

Rozbor mimořádných v provozu SLZ za rok

V následujících řádcích naleznete, podobně jako každý rok touto dobou, informace, rozbor a statistiky týkající se mimořádných událostí v provozu SLZ za uplynulý rok 2010.

Tyto informace a rozbor publikujeme stejně jako v minulosti z jednoho jediného důvodu, kterým je snaha o zvýšení tzv. provozní bezpečnosti (zjednodušeně – z důvodu snahy o snížení počtů nehod a incidentů). Prioritním cílem těchto rozborů je snaha o snížení následků těchto událostí na zdraví pilotů i dalších osob.

Protože rok 2009 byl z pohledu těch nejzávažnějších následků na zdraví pilotů i dalších osob relativně příznivý, dovolil jsem si na konci loňského rozboru napsat bonmot:

Jen aby nám ta „bída“ vydržela i v budoucnu, anebo se nám jí podařilo ještě zlepšit.

A podařilo se... Tedy relativně, ve srovnání s předcházejícími obdobími a z pohledu těch nejzávažnějších následků, to jest počtu smrtelných zranění.

Přesto prosím věnujte následujícím řádkům co možná největší pozornost, protože jsem přesvědčen, že má vždy smysl mít alespoň povědomí o chybách ostatních, abychom se jim mohli my sami vyvarovat.

Děkuji.

Jiří Koubík, ředitel správy LAA ČR

Mimořádné události v roce 2010 obecně:

V roce 2010 došlo na území České republiky v provozu všech sedmi odborností SLZ, který je reprezentován cca 9000 piloty s platným pilotním průkazem, k jednomu smrtelnému zranění pilota (v provozu ultralehkých vrtulníků a poprvé v historii českého vrtulníkového létání SLZ). K žádnému smrtelnému zranění další osoby v souvislosti s mimořádnou leteckou událostí SLZ v tomto roce již nedošlo.

Rok 2010 byl poznamenán čtyřmi leteckými nehodami ultralehkých letounů, při kterých došlo k těžkému zranění a dvěma nehodami motorových závěsných kluzáků s těžkým zraněním. Zmiňované nehody motorových závěsných kluzáků v této souvislosti však do statistik nezařazujeme, protože osoby, které je řídily, nelze z hlediska současných definic považovat za piloty, protože neabsolvovaly žádný výcvik a nebyly držiteli příslušných pilotních kvalifikací. V těchto dvou případech ani stroje nebyly uznány jako letu způsobilé a nesplňovaly ani další náležitosti. V případě těchto nehod MZK lze tedy konstatovat, že jejich obsluha vytvořila všechny předpoklady pro vznik letecké nehody, a že tyto se „jen“ vyplnily.

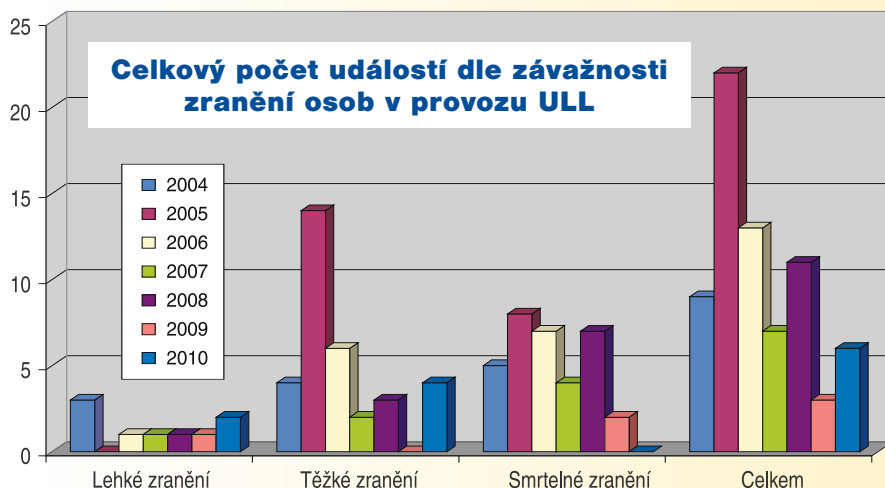
Jedna z výše uvedených nehod ultralehkých letounů, při které došlo k těžkému zranění „pilota“ i druhé osoby na palubě byla předznamenána podobnými předpoklady jako uvedené nehody MZK. I v tomto

případě nebyla osoba řídící letadlo držitelem příslušných pilotních kvalifikací. Tato událost je však více alarmující v tom, že „pilot“ si přibral na palubu další osobu a navíc k tomu vzletěl ke kritickému letu do meteorologických podmínek „kdy i vrány chodily pěšky“...

Z mého subjektivního pohledu tedy došlo ke čtyřem výše uvedeným těžkým zraněním úplně, ale naprosto úplně zbytečně. Na tomto místě mi nezbývá než připomenout, že výše uvedení „jakopiloti“ neměli dost soudnosti a jedině, co mohlo událostem předejít, byla všímavost jejich okolí. Okolí (tedy zase jen lidé) se jim v tom mohli snažit zabránit, anebo na

jejich činnost alespoň upozornit. K ničemu takovému však nedošlo, anebo to nemělo na „jakopiloty“ vliv a ti se rozhodli předpokladům dostát.

