



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

---

**Č.j.: 225/07/ZZ**

Výtisk č. 5

# **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA**

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody  
kluzáku L 13 A, pozn. zn. OK – 2724 u LKFR  
dne 30.6.2007.**

Praha  
říjen 2007

## A) Úvod

Provozovatel kluzáku : Aeroklub Frýdlant nad Ostravicí  
Výrobce a model kluzáku: Let, n.p. Kunovice, L 13 A „Blaník“  
Poznávací značka: OK- 2724  
Místo události: 2 km východně od letiště Frýdlant nad Ostravicí  
Datum: 30.6.2007  
Čas: 14:45 UTC (dále všechny časy v UTC)

## B) Informační přehled

Dne 30.6.2007 obdržel ÚZPLN oznámení o letecké nehodě kluzáku L 13A „Blaník“ 2 km východně od letiště Frýdlant nad Ostravicí, (LKFR), při které došlo ke smrtelnému zranění pilotní žákyně kluzáků a těžkému zranění pilota-instruktora.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise	Milan Pecník
Člen komise	Ing. Lubomír Stříhavka
Člen komise	MUDr. Miloš Sokol, Ph. D.

Závěrečnou zprávu vydal :  
ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD  
Beranových 130  
199 01 PRAHA 99

dne 8. října 2007

## C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

1. Faktické informace
2. Rozbory
3. Závěry
4. Bezpečnostní doporučení
5. Přílohy (uloženy u výtisku č. 1 v archivu ÚZPLN)

## 1. Faktické informace

### 1.1 Průběh letu

Dne 30.června 2007 v 13:33 odstartovali k termickému letu pilot-instruktor a žákyně s kluzákem L 13A „Blaník“ v aerovleku za letounem Z 42, pozn. zn. OK-ZSC. Po odpojení od vlečného letounu létali přibližně jednu hodinu v prostoru východně od Lysé hory. Podle výpovědi pilota-instruktor se pro návrat z tohoto letu rozhodl nad severním koncem silnice Pražmo – Visalaje, když nastal útlum vývoje termické konvekce (termických stoupavých proudů). V této době byl kluzák ve výšce 1 300 metrů nad úrovní letiště LKFR. Pilot-instruktor ze svých zkušeností věděl, že s kluzákem L 13 v minulosti vždy dolétl z tohoto prostoru na letiště LKFR, i když měl výšku 800 metrů nad úrovní letiště LKFR. V důsledku neočekávaně silného klesání za severním hřebenem Lysé hory se mu však nedařilo přelétnout tento hřeben. Místo toho se pilot-instruktor rozhodl oblétnout hřeben na jeho severním konci. V poslední fázi návratu na letiště LKFR letěl kluzák v nedostatečné výšce nad zalesněným terénem, takže podle výpovědi svědků došlo ke kontaktu kluzáku s vrcholky stromů. Za další řadou stromů následoval podle svědků pád do levé vývrtky. Po jedné polovině otáčky vývrtky narazil kluzák přídíl kolmo na zem a zůstal ležet na zemi v poloze „na zádech“. Pilot-instruktor ve své následné výpovědi uvedl, že řídil kluzák po celou dobu letu on.

### 1.2 Zranění osob

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

### 1.3 Poškození kluzáku

Při letecké nehodě byl kluzák nárazem na zem zcela zničen.

### 1.4 Ostatní škody

NIL

### 1.5 Informace o osobách

Pilot-instruktor : věk 71let.

Celkem nalétal na kluzácích 1060 hod, z toho na typu L 13 nalétal 700 hod.

Jako instruktor kluzáků nalétal 680 hod.

Na TMG (motorový kluzák) nalétal 60 hod.

V době incidentu měl platný průkaz způsobilosti pilota kluzáků a platné Osvědčení o zdravotní způsobilosti.

Žákyně : věk 47 let.

Ve výcviku nalétala na kluzácích s instruktorem 42 hod.

Samostatné lety neprováděla. Průkaz pilota-žáka kluzáků jí vydal Aeroklub Frýdlant nad Ostravicí.

### **1.6 Informace o kluzáku**

Poznávací značka : OK - 2724

Výrobní číslo : 82 74 17

Rok výroby : 1982

Celkový nálet hodin : 2 873 hod.

Dne 20.6.2007 byla provedena údržba kluzáku v rozsahu prohlídky „A“ - roční prohlídka. Kluzák byl uvolněn do dalšího provozu bez omezení.

### **1.7 Meteorologická situace**

Výpis ze zpráv METAR stanice Ostrava - Mošnov (LKMT) dne 11.3.2007.

Čas : 14:30

Vítr : 240° / 12 kt

Počasí: CAVOK

Teplota : 23°C

Světelné podmínky – den.

### **1.8 Radionavigační a vizuální prostředky**

NIL

### **1.9 Spojovací služba**

Posádka kluzáku byla na spojení s dispečerem AFIS letiště LKFR na kmitočtu 123,50 MHz.

