

Rozbor mimořádných v provozu SLZ za rok

Jako každý rok touto dobou přinášíme na následujících stránkách informace, rozbor a statistiky týkající se mimořádných událostí v provozu SLZ za uplynulý rok.

V porovnání především s předcházejícími dvěma lety byl tento rok co do počtu smrtelně zraněných osob v provozu SLZ nepříznivý. V jeho průběhu jsme museli věčně informovat o několika nehodách při, kterých došlo ke smrtelným zraněním. O těchto událostech však informovala i veřejná média, a když došlo ke třem takovým událostem v průběhu v podstatě jednoho týdne a zahynulo při nich pět osob, strhla se v podstatě „hysterie“. Tato sice na jednu stranu nepůsobí příznivě při hodnocení naší činnosti u nadřízených orgánů a na veřejné mínění, ale na druhé straně, podle mne podněcuje piloty samotné k zamyšlení (snad...). Současná doba informačních technologií ve spojení s „hladem po senzaci“ je tedy v hodnocení negativ a pozitiv rozporná.

Z jiného pohledu nám ale i umožňuje nahlédnout do situace v jiných lidských oborech (i o nich totiž média v případech „senzačně katastrofických“ zpráv informují). Nechci a nemohu zlehčovat „katastrofy“, které se staly v našem provozu, a nechci a nemohu srovnávat nesrovnatelné... Při všem tom hodnocení, hledání příčin, opatření atd., nemohu však

nevidět, že i v ostatních lidských činnostech přicházejí lidé z různých příčin o život a dochází k jejich zraněním a i o nich je veřejnost informována.

Jsem toho názoru, že piloti nejsou a nemohou být „naděd“, a že jsme v podstatě jen vzorkem stavu a úrovně populace. Jsem ale také přesvědčen, že my piloti si dokážeme o trochu více uvědomit svou odpovědnost a věnujeme se informacím o nehodách našich známých a kamarádů především proto, abychom jejich chyby neopakovali. A právě proto se těmto událostem věnujeme tak podrobně a často, a já chci a musím věřit, že má smysl následující řádky psát a taky je prezentovat.

Všem lidem, o nichž musíme v následujících statích psát, se omlouvám a je mi upřímně líto, že jejich let neskončil zdárným přistáním. Aby jejich oběť (mnohdy ta největší) nebyla úplně marná, prosím vás všechny, jimž je dopřáno následující řádky číst, abyste jim věnovali co nejvíce pozornosti a měli tak větší možnost k zamyšlení a případnému poučení... To proto, že podobně jako v minulosti byly tyto události způsobeny především chybou pilota.

*Děkuji.
Jiří Koubík*

Mimořádné události v roce 2011 obecně

V roce 2011 došlo na území České republiky v provozu dnes již osmi odborností SLZ (v roce 2011 byla rozšířena naše působnost o ultralehké kluzáky), který je reprezentován více než 9000 piloty s platným pilotním průkazem, k celkem 7 nehodám při kterých došlo ke smrtelnému zranění posádky. Protože při dvou z těchto nehod byly na palubě letadla dvě osoby došlo v tomto roce ke smrtelnému zranění celkem 9 osob v provozu SLZ! Tři z těchto událostí se staly v provozu ultralehkých letounů, jedna v provozu motorových závěsných kluzáků, dvě v provozu motorového paraglidingu a jedna v provozu paraglidingu. V provozu paraglidingu došlo v roce 2011 ještě k jedné nehodě s fatálními následky, avšak nejednalo se o pilota a padákový kluzák s příslušností k ČR.

O období mezi 11. 7. 2011 a 19. 7. 2011 (tedy v podstatě o jednom týdnu v roce) se dá říci, že bylo něčím jako prodloužený „černý pátek“ v provozu ultralehkých letadel.

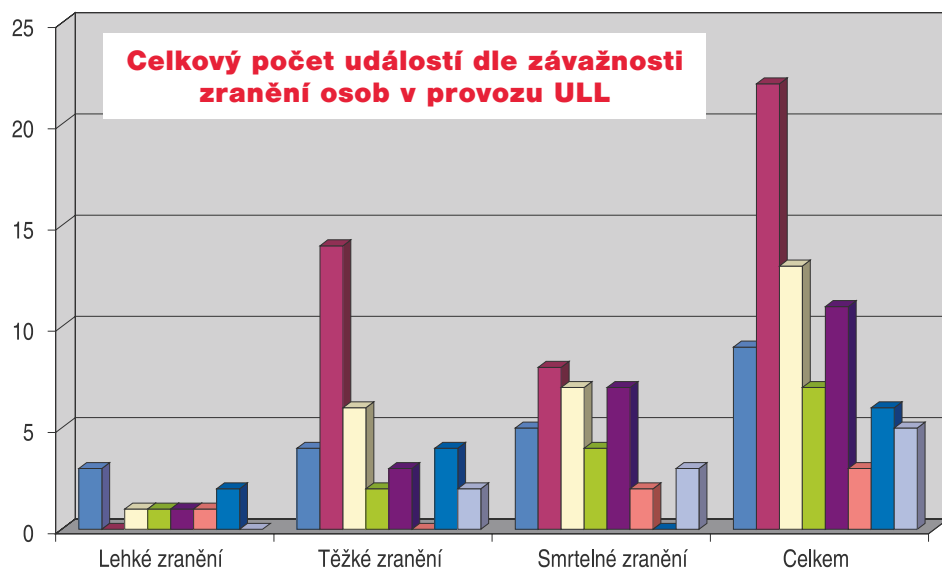
V tomto krátkém období došlo ke všem třem nehodám, při kterých došlo v provozu ULL ke smrtelným zraněním. Co se geografického rozmístění těchto událostí týká, dá se říci, že bylo „rovnoměrné“. K jedné události došlo na Moravě, k jedné v jižních a k další v západních Čechách (tedy hledat místní souvislosti nelze). Ke všem třem se ale dá říci, že k nim došlo bohužel po tom, co se piloti rozhodli provést let, který nekorespondoval (minimálně ne zcela) s příslušnými pravidly provozu SLZ. Událost, ze které je podle mne možné vzít si největší ponaučení je z těchto jmenovaných srážka letadla s vodiči elektrického nadzemního vedení, hluboko pod minimální povolenou výškou letu, a při níž pilot podle dostupných informací byl v tomto prostoru zcela vědomě a úmyslně...