V provozu motorových padákových kluzáků došlo ke čtyřem nehodám s těžkým zraněním a v provozu padákových kluzáků k osmi nehodám s těžkým zraněním. Nehody padákových kluzáků s těžkým zraněním byly ve třech případech poznamenány podobnými předpoklady jako v předcházejících výše uvedených událostech. V těchto třech nehodách opět osoba řídící padákový kluzák nebyla držitelem platné pilotní kvalifikace.



událostí 2010

I přesto, že „papíroví nepiloti“ přispěli značnou měrou do počtu těžce zraněných osob v provozu SLZ v roce 2010, jeví se tento rok jako statisticky nejpříznivější za posledních minimálně 10 let. Toto statistické hodnocení je dáno především tím, že na území ČR došlo v provozu všech odborností SLZ spravovaných LAA ČR „jen“ k jednomu smrtelnému zranění, čímž se toto číslo přiblížilo k vytoužené nule nejvíce, jak jen je to možné. Tak snad v roce 2011 za přispění všech pilotů (a snad i s přispěním tohoto rozboru) tam budeme.

Mimořádné události v provozu ultralehkých letounů (ULL):

Přestože se rok 2010 obešel bez nehod, které měly za následek smrtelné zranění, byly i v tomto roce některé nehody velmi vážné. K těmto patří i nehody, které vznikly z „banalit“, resp. úplně zbytečně. Za nejzávažnější banalitu, která souvisí se vznikem tří nehod ULL v roce 2010, považuji nedostatek paliva, který způsobil vysazení motoru, následnou nutnost řešení nouzové situace a v konečném důsledku vynucené přistání do terénu. Z výsledků šetření všech tří událostí vyplynulo, že piloti jednoznačně mohli předejít vzniku krizové situace pro nedostatek paliva v nádržích a následné nehodě tím zabránit.

Ke všem těmto případům bych si dovolil připomenout historická moudra v rámečku:

1) „Nejspolehlivějším palivoměrem je fyzický pohled na hladinu paliva v nádrži.“

2) „Po celou dobu letu je potřeba mít jistotu v tom, kolik paliva v nádržích je a na jakou dobu ještě vystačí.“

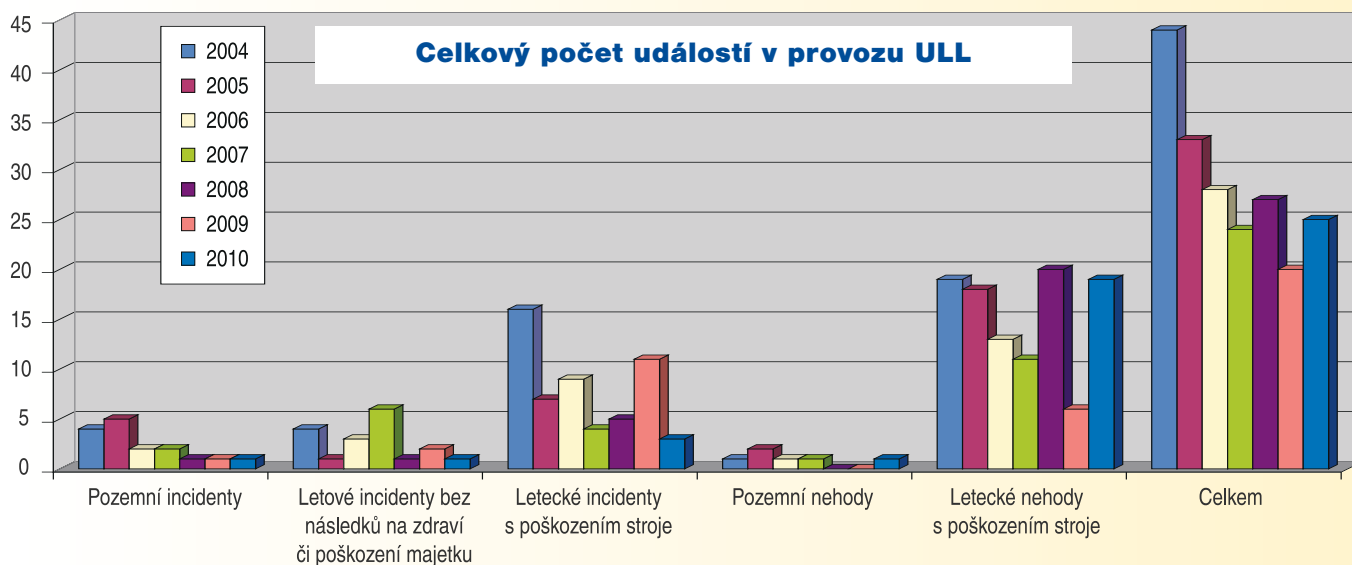
3) „Není-li jisté kolik paliva v nádržích je, měl by pilot uvažovat tak, že palivo není a přistát co nejdříve.“

a minimální dohlednost). Slušné pojmenování pro rozhodnutí „pilota“ provést vzlet v počasí když „i vrány chodí pěšky“ nemám. Pojmenujte si ho každý sám.

