



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

CZ-19-0660

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
kluzáku L 13A Blaník
poznávací značky OK-2708
při přistání na LKMK
ze dne 23. července 2019**

Praha
Květen 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 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.

Obsah

Použité zkratky	4
Použité jednotky	4
A) Úvod	5
B) Informační přehled	5
1 Faktické informace	6
1.1 Průběh letu	6
1.1.1 Výpověď pilotky k průběhu letu	6
1.1.2 Výpověď prvního instruktora	6
1.1.3 Výpověď druhého instruktora	7
1.2 Zranění osob	7
1.3 Poškození letadla	7
1.4 Ostatní škody	7
1.5 Informace o osobách	8
1.5.1 Pilot	8
1.5.2 Letové zkušenosti	8
1.6 Informace o letadle	8
1.6.1 Základní informace	8
1.6.2 Informace o kluzáku	8
1.7 Meteorologická situace	9
1.7.1 Rozbor meteorologické situace ČHMU ze dne 23. 07. 2019 v čase 13:14 UTC a výpis z klimatologické stanice Třebaňov	9
1.7.2 Radarový a družicový snímek	9
1.7.3 Závěr	10
1.8 Spojovací služba	10
1.9 Informace o letišti	10
1.9.1 Základní informace k letišti Moravská Třebová	10
1.10 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky	11
1.11 Popis místa nehody a trosek	11
1.12 Lékařské a patologické nálezy	12
1.13 Pátrání a záchrana	13
1.14 Informace o provozních organizacích	13
1.15 Doplnkové informace	13
2 Rozbory	13
2.1 Letecké zkušenosti	13
2.2 Předletová příprava pilotky	13
2.3 Letecká nehoda VSO 10 ze dne 25. 6. 2019	13
2.4 Vliv složky bočního větru na přiblížení	14
2.5 Rychlosti v kritické fázi letu nad překážkou	14
2.6 Kluzák	14

3	Závěry	14
3.1	Pilotka	14
3.2	Kluzák	15
3.3	Počasí	15
3.4	Letiště	15
3.5	Příčina	15
4	Bezpečnostní doporučení se nevydává	15
5	Přílohy	16

Použité zkratky

AGL	Nad úrovní země
AKS	Automatizované klimatologické stanice
AMSL	Nad střední hladinou moře
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
IAS	Indikovaná vzdušná rychlost
LKMK	Veřejné vnitrostátní letiště Moravská Třebová
LN	Letecká nehoda
MSL	Střední hladina moře
NIL	Žádný
PČR	Policie České Republiky
PIC	Velitel letadla
RWY	Dráha
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Použité jednotky

ft	Stopa (jednotka délky - 0,3048 m)
----	-----------------------------------

A) Úvod

Provozovatel: právnícká osoba
Výrobce letadla: LET, n. p. Kunovice
Typ letadla: L13 A Blaník
Poznávací značka: OK-2708
Místo události: letiště Moravská Třebová
Datum a čas události: 23. 7. 2019, 13:14 UTC

B) Informační přehled

Dne 23. 7. 2019 ÚZPLN obdržel oznámení letecké nehody kluzáku L 13A Blaník při přistání na LKMK. Pilotka prováděla let v blízkosti letiště s navázáním termického proudění pro zahájení plánovaného přeletu po 150 km trati. Po více jak hodinovém termickém letu se rozhodla k návratu na letiště a provedla přiblížení na přistání na RWY 26. Ve vzdálenosti cca 40 m před hranicí letištní plochy kluzák dosedl na pole do porostu vzrostlé kukuřice. Kluzák byl poškozen ve velkém rozsahu. Pilotka nebyla zraněna.

Příčinu události zjišťoval odpovědný inspektor Ing. Stanislav PETRŽELKA

Závěrečnou zprávu vydal:

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

Dne 23. května 2022

Hlavní část zprávy obsahuje:

