



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

---

CZ-21-0387

# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody  
letadla L-13 Blaník, pozn. značky OK-7702,  
na letišti Moravská Třebová, dne 10. července 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 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 .....	3
A) Úvod .....	4
B) Informační přehled .....	4
1 Faktické informace .....	5
1.1 Informační přehled .....	5
1.2 Průběh letecké nehody, z výpovědi pilota, .....	5
1.3 Zranění osob .....	5
1.4 Poškození letadla .....	5
1.5 Ostatní škody .....	5
1.6 Informace o osobách .....	6
1.6.1 Pilot .....	6
1.6.2 Osoba na palubě (instruktor SPL) .....	6
1.7 Meteorologická situace .....	6
1.8 Spojovací služba .....	6
1.9 Informace o letišti .....	6
1.10 Letadlové zapisovače .....	7
1.11 Popis místa letecké nehody a trosek .....	7
1.12 Pátrání a záchrana .....	7
1.13 Informace o provozních organizacích .....	7
2 Rozbory .....	7
2.1 Pilot .....	7
2.2 Instruktor .....	8
2.3 Letadlo .....	8
2.4 Počasí .....	8
3 Závěry .....	8
3.1 Pilot .....	8
3.2 Letadlo .....	8
3.3 Počasí .....	8
3.4 Příčiny letecké nehody .....	8
4 Bezpečnostní doporučení .....	8
5 Přílohy .....	9

## Použité zkratky

AK	Aeroklub
FCL	Průkaz způsobilosti letové posádky
L	Levá
LKMK	Veřejné vnitrostátní letiště Moravská Třebová
PČR	Policie České republiky
RWY	Dráha
SELČ	Středoevropský letní čas
SLZ	Sportovní létající zařízení
SPL	Kluzák
SV	Severovýchod
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

## A) Úvod

Vlastník / provozovatel: Aeroklub Moravská Třebová, z.s. (dále jen provozovatel)  
Výrobce letadla: Let n.p. Kunovice  
Typ letadla: L-13 Blaník  
Poznávací značka: OK-7702  
Místo události: Letiště Moravská Třebová  
Datum a čas události: 10. 7. 2021, 15:15 SELČ, 13:15 UTC

## B) Informační přehled

Dne 10. 7. 2021 obdržel ÚZPLN oznámení od provozovatele letadla o letecké nehodě uvedeného letadla, kluzáku. Po dosednutí a následném výběhu došlo k zachycení pravou polovinou křídla o stojící traktor. Poté došlo k otočení kluzáku o 180° a jeho zastavení. Během události nedošlo ke zranění posádky. Na kluzáku bylo zjištěno poškození velkého rozsahu. Dva členové posádky byli nezraněni.

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 člena aeroklubu LKMK, fotodokumentace PČR, výpovědi posádky a dokumentace členů posádky.

### 1.1 Informační přehled

Kritického dne se pilot účastnil na uvedeném letišti navijákového provozu. Ve 13:16 UTC nasedl do uvedeného kluzáku s instruktorem na tomto typu, aby absolvoval cvičný let po okruhu. Jednalo se o jeho první let v tomto dni a o poslední let zmíněného kluzáku v tomto dni. Start ke kritickému letu proběhl za pomoci navijáku z RWY 26L. Naviják stál na standardním místě při jeho navijákovém provozu. Místo navijáku pilot znal. Kritický let trval 4 minuty. Již před startem se rozhodl, protože se jednalo o poslední let kluzáku v tento den, zvolit rozpočet na přistání tak, aby přistání bylo na konci RWY 26L, blíže hangáru.

Během přistání po dosednutí a v průběhu následného výběhu došlo k nárazu pravé poloviny křídla kluzáku do traktoru s přívěsným zařízením Herkules 5 s navijákem sloužícím ke vzletu kluzáků.

### 1.2 Průběh letecké nehody, z výpovědi pilota,

*„Dosednutí kluzáku bylo před koncem RWY 26L, jižně od dráhy a jižně od stanoviště navijáku. Na přiblížení, přistání, ani výběh nemělo vliv počasí ani směr a rychlost větru. Naviják jsem celou dobu viděl a jeho polohy jsem si byl vědom. Dále za navijákem probíhal transport kluzáků k hangáru. Žádný kluzák ani osoba však nebyla v ose výběhu, ani nehrozilo, že by to mohlo nastat. V závěrečné fázi výběhu došlo koncem pravého křídla k zachycení o zadní kolo traktoru, který stál zapřažen za navijákem. Kluzák se otočil o 180° a došlo k poškození pravého křídla a potahu trupu.*

*Jako příčinu události považuji můj špatný odhad vzdálenosti konce křídla od stojícího navijáku se zapřaženým traktorem.“*

### 1.3 Zranění osob

Tab. 1 – Přehled zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/2	0	0

### 1.4 Poškození letadla

Na letadle po bylo zjištěno poškození velkého rozsahu.