U druhé události byla meteorologická situace v místě vzletu sice lepší, ale pilot měl naplánován let přes „kopečky“ a na dlouhou vzdálenost. Informovanost o počasí po cestě je podle mne v tomto případě jedním ze základních předpokladů pro zdárné dokončení letu. Jestli pilot tyto informace vůbec neměl, anebo je nerespektoval, je v konečném důsledku v podstatě jedno a nemá smysl s odstupem času spekulovat, jestli spíš neměl, anebo spíš nerespektoval. Oboje je špatně a dlouho opakovaným nešvarem a významným předpokladem pro vznik letecké nehody. V době moderních technologií je málo co snazší, než získat informace o počasí. Pilot si však musí svojí odpovědnost i vůči sobě uvědomovat, bohužel.

Podobně jako v předcházejících letech i v roce 2010 došlo ke dvěma nehodám v provozu ultralehkých letadel, za jejichž vznikem lze spatřit rozhodnutí pilota provést let do nevyhovujících meteorologických podmínek. Jedna z těchto nehod je závažnější v tom, že pilot se rozhodl provést už vzlet z místa, kde byly podmínky nevyhovující (spodní základna oblačnosti v cca 50 – 100 metrech nad zemí

kých podmínek. Jedna z těchto nehod je závažnější v tom, že pilot se rozhodl provést už vzlet z místa, kde byly podmínky nevyhovující (spodní základna oblačnosti v cca 50 – 100 metrech nad zemí



Prvně uvedená nehoda s vlivem meteorologické situace není do uzavěrky tohoto textu uzavřena, ale dá se předpokládat, že u ní byl největší problém s orientací v prostoru pro „neviditelnost“ (letadlo zachytilo o vrcholky stromů, které se zřejmě nacházely v oblačnosti). U druhé nehody donutilo počasí pilota k rozhodnutí pro bezpečnostní přistání, které se zřejmě i z důvodu stresu pak úplně nepovedlo. Konečné rozhodnutí pilota pro bezpečnostní přistání (dříve než by bylo už úplně pozdě) do neznámého terénu mu však podle mého názoru s největší pravděpodobností zachránilo život, anebo minimálně zmírnilo následky (pilot utrpěl jen lehká zranění). Kdyby pokračoval do podmínek „za nevidu“, byly by podle mě následky horší.

Za další samostatnou skupinu lze považovat nehody a incidenty, na jejichž počátku sehrála významnou roli porucha techniky. Vesměs se v roce 2010 jednalo o události, které jsou následně statisticky zahrnuty do položky „nezvládnuté nouzové (vynucené) přistání“. Ve všech těchto případech se jedná o prvotní selhání pohonné jednotky provázené poklesem, nebo úplnou ztrátou výkonu a následné nouzové přistání. Ve třech z těchto případů došlo primárně k poruše ojnicního nebo klikového ložiska. V jednom případě došlo pro neodborně provedenou opravu klikového hřídele k jeho poruše, a v jednom případě došlo k poruše uchycení vrtulového listu. Ke všem těmto událostem se dá však společně říci, že jako piloti SLZ musíme se ztrátou výkonu pohonné jednotky (i přes veškerou možnou péči) v podstatě počítat (se ztrátou výkonu počítají výcvikové osnovy i provozní předpisy) a být na tuto nemilou skutečnost připraveni. A to i přesto, že je to v některých případech (zejména v průběhu vzletu) složité.

Při jedné události z této „technické škálu“ došlo k selhání systému otevírání zatahovacího podvozku.

Jako každý rok, tak i v roce 2010 došlo k několika mimořádným událostem, které jsou společně charakterizovány příčinou: „Chybná technika pilotáže při přistání“. Za touto „zjednodušenou větičkou“ se nejčastěji skrývá nedodržení rychlosti pro přiblížení a následný dotek se zemí na vyšší rychlosti, či prosednutí z větší výšky při ztrátě rychlosti. Patří sem i neudržení směru pro přistání a následný traverz, či odskok po přistání a jeho chybná nebo nepřesná oprava. I když tyto události mají zpravidla méně závažné následky, nelze ani tyto podceňovat. Při všech těchto událostech dochází minimálně k poškození podvozku a ve specifických případech (např. když k tomu přibude úzká či krátká dráha pro přistání, překážky v blízkosti dráhy atp.) mohou být následky velice závažné.



Důsledek rozhodnutí ke vzletu do nevyhovujících meteorologických podmínek

Poslední „skupina“, které se chci v tomto rozboru věnovat samostatně, jsou dvě nehody, při kterých piloti u přistání do terénu přehlédli vodiče elektrického vedení. I když vlastně patří obě tyto nehody do jiných skupin (nejprve došlo k vysazení motoru – jednou v důsledku vyčerpání paliva a v druhém případě vlivem poruchy motoru) je přehlédnutí vodičů el. vedení jejich dalším společným jmenovatelem. Mysleme tedy prosím i na toto potenciální nebezpečí a snažme se při nouzovém přistání vidět i někdy obtížně viditelné „dráty“ a vyhnout se jim.

K některým jednotlivým nehodám podrobněji:

K nehodám s nejzávažnějšími následky a zároveň s nejjednoznačnějším ponaučením patří **událost ze dne 21. 11. 2010, která se stala 800 m severně od plochy SLZ Milovice.**

Okolnosti nehody:

Pilot s další osobou na palubě odstartoval z plochy SLZ Milovice. Pak byl UL letoun vidět, jak letí přes obec Boží dar ve velmi malé výšce k ploše SLZ Milovice. Ve vzdálenosti 800 m od středu dráhy zachytil koncem pravé poloviny křídla o strom ve výšce

12,8 m. Tím došlo k rotaci UL letounu, nárazu do dalšího stromu a přeražení levé poloviny křídla a k následnému pádu kolmo do země.

