



# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody  
kluzáku Standard Cirrus 75  
poznávací značky OK-6394  
na poli u obce Malá Morava u Hanušovic  
dne 9. května 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 zkratek

°C	Teplota ve stupních Celsia
AGL	Nad úrovní země
Base	Základna
CU	Kumulus
E	Východ
FI(G)	Letový instruktor ( kluzák)
ft	Stopa (měrová jednotka - 0,3048 m)
GLD	Kvalifikace pilota kluzáku
h	Hodina
km	Kilometr
kt	Uzel (jednotka rychlosti - 1,852 km·h <sup>-1</sup> )
LKSU	Veřejné vnitrostátní letiště Šumperk
m	Metr
min	Minuta
N	Sever
NIL	Žádný
NW	Severozápadní
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
VRB	Proměnlivý

## **A) Úvod**

Provozovatel:	soukromá osoba
Výrobce a typ letadla:	Schempp-Hirth KG, Standard Cirrus
Poznávací značka:	OK-6394
Místo:	pole u obce Malá Morava u Hanušovic
Datum a čas:	9. května 2015, v 15:35 (všechny časy jsou UTC)

## **B) Informační přehled**

Dne 10. května 2015 ÚZPLN obdržel oznámení o letecké nehodě kluzáku Standard Cirrus, na poli u obce Malá Morava u Hanušovic. Pilotovi se během letu nepodařilo navázat do stoupání, a proto se rozhodl pro přistání do terénu. Při přistávacím manévru došlo k nárazu do terénní nerovnosti a po odskoku k tvrdému přistání, při kterém došlo k poškození přední části trupu kluzáku.

Pilot nebyl zraněn.

Příčinu události zjišťoval odpovědný inspektor Ing. Jiří Dvořák, na základě podkladů od pilota a Policie ČR, která provedla šetření na místě letecké nehody.

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130

199 01 PRAHA 99

Dne 14. prosince 2015

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

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

## 1. Faktické informace

### 1.1. Informace o průběhu letu

Pilot odstartoval kolem 13:00 h z LKSU k přeletu po předem plánované trati. Po cca 2 hodinách letu se pilotovi nepodařilo navázat do stoupání, a proto se rozhodl pro přistání do terénu. V prostoru obce Malá Morava u Hanušovic si vybral plochu, která měla dostatečnou velikost pro přistání, a nebyla na ní vidět žádné překážky.

Po provedení výhledové zatáčky nad místem přistání pilot postupoval jako při přistání na letišti. Během samotného přistání došlo k nárazu nosu kluzáku do terénní nerovnosti, která nebyla v prostoru dříve vidět a po odskoku následně k tvrdému přistání. Po zjištění rozsahu poškození pilot kontaktoval Policii ČR, která na místo letecké nehody poslala hlídku z obvodního oddělení Hanušovice. Tato hlídka po příjezdu na místo provedla u pilota dechovou zkoušku s negativním výsledkem.

Dalším šetřením hlídkou Policie ČR v místě letecké nehody bylo zjištěno, že nedošlo k žádnému jinému poškození, ani škodě na majetku třetí osoby.

### 1.2. Informace o posádce

#### 1.2.1. Pilot kluzáku

Věk / pohlaví:	48 let / muž
Pilotní průkaz:	platný do 9. 9. 2020 kvalifikace – GLD + FI(G)
Osvědčení zdravotní způsobilosti:	platné
Počet nalétaných hodin celkem:	648 h
Počet nalétaných hodin na typu:	42 h

### 1.3. Informace o letadle

1.3.1. Kluzák Standard Cirrus je vysokovýkonný, jednomístný, samonosný, středokřídlový, celolaminátový o rozpětí 15 m s ocasními plochami ve tvaru T. Kluzák je určený pro sportovní výkonné plachtění.

Výrobce:	Schempp-Hirth KG, Standard Cirrus
Rok výroby:	1975
Výrobní číslo:	593
Celkový nálet:	2444 h 19 min.
Nálet od poslední údržby:	64 h 6 min.
Počet letů:	892
Pojištění odpovědnosti za škody:	platné

## Meteorologická situace

Podle zprávy Českého hydrometeorologického ústavu po přední straně hřebene vyššího tlaku zasahujícího od severozápadu nad ČR proudil do střední Evropy chladnější vzduch od NW.

Podle odborného odhadu byla meteorologická situace v místě letecké nehody následující:

Přízemní vítr: VRB/2-4 kt

Výškový vítr: 2000 ft AGL 330/06 kt +08 °C , 5000 ft AGL 330/06 kt -02 °C

Dohlednost: Nad 10 km

Stav počasí: Skoro jasno

Oblačnost: FEW CU base 5000 ft AGL/top 6000 ft AGL

Turbulence: Slabá termická

Námraza: NIL

## Místo letecké nehody a zjištěná poškození kluzáku

Místo přistání se nacházelo na poli u obce Malá Morava u Hanušovic. Kluzák byl poškozen v přední části trupu, kde došlo k prasklinám laminátového potahu. Dále byly poškozeny oba kryty podvozkové šachty.

v zeměpisných souřadnicích:	N 50°05'53''
	E 016°49'20''
nadmořská výška:	608,0 m



*Obr. 1 Místo přistání kluzáku*

## 2. Rozbor

Pilot se s ohledem na termické podmínky, výšku letu a vzdálenost od letiště správně rozhodl pro přistání do terénu. Po provedení výhledové zatáčky pokračoval v přiblížení na travnatou plochu s úmyslem přistát. Při přistání došlo k nárazu do terénní nerovnosti a následnému odskoku. Pilot na vyplavání zareagoval prudkým potlačením řídicí páky a kluzák narazil přídělí do terénu. Tímto nárazem došlo k poškození laminátové přídělí kluzáku.



*Obr. 2 Poškození kluzáku*

## 3. Závěry

3.1. Z šetření vyplynuly následující závěry:

- pilot byl způsobilý letu,
- kluzák měl platné osvědčení kontroly letové způsobilosti a byl způsobilý letu,
- pilot provedl nesprávně opravu vadného přistání,
- pilot na vyplavání kluzáku po odskoku reagoval přílišným potlačením řídicí páky,
- kluzák narazil přídělí do terénu a došlo k jejímu poškození.

### **3.2. Příčiny**

Příčinou letecké nehody byla nesprávná reakce pilota na odskok kluzáku.

### **4. Bezpečnostní doporučení**

ÚZPLN bezpečnostní doporučení nevydává.

### **5. Přílohy**

NIL