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

1 Faktické informace

1.1 Průběh letu

1.1.1 Výpověď pilotky k průběhu letu

„Dne 23. 7. 2019 jsem se vydala na přelet s plánovanou trati na 150 km, ale po hodině snažení odejít na trať jsem si uvědomila, že fouká příliš silný vítr na to, abych to s Blaníkem někam pustila, rozhodla jsem se tedy už asi v 500 m AGL jít na okruh a přistát. Okruh jsem si udělala větší vzhledem k velké výšce. Druhou zatáčku jsem si udělala mírně vzdálenější od letiště, protože jsem očekávala, že mě to po třetí zatáčce sfoukne, jak se i stalo, ale jen mírně. V průběhu točení spojené 3. a 4. zatáčky jsem zažila velmi silný poryv, téměř ránu, která mě vyvedla z rovnováhy. Na chvíli jsem ztratila koncentraci. Během točení čtvrté zatáčky jsem začala rychlým způsobem ztrácet výšku. Stále jsem však věřila, že na letiště doletím. Nad kukuřicí, ve které jsem následně skončila, jsem využila přízemního efektu, který mě však podržel jen krátkou chvíli. Víím, že jsem si brzdy po třetí zatáčce jako vždy odjistila, už si ale nejsem vědoma toho, že bych je otevřela. Každopádně po spoustě rozhovorů s přáteli a instruktory je opravdu možné, že jsem měla brzdy vysunuté bez mého vědomí.“

Pilotka uvedla, že měla předchozí zkušenost s přistáním se složkou bočního větru nad limitem letové příručky typu. Současně zmínila, že podmínky jejího návratu k létání po předchozí LN ze dne 25. 6. 2019 s kluzákem VSO-10 nebyly ideální. Potvrdila, že nepříjemný zážitek z předchozí LN ještě zcela neodezněl. Důsledky tohoto zážitku zmínila jako jeden z možných faktorů, který měl negativní vliv na její celkovou pohodu během létání a pravděpodobnou ztrátu koncentrace po úleku ze silné turbulence. Uvedla, že během kritické fáze klesání do kukuřice si byla vědoma nutnosti udržovat bezpečnou rychlost kluzáku, aby tak zabránila poklesu rychlosti (nevědomým přitahováním řídicí páky nad překážkou) pod rychlost pádovou, aby kluzák nepřešel po křídle do vývrtky.

1.1.2 Výpověď prvního instruktora

„Pilotka prováděla let na kluzáku s využitím stoupavých proudů. Startovala aerovlekem z LKMK v cca 11:52 UTC. V průběhu celého letu se pohybovala v okolí LKMK. Přistání proběhlo ve cca 13:14 UTC. Celková doba letu byla 1:21 hod. V závěrečné části letu provedla pilotka zařazení do pravého okruhu RWY 26 v prostoru mezi první a druhou okružovou zatáčkou ve výšce 780 m AMSL. V prostoru třetí zatáčky se nacházela ve výšce 556 m AMSL (cca 150 m AGL). Po dokončení čtvrté zatáčky kluzák klesal rychlostí 3,5 – 4,5 m/s až do dosednutí na rychlosti v rozmezí 78 – 85 km/h. V této době vál vítr ze 344° / 7,5 m/s. Kluzák dosedl do vysokého porostu kukuřice ve vzdálenosti cca 40 m od hrany letištní plochy LKMK. Při přistání do vzrostlého porostu došlo k závažnému poškození ocasní části kluzáku, zejména vytržení přední části stabilizátoru z uchycení v trupu, destrukci výškového kormidla a poškození ovládacího výškového kormidla včetně deformace poslední přepážky trupu. Směrové kormidlo bylo zasaženo zdeformovaným výškovým kormidlem. Při pravděpodobně tvrdém dosednutí z důvodu významného zbrzdění kluzáku porostem došlo ke zvlnění potahu trupu v prostoru před hlavním podvozkem. Přesný rozsah způsobeného poškození bude předmětem nálezu při opravě kluzáku. Pilotka tvrdí, že v prostoru třetí zatáčky rozpoznala zvýšené opadání z důvodu sestupného termického proudu, otevřela vztlakové klapky, provedla zvýšení rychlosti kluzáku a pokračovala na přistání ve směru dráhy 26 se zavřenými brzdícími klapkami. Těsně před dosednutím brzdící klapky otevřela, aby kluzák před dosednutím zbrzdila.“