ZRANĚNÍ: Obě osoby utrpěly těžké zranění.

POŠKOZENÍ: UL letoun byl zničen.

ZÁVĚR: Z dosud zjištěných skutečností bylo hlavní příčinou nehody rozhodnutí „pilota“ uskutečnit let v podmínkách, které neodpovídaly minimům pro let za VFR. Nízká základna oblačnosti, malá dohlednost a mrholení, které zhoršuje aerodynamické vlastnosti křídla tohoto UL letounu. **METEOROLOGICKÁ SITUACE:** Vítr z 070° 2,5 m/s, dohlednost 1500 m, teplota 5°C, oblačnost 8/8, výška základny 200 ft, tj. 61 m.

Komentář: I když v tomto případě nebyla osoba řídící letadlo držitelem platné pilotní kvalifikace, nějaké povědomí o pravidlech pro létání měla, protože m.j. letoun, na kterém se nehoda stala, měla zaregistrovaný na svoje jméno jako majitel. Zásadní chybou v tomto případě bylo rozhodnutí let vůbec uskutečnit, protože meteorologické podmínky, které v daném místě a v danou chvíli panovaly, byly neslučitelné s bezpečným létáním za VFR (zde není podle mě co dále komentovat...).

Další událostí, která měla závažné následky, a ze které si lze podle mého názoru opět vzít jednoznačné ponaučení, je událost ze dne **1. 4. 2010, která se stala na jižní části letištní plochy Polička.**

Okolnosti nehody:

Pilot odstartoval z RWY 36 letiště aeroklubu Polička s úmyslem letět po okruhu a nechat se fotografovat kamarádem, který byl s fotoaparátem na letištní ploše. Při přiblížení na přistání došlo dle vyjádření pilota k poruše na řízení letadla, které přešlo do pravé vývrtky ukončené nárazem do země a celkovou destrukcí letadla.

ZRANĚNÍ: Pilot utrpěl vážná zranění.

POŠKOZENÍ: SLZ zničeno

ZÁVĚR: Hlavní příčinou této nehody byla chybná technika pilotáže v daných meteorologických podmínkách. Spolupůsobící příčinou byla snaha pilota přizpůsobit dráhu letu do blízkosti fotografa.

METEOROLOGICKÁ SITUACE: CAVOK, polojasno, jihojihozápadní vítr do 6 m/s, teplota 12°C.

Komentář: Přestože se pilot po nehodě vyjádřil, že došlo k poruše řízení, šetření nic takového neprokázalo. Do neřešitelné situace se podle výsledků šetření pilot přivedl sám a svým vlastním rozhodnutím, když chtěl být objektem pro fotografickou dokumentaci...

Událost, která se sice obešla bez zranění, ale ze které si lze jednoduše vzít ponaučení, je nehoda ze dne **22. 5. 2010, která se stala na ploše pro leteckou agrochemickou činnost u obce Oselce poblíž Horažďovic.**



Okolnosti nehody:

Pilot provedl traťový let z letiště Benešov na plochu SLZ u obce Oselce. Když chtěl z této plochy odstartovat, při rozjezdu z vyježděného pásu širokého 6 metrů neudržel směr. Levé kolo vjelo do vysoké trávy, tím došlo ke zbrzdění a vybočení letounu mimo vzletovou plochu a následně k nárazu letounu do kupy hnoje.

ZRANĚNÍ: Bez zranění.

POŠKOZENÍ SLZ: Ulomený hlavní podvozek, ohnutá přední podvozková noha, vylomené motorové lože, zničená vrtule, poškozen konec pravé poloviny křídla.

ZÁVĚR: Pilot neudržel přímý směr rozjezdu, chybně se rozhodl startovat z úzkého, 6 m širokého vyježděného pásu.

METEOROLOGICKÁ SITUACE: Polojasno, vítr z 030° do 8 kt., termické poryvy.



prováděl přiblížení na přistání na dráhu 30 letiště Jičín. Ve výšce 250 m nad zemí došlo k náhlému vysazení motoru vlivem vyčerpání paliva. Pilot se rozhodl pro nouzové přistání na louku po jeho levé straně. Začal točit zatačku o 180° vlevo a následně provedl skluz. Po ukončení skluzy UL letoun narazil do vodičů vysokého napětí, které přetrhl a následně spadl na zem.

ZRANĚNÍ: Pilot byl s lehkým zraněním převezen do nemocnice.

POŠKOZENÍ SLZ: UL letoun byl zničen.

OSTATNÍ ŠKODY: Došlo k přetržení třech vodičů VN typu AIFe 110, linky VN č. 397 a 492. Délka těchto vodičů mezi jednotlivými stožáry je cca 200 m.

ZÁVĚR: Pilot přesto, že viděl na palivoměru nulové množství paliva, pokračoval v letu, protože podle výpočtu mu mělo palivo vystačit.

Komentář: Kromě poučení jak se obecně chovat při nejistotě s množstvím



Výsledek nerovnosti terénu skryté pod sněhem a ještě po autorotaci točícího se rotoru

paliva (komentováno už dříve) se k této události dá navíc říci, že oblast sestupové roviny přiblížení na dráhu 30 v LKJC je docela komplikovaně „zadrátovaná“ (viz obrázek). Letět

přes tento prostor způsobem, který neumožní doklouzat na „přívětivější“ místo, k tomu s vědomím, že existuje problém s palivem, je... Zkrátka „odpovídající výsledku“.

