



ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 00 PRAHA 9

CZ-22-1214

PŘEDBĚŽNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
ultralehkého letounu TL 232 Condor
poznávací značky OK-CUU 24
na ploše SLZ Osičiny
ze dne 26. října 2022**

Praha
Únor 2025

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
Použité jednotky	3
A) Úvod	4
B) Informační přehled	4
1 Faktické informace	5
1.1 Průběh letu	5
1.1.1 Svědecké výpovědi	5
1.1.2 Průběh nárazu dle stop na místě letecké nehody	5
1.2 Zranění osob	5
1.3 Poškození letadla	5
1.4 Ostatní škody	5
1.5 Informace o osobách	6
1.5.1 Pilot	6
1.6 Meteorologická situace	6
1.7 Spojovací služba	6
1.8 Informace o letišti	6
1.9 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky	6
1.10 Popis místa nehody a trosek	6
1.10.1 Ohledání trosek	6
1.11 Lékařské a patologické nálezy	7
1.12 Požár	8
1.13 Pátrání a záchrana	8
1.14 Informace o provozních organizacích	8
2 Rozbory	9
2.1 Průběh letu	9
2.2 Pilot	9
2.3 UL letoun	9
2.4 Počasí	9
3 Závěry	10
3.1 Příčina	Chyba! Záložka není definována.
4 Bezpečnostní doporučení	11

Použité zkratky

Ac	Altostratus
As	Altostratus
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
E	Východ (east)
N	Sever (north)
RCC	Záchranné koordinační středisko
S	Sever
SLZ	Sportovní létající zařízení
UL	Ultralehký
UTC	světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Použité jednotky

ft	Stopa (jednotka délky - 0,3048 m)
hPa	Hektopascal (jednotka atmosférického tlaku)
kt	Uzel (jednotka rychlosti - 1,852 km·h ⁻¹)

A) Úvod

Provozovatel: soukromá osoba
Výrobce letadla: TL Ultralight, Česká republika
Typ letadla: TL 232 Condor
Poznávací značka: OK-CUU 24
Místo události: plocha SLZ Osičiny
Datum a čas události: 26. 10. 2022, 13:25 (všechny časy v UTC)

B) Informační přehled

Dne 26. 10. 2022 obdržel ÚZPLN oznámení o letecké nehodě UL letounu TL 232 Condor na ploše SLZ Osičiny. UL letoun narazil do hangáru a začal hořet. Požár se rozšířil na celou budovu hangáru. Pilot na místě zahynul. Na místo se dostavili inspektoři ÚZPLN, kteří zahájili šetření na místě letecké nehody.

Příčinu události zjišťuje komise ve složení:

Předseda komise Ing. Vladimír Plos, Ph.D.
Členové komise Ing. Stanislav Petrželka
doc. MUDr. Miloš Sokol, Ph.D., MBA, LL.M VÚSL

Předběžnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 00 PRAHA 9

Dne 11. 2. 2025

Hlavní část zprávy obsahuje:

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

1 Faktické informace

1.1 Průběh letu

Průběh letu vychází z výpovědí svědků, kteří byli v době události v blízkosti plochy SLZ a ze stop na místě letecké nehody.

1.1.1 Svědecké výpovědi

Svědky uvedla, že jí nad hlavou prolétlo žluté letadlo, které letělo nezvykle nízko a mělo houpavý let, ale letělo rovně a dle jejího názoru pomalu

Další svědek uvedl, že v jeho zorném poli se pohybuje letadlo, které létalo ve výšce asi 500 metrů, jelikož dokázal rozpoznat pouze barvu, jednalo se o žluté letadlo, na označení letadla i pilota neviděl, letadlo létalo v okolí obce Doubravčice, kdy se domnívá, že létalo až nad Úvaly a s někam směrem k Českému Brodu, blíže nedokáže posoudit, ale stále ho měl v různých vzdálenostech v zorném poli, letadlo takto lítalo asi 15 minut, kdy se za tento čas otočil nad Doubravčicemi asi 5x nebo 6x, kdy vždy se otočil dost ostrým manévrem, naposledy toto žluté letadlo uviděl jak letadlo přilétá ve směru od Českého Brodu, ale letí dost nízko, rychle klesá a měl vysokou rychlost. Zmizelo za horizont a po chvíli začal stoupat dým.

Z další svědecké vyplynulo, že způsob vizuálního přiblížení na RWY byl vnímán jako let, ve kterém pilot neustále opravuje úhel klesání a stoupání, který nebyl schopen udržet.

1.1.2 Průběh nárazu dle stop na místě letecké nehody

Dle stop, které komise zajistila na místě letecké nehody (jednalo se o polohu vraku, poškození budovy hangáru), lze usuzovat, že letoun dopadl na roh budovy pod tupým úhlem, došlo k okamžitému vznícení UL letounu a následnému rozšíření požáru do prostor hangáru. Pilot byl během letu připoután, ale náraz byl tak silný, že byl z UL letounu vymrštěn a tělo se nacházelo mimo UL letoun v prostoru hangáru.

