



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

CZ-21-0283

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
letadla Glasflügel 304 S Jet, pozn. značky OK-2211,
na letišti Benešov, dne 16. června 2021**

Praha
Březen 2022

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 určení 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.

Obsah

Použité zkratky	3
A) Úvod	4
B) Informační přehled	4
1 Faktické informace	5
1.1 Informační přehled	5
1.1.1 Všeobecná situace	5
1.1.2 Výpověď pilotky	5
1.2 Zranění osob	5
1.3 Poškození letadla	5
1.4 Ostatní škody	5
1.5 Informace o osobách	5
1.5.1 Pilotka	5
1.6 Informace o letadle	6
1.7 Meteorologická situace	6
1.7.1 Stav počasí	6
1.7.2 Metar LKPR	6
1.7.3 Vyjádření pilotky	6
1.8 Spojovací služba	6
1.9 Informace o letišti	7
1.10 Popis místa letecké nehody a trosek	7
1.11 Pátrání a záchrana	8
1.12 Informace o provozních organizacích	8
2 Rozbory	8
2.1 Pilotka	8
2.2 Letadlo	8
2.3 Počasí	8
3 Závěry	8
3.1 Pilotka	8
3.2 Letadlo	8
3.3 Počasí	8
3.4 Příčiny letecké nehody	8
4 Bezpečnostní doporučení	9
5 Přílohy	9

Použité zkratky

AK	Aeroklub
FCL	Průkaz způsobilosti letové posádky
LKBE	Veřejné vnitrostátní letiště Benešov
LN	Letecká nehoda
PČR	Policie České republiky
R	Pravá
RWY	Dráha
SELČ	Středoevropský letní čas
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

A) Úvod

Vlastník i provozovatel: ALPHA 21 s.r.o. Česká republika
Výrobce letadla: HPP, spol. s.r.o, Kutná Hora
Typ letadla: Glasflügel 304 S Jet
Poznávací značka: OK-2211
Místo události: Letiště Benešov
Datum a čas události: 16. 6. 2021, 18:02 SELČ, 16:02 UTC

B) Informační přehled

Dne 16. 6. 2021 obdržel ÚZPLN oznámení od provozovatele letadla o letecké nehodě výše uvedeného letadla, kluzáku. Během přistání došlo k zachycení jeho pravou polovinou křídla o zem. Následně došlo na zemi k rotaci kluzáku. Během události nedošlo ke zranění pilotky. Na kluzáku bylo zjištěno poškození velkého rozsahu.

Příčinu události zjišťoval inspektor ÚZPLN Ing. Josef Procházka

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 9

Dne 28. března 2022

Hlavní část zprávy obsahuje:

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

1 Faktické informace

Pro popis LN a souvisejících okolností byly využity výpovědi pilotky, její dokumentace a dokumentace letadla.

1.1 Informační přehled

1.1.1 Všeobecná situace

Pilotka prováděla termický let z LKBE s předpokládaným přistáním zpět na LKBE. Let trval cca 6 hodin. Během přistání z tohoto letu na RWY 27R, po dosednutí kluzáku došlo k zachycení pravou polovinou křídla o zem a jeho následné rotaci na zemi. Působením sil v průběhu tohoto pohybu došlo k poškození kluzáku velkého rozsahu.

1.1.2 Výpověď pilotky

„Při přiblížení na přistání s bočním větrem došlo ke změně směru větru. Ve fázi na finále dráhy došlo k silnému poryvu a podfouknutí kluzáku. Při konečném přistání na vyšší rychlosti se zadobocní složkou větru došlo k zachycení křídla o terén, následné rotaci kluzáku, nalomení kompozitového trupu za pilotní kabinou a utržení kolečka z nástavce pravého křídla.“

Pilotka dále uvedla, že počasí mělo vliv na vznik této události.

1.2 Zranění osob

Tab. 2 – Přehled zranění osob

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

1.3 Poškození letadla

Na letadle bylo zjištěno zlomení trupu cca 1 m za centroplánem a poškození pravé poloviny křídla.

1.4 Ostatní škody

Další škody do vydání této závěrečné zprávy nebyly na ÚZPLN hlášeny.

1.5 Informace o osobách

1.5.1 Pilotka

Žena:	věk 51 let
FCL:	Platný
Osvědčení zdravotní způsobilosti:	Platné
Celkový nálet:	568 hodin
Celkový nálet na daném typu:	37 hodin, 7 minut

1.6 Informace o letadle

Letadlo je vysoce výkonný jednosedadlový kluzák závodní třídy. Je nabízen v konfiguraci konvertibilního křídla s jeho dlouhými a krátkými prodlouženími, které umožňují rozpětí křídla 15 i 18 metrů.

Rozpětí:	15,00 m
Délka:	6,45 m
Prázdná hmotnost:	235 kg
Maximální vodní zátěž:	115 kg
MTOW:	450 kg

1.7 Meteorologická situace

1.7.1 Stav počasí

Bylo skoro jasno až polojasno, na severu přechodně až oblačno, ojediněle přeháňky. Denní teploty 26 až 30 °C. Noční teploty 16 až 12 °C. Vítr proměnlivý do 4 m/s.