Mimořádné události v provozu motorových závěsných kluzáků (MZK):

V roce 2010 došlo ke třem mimořádným událostem při provozu MZK. Ve dvou z těchto případů (tedy ze 2/3) se jednalo o nehody, kdy MZK řídily osoby bez pilotní kvalifikace („průkopníci – objevitelé, kteří se rozhodli sami a objevovat něco, co už bylo dávno objeveno“). V obou případech ani stroje nesplňovaly požadované náležitosti. V obou případech si „průkopníci – objevitelé“ způsobili zbytečnou újmu na zdraví a zároveň sami sebe vystavili dalším nepříjemnostem (např. sankcím za nerespektování pravidel...).

Vzhledem k současným možnostem legálního provozu mne napadá parafráze s výrokem „Mnoho povyku pro nic“. Kdyby se přihlásili do pilotního výcviku ke zkušenému instruktorovi,... kdyby jim nebylo líto utratit o trochu více peněz za odpovídající stroj,... kdyby...

Ptáte-li se, proč tedy vlastně tyto případy uvádím v našem rozboru, když takové nehody jdou vlastně mimo nás, tak odpovídám, že proto, že i tyto nehody vrhají na piloty nedobré světlo, protože i na ně se medializace vztahuje a laik nerozlišuje. V souvislosti s těmito nehodami si dovoluji požádat veškerou leteckou veřejnost, aby se snažila případným „objevitelům“ ve svém okolí poradit, aby nedopadli podobně jako ti v loňském roce. Tato snaha může pomoci nejenom „objevitelům“ samotným, ale i nám všem, protože nebudou tito strkáni do jednoho pytle s námi.

Mimořádné události v provozu ultralehkých vrtulníků (ULH):

V provozu ultralehkých vrtulníků došlo ke dvěma nehodám. Jedna se obešla bez zranění, ale druhá nehoda měla za následek první smrtelné zranění v provozu ULH na území ČR vůbec. **První událost se stala počátkem roku na jednomístném typu Mosquito v blízkosti letiště Olomouc.**

Okolnosti nehody:

Pilot prováděl let po okruhu. Při přiblížení na přistání došlo k nepravdělnému chodu a poklesu výkonu motoru. Pilot převedl UL vrtulník do autorotace a pokračoval přímým směrem na přistání do pole poblíž letiště. Po dosednutí se probořila pravá lyžina UL vrtulníku do sněhu s ledovým povrchem. Vlivem nerovného terénu pod sněhem došlo k převrácení UL vrtulníku na pravý bok, následnému kontaktu hlavního rotoru se zemí a tím k jeho destrukci a otočení o 180° proti směru letu.

ZRANĚNÍ: bez zranění

POŠKOZENÍ: Zničený drak UL vrtulníku včetně hlavního rotoru, poškozený motor. **ZÁVĚR:** Hlavní příčinou bylo proboření pravé podvozkové lyžiny UL vrtulníku do sněhu a pod ním skrytý nerovný terén. Spolupůsobící příčinou byl pokles výkonu motoru z důvodu zadření ojnicího ložiska horního válce.

Ke druhé události došlo 14. 11. 2010 v blízkosti vodní plochy Náklou severozápadně Olomouce s vrtulníkem CH 7

Kompres. Při této události došlo ke smrtelnému zranění pilota.

Tato událost je v době uzávěrky tohoto rozboru stále v počátečních fázích šetření, ze kterého zatím nelze publikovat jednoznačné závěry. V souvislosti s touto nehodou byl však z preventivních důvodů vydán bulletin ULH 1/2010 dočasně omezující provoz ultralehkých vrtulníků CH 7 Kompres.

Mimořádné události v provozu ultralehkých vírníků (ULV):

V roce 2010 nedošlo k žádné mimořádné události v provozu ultralehkých vírníků, děkuji.

Závěrem ještě zmíním, že v roce 2010 došlo ze strany provozu SLZ „jen“ k jednomu evidovanému incidentu, při kterém došlo k nepředpisovému provozu v řízeném prostoru. Protože jsou incidenty tohoto druhu velmi závažné vzhledem k ohrožení ostatního civilního i vojenského provozu, kvituji s povděkem, že událost tohoto druhu byla „jen“ jedna a děkuji všem zodpovědným pilotům, že této problematice věnují dostatečnou míru pozornosti.

S přáním jen zdařilých přistání

Jiří Koubík

ředitel správy LAA ČR

za přispění inspektorů J. Rýdla a Z. Doubka

Mimořádné události v provozu MPK

V roce 2010 došlo v provozu MPK k celkem osmi nahlášeným mimořádným událostem. Šest z nich je evidováno jako letecká nehoda, přičemž u čtyř z nich došlo k těžkým zraněním pilota. Zbýlé dvě mimořádné události, s „pouhým“ poškozením techniky, jsou vedené jako incident.

V poslední době dochází v České republice k významnému nárůstu provozu motorového paraglidingu. Pozitivní skutečností je, že i přesto, že počet aktivních pilotů v uplynulém roce již převýšil jeden tisíc, se počet nehod v provozu motorového paraglidingu udržuje setrvale na nízké úrovni. Lze konstatovat, že k nim došlo při rozličných podmínkách a měly rozdílný průběh a také příčiny. Spojujícími faktory u většiny z nich je potom obecně nevěnování dostatečné pozornosti pilotáži a samotnému letu a také podcenění povětrnostních podmínek.

