

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
kluzáku L-13, poznávací značky OK-2800
v místě 1 km E LKHC
6.6.2014**

Praha
listopad 2015

Toto šetření bylo prováděno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a Přílohou č. 13 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. 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.

Vysvětlení použitých zkratk

AGL	Nad úrovní země
AK	Aeroklub
AMSL	Nad střední hladinou moře
BKN	Oblačno až skoro zataženo
E	Východ
FT	Stopa (měrová jednotka - 0,3048 m)
hPa	Hectopascal (jednotka atmosférického tlaku)
km	Kilometr
LKHC	Letiště Hořice
m	Metr
min	Minuta
NIL	Žádný
OVC	Zataženo
QNH	Atmosférický tlak (redukovaný na střední hladinu moře podle podmínek standardní atmosféry, používáný pro nastavení tlakové stupnice výškoměru k zobrazení nadmořské výšky)
RWY	Dráha
SCT	Polojasno
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

A) Úvod

Majitel:	AK Hořice
Výrobce a model letadla:	Strojírny první pětiletky, Kunovice, L-13A
Poznávací značka:	OK-2800
Místo:	1 km E LKHC
Datum a čas:	6.6.2014, 10:45 (všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 6.6.2014 ÚZPLN obdržel od člena LKHC zprávu o letecké nehodě kluzáku L-13A v prostoru 1 km E LKHC. Pilot odstartoval k plánovanému termickému letu s plánovanými otočnými body. Od vlečného letadla se kluzák odpojil v cca 750 m AMSL. V průběhu následného letu pilot nenašel stoupavý termický proud. Otočil se zpět k letišti vzletu s úmyslem na něm přistát. Pro tento manévr měl málo výšky a byl nucen přistát na pole se vzrostlým porostem řepky. Během přistání došlo k poškození ocasní části kluzáku. Pilot byl nezraněn.

Příčinu události zjišťoval odpovědný inspektor ÚZPLN Ing. Josef Procházka

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130

199 01 PRAHA 99

dne 30. listopadu 2015

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

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

1 Faktické informace

Průběh letu

Podle výpovědi pilota kluzáku předcházela rozhodnutí provést přistání do terénu a letecké nehodě následující průběh letu.

Pilot provedl vzlet v aerovleku v 10:33 za letounem Z-142 k plánovanému termickému letu po trati LKHC, Vrchlabí, Česká Skalice, LKHC. Po provedení stoupání za vlečným letadlem, kdy mu v zatáčce variometr ukazoval ustálené stoupání 5 m.s^{-1} , provedl v cca 750 m AMSL odepnutí. Toto ohlásil rádiem. Během následujícího průběhu letu se mu nepodařilo navázat na stoupavé termické proudy. Otočil kluzák zpět k letišti vzletu s úmyslem na něm přistát. V průběhu přiblížení na přistání se dostal do sestupného proudění, ve kterém rychle ztrácel výšku. Z důvodu malé výšky se rozhodl pro nouzové přistání do pole se vzrostlým porostem řepky.

Během přistání došlo k poškození ocasní části kluzáku.

Pilot nebyl zraněn.



Obr. 1 Pohled na místo LN

Pilot kluzáku

Osobní údaje:

muž, věk 52 let,

- držitel platného průkazu pilota kluzáků
- osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy platné.

Pilot měl zkušenosti s létáním na více typech. Celková doba letu podle zápisníku letů:

- | | |
|----------------------------|-------------|
| ➤ na všech typech kluzáků: | 92 h 52 min |
| ➤ na typu: | 36 h 07 min |
| ➤ za posledních 90 dní: | 1 h 12 min |

Informace o letadle

L-13 Blaník je dvoumístný celokovový hornoplošný kluzák určený k výcviku všech stupňů i k výkonnému létání. V obsazení jednou osobou je vhodný i k létání základní akrobacie, zejména ve verzi L-13A. Piloti Blaníku sedí za sebou v zasklené kabině s dobrým výhledem.

Typ:	L-13A
Poznávací značka:	OK-2800
Výrobce:	Strojírny 1. pětiletky, Kunovice
Rok výroby:	1962
Výrobní číslo:	172028
Osvědčení kontroly letové způsobilosti:	platné
Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu:	platné
Celkový nálet hodin do 2. 11. 2014:	3173 h
Pojištění odpovědnosti za škodu:	platné

Meteorologická situace

METAR LKPD

261000Z 32003KT 260V020 9999 SCT032 BKN060 17/09 Q1016 NOSIG

Informace o letišti

Letiště LKHC je veřejné vnitrostátní letiště.

Popis místa nehody

Místo letecké nehody se nacházelo na rovném poli s vysokým porostem řepky cca 1 km E LKHC.

2 Rozbory

Vzlet a let ve vleku byl proveden standardním způsobem. Kluzák, v zatáčce po vyhledání vzestupného proudu, měl při vypnutí hladinu cca 750 m AMSL. Pilot kluzáku po vypnutí nenavázal v dalším letu na žádný vzestupný termický proud.

Rozhodl se pro návrat na letiště vzletu. V průběhu přiblížení na toto letiště vlétl, podle jeho výpovědi, do sestupného proudu, který mu znemožnil přistání na letišti LKHC. Provedl přistání na pole s vysokým porostem řepky.

Při přistání došlo k poškození ocasních ploch kluzáku při kontaktu s porostem řepky.

Pilot byl nezraněn.

3 Závěry

3.1 Z šetření vyplývají následující závěry:

- kluzák byl způsobilý letu,
- pilot byl způsobilý k letu,
- po vypnutí se pilotovi nepodařilo navázat na vzestupné termické proudění,
- pro přistání do terénu se rozhodl, protože nemohl doklouzat na přistání na LKHC nebo na vhodnější plochu.

3.2 Příčiny

Příčinou LN bylo poškození ocasních ploch kluzáku působením sil při kontaktu se vzrostlým porostem řepky.

4 Bezpečnostní doporučení

Se zřetelem k okolnostem letecké nehody ÚZPLN bezpečnostní doporučení nevydává.