků,
- kvalifikace je platná do 31. 12. 2012,
- platné osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy.

Pilot je také držitelem pilotního průkazu pilota ultralehkých letadel. Na letounech této kategorie měl nalétáno asi 56 hodin.

Letová praxe:

Pilot má letovou praxi od roku 1983. Kvalifikaci pro lety s kluzákem typu L 23 získal v roce 1991. Dne 19.2.2011 absolvoval periodické přezkoušení z teoretických znalostí a dne 5.3.2011 absolvoval s examínátorem přezkoušení na prodloužení kvalifikace pilota kluzáku.

Pilot měl v zápisníku letů nepřetržitě vedený záznam letové praxe až do dne události. Z údajů zapsaných do zápisníku letů vyplývá celková doba letu na kluzácích do 2.4.2011:

- celkem na všech typech (vč. SLZ): 544 h 00 min
- celkem na kluzácích: 488 h 00 min
- za posledních 90 dní: 1 h 35 min, z toho 21 min s instruktorem na typu L 13/L 23
- za posledních 24 h: 1 h 08 min

Letová praxe za poslední tři roky na všech typech kluzáků:

- r. 2008 - 20 h 42 min, 15 letů
- r. 2009 - 1 h 58 min, 4 lety
- r. 2010 - 5 h 09 min, 4 lety

Letová praxe na typu L 13/ L 23 za posledních 10 let:

- 13 h 15 min, 36 letů

Ze záznamu nedávné doby letové praxe vyplývá, že za posledních 90 dní provedl dne 5.3.2011 na typu L-13/L-23 jeden let s instruktorem v celkové době 21 min. V zápisníku letů má pilot záznam o nehodě na kluzáku typu VT-16, ke které došlo dne 15.6.1996.

1.5.2 Další osoba na palubě

- žena, věk 33 let
- bez leteckých kvalifikací

1.5.3 Pilot vlečného letounu

- muž, věk 64 let
- držitelem pilotního průkazu pilota ultralehkých letadel s kvalifikací pro vleky kluzáků
- držitel platného průkazu způsobilosti pilota kluzáků
- platné osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy

1.6 Informace o letadle

1.6.1 Všeobecné informace

Letadlo L-23 Super Blaník je celokovový dvousedadlový kluzák se sedadly za sebou. Je určený pro základní a pokračovací výcvik v bezmotorovém létání. Letoun je uspořádán pro ovládání z předního i ze zadního sedadla. Při obsazení obou sedadel je

pilotem vždy osoba sedící na předním sedadle. Palubní přístroje pro kontrolu letu a základní navigační přístroje jsou analogové.

| | |
|--|--------------------------------|
| Typ: | L 23 Super Blaník |
| Poznávací značka: | OK-0216 |
| Výrobce: | LET koncernový podnik Kunovice |
| Rok výroby: | 1990 |
| Výrobní číslo: | 907619 |
| Osvědčení kontroly letové způsobilosti: | platné |
| Celkový nálet: | 1861 hod 36 min |
| Celkový nálet od poslední roční prohlídky: | 2 hod 12 min |
| Celkový nálet od poslední GO: | 335 hod 09 min |
| Pojištění odpovědnosti za škodu: | platné |

1.6.2 Provoz kluzáku

Poslední prohlídka kluzáku v rozsahu 100 hodin byla provedena dne 5.9.2010. Údržba byla provedena v souladu se schváleným programem údržby MP-L23-OK0216-01. Během provozu za posledních 30 dní nebyly provozovateli hlášeny žádné závady.

V době vzletu nebyla překročena MTOM. Po nehodě byla prověřena funkce radiostanice LS-5 s výsledkem bez závad.

Dne 2.4.2011 byly před zahájením kritického letu s kluzákem L 23, OK-0216 vykonány čtyři lety v celkové době 2 hod 12 min, předchozí posádky nehlásily žádné technické závady.

