

## Mimořádné události v provozu ULLa v roce 2001

Celkový rozbor a statistika mimořádných událostí  
za období od 1.1.2001 do 6.12.2001

*Stejně jako každý rok i v letošním roce eviduje LAA řadu mimořádných událostí*

*v provozu SLZ. Tyto události jsou spojeny s leteckým provozem stejně jako s každým jiným oborem lidského konání a jejich příčiny jsou různé. Za všemi však je původ lidské činnosti jako takové. Kdyby člověk neprováděl žádnou činnost, mimořádné události by se nestávaly.*

*Letectví je však svým způsobem specifický obor a nikdy se pouze nekonstatuje, že se stala chyba. Chybu se snaží orgány zajišťující přiměřenou míru bezpečnosti najít, pojmenovat a přijmout opatření zajišťující vyšší míru bezpečnosti.*

*V podstatě u každé takové události se dá konstatovat, že jejím rozбором s širokou leteckou veřejností se dá dosáhnout vyšší bezpečnosti. Široká veřejnost však nesmí vnímat tyto rozborů jako konstatování nebo strašení, ale jako informace, které každému pilotovi, staviteli a konstruktérovi poskytnou analýzu chyb ostatních. Rozumně uvažující pilot (předpokládám že jiní piloti nejsou!?) by si měl z takové analýzy odnést poučení čeho se při své letecké činnosti vyvarovat. Z důvodu možnosti udělat si celkový přehled a zaujmout k němu svoje vlastní stanovisko se objevuje tato statistika s výkladem k některým skutečnostem.*

V provozu ULLa se v letošním roce stalo celkem 47 událostí, které označujeme jako mimořádné, z tohoto celkového počtu se 26 řadí do kategorie incidentů a 21 do kategorie nehod.

Zjednodušeně na vysvětlení: Incident je mimořádná událost v provozu při které nedojde ke zranění osob nebo vážnějšímu poškození stroje a nehoda je každá jiná mimořádná událost. O nehodě tedy mluvíme, dojde-li ke zranění osob nebo vážnému poškození stroje. Toto vysvětlení je samozřejmě velmi zjednodušené, nicméně alespoň v základu informuje o tom, jak tyto události rozdělujeme.

I když se zdá být incident malicherností, je to událost kterou je třeba se zabývat. Shoda okolností totiž mohla být trochu jiná a událost by byla svými důsledky zařazena do kategorie nehod.

Zvláštní skupinou incidentů jsou události, u kterých došlo "pouze" k porušení pravidel. Při těchto námi evidovaných událostech došlo zpravidla k narušení vzdušného prostoru a dověděli jsme se o nich na základě něčí stížnosti. Z celkového počtu incidentů je jich 11. Svým charakterem asi hovoří pouze o tom co by se mohlo stát, kdyby se k této skutečnosti přidala další chyba. Nehoda končící tragickými následky za sebou neskrývá pouze jednu osudovou chybu, ale zpravidla několik chyb jdoucích po sobě v těsném sledu. Z jedenácti ohlášených porušení pravidel je převážná většina z důvodu narušení omezeného vzdušného prostoru, zakázaného vzdušného prostoru, nebo tzv. identifikačního pásma (příhraniční oblasti - 5 km). Každý pilot by si měl z této statistiky odnést vědomost, že zhruba 1/5 řešených událostí je způsobena tím, že pilot buď o narušení těchto prostorů nevěděl, nebo tomu nepřikládal váhu. Jako odpovědný pilot budu mít poučení: Napříště budu přemýšlet o tom, jestli nenaruším nějaký vzdušný prostor a budu informace o nich zjišťovat. Jako méně odpovědný pilot si uvědomím, že i když o těchto prostorech vím, nebudu si říkat: Neletět tam je jen zbytečná buzerace a zachovám se jinak. Prostě tudy nepoletím. Při jednom z těchto incidentů hlásila Policie ČR nízké nálety na skupinu osob na předměstí. Kdyby ve chvíli nepříznivé konfigurace vysadil motor, mohlo hlášení Policie vypadat docela jinak...

U patnácti incidentů z celkového počtu 26 nelze hovořit "pouze" o porušení pravidel.

Byly to události, které ve svých důsledcích nebyly zařazeny do nehod. Jednalo se převážně o "drobná" poškození letadel v důsledku chybného počínání pilota. Na těchto patnácti incidentech se nejvíce podílelo nouzové přistání v nerovném terénu, případně s vysokým porostem, po vysazení motoru. Odtud plyne poučení, že je třeba pečlivě volit trať a výšku letu tak, aby bylo vždy možno bezpečně přistát při vysazení motoru. Samozřejmě v některých případech, kdy terénní nerovnost není vidět, může dojít k poškození. Takové vynucené přistání by však nemělo mít za následek těžké zranění nebo smrt.