1.2 Zranění osob

Pilot na palubě UL letounu zahynul, na zemi nebyl nikdo zraněn.

Tab. 1 – Přehled zranění osob

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

1.3 Poškození letadla

UL letoun byl nárazem do hangáru a následným požárem zcela zničen.

1.4 Ostatní škody

Hangár na ploše SLZ Osičiny byl požárem poškozen ve velkém rozsahu, požár pronikl až do obytných prostor které se nacházely na druhé straně hangáru.

1.5 Informace o osobách

Na palubě UL letounu se nacházel pouze pilot.

1.5.1 Pilot

- Muž, věk 75 let
- Osvědčení zdravotní způsobilosti II. třídy, platné do 10. 6. 2023.
- Pilotní průkaz s kvalifikacemi pilot ULL platný do 10. 8. 2024.
- Nálet 2 172 hod.
- Pilot vlastnil pilotní průkaz s kvalifikací pilot MZK, nálet 1 920 hod.

1.6 Meteorologická situace

Z expertízy vypracované ČHMÚ vyplývá, že v oblasti letecké nehody u letiště Osičiny vál v době 13:25 UTC východní až severovýchodní vítr o rychlosti 2 m·s⁻¹. Dohlednost se pohybovala nad 10 km, obloha byla zatažená střední oblačností typu Ac, As. Nevyskytovaly se žádné srážky ani jiné nebezpečné jevy počasí. Teplota vystoupala na 14 °C.

1.7 Spojovací služba

Pilot nebyl v době letu na spojení s žádnou službou Řízení letového provozu. Během letu nevyslal tísňový signál ani žádnou jinou zprávu o tom, že by měl nějaký problém.

1.8 Informace o letišti

Neveřejná plocha SLZ Osičiny se nachází 1,4 km západně od obce Doubravčice. Na letišti se nachází RWY 18/36 o rozměrech 450x15 metrů. Hangár se nachází cca 20 metrů severně od prahových značek RWY 18. Je umístěn mimo osu RWY. Plocha SLZ má stanovené západní okruhy s poznámkou, aby se nelétalo nad okolními obcemi Štíhlíce, Doubravčice a Masojedy v menší výšce než 1000 ft / 300 m AGL. Plocha leží pod MTMA II KBELY a TMA III PRAHA.

1.9 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

UL letoun nebyl vybaven certifikovaným zařízením pro zápis letových dat.

1.10 Popis místa nehody a trosek

Trosky UL letounu se nacházely v těsné blízkosti hangáru na ploše SLZ Osičiny. Přesná poloha místa nehody je uvedena v následující tabulce.

Tab. 2 – Souřadnice místa letecké nehody

v zeměpisných souřadnicích:	50°1'13.016"N
	14°46'21.906"E
nadmořská výška:	390 m

1.10.1 Ohledání trosek

Letoun byl vlivem nárazu a následného požáru zcela zničen. Na místě se nacházela pouze ohořelá trubková kovová konstrukce, potah byl zcela zničen požárem.

Dle ohledání na místě LN a následně v depozitu nebylo shledáno nic, co by svědčilo o technické závadě UL letounu před nárazem do budovy hangáru. Veškeré poškození

konstrukce bylo způsobeno nárazem a následným požárem. Prvky řízení byly dle ohledání funkční, lanka řízení vedla od ovladačů k řídicím plochám.

Pohonná jednotka byla vytržena z motorového lože, nacházela se v prostoru hangáru, dle poškození bylo možné usoudit, že byla v době nárazu v činnosti.

V letounu se nacházelo torzo kyslíkové lahve. S ohledem na poškození – chybějící ventil, nebylo možno určit, zda lahev v době nárazu obsahovala kyslík, či nikoli a jaké bylo případné množství.



Obr. 1 – Trosky UL letounu na místě dopadu

1.11 Lékařské a patologické nálezy

Pilot na poslední letecko lékařské prohlídce uvedl pouze, že trpí bolestmi zad. K užívaným lékům uvedl pouze lék VALSACOMBI 160 (k léčbě vysokého krevního tlaku). Pilot vědomě neuvedl svému leteckému lékaři zásadní údaje o chronických bolestech páteře, onemocnění plic (chronická obstrukční nemoc plicní 2. stadia), operace páteře, provázené chronickým a výrazným bolestivým syndromem a užívání léků, které jsou v souvislosti s

létáním zcela nepřijatelné. Pilot se léčil u odborných lékařů a svého leteckého lékaře o průběhu léčby neinformoval.