1.6.3 Technická prohlídka kluzáku po nehodě

Kluzák byl po nehodě prohlédnut komisí ÚZPLN s cílem ověřit technický stav a na základě nálezů stanovit možnou technickou příčinu vzniku letecké nehody. Kluzák byl v důsledku nárazu do země poškozen v přední části trupu. Trup za kabinou byl v důsledku rotace na zemi a vlivem odstředivých sil deformován. Nosné plochy křídla byly deformované a části byly oddělené. Nárazem došlo k poškození primární konstrukce nosných částí a k deformaci a poškození závěsů křídla a ocasních ploch.

Soustava řízení kluzáku i přes vzniklá poškození byla po nehodě celistvá, v koncových polohách zajištěna předepsaným způsobem. Řídící plochy křídla a ocasních ploch byly částečně vyvléknuty ze závěsů v důsledku nárazu do země. Pohybem za řídicí páku v kabině byly v důsledku deformací prvků řízení zjištěny odpory. Pohyb byl přenášen až k řídicím plochám. Z uvedeného lze dovodit, že soustava řízení byla během letu plně funkční.

1.6.4. Vlečný letoun

K vlečení kluzáku byl použit ultralehký letoun typu WT9 Dynamic, poznávací značky OK-OUU34. Letoun může být použit k aerovlekům kluzáků do MTOM 750 kg na základě typového průkazu vydaného LAA ČR číslo 01/2005. Po přistání byla prověřena funkce palubní radiostanice s výsledkem bez závad.

1.7 Meteorologická situace

Věc: Rozbor meteorologické situace (odborný odhad pravděpodobného počasí v místě LN)

Den a čas: 2. 4. 2011, 1540 UTC (1740SELČ)

Trať letu/místo: kluzák L-23, Brno-Medlány

Situace: Slábnoucí oblast vysokého tlaku zasahující od jihu do ČR.

Přízemní vítr: 070-090/7-10KT

Výškový vítr: 2000FT AGL 330/10KT/+08°C, 5000FT MMSL 350/15KT/+06°C, 10000FT MMSL 360/15KT/M06°C,

Dohlednost: nad 10 km

Stav počasí: oblačno, beze srážek

Oblačnost: FEW SC 4500-5500 FT AGL/TOP 6000-6500, BKN AC 8000/10000 FT AMSL

Turbulence: NIL

Výška nulové izotermy: 8500 FT AMSL

Námraza: NIL

Přílohy 1,2

1) Vypis ze zprav METAR dne 2.4. 2011, 1400-1630 UTC, z let.met.stanice Brno/Tuřany:

| DDMM UTC | Vitr/KT | Dohl/ RVR | Pocasi | Oblacnost/FT AGL | T/TD |
|--|---------------|--------------|--------|------------------|--------------|
| ----- ZPRACOVANO 13.04.2011 10:59:38 UTC ----- | | | | | |
| 0204 1400 | 080/08 | 10 | | F/4300 S >5000 | 17/11 |
| 0204 1430 | 080/09 | CAVOK | | | 17/11 |
| 0204 1500 | 080/09 | CAVOK | | | 17/11 |
| 0204 1530 | 080/08 | CAVOK | | | 17/11 |
| 0204 1600 | 090/08 | 10 | | F/4300 B >5000 | 17/11 |
| 0204 1630 | 080/09 | CAVOK | | | 16/10 |

Lze předpokládat, že pilot věděl o místní povětrnostní situaci z předchozího odpoledního letu.

1.8 Spojovací služba

Stanoviště AFIS bylo v provozu. Záznam radiokomunikace není vzhledem k charakteru letiště pořizován. LKCM používá kmitočet 122,400 MHz.

1.9 Informace o letišti

Letiště Medlány je veřejné vnitrostátní letiště s RWY 16/34 o rozměrech 890x74 m a nadmořské výšce 282 m. Povrch dráhy je travnatý.

1.10 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Na palubě letounu nebyl žádný prostředek zápisu letových dat.

1.11 Popis místa nehody a trosek

Místo nehody se nacházelo severovýchodně u obce Jinačovice na travnaté ploše v blízkosti lesního porostu, který byl od místa dopadu kluzáku vzdálen 56 m. Souřadnice místa dopadu: N 49°16,120 a E 016°32,347, nadmořská výška 394 m. Místo letecké nehody je vzdáleno od referenčního bodu letiště LKCM 3,56 km, převýšení místa nehody a letiště LKCM bylo 112 m. Směrem odkud kluzák přilétl, se terén svažuje a ve vzdálenosti asi 80 m se nachází 3-5 m vysoký křovinatý porost. Povrch místa, kam kluzák dopadl byl travnatý, tvrdý a bez významných nerovností.