Pravděpodobnou příčinou bylo nezvládnutí rozpočtu na přistání v panujících povětrnostních podmínkách a nesprávné použití brzdících klapek kluzáku. Na základě analýzy záznamu letu, v rozporu s tvrzením pilotky, nedošlo k výraznému zvýšení rychlosti kluzáku a na fotografiích pořízených bezprostředně po přistání jsou vidět otevřené brzdící klapky. Na základě znalosti místních podmínek při daném větru je existence tak významného sestupného proudu v oblasti kritické fáze letu (mezi 3. a 4. zatáčkou, ve výšce pod 200 m) nepravděpodobná. Rychlost klesání odpovídá klesání v konfiguraci s otevřenými brzdícími klapkami.“

1.1.3 Výpověď druhého instruktora

„Pilotka měla před touto událostí už jednu nehodu při přistání do terénu s VSO10 OK-8501 25. 6. 2019, v rámci soustředění PPJ (program podpory juniorů). Po této nehodě jsem s ní absolvoval několik kontrolních letů, včetně rozboru jejího letu. Její pilotáž, reakce a chování se mně jeví v pořádku, tudíž jsem neviděl důvod, proč by nemohla pokračovat v samostatném létání – sportovní výcvik, trénování létání v termice. V inkriminovaný den jsem byl na letišti a vzhledem k slibným termickým podmínkám se sám chystal na přelet. S pilotkou jsem udělal zevrubnou přípravu ohledně meteorologické situace a vzhledem k tomu, že foukal „svižný“ vítr, jsem ji doporučil, aby létala jen místně – s Blaníkem by to v tom větru byla na přeletu „dřina“. Pokud si vzpomínám, startoval jsem jako první (ASW19) a po RDST (radiostanice) jsem ji sdělil své hodnocení počasí se závěrem, že termické podmínky na místní lítání jsou vyhovující. Následně jsem se vydal na přelet směrem na Orlické hory. Během letu jsem s ní několikrát komunikoval ohledně její situace. Když jsem se vracel z OB tratě (Teplice n. Metují), dozvěděl jsem se po RDST, že došlo k přistání do kukuřice. Přelet jsem ukončil a co nejrychleji se vrátil na LKMK, kde jsem pouze konstatoval, že došlo ke škodní události a začal organizovat nutné kroky související s řešením nehody a vyproštěním kluzáku z 4 m kukuřice.“

Instruktor současně uvedl, že jedním z faktorů, které mohly ovlivnit přiblížení a přistání jsou místní meteorologické podmínky. Díky severnímu proudění a jeho obtékání orografických překážek a nerovností může v prostoru pravého base legu RWY 26 vzniknout oblast se zvýšenou orografickou turbulencí s vlivem na větší „opadání“ kluzáku při jeho průletu, což mohlo nezkušeného anebo stresovaného pilota zaskočit. Pilotka ale byla během svého výcviku na LKMK s těmito místními podmínkami obeznámena.

1.2 Zranění osob

Tab. 1 Zranění osob

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

1.3 Poškození letadla

Kluzák byl poškozen ve velkém rozsahu.

1.4 Ostatní škody

Žádné další škody nebyly ÚZPLN do vydání této závěrečné zprávy hlášeny.

1.5 Informace o osobách

1.5.1 Pilot

- žena, 18 let
- státní příslušnost: česká
- průkaz způsobilosti letové posádky: platný
- kvalifikace pilot kluzáku: platná
- omezený průkaz radiotelefonisty: platný
- osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy: platné

1.5.2 Letové zkušenosti

Letové zkušenosti pilotka získala v roce 2018 a 2019. Pilotka provedla od 17. 7. do 20. 7. 2019 ve funkci PIC 5 letů s celkovou dobou 7 hod na kluzáku L13A.

Celková doba letu (PIC) na typech a s instruktorem:

- L13 A, L23: 37 hod
- VSO 10: 8 hod
- T 31 Tandem Tudor: 2 hod
- s instruktorem celkem: 23 hod
- celkem: 70 hod

1.6 Informace o letadle

1.6.1 Základní informace

Kluzák L 13A Blaník je dvoumístný celokovový samonosný hornoplošník. Křídlo kluzáku je vybaveno vztlakovými klapkami a vzdušnými brzdami typu DFS. Podvozek kluzáku je tvořen částečně zatahovacím podvozkovým kolem s mechanickou brzdou, pevnou ostruhou nebo ostruhovým kolem. Ocasní plochy jsou tvořeny dvěma polovinami stabilizátoru s výškovým kormidlem a svislou ocasní plochou, tvořenou kýlem a směrovým kormidlem.