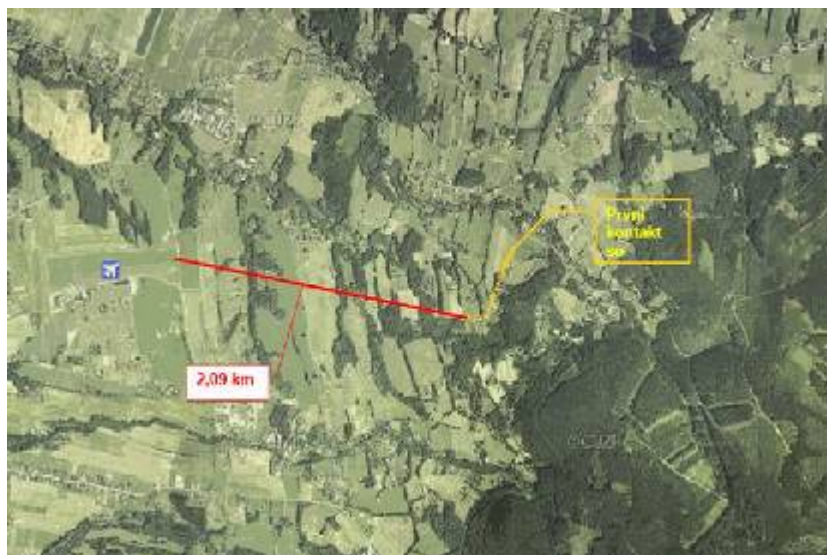
### **1.10 Informace o letišti**

Letiště LKFR je veřejné vnitrostátní letiště. V době letecké nehody byla v používání dráha 26.

### **1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky**

Kluzák nebyl vybaven zapisovačem letových údajů.

## 1.12 Popis místa nehody



Kluzák se nacházel na louce vzdálené asi 2 km od prahu dráhy 26 LKFR.  
První kontakt s vrcholky stromů byl podle svědků vzdálen asi 300 m  
od místa dopadu kluzáku.



Zeměpisné souřadnice místa let. nehody : N 49°35' 20" / E 18°24' 40".

### **1.13 Lékařské a patologické nálezy**

Pilot – instruktor : těžké zranění.

Žákyně : smrtelné zranění.

### **1.14 Požár**

NIL

### **1.15 Pátrání a záchrana**

Na základě telefonického oznámení svědka letecké nehody se na místo dopadu dostavili pracovníci Hasičského záchranného sboru, Policie ČR a Rychlé záchranné služby.

Pilota – instruktora převezl vrtulník LZS k ošetření do Fakultní nemocnice Ostrava - Poruba.

### **1.16 Testy a výzkum**

NIL

### **1.17 Informace o provozních organizacích**

NIL

### **1.18 Doplnkové informace**

Předpis L 2 uvádí v hlavě 4, ust. 4.6 :

S výjimkou vzletu a přistání nebo s výjimkou povolení vydaného Úřadem pro civilní letectví, let VFR nesmí být prováděn :

a) nad hustě zastavenými místy (města, vesnice a jiná obydlená místa) nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m (1000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla,

b) kdekoli jinde než je uvedené v 4.6 a) ve výšce ne nižší než 150 m (500 ft) nad zemí nebo vodou.

### **1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin**

Odborné zjišťování příčin incidentu probíhalo podle předpisu L 13.

## 2. Rozbory

- pilot – instruktor kluzáku špatně odhadl vývoj termické konvekce a nerozhodl se včas pro návrat na letiště vzletu;
- v prostoru, kde se pilot-instruktor rozhodl obletět severní hřeben Lysé Hory bylo možné provést bezpečné přistání do terénu;
- při snaze doletět za každou cenu na letiště LKFR nedodržel ustanovení předpisu L 2 o minimální výšce letu;
- nerozhodl se včas pro bezpečné přistání na vhodnou plochu do terénu, která se nacházela vpravo od místa, kde poprvé došlo k zachycení kluzáku o vrcholky stromů;
- pilot-instruktor měl platný průkaz způsobilosti pilota kluzáků s platnými kvalifikacemi GLD a FI(G);
- pilot-instruktor měl platné Osvědčení o zdravotní způsobilosti;
- pilot-instruktor byl způsobilý k provedení letu;
- kluzák měl platné Osvědčení o letové způsobilosti;
- kluzák měl platné pojištění;
- kluzák byl ošetřován podle platných zásad a byl před letem bez závad;
- technický stav kluzáku L 13A neměl vliv na vznik letecké nehody;
- stav počasí vyhovoval pro bezpečné přistání na vhodnou plochu do terénu;
- letiště vzletu nemělo vliv na vznik letecké nehody.

## 3. Závěry

Příčinou letecké nehody byl řetězec událostí, který začal rozhodnutím pilota – instruktora doletět na letiště LKFR, místo bezpečného přistání na vhodnou plochu do terénu. Následoval střet kluzáku s horní částí korun stromů, jeho zbrždění a v důsledku poklesu rychlosti jeho letu pád do levé vývrtky. Po jedné polovině otáčky vývrtky narazil kluzák přídílí kolmo na zem.

## 4. Bezpečnostní doporučení

Ponechávám na rozhodnutí Aeroklubu ČR.