Kluzák přídí směřoval do kurzu 240°. Podle zanechaných stop na zemi se kluzák po prvním střetu se zemí až do konečného postavení otočil o 180°. Místo prvního doteku se zemí bylo od trosk vzdáleno 18 m. Ve vzdálenosti 5,3 – 11,0 m od trosk se nacházely stopy po střetu dalších částí se zemí. V okolí těchto stop byly roztroušeny oddělené a roztržité části. Přední část trupu byla deformována v úhlu 45° zesponu směrem doleva. Trup byl za kabinou přelomen a byl vychýlen od podélné osy asi 30° doleva. Kryt kabiny byl roztržten. Pravá polovina křídla byla 2,3 m od konce v místě středního závěsu křídélka deformovaná o 30° směrem dozadu. Levá polovina křídla byla vytržena z předního závěsu a vychýlena o 30° dozadu, dále došlo k oddělení koncové části křídla ve vzdálenosti 5,7 m od kořene. Došlo také k vyvléknutí levého křídélka. Ocasní plochy byly deformovány po střetu ocasních ploch s levou polovinou křídla. Na místě ve směru přiletu se nacházelo vlečné lano dlouhé 43,5 m. Lano bylo celistvé a bylo uchyceno do vlečného zařízení kluzáku, páka pro odpoutání byla v poloze „lano zapojeno“. Poloha páky podélného vyvážení byla v poloze „mírně těžký na hlavu“, páka pro vysunutí podvozku v poloze „zasunuto“. Údaje přístrojů v přední a zadní kabině byly v základních polohách. Výškoměr pilota byl nastaven na tlak 987 mb a ukazoval výšku 350 m. V kabině kluzáku nebylo žádné záznamové zařízení typu „logger“ nebo GPS.

1.12 Lékařské nálezy

V důsledku nárazu kluzáku do země došlo k těžkému zranění pilota a lehkému zranění další osoby. Ohledáním bylo zjištěno, že na přední sedačce seděl pilot kluzáku a na zadní sedačce další osoba. Po vyproštění z kabiny byly obě osoby ošetřeny ve FN Brno. Podle odborného vyjádření vypracovaného k zdravotní způsobilosti pilota pro daný druh létání byl zjištěn rozdíl mezi skutečným stavem a stavem, který pilot uvedl při vyšetření na obnovu platnosti zdravotní způsobilosti 2. třídy.

1.13 Pátrání a záchrana

Záchrana byla zahájena na základě oznámení pilota vlečného letounu cestou dispečera AFIS LKCM. Pilot vlečného letounu označil polohu a místo dopadu kluzáku. Na místo nehody se dostavila jednotka hasičů města Brna, ZZS a Policie ČR.

1.14 Informace o provozních organizacích

Kluzák byl provozován Aeroklubem Medlánky o.s. Před leteckou nehodou byl na letišti Medlánky zahájen letecký provoz v 10.30 hodin. Stanoviště AFIS bylo aktivováno. Pilot kluzáku byl seznámen s podmínkami létání pro uvedený den. Provozní využití kluzáku bylo dohodnuto na předletovém briefingu. Pilot vykonal v čase 11.47 až 12.55 let s kluzákem typu Standart Cirrus.

1.15 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin letecké nehody bylo postupováno v souladu s předpisem L13.

2. Rozbory

2.1 Charakter nárazu do země

Podle nálezu na ovládacích prvcích řízení a podle polohy plošky podélného vyvážení byl kluzák vyvážen „mírně na hlavu“. Po odpojení od vlečného letounu zůstalo na přídi kluzáku zapojeno vlečné lano a v malé výšce nad zemí cca 20-25 m toto lano mohlo zachytit o porost před místem střetu kluzáku se zemí. Podle poškození kluzáku vzniklých od působení setrvačných sil při střetu s povrchem země a podle stop, které havarovaný kluzák na povrchu zanechal, deformace přední části trupu a křídel bylo zjištěno, že k nárazu došlo v úhlu vůči zemi cca 45° s následnou rotací doleva. Pilot před nárazem a v okamžiku nárazu s největší pravděpodobností kluzák neřídil.