1.6.2 Informace o kluzáku

Typ:	L 13A Blaník
Poznávací značka:	OK-2708
Výrobce:	LET n. p.
Vyroběn:	1982
Výrobní číslo:	827405
Celková doba letu:	3732 h 15 min
Počet letů:	9159
Osvědčení kontroly letové způsobilosti:	platné
Pojištění odpovědnosti za škodu:	platné

Poslední roční prohlídka kluzáku s náletem 3721 letových hodin byla provedena dne 28. 6. 2019. Kluzák byl způsobilý k uvolnění do provozu.

1.7 Meteorologická situace

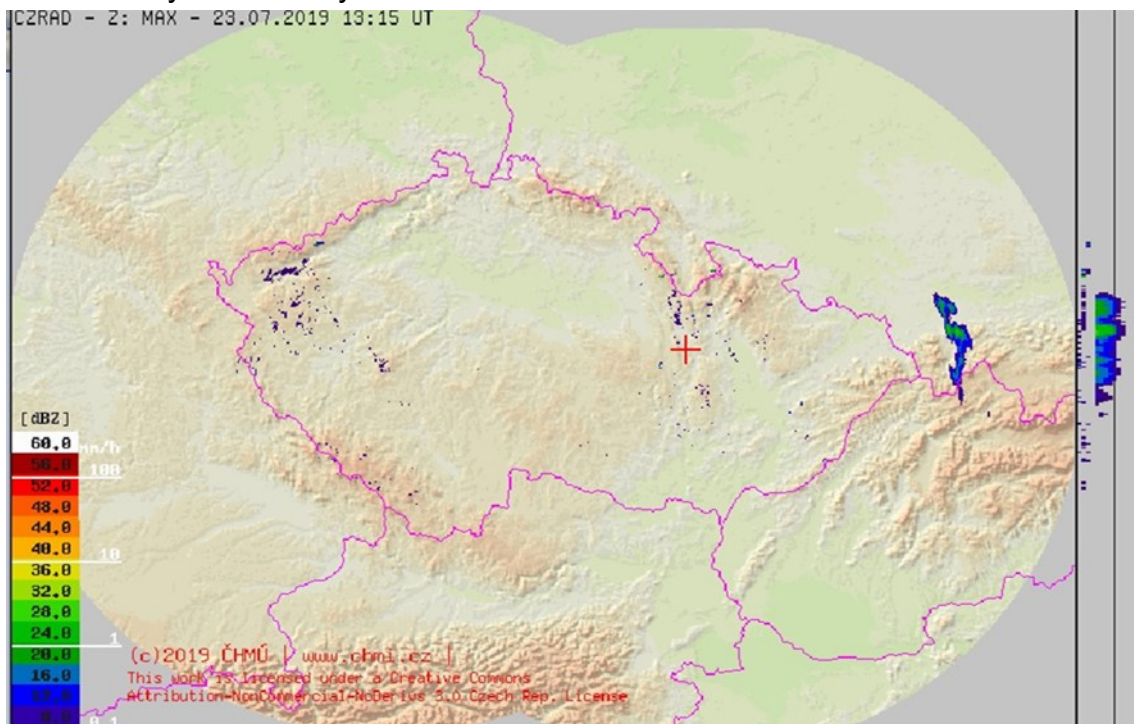
1.7.1 Rozbor meteorologické situace ČHMÚ ze dne 23. 07. 2019 v čase 13:14 UTC a výpis z klimatologické stanice Třebořov.