V letním období došlo ke všem třem událostem také v provozu motorových závěsných kluzáků (motorových rogal). I v této kategorii došlo k jedné události s fatálními následky a i tato byla poznamenána chybou činností člověka. V této

kategorii však došlo i k události, která sice nebyla poznamenána újmou na majetku či zdraví, ale svou podstatou byla tak trochu „kuriózní“. Byla v podstatě „jen“ vynuceným přistáním do terénu, jehož příčinou bylo poškození vrtule potom, co se uvolnila spouštěcí páka z hlavy přílba a spadla do vrtule. U pilota i spolucestujícího byla po události zjištěna přítomnost alkoholu v organismu...Vzhledem k předchozímu „posilnění“ posádky se mi o příčinách „uvolnění“ přílby spolucestujícího nechce ani spekulovat...

Jeden ze závěrů fatální nehody motorového padákového kluzáku uvádí: „na nebezpečnou situaci s vysokou pravděpodobností pilot nebyl schopen adekvátně reagovat kvůli akutnímu zhoršení zdravotního stavu a ve spirále narazil do země“. Tato souvislost se vznikem letecké nehody se objevila v provozu SLZ po relativně dlouhé době a je potřeba si přiznat, že k ní žádná provozní či technická opatření ke zvýšení bezpečnosti stanovit ani přijmout neumíme.

událostí 2011

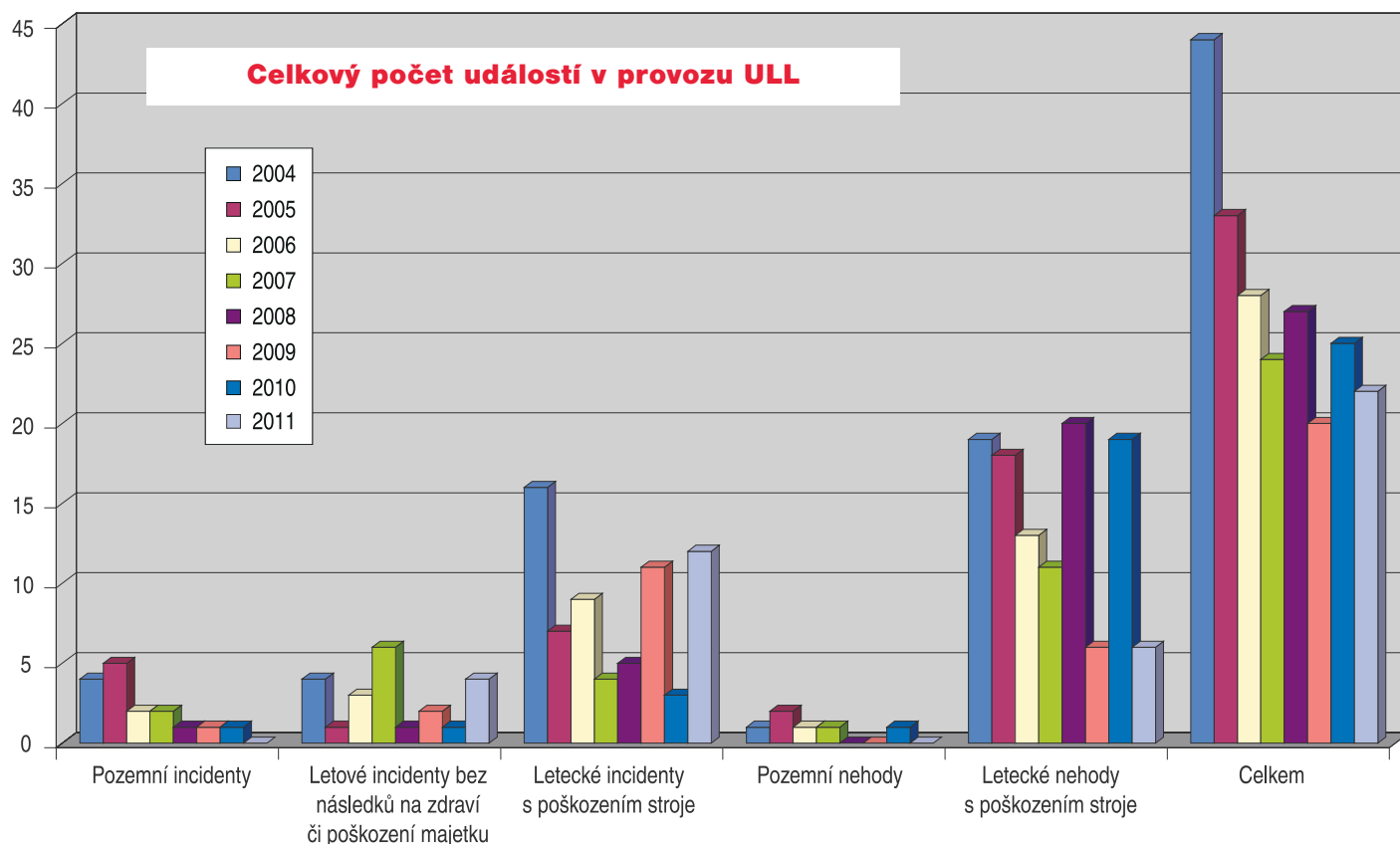


Druhá nehoda se smrtelným zraněním v provozu MPK není doposud uzavřena.