Záložní padák zachraňuje životy! To není pouze pusté heslo, ale fakt vyplývající ze zkušeností loňského roku. A stalo se tak nejen v případě hlášených mimořádných událostí, ale i v dalších, které se díky včasné aktivaci záchranného systému mimořádnou událostí nestaly. Oprávněně je možné konstatovat, že bez něj by se nás konce roku 2010 dožilo o několik méně. Záložní systém sice není na MPK povinný, ale všichni rozumně uvažující piloti jej sebou za letu mají. Jeho pravidelná údržba, přebalení, nejlépe před zahájením sezóny, a nácvik odhození je opravdu minimální investicí do vlastního zdraví.

Bohužel se každoročně opakovaně vyskytují nehody, kdy pilot chybně zvolí směr startu MPK v blízkosti překážek a po té, když neudrží směr vzletu, dojde ke střetu s překážkou. Takové události byly hlášeny v uplynulém roce tři. Při tom stačilo pouze změnit místo startu o několik desítek metrů a nemuselo k žádné nehodě dojít. To, že se pilotní chyby nevyhýbají nikomu, je patrné i ze skutečnosti, že ke dvěma nehodám došlo u zkušených pilotů v souvislosti se soutěžní disciplínou v průběhu ligových závodů, resp. během přípravy na ni.

Na přelomu roku byl publikován na portálu www.skolenipilotu.cz první z materiálů „Přemýšlej...doletíš“, na jehož vzniku se společně s ostatními organizacemi podílela i LAA ČR. Cílem bylo a stále ještě je se pokusit přimět nás, piloty, k zamyšlení nad sebou samými, abychom pokud možno neopakovali chyby jiných. Z nízkého počtu a charakteru mimořádných událostí MPK v uplynulém roce není možné zcela jednoznačně určit, jak velký vliv na ně kampaň

měla. Pokud však pomohla odvrátit byť jedinou nehodu, lze říci, že práce na ní nebyla zbytečná a měli bychom v těchto preventivních aktivitách pokračovat. Poprvé vůbec jsme zaznamenali, že nebyly nalezeny vážnější nedostatky v chybějících dokladech nezbytných pro provoz MPK, ať se jedná o platnost technické prohlídky, doklady pilota nebo pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám. Zde

mínky byly v tu chvíli na samé hranici jeho schopností. Pilot odstartoval směrem od letištní věže letiště Přibyslav proti větru o síle cca 4 m/s. V průběhu startu změnil směr doprava po směru reakčního momentu pohonné jednotky a při tom vítr zesílil na 6 m/s. Pilot pokračoval ve vzletu a dále vybočoval doprava, přičemž poryv větru změnil trajektorii jeho letu, takže proletěl mezi stavbami letištní meteorostanice ČHMÚ

a levou stranou rámu vrtule se střetl s vedením VN 21 kV. V té době měl pilot výšku asi 8 m nad terénem. Došlo ke zkratování vodičů VN. Dále byl pilot otočen a došlo ke kontaktu pravé poloviny těla s vedením VN. Po té se střetl s korunou jabloně, která zbrzdila jeho pád. V tomto případě ještě upozorním na opětovně nevhodně zvolené místo pro start a také na to, že se

pilot při samotném vzletu až příliš spoléhal na výkonný motor, který ovšem tentokrát svým reakčním momentem problém s vybočením při startu ještě umocnil. Jsem přesvědčen, že po dostatečném rozlétání pilota by k takovéto nehodě již nedošlo. Současná zima, stejně jako ta minulá, létání také příliš nepřeje. Postupem času pozvolna odeznívají naše pilotní návyky. Mějme to, prosím, na paměti, až nás na jaře opět bude počásat a touha hnát do vzduchu.

Na další nehodě se podepsal vliv ostré jarní termiky. Stala se počátkem dubna během slunečného dne. Pilot asi po ¾ hodině letu ve výšce cca 150 m AGL



můžeme vidět posun oproti minulosti, na kterém se zřejmě projevuje vliv osvěty sdělovacích prostředků LAA ČR a také výsledky práce inspektorů provozu a techniky přímo v terénu.

Zkusme se nyní velmi stručně podívat na vybrané nehody.

Zima v roce 2010 byla dlouhá a létání příliš nepřála. **Na první nehodě se do jisté míry podepsala nerozlétanost pilota** a jeho touha letět i přesto, že meteoropod-



v pozdním slunečním odpoledni přelétal osvětlenou plochu černého pole, kde se setkal s výrazným termickým poryvem. V něm došlo k opakovanému kolapsu vrchlíku. Nejprve jeho levé poloviny, následovalo zaklapnutí pravé poloviny a opětovně levé poloviny vrchlíku. Regenerace byla provázána výrazným předstřelem s následným závlekem levé strany vrchlíku. Padákový kluzák již řízením nebylo možné udržet v přímočarém letu. Postupně přešel do sestupné spirály, ve které setrval až do nárazu do země. Uvedená situace je jednoznačnou indikací k použití záchranného systému. V tomto případě však pilot u sebe záchranný padák neměl – před několika dny jej odeslal na přebalení a ještě se mu nevrátil. Naštěstí tentokrát nedošlo k těžkým zraněním, přes to je tato nehoda pro nás upozorněním na význam záložního padáku a jeho nezbytnost.