Tab. 2 Výpis z klimatologické stanice, nejbližší AKS Třebořov (TŘ) 3,5 km S

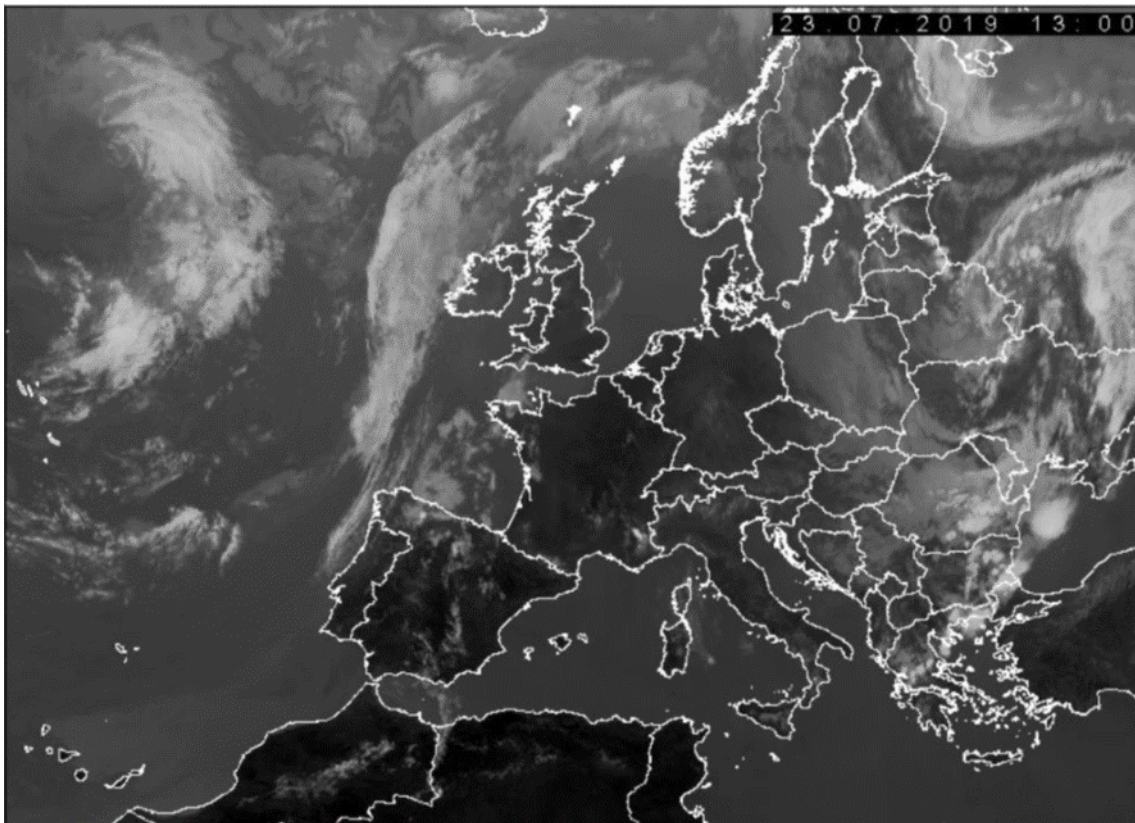
MS	N	VITR MPS(!)	DOHL. STAV M/KM	POCASI	OBLACNOST M(!)AGL	TEPL. ST.C	R.BOD ST.C	MAX M
HODINA: 13:00 UTC								
TŘ		320/04			beze srážek	27		10
HODINA: 14:00 UTC								
TŘ		310/04			beze srážek	28		7

MS = stanice, N = celk. pokrytí oblač., M = náraz větru v průběhu

1.7.2 Radarový a družicový snímek



Obr. 1 Radarový snímek počasí z 23. 07. 2019 13:14 UTC



Obr. 2 Družicový snímek

1.7.3 Závěr

Z dostupných meteorologických informací dat z AKS, radarového, družicového snímku lze konstatovat, že dne 23. 7. 2019 vál v okolí letiště Moravská Třebová severozápadní vítr o rychlosti kolem $4 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$, v nárazech mohl dosáhnout až $10 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$. Dle snímků z webových kamer se dá předpokládat, že byla dobrá dohlednost, nebyly žádné jevy počasí a obloha byla zatažena nízkou oblačností, která pokrývala východní část republiky.