### 1.5 Ostatní škody

NIL

## 1.6 Informace o osobách

### 1.6.1 Pilot

Muž:	Věk 52 let
FCL:	Platný
Osvědčení zdravotní způsobilosti:	Platné
Celkový nálet:	401 hodin
Celkový nálet jako PIC:	263 hodin
Celkový nálet na daném typu:	346 hodin, jako PIC 208 hodin
Za posledních 90 dní:	2 hodiny, 37 minut
Za posledních 30 dní:	4 minuty

### 1.6.2 Osoba na palubě (instruktor SPL)

Muž:	Věk 50 let
FCL:	Platný
Osvědčení zdravotní způsobilosti:	Platné
Celkový nálet:	2053 hodin
Celkový nálet jako PIC:	1730 hodin
Celkový nálet na daném typu:	468 hodin, jako PIC 395 hodin
Za posledních 90 dní:	16 hodin, 30 minut
Za posledních 30 dní:	6 hodin, 50 minut
Za posledních 24 hodin:	48 minut

## 1.7 Meteorologická situace

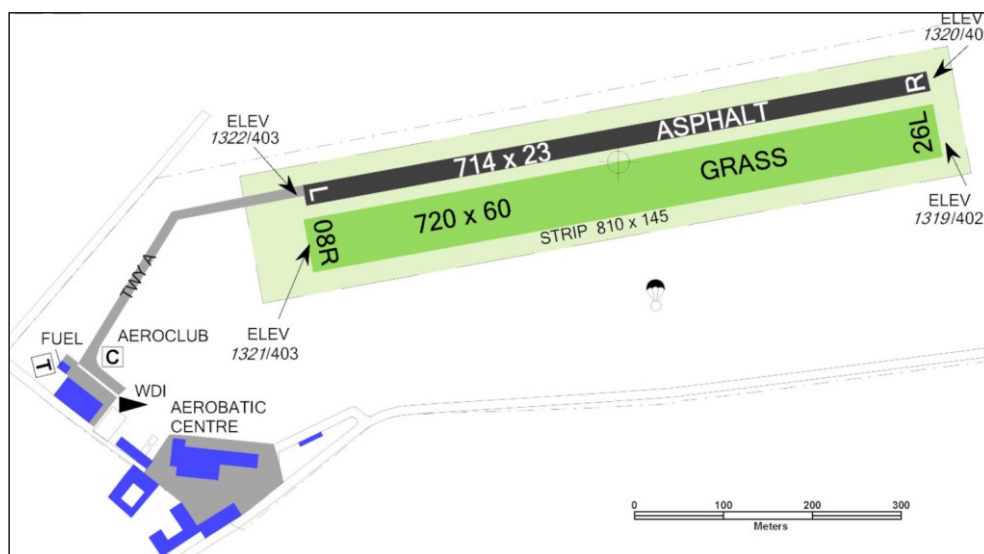
Stav počasí

Bylo skoro jasno až polojasno. Denní teploty 22 až 26 °C. Noční teploty 15 až 11 °C. Vítr SV o rychlosti 2 až 6 m/s.

## 1.8 Spojovací služba

Spojení bylo vedeno na frekvenci 130,540 Třebová RADIO.

## 1.9 Informace o letišti



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

### 1.10 Letadlové zapisovače

Letadlo nebylo vybaveno zapisovačem letových dat.

### 1.11 Popis místa letecké nehody a trosek

Místem letecké nehody byla plocha letiště. Poškozené letadlo zůstalo stát po nárazu do překážky na místě události.



Obr. 2 – Situace na místě letecké nehody

### 1.12 Pátrání a záchrana

Nebylo organizováno. Leteckou nehodu oznámili její svědkové.

### 1.13 Informace o provozních organizacích

Letadlo bylo provozováno uvedeným provozovatelem pro výcvikové a rekreační létání.

## 2 Rozbory

### 2.1 Pilot

- Měl platný FCL vydaný Úřadem pro civilní letectví.
- Měl platné osvědčení o zdravotní způsobilosti.
- Měl v uplynulých třech měsících malý nálet.
- Provedl delší rozpočet na přistání se snahou zkrátit manipulaci s kluzákem na zemi do místa jeho parkování, po jeho posledním přistání v uvedeném dni.
- Měl nesprávný odhad bočního rozstupu od známé překážky na ploše letiště.

## 2.2 Instruktor

- Měl platný FCL vydaný Úřadem pro civilní letectví.
- Měl platnou kvalifikaci.
- Měl platné osvědčení o zdravotní způsobilosti.

## 2.3 Letadlo

- Mělo platný technický průkaz a bylo způsobilé letu.

## 2.4 Počasí

- Nemělo omezující vliv na provedení letu a nemělo podíl na vznik a průběh letecké nehody.

## 3 Závěry

### 3.1 Pilot

- Měl platný FCL a osvědčení o zdravotní způsobilosti.
- Měl v uplynulých třech měsících malý nálet.
- Měl nesprávný odhad bočního rozstupu od známé překážky na ploše letiště.

### 3.2 Letadlo

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

### 3.3 Počasí

- Počasí nemělo vliv na vznik a průběh letecké nehody.

### 3.4 Příčiny letecké nehody

Příčinou letecké nehody bylo nesprávné zhodnocení bočního rozstupu pilotem od známé překážky na ploše letiště.

## 4 Bezpečnostní doporučení

Bezpečnostní doporučení ÚZPLN k této události nevydává.

V Praze dne 28. března 2022



## 5 Přílohy

NIL