Smrtelné zranění českého pilota padákového kluzáku na území ČR, které je kladeno do příčinné souvislosti s provozem paraglidingu a je součástí naší statistiky, považují za nejnešťastnější ze všech. Pilot v tomto případě sice nepřistál „korektně“, ale takzvaně „zavětvil“ (tedy přistál na strom). I když ani tato událost není dosud uzavřena, je z dosud zjištěných okolností zřejmé, že na stromě přistál pilot nezraněn a svůj let, i když nestandardně, ukončil (odepnul se od postroje, atd.). Jeho smrt způsobil až pád ze stromu.

Druhou šetřenou událostí v provozu paraglidingu na území ČR s tragickým koncem je výše zmíněná nehoda cizince, který nezvládl řízení PK v nepříznivých meteorologických podmínkách.

I když v úvodu obecného komentáře dělám za celkový počet smrtelně zraněných osob vykřičník a jakékoliv číslo počtů nehod vyšší než nula mne bude vždy nutit k úsilí hledat všechna možná opatření k tomu, abychom se minimálně pokusili těmito událostem zabránit, uvědomuji si, že provozní ani technická opatření nemohou zabránit konkrétnímu rozhodnutí pilota na palubě, např. když chce letět tak nízko, až narazí do drátů, nebo třeba ovlivnit pilotův zdravotní stav před nehodou. I s tímto vědomím děkuji všem pilotům, kteří mohou tyto řádky číst, za jejich úsilí udržet provozní bezpečnost SLZ v ještě přijatelné míře a přeji všem jen zdařilá přistání.



Mimořádné události v provozu ultralehkých letounů (ULL)



Únavový lom osy podvozku



Následek nezvládnutého přistání

Počet mimořádných událostí kvalifikovaných jako letecká nehoda byl u ULL v roce 2011 relativně nízký – 6. Z těchto „jen“ šesti však při třech došlo ke smrtelnému zranění a ve dvou případech ke dvojnásobnému.

Po nastartování řetězce vedoucího k fatální nehodě jen v jednom z těchto tří případů šlo podle mého názoru další činností pilota zabránit. Byla to nehoda, jejímž iniciátorem byl pokles výkonu motoru v průběhu vzletu. Pilot se v tomto případě rozhodl pro návrat na letiště, v jehož průběhu spadnul v malé výšce do své poslední vývrtky. Kdyby býval přistával před sebe, kde místo bylo, nebo „jen“ udržel rychlost při dalším rozhodování „co s tím“, měl by vyhlídky na přežití podle mne nesrovnatelně vyšší.

U dvou zbývajících nehod se piloti podle mne přivedli do situace, kterou už potom, co byl „proces“ zahájen, ovlivnit příliš nemohli, resp. nestihli, nebo nemohli stihnout. Vylétět bez další újmy z údolí bez funkční vrtule po čelním střetu letounu s vodiči elektrického vedení už prostě nešlo. Podobně už s největší pravděpodobností ani nešlo zabránit pádu po rozhodnutí pilota provést průlet v nevelké výšce nad „rodnou výskou“ zakončený strmým stoupáním (myšlenkami byl v tu chvíli pilot nejspíš někde úplně jinde, než tam kde se přemýšlí jak letět, aby

k něčemu nedošlo). Zda v dalším průběhu stihnul pilot ještě nějak reagovat, se už nedozvíme. Výsledek je však neúprosně jednoznačný: nedokázal to.

Na rozdíl od předcházejícího roku ubylo událostí, na jejichž počátku je ta nejbanálnější příčina - nedostatek paliva. Avšak i v roce 2011 se jedna taková nehoda stala.

Do skupiny nehod a incidentů, které jsou spojovány s poruchou techniky, bylo i v minulém roce zařazeno několik událostí. Ve čtyřech případech se jednalo o poruchu podvozku při přistání. Jedna událost vznikla z důvodu poruchy (únavového lomu) hřídele napínací kladky reduktoru. Tuto událost pilot vyřešil nouzovým přistáním, při kterém újmu na zdraví neutrpěl. Za incident spojený s poruchou techniky lze považovat i událost, kdy pilot přistával nouzově na letiště po ztrátě tlaku paliva způsobené neprůchodností hadic palivového systému. Ta byla způsobena nečistotami pocházejícími z odlupované barvy vnitřního nátěru nádrže.

Jako každý rok, tak i v roce 2011 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 travers,

či odskok po přistání a jeho chybná nebo nepřesná oprava. I když takové události mají zpravidla méně závažné následky, nelze ani tyto podceňovat.

K některým jednotlivým nehodám podrobněji:

K nehodám s nejzávažnějšími následky a zároveň s nejednoznačným poučením patří událost ze dne **16. 7. 2011**, která se stala **poblíž obce Nová Pec u vodní nádrže Lipno**.