1.7.2 Metar LKPR

202106161400 METAR LKPR 161400Z 08010KT 050V110 CAVOK 27/13 Q1017 NOSIG=
202106161430 METAR LKPR 161430Z 11007KT 070V150 CAVOK 28/14 Q1017 NOSIG=
202106161500 METAR LKPR 161500Z 14007KT 090V180 CAVOK 28/13 Q1017 NOSIG=
202106161530 METAR LKPR 161530Z 13007KT 090V170 CAVOK 28/13 Q1017 NOSIG=
202106161600 METAR LKPR 161600Z 09008KT 060V140 CAVOK 27/13 Q1017 NOSIG=
202106161630 METAR LKPR 161630Z 13006KT 080V150 CAVOK 27/14 Q1016 NOSIG=
202106161700 METAR LKPR 161700Z 12007KT 080V170 CAVOK 27/13 Q1016 NOSIG=
202106161730 METAR LKPR 161730Z 12007KT CAVOK 26/13 Q1016 NOSIG=
202106161700 TAF LKPR 161700Z 1618/1800 14006KT CAVOK TEMPO 1711/1716
14012KT=

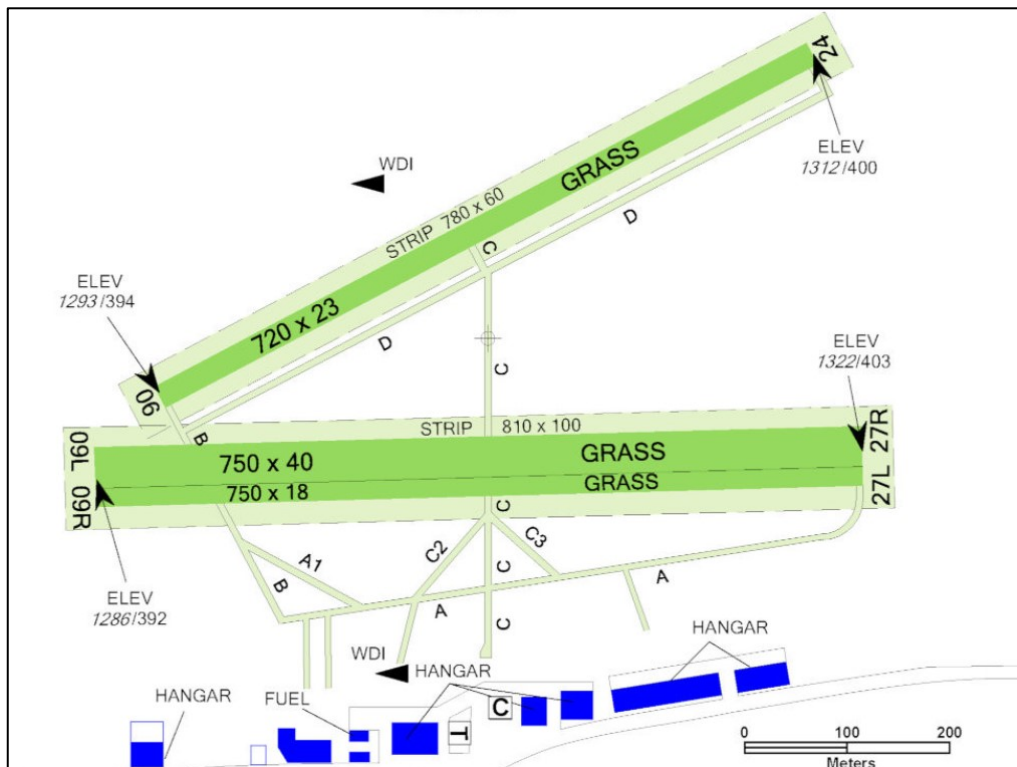
1.7.3 Vyjádření pilotky

„Po velmi studeném jaru s nízkým počtem možností letů v termice skokově nastoupila vlna veder. Klimatické podmínky, resp krátký čas aklimatizace na vysoké teploty, měly vliv na vznik události.“

1.8 Spojovací služba

Spojení bylo vedeno na kmitočtu 118,005 Bene RADIO.

1.9 Informace o letišti



Obr. 1 – VFR příručka ČR AD 4 -LKBE-ADC

1.10 Popis místa letecké nehody a troskek

Místem letecké nehody byla plocha letiště LKBE. Letadlo bylo v celistvém stavu. Popis poškození letadla viz odstavec 1.4.



Obr. 2 – Situace na místě letecké nehody, fotografie zachycuje i stav počasí

1.11 Pátrání a záchrana

Nebylo organizováno. Leteckou nehodu oznámili její svědkové.

1.12 Informace o provozních organizacích

Letadlo bylo provozováno jeho provozovatelem pro výcvikové a rekreační létání.

2 Rozbory

2.1 Pilotka

- Měla platnou FCL vydanou ÚCL.
- Měla platné osvědčení o zdravotní způsobilosti.
- Přistávala po cca 6ti hodinovém letu, který uskutečnila za slunečného a teplého počasí. Tato skutečnost mohla mít vliv na únavu pilotky, možné přehřátí jejího organismu a tím i snížení její koncentrace na pilotáž v závěrečné fázi letu.

2.2 Letadlo

- Mělo platný technický průkaz a bylo způsobilé letu.

2.3 Počasí

- Nemělo omezující vliv na provedení letu.
- Podle vyjádření pilotky došlo v průběhu podrovnání k poryvu větru, který ovlivnil závěrečnou část letu a přistání.

3 Závěry

3.1 Pilotka

- Měla platnou FCL a osvědčení o zdravotní způsobilosti.
- Během přistání nedokázala vyrovnat poryv větru.

3.2 Letadlo

- Technický stav letadla nebyl příčinou vzniku letecké nehody a nepodílel se na ní.

3.3 Počasí

- Počasí nebylo omezující pro provedení letu.
- Poryv větru mohl mít vliv na vznik a průběh letecké nehody.

3.4 Příčiny letecké nehody

Příčinou letecké nehody bylo nezvládnutí techniky pilotáže pilotkou během přistání v daných meteorologických podmínkách.

4 Bezpečnostní doporučení

Bezpečnostní doporučení ÚZPLN k této události nevydává.

V Praze dne 28. března 2022

5 Přílohy

NIL