Jediná nehoda v loňském roce, na jejíž průběh měla vliv technická závada, se stala v červenci na letišti Stichovice. Pilot odstartoval z prostoru pro starty MPK proti větru, ve směru 080°, tedy téměř kolmo na RWY 13/31. Po rozběhu se odpoutal od země a pokračoval ve stoupání. Ve výšce cca 10 – 15 m došlo náhle k vysazení motoru MPK. V té době se pilot se nacházel nad rozhraním letištní plochy a pole s porostem vzrostlé řepky vysoké asi 1 m. Pokračoval v přímém letu proti větru. Po kontaktu s porostem došlo k výraznému zachycení nohou pilota, k předstřelu padáku a prudkému nárazu pilota do země. Pilot si způsobil otevřenou zlomeninu nohy. K vysazení motoru došlo



vlivem zkratu vodiče vypínače zapalování v ohybu u rukojeti ovládání motoru. Pilot měl možnost se i v této výšce bezpečně vyhnout přistání do řepkového pole. Je nezbytné opakovaně zdůraznit, že přistání do vzrostlého řepkového porostu je vždy nebezpečné a je potřeba se mu pokud možno vyvarovat. V posledních letech je řepka pěstovaná na značných plochách během celého vegetačního období a nebezpečí plynoucí z nouzového přistání do ní tedy není již výhradně dubnovou a květnovou záležitostí, ale je potřeba se plochám osetým řepkou vyhýbat až do pozdního podzimu stejně, jako jsme navyklí vyhýbat se vodním plochám a lesním masivům.

Tolik k vybraným nehodám, ke kterým došlo v provozu motorového paraglidingu v průběhu loňského roku. Přesto, že z jejich množství není možné vyvozovat nějaké statisticky významné závěry, lze konstatovat, že nadále již několik let přetrvávají události

způsobené nevhodným výběrem místa ke startu a nezvládnutí jeho průběhu pilotem.

Do následující letecké sezóny přeji všem pilotům jen samá bezpečná a příjemná přistání.

Ing. Miroslav Huml
Hlavní inspektor provozu MPK,
hlavní inspektor techniky MPK a PK LAA ČR



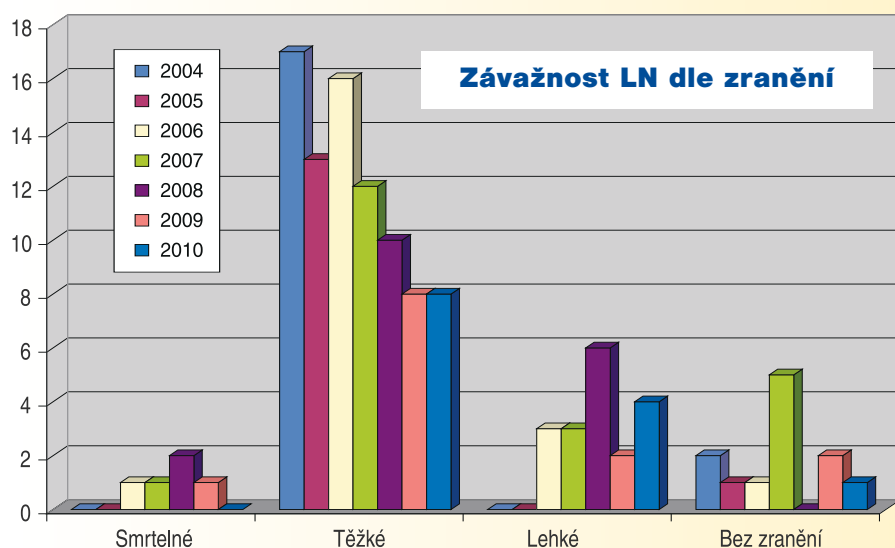
Mimořádné události v provozu PK

Za rok 2010 bylo šetřeno 13 nehod, které se staly při provozu paraglidingu na území České republiky.

Ve většině případů došlo k nehodě a zranění po deformaci nosné plochy nízko nad zemí ve fázi vzletu, či přistání.

Ve třech případech se na nehodách podíleli „piloti“ - samouci, kteří nikdy nevlastnili pilotní licenci. V těchto případech ani nemají majitelé PK uzavřené pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám a mnohdy se pokouší létat na padákových kluzácích, které patří do muzea paraglidingu a nesplňují parametry pro držení osvědčení o technické způsobilosti.

Ke kuriózní nehodě došlo při pokusu o vlečení za automobilem, kdy mladý samouk paraglidingu koupil na inzerát padákový kluzák se sedačkou a požádal