Okolnosti nehody:

Pilot instruktor s druhou osobou se dostali do neřešitelné situace tím, že při nízkém letu nad vodní hladinou pilot přehlédl vodiče elektrického vedení a za letu se s nimi UL letoun střetl. Podle nálezu vrtulových listů na vodní hladině pod přetrženým elektrickým vedením je zřejmé, že vylétět z údolí vodní nádrže, lemované navíc vysokými stromy se již nemohlo podařit.

ZRANĚNÍ: Oba členové posádky podlehli smrtelnému zranění.

POŠKOZENÍ: UL letoun zničen.

ZÁVĚR: Letecká nekázeň, let pod 150 m nad terénem.



Ošek u Rokycan

Další událostí, která měla nejzávažnější následky, a ze které si lze podle mého názoru opět vzít jednoznačné poučení, je událost ze dne **19. 7. 2011**, která se stala **poblíž obce Ošek u Rokycan**.

Okolnosti nehody:

Podle získaných informací od svědků a skutečností zjištěných na místě letecké nehody se pilot instruktor s druhou osobou na palubě rozhodl provést průlet v blízkosti svého bydliště s následným prudkým stoupáním. V průběhu stoupání došlo s největší pravděpodobností ke ztrátě rychlosti a následnému pádu do vývrtky. V poslední fázi před leteckou nehodou UL letoun strmě klesal a ve velkém náklonu narazil do stromů.

ZRANĚNÍ: Oba členové posádky podlehli smrtelnému zranění.

POŠKOZENÍ: UL letoun zničen.

METEOROLOGICKÁ SITUACE: CAVOK

ZÁVĚR: Ztráta rychlosti, pád do vývrtky.





Tragická událost, ze které si lze vzít také ponaučení, je nehoda ze dne **11. 7. 2011**, která se stala **vedle vnitrostátního letiště Medlánky**.

Okolnosti nehody:

UL letoun startoval z RWY 34. Po vzletu, ve výšce odhadované asi na 100 m nad zemí a asi 200 m před koncem RWY 34 svědkové zaslechli náhlou změnu zvuku motoru, kterou považovali za pokles výkonu. Bezprostředně poté viděli, že UL letoun přešel ze stoupání do horizontálního letu až mírného klesání a téměř vzápětí zahájil levou zatáčku s náklonem asi 30°. Zatočil přibližně o 180°. Ve výšce odhadované na asi 50 m náhle došlo ke klonění a dalšímu zatáčení, po kterém ULL směřoval pod velkým úhlem k zemi. Toto svědci považovali za počátek vývrtky nebo spirály. Z pozorování svědků vyplynulo, že motor byl stále v chodu. V místě nárazu vznikl požár.

ZRANĚNÍ: Pilot podlehl smrtelnému zranění.

POŠKOZENÍ: UL letoun zničen.

METEOROLOGICKÁ SITUACE:

Byla pro let vyhovující.

ZÁVĚR: Pilot ten den letěl několikrát a stěžoval si, že motor tarokuje. UL letoun neměl schválenou letovou způsobilost.

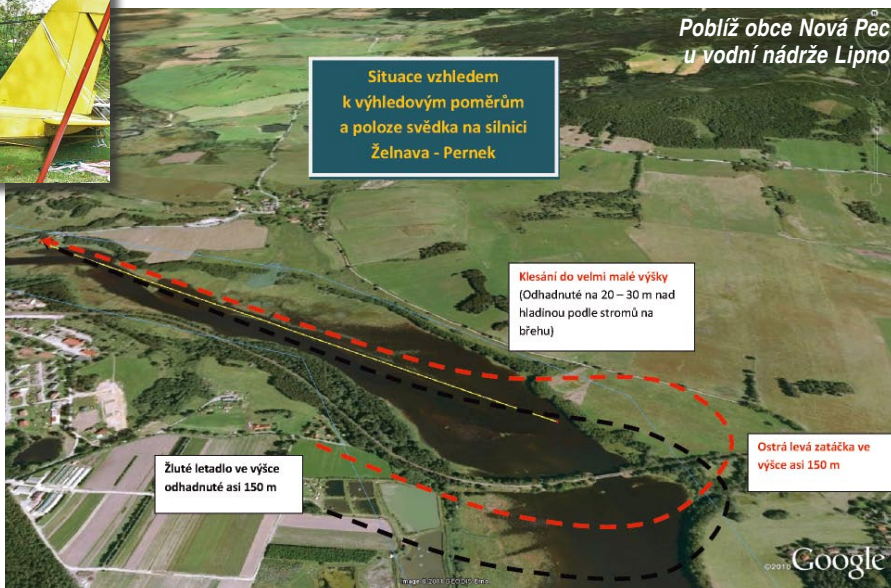
Poslední dvě události v tomto podrobnějším výčtu mimořádných událostí v provozu ULL neměly tragické následky, avšak došlo při nich k těžkému zranění pilota.

Z těchto dvou považuji osobně za zbytečnější tu, ke které došlo **29. 5. 2011 4 km jižně od letiště Jindřichův Hradec**.