K náklonu doleva těsně nad zemí došlo pravděpodobně po zásahu do řízení další osobou. Vlivem zbytkové pružnosti konstrukce trupu a působení reakčních sil, došlo k postupnému úbytku kinetické energie nárazu. Náraz byl z hlediska účinku na posádku dostatečně utlumen také v důsledku malé rychlosti kluzáku pohybující se pravděpodobně na hranici pádové rychlosti. Na základě vyhodnocení charakteru nárazu do země lze s vysokou pravděpodobností předpokládat, že k pádu kluzáku došlo na malé rychlosti s počátečním přechodem do vývrtky těsně nad zemí.

2.2 Vliv letové praxe a zdravotního stavu pilota na vznik kritické situace

Pilot za posledních 90 dní uskutečnil na kluzáku typu L 13/L 23 pouze jeden jednadvacetiminutový přezkušovací let s instruktorem. V době zahájení kritického letu pilot nesplňoval podmínky pro ustanovení do funkce velitele kluzáku podle článku 5.3.2, Směrnice pro létání v aeroklubech P1 (vydané Aeroklubem České Republiky s platností od 1. května 2007):

„pro létání s dalšími osobami na kluzácích může být velitel kluzáku ustanoven, když na kluzácích samostatně nalétal 25 hodin, z toho 5 hodin na použitém typu a na použitém typu v posledních 90-ti dnech vykonal nejméně 3 vzlety a přistání. Pro tento účel se za stejný typ považují kluzáky typu L-13 a L-23“.

Z výpovědi svědků události lze dovodit, že pilot kluzáku byl v kritické fázi letu s největší pravděpodobností v bezvědomí. Příčinou bezvědomí bylo náhlé zhoršení zdravotního stavu, které mu znemožnilo řídit kluzák. Z výpovědi pilota lze také dovodit, že před letem dodržel režim odpočinku a k létání dne 2. 4. 2011 se subjektivně cítil bez obtíží. Osvědčení o zdravotní způsobilosti 2. třídy měl vydané dne 6.3.2010 s platností na dva roky bez omezení. Pilot znal svůj skutečný zdravotní stav, avšak při vyšetření k obnově zdravotní způsobilosti 2. třídy negoval indikované zdravotní potíže.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

Posádka

- pilot neměl pro let s další osobou na palubě dostatečnou letovou praxi;
- při vyšetření k obnově zdravotní způsobilosti 2. třídy neuvedl svůj skutečný zdravotní stav, čímž vědomě zpochybnil platnost vydaného osvědčení;
- další osoba nebyla držitelem leteckých kvalifikací;

Kluzák

- měl platné Osvědčení kontroly letové způsobilosti;
- v době vzletu nebyla překročena MTOM;
- technickou prohlídkou nebyl zjištěn stav, že došlo k mechanické poruše konstrukce a řízení kluzáku během letu;
- radiotelefonní spojení mezi vlečným letounem a kluzákem bylo funkční;
- vzhledem k bezporuchovému provozu při předchozích letech lze vyloučit technickou příčinu vzniku nehody.

3.2 Příčiny

Příčinou letecké nehody bylo náhlé zhoršení zdravotního stavu pilota kluzáku, které mu zabránilo bezpečně řídit kluzák. Vlek kluzáku musel být z důvodu bezpečnosti letu vlečného letounu nuceně přerušen a kluzák nikým neřízen narazil do země.

4 Bezpečnostní doporučení

Vzhledem k okolnostem letecké nehody doporučuji, aby Úřad pro civilní letectví zvážil legislativní nebo předpisové změny v povinnosti vyžadovat při vstupním letecko-lékařském vyšetření u 2. třídy zdravotní způsobilosti, výpis ze zdravotní dokumentace vyšetřovaných osob, vedené u registrujícího praktického lékaře.