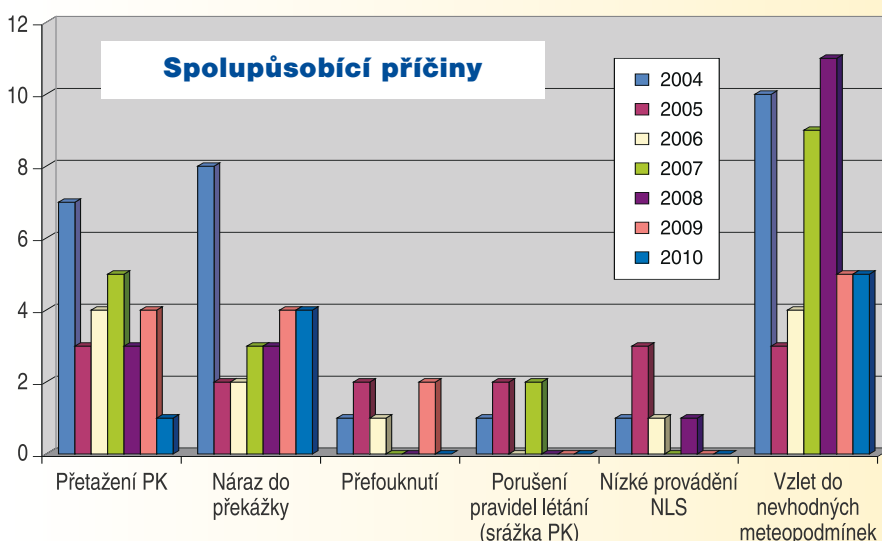


svého kamaráda, aby jej vlekal po agro-ploše. Žádný z nich předchozí zkušenost s paraglidingem neměl, a tak ve slepé nevědomosti uvázali 10metrové lano k tažnému zařízení automobilu a na druhý konec se přivázal pilot - samouk, který dal pokyn k rozjetí auta. Po ujetí vzdálenosti asi 150 metrů začal padákový kluzák letící ve výšce 6 - 8 m vybočovat doleva, až nakonec narazil do země. Přihlížející svědek přivolal záchrannou službu, která „pilota“ letecky transportovala do nemocnice. V tomto případě jednoznačně platí, že pilot – samouk měl víc štěstí než rozumu. Náraz do země neměl fatální důsledky. V dobách počátků paraglidingu jsme se s tímto druhem startů setkávali a bohužel ne všichni, kteří to zkusili, se o své pocity stihli podělit. O to víc je zarážející, že i v dnešní době, kdy fungují školy paraglidingu a existují pravidla pro provoz, výcvik a vlečení se najdou lidé, kteří mají potřebu zkoušet věci, které byly zavržené před dvaceti lety.

Podobně nezodpovědného jednání se dopustil další pilot-samouk na svahu u obce Jevišev, který s padákovým kluzákem, jehož poslední technická prohlídka proběhla v roce 2005, a bez pojistky přistával za hranou svahu. Letové vlastnosti přestárlého PK spolu s „dovedností pilota“ byly příčinou těžkého zranění.

Třetí samouk se „učil“ létat na svahu u obce Švihov. V tomto případě měl pilot zánovní padákový kluzák s platným technickým osvědčením. Pilotní průkaz a pojištění odpovědnosti však pilot nevlastnil.

Nehody se bohužel při létání stávají a i přes skutečnost, že je naší snahou nehodám předcházet, nemůžeme nikdy s jistotou tvrdit, že nám se to nestane. V případě nesplnění zákonných podmínek pro let tak můžeme mimo zdravotní újmy očekávat také ztrátu finanční, protože výše uvedené nedostatky následně řeší Ministerstvo dopravy ve správním řízení a obdobné případy byly oceněny v částkách desetitisíců.



Za zbytečnou lze považovat nehodu, které předcházelo naprosto **špatný rozpočet na přistání, při kterém pilot narazil do zaparkovaného automobilu.**

Bohužel se nehody nevyhnuly ani instruktorům při výcviku. Nejzávažnější nehoda se stala **na svahu u obce Palkovice, při které žák ve výcviku narazil do osoby sedící na zemi.** Obě osoby se při nárazu vážně zranily. Instruktoři by si z této nehody měli vzít ponaučení, že je nutné věnovat pozornost nejen žákům, ale také prostoru, nad kterým se létá a osobám, které se v tomto prostoru pohybují.

Při pohledu na nehody z hlediska kategorií PK, na kterých k nim došlo, je možné říci, že v uplynulém roce to bylo v 70 % zastoupení EN A a B, což je obdobný podíl jako v letech minulých.

Závěrem k nehodám PK

Zde zveřejněné nehody jsou ty, které LAA šetřila, nebo o nich má informaci. Do této statistiky nespádají nehody českých občanů v zahraničí. Proto předpokládáme, že tento výčet nemůže být úplný, protože ne všechny nehody se do statistik LAA

dostanou. Jedním z případů, které se staly v zahraničí a s paraglidingem vlastně pouze souvisí (nepovažujeme jej tedy za nehodu v provozu PG jako takovou) je tragický odchod mladého českého paraglidisty, který utonul na Madeiře poté, co jej bezprostředně po hladkém přistání na mokré části pláže strhla vlna do Atlantského oceánu. Nestihnul zřejmě poodejít do bezpečí. Případ je o to smutnější, že se udál těsně před Vánoci... Mějme tedy na paměti, že nebezpečí může číhat všude a že na rčení, že letový den končí až tehdy, když je letadlo nebo padák uklizený a my jsme bezpečně doma, je něco pravdy.

Cílem tohoto článku je, aby to, co se našim kamarádům pilotům stalo, bylo také poučením pro nás, abychom se jejich chyb dokázali sami vyvarovat.

Naše přání je, aby v tomto článku nebylo v příštím roce o čem psát.

*Všem přeji,
aby se jim nehody vyhýbaly.*

*Mgr. Jan Hájek,
Hlavní inspektor provozu PG*