Okolnosti nehody:

Pilot s další osobou na palubě prováděl let nad jižní částí města Jindřichův Hradec za účelem fotografování. V průběhu letu došlo z důvodu úplného vyčerpání paliva nejprve k poklesu výkonu motoru a pak k úplnému zastavení motoru. Proto pilot korigoval směr letu na jihozápad od města. Protože se pilotovi terén pod letounem nezdál, podle jeho vyjádření, úplně vhodný k nouzovému přistání, aktivoval záchranný padákový systém. Z důvodu zajištění jednou z přepravních pojistek nedošlo ke správné funkci záchranného padákového systému, ale jen k aktivaci raketového motoru. Po krátké chvíli došlo k tvrdému přistání.

ZRANĚNÍ: Pilot zraněn těžce, druhá osoba na palubě bez zranění.



POŠKOZENÍ: Poškozené obě poloviny křídel, podvozek, vrtule.

METEOROLOGICKÁ SITUACE:

Vítr z 270° 3 - 5 m/s, dohlednost nad 10 km.

ZÁVĚR: Nedostatečné množství paliva pro plánovaný let.

Při kontrole palubního deníku bylo zjištěno, že UL letoun létal dne 27. 4. 2009. Od té doby, dle záznamu z palubního deníku UL letoun nelétal, až v den nehody. Pilot ve své výpovědi uvádí, že při technické prohlídce dne 13. 5. 2011 ukazoval palivoměr pro nádrž v levé polovině křídla, že je plná nádrž. Když UL letoun nelétal od 27. 4. 2009, měl pilot provést odkalení nádrží před manipulací s UL letounem, a přesvědčit o skutečném množství paliva, na což je mj. upozorňováno v bulletinech LAA ČR.

Komentář:

I když prvotním iniciátorem vzniku této nehody byl nedostatek paliva jsem osobně přesvědčen, že nehoda by se mohla obejít bez zranění, kdyby se pilot plně věnoval navrhovanému nouzovému přistání. Místa pro jeho zdárné provedení bylo podle mne v okolí dost.

Poslední zde podrobněji rozebíranou událostí v provozu ULL je nehoda ze dne **15. 5. 2011**, která se stala **na letišti Líně**.

Okolnosti nehody:

Piloti zdokonalovali slétanost ve skupině. Po návratu z prostoru ve směru RWY 24 letiště Pízeň Líně prováděli průlet ve výšce cca 45 m nad zemí rychlostí cca 180 km/hod. Přibližně na úrovni řídicí věže provedli rozchod, kdy vedoucí skupiny dělal levou stoupavou zatáčku o 180°. Ve výšce cca 100 m nad zemí došlo v zatáčce ke ztrátě rychlosti, pádu po levém křídle s otočením o 180°. Letoun zachytil levou polovinou křídla o zem. Po dopadu na zem se ulomila levá podvozková noha a po ujetí 32 m se UL letoun zastavil.

ZRANĚNÍ: Pilot zraněn těžce.

POŠKOZENÍ: UL letoun byl značně poškozen.

METEOROLOGICKÁ SITUACE:

Vítr z 240°, 2,5 - 4 m/s, dohlednost nad 20 km.

ZÁVĚR: Došlo ke ztrátě rychlosti ve stoupavé zatáčce a pádu po křídle s následnou rotací.



Mimořádné události v provozu motorových závěsných kluzáků (MZK)



Syrovice

POŠKOZENÍ: MZK zničen.

METEOROLOGICKÁ SITUACE: CAVOK
ZÁVĚR: Při technické prohlídce MZK po nehodě bylo zjištěno, že bylo chybně zapnuté kování napínáku lan příčnicku. Z tohoto důvodu došlo k jeho ulomení v místě, za které se pouze zaklesne za čep kování na kýlu při montáži křídla.



V roce 2011 došlo ke třem mimořádným událostem při provozu MZK. Bohužel i v této odbornosti došlo k jedné nehodě, jejímž následkem bylo smrtelné zranění pilota. K této tragické nehodě došlo **11. 6. 2011 na soukromé ploše Syrovic, jižně od Brna.**

Okolnosti nehody:

Pilot startoval s dvoumístným MZK na soukromé ploše u obce Syrovic jižně od Brna. Bezprostředně po vzletu došlo k pádu z výšky několika desítek metrů.

ZRANĚNÍ: Pilot zraněn smrtelně.

Druhou řešenou událostí v provozu MZK byla nehoda ze dne **11. 8. 2011**, ke které došlo **na letišti Stichovice**. V tomto případě pilot nezvládl techniku pilotáže při prvním samostatném letu na novém stroji,



Stichovice

na který se přeškoloval. Podle inspektora byl zásadní problém v tom, že pilot nebyl zvyklý na vysoký výkon motoru u nového stroje a při prvním sóle jej tento překvapil. Ani tato událost se neobešla bez vážnějších zranění pilota, která však mohla být horší, nebýt robustního podvozku.

Poslední zde citovanou událostí z provozu MZK je již výše avizovaná událost, při které došlo k **vynucenému přistání do terénu poté, co se spolucestujícímu uvolnila přilba a spadla do vrtule**, kterou poškodila. Za zásadní okolnost vzniku této nehody považují to, že pilot i spolucestující byli „posilnění“ alkoholem. Na druhou stranu je potřeba vyzdvihnout provedení nouzového přistání pilotem tak, že k žádné další újmě nedošlo ani u stroje ani u posádky.

Mimořádné události v provozu ultralehkých vrtulníků (ULH)

V provozu ultralehkých vrtulníků došlo v roce 2011 k jedné mimořádné události, při které došlo k těžkému zranění pilota.