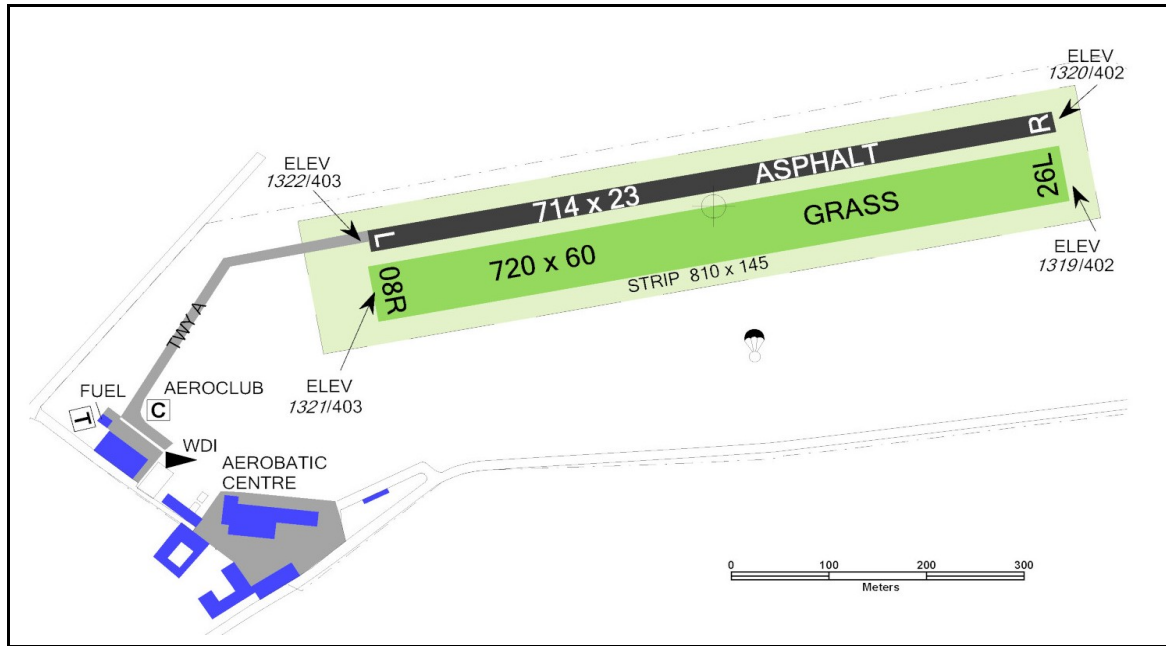
1.8 Spojovací služba

Pilotka byla za letu ve spojení s dispečerem Třebová RADIO na kmitočtu 130,540.

1.9 Informace o letišti

1.9.1 Základní informace k letišti Moravská Třebová

- ARP: $49^{\circ} 47' 54'' \text{ N}$, $16^{\circ} 41' 16'' \text{ E}$ 4,7 km, NNE Moravská Třebová.
- Okruh: 2300 ft / 700 m AMSL.
- Okruhy provádět pouze na sever.



Obr. 3 Schéma letiště a provozní údaje

1.10 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Kluzák byl vybaven zapisovačem letových dat Flarm IGC. Relevantní parametry vztažené ke kritické fázi letu byly použity v rozboru.

Tab. 3 Letová data

Time	Alt m	Gsp km·h ⁻¹	Vario m·s ⁻¹	IAS km·s ⁻¹	AGL m
13:13:01	596	103	-1,3	92,6	209
13:13:17	565	108	-1,9	82,4	169
13:13:24	551	110	-1,9	79,2	151
13:13:51	462	76	-3,7	78,1	66
13:13:55	451	74	-1,3	78,3	53
13:13:56	442	75	-4,8	78,3	47
13:13:57	437	75	-4,9	78,3	43
13:13:58	431	76	-1,3	78,5	37
13:13:59	428	76	-1,3	78,8	34
13:14:00	425	76	-1,3	79,1	31
13:14:01	420	77	-4,5	79,6	25
13:14:02	413	78	-4,4	80,4	19
13:14:03	408	79	-4,3	81,0	15
13:14:04	404	79	-3,9	80,5	11
13:14:05	401	78	-3,3	79,8	8
13:14:06	398	77	-2,5	78,9	5
13:14:07	395	66	-1,6	69,7	-
13:14:10	Konec záznamu				

1.11 Popis místa nehody a trosek

K letecké nehodě došlo na poli s vysokým porostem kukuřice, ve vzdálenosti cca 40 m od polní cesty lemující okraj plochy letiště. Nadmořská výška místa letecké nehody byla

395 m. Souřadnice místa letecké nehody byly 49°47'53" N 16°41'43" E. Celkový soupis poškození kluzáku byl detailně popsán v zakázkové listu 095/2020 letecké opravárenské organizace. Foto kluzáku po LN v porostu kukuřice s vysunutými vzdušnými brzdami a vztlakovými klapkami se nachází v části příloha obr. 1. obr. 3 v části příloha prezentuje poškození ocasních ploch kluzáku.