Ze závěrů soudně-lékařské expertízy vyplývá, že pilot byl v době letecké nehody ovlivněn pro let zakázanými látkami. Ve významných koncentracích, kdy je již osoba považována za ovlivněného návykovou látkou, byla v krevním séru prokázána řada toxikologicky významných látek, především kokain a jeho metabolity, morfin a oxykodon. Z dostupné lékařské dokumentace vyplynulo, že morfin a oxykodon byly součástí silných léků (tzv. opioidních analgetik), které pilot užíval pro tlumení výrazných bolestí, kterými trpěl z důvodů chorobných změn bederní páteře.

Bezprostřední příčinou smrti pilota bylo polytrauma. Mechanismus poranění odpovídá dopřednému nárazu UL letounu do pevné překážky pod nevelkým úhlem.

Zdravotní stav pilota byl jednoznačně negativně ovlivněn požitými látkami a mohl být rozhodným faktorem v příčinné souvislosti s vyšetřovanou leteckou nehodou.

Na základě výsledků provedeného biochemického vyšetření somatopsychického stavu pilota, s přihlédnutím k pozitivnímu nálezu jak budivých látek (kokain), tak tlumících substancí (morfin, oxykodon), lze jen rámcově uvést, že u pilota došlo před smrtí k aktivaci energetického metabolismu, s čerpáním zásobních látek cukerné povahy, především z jater, méně z kosterního svalu a mozku. Pilot byl tedy v průběhu posledních desítek sekund před smrtí při vědomí. Ke statisticky významnému nárůstu kyseliny mléčné ve tkáních nedošlo, což vylučuje např. aktuální hypoxickou poruchu (např. ve vztahu k plicnímu onemocnění a jeho případného podstatného zhoršení během letu)

1.12 Požár

Během letecké nehody došlo po dopadu k požáru letounu. Požár zasáhl celý UL letoun a přilehlý hangár. Na místě LN zůstala pouze kovová trubková UL letounu.

1.13 Pátrání a záchrana

Pátrání nebylo RCC organizováno. Leteckou nehodu oznámily svědkové na tísňovou linku. Na místo nehody byly vyslány jednotky IZS.

Ohořelé tělo pilota bylo nalezeno mimo trosky UL letounu v prostoru hangáru bez zjevných známek života. S tělem nebylo do příjezdu komise na místo letecké nehody manipulováno. Ohledání těla provedl soudní lékař VÚSL ve spolupráci s inspektory ÚZPLN a výjezdní skupinou Policie ČR.

1.14 Informace o provozních organizacích

UL letoun byl provozován soukromou osobou

2 Rozbory

S ohledem na charakter letecké nehody a zjištění získaná během šetření se šetření soustředilo na provedení letu pomocí analýzy svědeckých výpovědí v souvislosti se závěry soudně-lékařské expertízy.

2.1 Průběh letu

Průběh letu dle popisu svědků byl neuspořádaný, neodpovídal standardnímu průběhu vizuálního přiblížení, kdy má pilot letoun pod kontrolou. Prováděl s letounem prudké manévry, při horizontálním letu kolísala výška letu a tím pádem rychlost. Dle soudně lékařské expertízy byl pilot pod vlivem pro let zakázaných látek v takovém množství, kdy je to z obecného hlediska považováno pro případ řízení motorového vozidla jako stav významného ovlivnění návykovou látkou s úplnou nezpůsobilostí k řízení. Závěry pitevních nálezů odpovídají výpovědím svědků, popisujícím let pilota se ztrátou koordinace a sebekontroly.

2.2 Pilot

Pilot byl dle náletu dostatečně zkušený, měl dostatečnou kvalifikaci a dovednosti. Ze zdravotního hlediska kromě okolností zmíněných v kapitole 2.1 se potýkal i s bolestmi zad a dýchacími obtížemi, které zřejmě kompenzoval užíváním látek zmíněných v soudně lékařské expertíze a obtíže s dýcháním mohl kompenzovat používáním přenosné kyslíkové lahve, kterou měl připravenou k použití i v letadle během letu.

2.3 UL letoun

Dle ohledání letounu na místě a následně v depozitu ÚZPLN bylo zjištěno, že není k dispozici důkaz o skutečnosti, která by mohla svědčit o letecké nehodě z technických příčin. UL letoun dopadl na místo celistvý, prvky řízení byly funkční, letoun byl do doby letecké nehody říditelný.

2.4 Počasí

V době letecké nehody se v okolí plochy SLZ Osičiny nevyskytovali žádné nebezpečné jevy počasí, počasí vyhovovalo pro provedení letu.

3 Závěry

Pilot

Pilot byl v době letecké nehody ovlivněn pro let zakázanými látkami. S ohledem na užívání pro létání zakázaných látek nebyl v době letecké nehody způsobilý k pilotování UL letounu.

UL Letoun

UL letoun byl v době nehody provozuschopný, bez zjevných závad.

Počasí

Počasí nemělo vliv na vznik a průběh letecké nehody.