Okolnosti nehody:

Pilot po vzletu z konce RWY 10 plochy SLZ Kotvrdovice nejprve vybočil mírně vpravo a pak rovným letem stoupal do výšky cca 30 m, potom mírnou levou zatáčkou pokračoval východním směrem od letiště. Než dolétl na kraj lesa a ke stromům vysokým asi 30 m, vystoupal do výšky cca 50 až 60 m nad zemí. Při tomto stoupání pravděpodobně snížil rychlost letu. Na hraně lesa a při síle větru, který v tu dobu foukal, způsobila turbulence odhození vrtulníku do strany a jeho prosednutí. Pilot prohlásil, že s vrtulníkem prováděl řízené klesání (autorotaci). Po nárazu do země na ližiny, došlo k odskočení a převrácení UL vrtulníku na pravý bok.

ZRANĚNÍ: Těžké zranění

POŠKOZENÍ: UL vrtulník zničen.

ZÁVĚR: Nezvládnutá pilotáž v turbulenci za lesem

Mimořádné události v provozu ultralehkých vírníků (ULV):

V roce 2011 nedošlo k žádné mimořádné události v provozu ultralehkých vírníků, za což jejich provozovatelům a pilotům děkují.

Závěrem musím zmínit, že v roce 2011 došlo ze strany provozu výše uvedených druhů SLZ ke čtyřem evidovaným incidentům, při kterých došlo k nepředpisovému provozu v řízeném prostoru. Tristní však na této statistice je to, že tři z těchto událostí způsobil jeden jediný pilot. Potěšující je naopak skutečnost, že z celkového počtu pilotů se do této statistiky dostali jenom dva.

Jiří Koubík
 ředitel správy LAA ČR
 za přispění inspektorů
 J. Rýdla, Z. Doubka a P. Chvojky

Mimořádné události v provozu motorových padákových kluzáků (MPK)

V roce 2011 došlo v provozu MPK k celkem pěti nahlášeným leteckým nehodám. Z toho jedna se stala rakouskému pilotovi při přeletu nad naším územím. V předcházejícím roce byl počet nehod o polovinu vyšší. Z tohoto hlediska bychom mohli konstatovat, že došlo ke zvýšení bezpečnosti letového provozu. Bohužel dvě z nehod byly s fatálními následky. Stalo se tak po třech letech bez smrtelné nehody.

Motorový paragliding vykázal stejně jako v předchozích letech významný nárůst provozu navzdory nepříznivým ukazatelům v jiných odvětvích letectví i v ekonomice. Stává se tak nejdostupnější formou motorového létání v současnosti vůbec. I přesto počet nehod motorových padákových kluzáků poklesl. Pokud se pokusíme najít nějaký společný faktor, který byl příčinou nehod v roce 2011, lze za něj ve třech případech jasně určit nekázeň pilota, respektive porušení základních bezpečnostních pravidel letu.

V loňském roce jsme na tomto místě konstatovali, že záložní padák zachraňuje životy. Letecká amatérská asociace se v průběhu roku snažila podpořit osvětu mezi piloty, ať již podporou akcí při kterých se přebalují záložní padáky nebo také za pomoci výrobců záchranné techniky srovnávacími shozy záložních padáků, o kterých vyšla rozsáhlá zpráva v časopisu Pilot (č. 4/2011). V několika případech skutečně piloti MPK, kteří se dostali do problémů, úspěšně použili záchranný systém. V letošním roce bychom chtěli v tomto úsilí pokračovat, protože jsme přesvědčeni, že pokud vynaložená snaha a prostředky vedou k záchraně zdraví či života pilota, že jsou použity účelně. Záložní systém stále není na MPK povinný, ale každý rozumný pilot jej za letu má s sebou. A podmínkou pro jeho bezchybnou funkci je každoroční minimální investice do jeho přebalení a údržby, nejlépe před zahájením sezóny.

Nehody jednotlivě

K první nehodě MPK došlo **28. 6.** Pilot **poblíž obce Velenice** uvedl motorový padákový kluzák z výšky cca 100 m AGL do levé spirály na volnoběžném režimu motoru a po nedokončených asi čtyřech otočkách narazil do země. Bezprostředně před nárazem se podle svědecké výpovědi zvýšily otáčky motoru PPG, zřejmě při pokusu o vybrání spirály. Nárazem do země pilot utrpěl zranění neslučitelná se životem. Je to v historii již druhá smrtelná nehoda PPG, kdy pilot nevybral spirálu, do které uvedl stroj v nízké výšce. Nejmé-