Obr. 4 Poloha kluzáku vůči dráze



Obr. 5 Zvětšený detail místa LN

1.12 Lékařské a patologické nálezy

Po příjezdu přivolané hlídky PČR byla u pilotky provedena kontrolní dechová zkouška na přítomnost alkoholu s negativním výsledkem. Pilotka nebyla zraněna.

1.13 Pátrání a záchrana

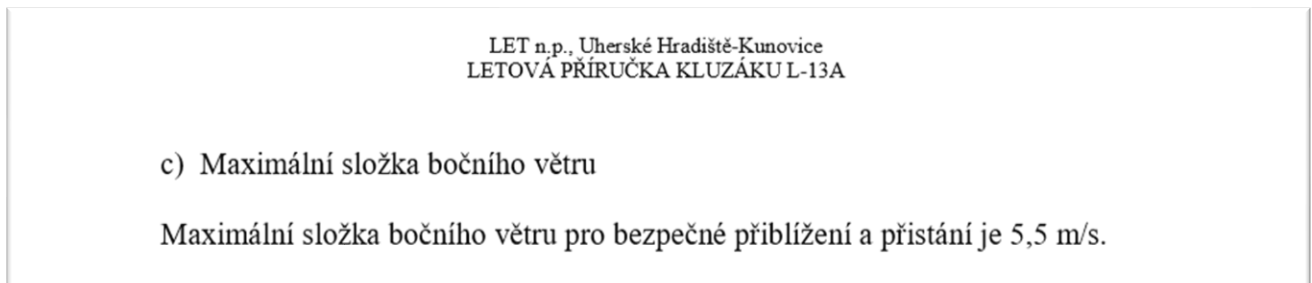
Pilotka krátce po vzniku LN telefonicky informovala členy AK LKMK. Na místě LN byla pořízena fotodokumentace stavu poškození kluzáku a zajištěn záznam letových dat záznamového zařízení Flarm IGC.

1.14 Informace o provozních organizacích

Ke kontrole ÚZPLN byla předložena dokumentace Programu údržby letadla MP-L13-OK2708-0 s dokumentem Přehled pravidelných prohlídek a údržby letadla a vybavení a dále seznamem Dodatečné úkony údržby. Provozovatel doložil nálet hodin kluzáku a platné Osvědčení kontroly letové způsobilosti.

1.15 Doplnkové informace

Omezení – maximální složka bočního větru z Letové příručky kluzáku L 13A.



Obr. 6 Hodnota maximální složky bočního větru

2 Rozbory

K šetření příčiny letecké nehody byly využity výpovědi pilotky, instruktorů, dále letová data záznamového zařízení Flarm IGC, fotodokumentace LN a rozbor meteorologické situace ČHMÚ.

2.1 Letecké zkušenosti

Pilotka získala letecké zkušenosti v období mezi léty 2017 až 2019 na 5 typech kluzáků. Celkový nálet na všech typech měla cca 70 hod. Největší zkušenosti získala na typu L13A a L23. Měla dostatečné zkušenosti s termickým létáním a také praktickou zkušenost s přistáním s nadlimitní složkou bočního větru.

2.2 Předletová příprava pilotky

Instruktor provedl osobně s pilotkou předletovou přípravu k letu. Pilotka byla instruktorem informována o meteorologických podmínkách se závěrem, že panovaly termické podmínky, které jsou vhodné zejména pro místní létání.

2.3 Letecká nehoda VSO 10 ze dne 25. 6. 2019

Pilotka ve výpovědi zmínila leteckou nehodu, která se stala během soutěže PPJ. Dobu mezi kritickým letem dne 23. 7. 2019 a předchozí leteckou nehodou ze dne 25. 6. 2019 hodnotila ve výsledku jako krátkou pro dostatečné vstřebání nepříjemného zážitku. Nepříjemný

zážitek LN vnímala jako možný faktor, který měl vliv na její celkovou pohodu během létání a velmi pravděpodobně přispěl ke ztrátě koncentrace po úleku z nečekané turbulence.

