

# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody kluzáku K8B,  
poznávací značky OK-6221, na LKHD, 12.7.2015.**

Praha  
Prosinec 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

GLD	Kluzák
LKHD	Veřejné vnitrostátní letiště Hosín
h	Hodina
hPa	Hectopascal (jednotka atmosférického tlaku)
kt	Knot (1kt = 1,852 km.hod <sup>-1</sup> )
LN	Letecká nehoda
m	Metr
min	Minuta
PIC	Velitel letadla
QNH	Atmosférický tlak redukováný na střední hladinu moře podle podmínek standardní atmosféry, používaný pro nastavení tlakové stupnice výškoměru k zobrazení nadmořské výšky
VLP	Vedoucí letového provozu
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

## **A) Úvod**

Majitel a provozovatel:	Aeroklub Hodkovice nad Mohelkou o.s.
Výrobce a model letadla:	Alexander Schleicher GmbH & Co., K8B
Poznávací značka:	OK-6221
Místo:	LKHD
Datum a čas:	12.7.2015, 15:07 SELČ

## **B) Informační přehled**

Dne 14.7.2015 ÚZPLN obdržel od provozovatele oznámení letecké nehody kluzáku. Pilot prováděl samostatný let po okruhu. Při přistání provedl chybnou opravu při vyplavání. Narazil přední částí letadla do země. V důsledku toho došlo k poškození trupu kluzáku. Pilot nebyl zraněn.

Příčinu zjišťoval odpovědný inspektor ÚZPLN Ing. Josef Procházka.

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130

199 01 PRAHA 99

dne 21. prosince 2015

## **C) Hlavní část zprávy obsahuje:**

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

# 1 Faktické informace

## Situace předcházející kritickému letu

Pilotní žák plnil cvičení IA/10 dle osnovy AK-PL, *Samostatné lety do prostoru a po okruhu*. V uvedený den vykonal kontrolní let s instruktorem na typu ASK-13, se vzletem v aerovleku, s uspokojivým výsledkem. Dále pokračoval v létání na typu K8B. Provedl 5 samostatných letů po okruhu se vzlety v aerovleku.

## Průběh kritického letu

Podle informací svědka s praktickými zkušenostmi v létání s kluzáky.

K šestému letu po okruhu odstartoval v aerovleku. Tento let probíhal až do vyrovnání zcela normálně a v souladu s rozlétaností žáka. Během vyrovnání došlo k mírnému vyplavání, které podle názoru svědka, nevyžadovalo žádnou či malou opravu. Pilot zareagoval zasunutím vzdušných brzd, čímž způsobil vlivem přebytku rychlosti vystoupení do výšky cca 2-3 m. To vše probíhalo bez reakce s výškovým kormidlem. V nejvyšším bodě pilot vysunul vzdušné brzdy, což mělo za následek prudké prosednutí kluzáku. Při následném nárazu kluzáku do země došlo k jeho poškození.

## Informace o pilotovi

Muž, věk 35 let,

- držitel osobního listu frekventanta – výcvik pilota kluzáků
- osvědčení zdravotní způsobilosti: Třída 1/2/LAPL platné
- nálet na kluzácích/startů, včetně kritického letu: 7 h 46 min / 49
- nálet od 14.6.2015/startů/PIC, včetně kritického letu: 3 h 41 min / 18 / 1 h 28 min

## Informace o letadle

Jednomístný vysokovýkonný větroň K8B německé firmy Alexander Schleicher (konstrukce Rudolf Kaiser - proto ono "K" v označení) patřil na konci padesátých a v průběhu 60. let mezi světově nejrozšířenější typy. Představuje jeden z vrcholů klasické konstrukce z dob před příchodem kompozitních materiálů a supervýkonných laminárních profilů navrhovaných s pomocí počítačů - trup měl svařený z tenkostěnných ocelových trubek a potažený plátnem; celodřevěné křídlo a ocasní plochy byly potaženy překližkou a plátnem. I bez kompozitů, ale v roce 1968 jeden americký K8B vytvořil světový rekord v cílovém letu.

Poznávací značka:	OK-6221
Výrobce:	Alexandr Schleicher GmbH & Co.
Výrobní číslo:	8693
Osvědčení kontroly letové způsobilosti:	platné
Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu:	platné
Celkový nálet:	14902, 4673 letů
Pojištění odpovědnosti za škodu:	platné

## Meteorologické podmínky

Z vyjádření VLP dohlednost nad 10 km, vítr 220/08.

## Informace o letišti

LKHD je veřejné vnitrostátní letiště s nadmořskou výškou 451 m. Nemělo vliv na vznik LN.

## Popis místa nehody

Místem LN byla plocha LKHD.

## Popis poškození.

Poškozená konstrukce trupu kluzáku bránící letové způsobilosti.



Obr. 1: Pohled na poškození kluzáku.

### **Způsoby odborného zjišťování příčin**

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

## **2 Rozbory**

- Pilot plnil cvičení IA/10 dle osnovy AK-PL, *Samostatný let do prostoru a po okruhu.*
- Meteorologické podmínky pro let vyhovovaly.
- Toho dne prováděl šestý samostatný let po okruhu.
- Pilot během vyrovnání zasunul vzdušné brzdy.
- Touto činností se zvýšila rychlost kluzáku s následným nabráním výšky do 2-3 m.
- Opětovným vysunutím vzdušných brzd došlo ke ztrátě rychlosti a k prosednutí kluzáku s jeho následným dopadem na zem.
- Kluzák byl nárazem na zem poškozen.
- Pilot byl nezraněn.

## **3 Závěry**

### **Pilot**

- Pilot měl pro let platnou kvalifikaci a byl zdravotně způsobilý.
- Pilot v průběhu vyrovnání nezareagoval adekvátně, vzhledem k výšce a rychlosti, s ovládáním vzdušných brzd.

### **Letadlo**

- Kluzák měl platné Osvědčení kontroly letové způsobilosti a platné pojištění.

### **Meteor**

- Počasí vyhovovalo pro prováděnou leteckou činnost.

### **Příčiny**

Příčinou LN bylo nesprávné použití vzdušných brzd pilotem, vzhledem k výšce a rychlosti, v průběhu vyrovnání na přistání s následným tvrdým přistáním.

## **4 Bezpečnostní doporučení**

ÚZPLN nevydává bezpečnostní doporučení.