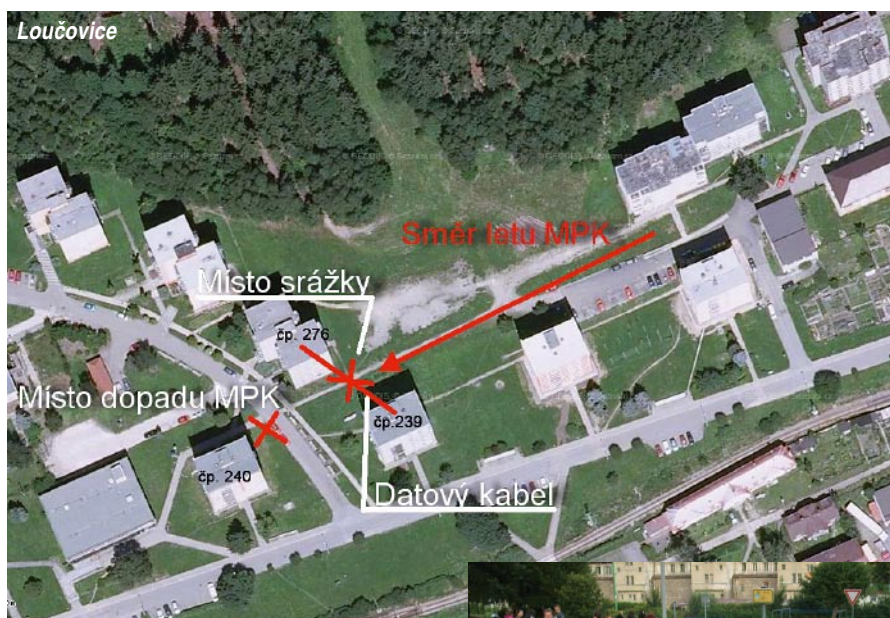
ně v jednom známém případě vloni pilot úspěšně včas použil záchranný padák. Důvodem může být rozdílné chování PPG v ostré zatáčce pod plynem a po uvedení do spirály na volnoběhu motoru. Padákový kluzák se v tomto případě chová odlišně a také jiné je jeho vybírání. Do spirály se padákový kluzák musí uvádět se značnou rezervou výšky, což dobře znají piloti volných kluzáků. V tomto případě pilot zahájil spirálu ve výšce 100 m, která je hluboce pod minimální výškou 200 m, ve které již spirála při nácviu má být ukončena.

Druhá nehoda se stala rakouskému pilotovi **v obci Loučovice**, která je bezprostřed-

ně **pod hrází Lipenské přehrady**. Pilot motorového padákového kluzáku odstartoval na území Rakouska společně se dvěma dalšími motorovými padákovými kluzáky k výletu na území České republiky. V obci Loučovice létal nízko mezi domy zástavby panelového sídliště a zachytil zde o datový kabel natažený mezi domy. Pilot s motorem dopadl na malý travnatý porost mezi množstvím pevných překážek. Nárazem si způsobil těžká zranění. Piloti ostatních PPG reagovali tak, že odletěli zpět na území Rakouska. Pomoc pilotovi poskytli svědkové události. Je možné, že se pilot chtěl vyrovnat některým „příkladem“, které

jsou k vidění na internetu, ve kterých asijsí letci létají slalom mezi paneláky na sídlišti. Na domácí půdě se při tom obával postihu, tak letěl „za kopečky“. Každopádně podobné atrakce, kam patří také podlétávání mostů, dříve nebo později končívají zle. Další věcí je, že pilot si neuvědomoval, že ohrožuje množství lidí na zemi včetně dětí na dětském hřišti v bezprostřední blízkosti. Naprosto nepochopitelná a do značné míry varující je reakce jeho kamarádů, kteří pilota nechali svému osudu s těžkými zraněními a ulétli pryč.

Třetí loňská nehoda se stala **21. 8. v Benátkách u Svítav**, které tvoří v podstatě součást Litomyšle. Pilot motorové padákové tříkolky po cca 1h letu prováděl nízký průlet nad obcí, která v tom místě tvoří mírné údolí podél potoka. Až v poslední chvíli zaregistroval dráty VN. Snažil se provést levou zatáčku, v jejímž průběhu došlo ke kontaktu vrchlíku s vodičem VN. V důsledku toho došlo k deformaci vrchlíku



a k pádu MPK do cca 5 m vysokého porostu, kde zůstal zachycen. Po chvíli se podvozek MPK však uvolnil a spadl do potoka. Pilot si při tom způsobil zranění nohy. Společným faktorem s předchozími nehodami je jednoznačně nerespektování základních bezpečnostních zásad za letu. Pilot letěl již za soumraku, kdy ne zcela zřetelně mohl vidět dráty VN nad obcí a v takové výšce, která znemožňovala jakýkoliv smysluplný manévr v případě nouze. Chce se téměř říci, že se pilot snažil o vytvoření této situace, až se mu to podařilo.

Ke druhé smrtelné nehodě došlo **31. 8. na letišti Stichovice**. Pilotní žák věku 61 let bezprostředně po ukončení výcviku prováděl toho dne svůj čtvrtý let, který byl také poslední před závěrečným přezkoušením. Asi po 10 min letu, ve výšce přibližně 150 m AGL, začal pod přidaným plynem točit prudkou levotočivou zatáčku,



kteřá přešla do spirály a následně skončila nárazem do země. Po celou dobu instruktor vydával žákovi vysílačkou pokyny k vyřešení situace, avšak ten na ně nereagoval. Pilot po příletu záchranné služby zraněním podlehl. V tomto případě byly při pitvě zjištěny závažné chorobné změny na srdci, které mohly v průběhu letu výrazně zhoršit

zdravotní stav a projevit se např. výraznou bolestivostí nebo až náhle vzniklým bezvědomím. Tím se může vysvětlit náhlá změna v reakcích pilota. Z této smutné události nelze vyvodit žádné závěry, které by mohly nějak pomoci ostatním pilotům.

Poslední nehoda se stala **17. 10. u Rožnova pod Radhoštěm**. Pilot PPG letěl v malé výšce nad krajem lesního porostu, kde se snažil o manévr k přistání. V průběhu pravé zatáčky zřejmě došlo k asymetrickému odtržení proudnic a následnému pádu na zem a těžkému zranění pilota. K uvedené situaci došlo v den, kdy vyskytovala turbulence a v uvedenou dobu a místě také katabatické proudění. To zřejmě mělo za následek turbulence, do které pilot v průběhu manévru vletl a vzhledem k nízké výšce již neměl mnoho možností, jak situaci napravit. V případě, že je jasná obloha, dochází se západem slunce k velmi rychlému ochlazení vzduchu a s tím spojenými soumrakovými jevy, mezi které patří katabatické proudění. Mějme na paměti, že v době mezi startem a přistáním se mohou povětrnostní podmínky výrazně změnit a nenechme se podobnou situací překvapit.