2.4 Vliv složky bočního větru na přiblížení

Poloha kluzáku po LN se nacházela mimo osu RWY 26. Pilotka uvedla, že ji během přiblížení k letišti po třetí zatáčce vítr „sfoukl“. Ve 13:13:24 v poloze 3. a 4. zatáčky záznam letu Flarm IGC zapsal IAS 110 a Gsp 79,2 km·h⁻¹. Rozdíl rychlostí byl cca 30,8 km·h⁻¹. Boční složka větru byla vzhledem ke směru přistání RWY 26 cca 8,5 m·s⁻¹. Maximální složka bočního větru pro bezpečné přiblížení a přistání dle Letové příručky kluzáku L13A Blaník byla 5,5 m·s⁻¹. Instruktor v rozboru letu uvedl směr a rychlost větru 344°/7,5 m·s⁻¹. Přiblížení a přistání bylo ovlivněno složkou bočního větru, která byla nad limitem letové příručky typu.

2.5 Rychlosti v kritické fázi letu nad překážkou

Tabulka rychlostí záznamu letových dat Flarm IGC popisuje po dotočení 4. zatáčky okruhu klesání kluzáku s minimálními odchylkami IAS. Pilotka po úleku z nečekaného turbulentního poryvu a následném vylétnutí kluzáku z turbulence, ve které kolísala IAS, částečně obnovila potřebnou koncentraci a disciplinovaně „usadila“ kluzák na stabilní úhel klesání. Ačkoliv pilotka ztratila kontrolu nad polohou vysunutí vzdušných brzd, disciplinovaným uplatněním správných letových návyků při pilotáži v kritické fázi letu dodržela bezpečnou rychlost kluzáku nad překážkou. Zabránila vzniku ještě kritičtější situace, tedy poklesu rychlosti kluzáku na pádovou, která je velmi často v podobných případech projevem nevědomého přitažení řídicí páky před blížící se překážkou, a po které by následoval velmi pravděpodobně nesymetrický pád kluzáku po křídle.

2.6 Kluzák

Technický stav kluzáku neměl vliv na vznik a průběh LN.

3 Závěry

3.1 Pilotka

- byla způsobilá letu,
- měla dostatečné zkušenosti s létáním na typu,
- znala stav počasí a provedla předletovou přípravu s instruktorem,
- měla zkušenost s přistáním s boční složkou větru nad limitem letové příručky typu,
- provedla přiblížení na přistání s nadlimitní boční složkou větru,
- nechala se po třetí okruhové zatáčce „sfouknout“,
- částečně ztratila koncentraci po úleku ze silné turbulence,
- vysunula pravděpodobně nevědomky vzdušné brzdy,
- dodržela bezpečnou IAS kluzáku během kritické fáze klesání nad překážkou,
- nebyla zraněna a informovala o vzniku LN,
- nepříjemný zážitek z předešlé LN vnímala jako možný faktor, který měl vliv na její celkovou pohodu během létání a velmi pravděpodobně přispěl ke ztrátě koncentrace po úleku z nečekané turbulence.

3.2 Kluzák

- byl způsobilý letu,
- technický stav neměl vliv na vznik a průběh LN,
- byl poškozen ve velkém rozsahu,
- byl pojištěn.

3.3 Počasí

- složka bočního větru byla nad limitem L13A Blaník a měla vliv na přiblížení a přistání,
- turbulence v prostoru přiblížení přispěla k částečné ztrátě koncentrace pilotky.

3.4 Letiště

- blízkost pole se vzrostlou kukuřicí před přistávací dráhou vyžadovala v rámci rozhodovacího procesu pilotky akceptování výškové rezervy do profilu trajektorie přiblížení a dále započítání všech známých okolností (vliv počasí) a potenciálních chyb v pilotáži a odhadu během rozpočtu na přistání.

3.5 Příčina

Příčinou letecké nehody bylo pravděpodobně nevědomé vysunutí vzdušných brzd na delší trajektorii přiblížení. Spolupodílejícími se faktory letecké nehody byly turbulence v prostoru přiblížení, nadlimitní složka bočního větru a částečná ztráta koncentrace pilotky pod přetrvávajícím vlivem negativního zážitku z předchozí letecké nehody.

4 Bezpečnostní doporučení

S ohledem na příčinu letecké nehody ÚZPLN bezpečnostní doporučení nevydává.

V Praze dne 23. května 2022

5 Přílohy



Obr. 1 Detail křídla s vysunutými vzdušnými brzdami a vztlačovými klapkami



Obr. 2 Pohled na náběžnou hranu levé poloviny křídla kluzáku



Obr. 3 Poškození ocasních ploch