K jednomu incidentu došlo, když s nedostatečně zajištěným letadlem pilot najel těsně po nahození motoru do jiného stojícího SLZ.

K dalšímu incidentu došlo, když pilot při pojíždění narazil křídlem do parkujícího letadla. Z těchto událostí vyplývá, že spouštění, eventuálně pojíždění, je třeba věnovat také maxi-mální pozornost.

Z celkového počtu 21 leteckých nehod bylo 7 způsobeno chybnou technikou pilotáže při přistání nebo opravě odskoku. Případ kdy pilot po malém odskoku potlačil a poškodil předřové kolo, vrtuli a kryty motoru, byl nejvíce četný. Odskok je zpravidla způsoben velkou rychlostí při doteku. Příčinou je dlouhý

rozpočet a netrpělivost pilota s vytrácením rychlosti.

Správný rozpočet a správná rychlost doteku při přistání zpravidla odskok neumožní. Když už

letadlo odskočí, měl by si pilot uvědomit, jaká

je správná reakce na tuto skutečnost a "ne-pumpovat" kniplem vpřed a vzad. Pak totiž po několika dalších a vždy zvětšujících se odskocích, podvozek povolí.

Dalších sedm příčin leteckých nehod můžeme zahrnout do nevyhovujícího technického stavu SLZ. K jednomu zničení letadla došlo požárem při motorové zkoušce. Příčina se pro úplné shoření letadla nedala zjistit. Minimálně v 50% těchto událostí by se dalo předejít důslednou předletovou prohlídkou pilotem před vzletem.

Mezi další příčiny leteckých nehod patří nezvládnuté nouzové přistání po vysazení

motoru, nepřesná nebo chybná technika pilotáže, špatně zvolený a provedený manévr a také pád na malé rychlosti.

Ke dvěma nehodám došlo mimo jiné i z důvodu porušení pravidla minimální výšky letu. Jednou se pilot střetl s překážkou. V jednom z těchto případů došlo k tomu, že pilot s největší pravděpodobností donutil sám sebe udělat chybu, protože se přivedl do neřešitelné situace (také v důsledku malé výšky nad zástavbou) a svůj let zakončil po ztrátě rychlosti vývrtkou.

Zdravotní selhání pilota za letu bylo příčinou jedné nehody.

Jednou z nejdramatičtějších nehod se jeví nehoda při které došlo na sletu SLZ. Pilot při údajně opakovaném vzletu zachytil o letadla stojící v blízkosti dráhy, následoval karambol který způsobil poškození několika letadel a dokonce zranění nezúčastněných osob. Z této události vyplynulo že stojící letadla byla nevhodně blízko vzletové dráhy a nezúčastněné osoby se nacházely také příliš blízko probíhajícímu provozu. Všichni piloti si musí uvědomit, že je nutné leteckou činnost provozovat v bezpečné vzdálenosti a to zejména při sletu. Navíc existuje předpisem stano-vená minimální vzdálenost 50 m. I organizátoři sletů by si měli uvědomit, že chtějí-li uspořádat slet, musí k tomu být vhodné prostorové podmínky. Na malý prostor se prostě hodně letadel nevejde. Také by si měli uvědomit, že pokud připustí osoby nezúčastněné na provozu do jeho blízkosti, může to mít nedozírné následky.

Kuriózně se jeví nehoda, při které pilot s malým ročním náletem hodin nezvládl vzlet a přehnaným dotažením řídicí páky nedovolil letounu nabrat rychlost. Naopak o rychlost se připravil a prakticky neřiditelným letadlem zachytil o svoje stojící auto v blízkosti dráhy.

Tato nehoda upozorňuje na dva aspekty: chybnou techniku pilotáže a navíc překážky v blízkosti dráhy. Nebýt překážky, třeba by se letadlo navzdory chybné pilotáži "sebralo" nebo by pilot stačil zareagovat.

Co říci závěrem. V letošním roce

přišlo při nehodách ULLa pět lidí o život, osm lidí bylo zraněno těžce a tři lehce.

Z celkového počtu mimořádných událostí došlo u jedenácti k celkovému zničení letadla hodně, poškozeny byly dvě letadla a středně pět letadel.

Piloti s kvalifikací "vyšší" než UL se podíleli na zničení tří letadel a na významnějším poškození dalších dvou letadel. Dva piloti vyšších kvalifikací asistovali při drobném poškození.

Z výše uvedeného vyplývá že nehody a incidenty se nestávají jen pilotům UL ale i ostatním.

Nechť je tato napůl statistika napůl rozbor poučením pro všechny. Nikdo nejsme imunní proti mimořádné události, ale i většině zde uvedených se dalo předejít řádným přeškolením na typ, zvládnutím typu a splněním předepsaného náletu, dodržováním minimální výšky letu, důkladnou předletovou prohlídkou a nepřeceňováním vlastních schopností.

*Zdeněk Doubek a Jiří Koubík*