Tolik k vybraným nehodám, ke kterým došlo v provozu motorového paraglidingu v průběhu loňského roku. Pokud budeme dbát několika zásadních bezpečnostních zásad, můžeme se ve zdraví dožít vysokého věku. Do příštích leteckých sezón 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 padákových kluzáků (PK)

Za rok 2011 bylo šetřeno 18 mimořádných událostí v provozu PK na území České Republiky, z nichž 16 bylo klasifikováno jako letecká nehoda. Prošetřovali jsme také jednu **smrtnou zahraniční nehodu českého pilota, kterou bohužel vyvrcholily problémy oblíbeného francouzského terénu Roquebrune** a vyústily v jeho uzavření pro veškerý letový provoz.

Tato zbytečná nehoda, která se stala na začátku letové sezóny a tragicky ukončila život mladého muže, je příkladem sledu špatných rozhodnutí. Absence respektu k výstrahám a doporučením místních klubů a ignorování zřetelných ukazatelů nevhodných meteorologických podmínek k létání vedly k tomu nejsmutnějšímu výsledku. K výsledku o to smutnějšímu, že celému rozhodování, přípravě k letu a provedení startu do těchto podmínek byl přítomen zkušený pilot – instruktor. Nehoda nám nechává vzkaz a možnost se poučit. I přesto, že za létáním cestujeme velkou dálku a naše představy o hodinách strávených ve vzduchu se rozcházejí se skutečností, nelétejme za každou cenu! Máme-li pochybnosti, je vždycky lepší neletět a počkat na den, kdy jsme si jistí, že si každou minutu ve vzduchu příjemně vychutnáme – vždyť přeci o tom je rekreační létání.

Bohužel i provozu v České republice se letos nevyhnuly smrtelné nehody. První se stala **v červenci na terénu Černá Hora** a účastníkem byl **polský pilot s polskou pilotní licencí**. Startoval za silného větru

před zřetelnou studenou frontou a v průběhu letu vítr ještě zesílil. Pilot se neuváženou zatačkou po větru dostal na závětrnou stranu kopce, odkud se mu nepodařilo odletět, a vyklesal do terénu. Nouzové přistání nezvládl, v kyvu narazil do země a utrpěl zranění neslučitelná se životem.

Druhá nehoda s tragickým koncem se týkala českého pilota. Účastníkem byl málo zkušený, „sváteční“ letec, který odstartoval ze **startoviště Zbyslavce, v měsíci září**, v podvečerních hodinách za slabého větru do zad. Bohužel se mu nepodařilo doletět až na přistání a po cestě vyklesal do lesa. Nouzové přistání na strom zvládl bez zranění, při slézání ze stromu však spadl a smrtelně se zranil. I tato nehoda byla naprosto zbytečná. Od letu ho neodradilo ani to, že v sobotu na jinak využívaném terénu nikdo nebyl. Po přistání do lesa navíc nepoužil svůj funkční mobilní telefon, a aniž by dal komukoliv vědět, rozhodl se slézt na vlastní pěst.

Celkově z přehledu letošních nehod vyplývá, že **nejrizikovější skupinou jsou piloti s malým náletem hodin a nedlouhou letovou praxí, kteří létají v silném větru. Silný vítr hraje roli téměř u 70% všech nehod**. Příčiny a následky leteckých nehod se během let příliš nemění, jsou stále stejné a je jen na nás, jestli se z nich dokážeme poučit, nebo si tuto zkušenost musíme odžít na vlastní kůži.

Závěrem bych ještě zmínila jednu nehodu – **srážku rogala a padákového kluzáku**

na terénu Černá Hora v červenci. Tato nehoda je stále ještě v šetření, ale dá se konstatovat, že je opravdu nutné nespoléhat jen na relativně malý provoz, nenechat se unést ve slabých podmínkách ojedinělým stoupákem a vždy věnovat pozornost okolním provozu, a to neustále. Nepohybujeme se ve vzduchu sami a i přes jasná pravidla se může stát, že nás někdo nevidí, nebo si prostě splete stranu, na kterou se uhýbá. V každém okamžiku letu bychom měli mít jasný přehled o okolním provozu a včas předcházet případné srážce. Navíc i přes včasné a správné použití záložního padáku v okamžiku, kdy ke srážce dojde, musíme počítat s možnými následky přistání na záložním padáku, tedy i s vážným zraněním. Přesto je samozřejmě naprosto správné při srážce v malé výšce záložní padák bez váhání použít.

Před každým letem mějme na paměti, že nám jde o krásné zážitky ve vzduchu, o pohodu a případně o pěkný výkon. Podle toho, prosím, volme jen takové podmínky, které bez sebemenšího zaváhání hodnotíme jako dobré. Při létání a řešení vzniklých situací za letu používejme zdravý rozum a riskování si nechejme maximálně do karetních her.

Pevně doufám, že v příštích letech budeme moci konstatovat, že podle statistik nehodovosti létáme všichni pro radost.

Klára Beranová,
Hlavní inspektorka provozu PG

Nehoda na terénu Černá Hora

