

Rozbor mimořádných v provozu SLZ za rok

V následujících řádcích se pokusím, podobně jako v každém prvním čísle nového roku, ohlédnout za leteckými nehodami a incidenty roku předcházejícího. Opět se budu snažit upozornit na některé, zejména obecně významné skutečnosti, okolnosti a souvislosti. To vše ve snaze minimalizovat množství leteckých nehod a incidentů v budoucnu.

Krom jedné události v provozu UL vírníků a jedné v provozu závěsných kluzáků bez závažných následků nedošlo v mnou komentovaných kategoriích SLZ k žádným dalším hlášeným událostem. V následujícím obecném rozboru se tedy budu věnovat pouze událostem v provozu ULL.

I když všem případným nehodám a incidentům v budoucnosti zabránit nedokážeme, musíme se o to alespoň pokusit. Inspektoři a vyšetřovatelé mj. tím, že odhalili příčiny vzniku nehod, já a další pisatelé, případně přednášející, tím že se pokusí závěry formulovat a prezentovat a všichni piloti (čtenáři a posluchači) tím, že se nad podanými texty a informacemi pokusí zamyslet a přijmout minimálně „sami v sobě“ příslušná poučení.

Jiří Koubík
ředitel správy LAA ČR

Události v provozu UL letounů

V rozboru nehod roku 2013 jsem kvitoval s povděkem, že v tom roce došlo jen k minimálnímu počtu incidentů, při kterých byl narušen nějaký vzdušný prostor, resp. piloty SLZ nebyly dodrženy správné postupy. V roce 2014 v letovém provozu ULL došlo k sedmi takovým událostem (z celkových třiceti, což je docela „slušné“ procento). I když se tyto události obvykle obejdou bez dalších závažných následků, musím alespoň dva druhy z nich zmínit a upozornit na ně.

Ve dvou případech došlo podle mého názoru k tomu „nejbanálnějšímu“, k čemu mohlo dojít, a tedy zcela zbytečně. Piloti nezapnuli za letu v prostoru a bez radiového spojení odpovídač do modu „C“, ten byl zapnutý „jen“ v modu „A“. Dispečer ATC pak takový letoun sice na obrazovce vidí, ale nevidí, jak je vysoko. V případě, že se takto špatně identifikovatelný letoun má křížovat (na obrazovce) s jiným provozem, vzniká problém - vlastně takové „hasičské cvičení“, a to i v případě, že

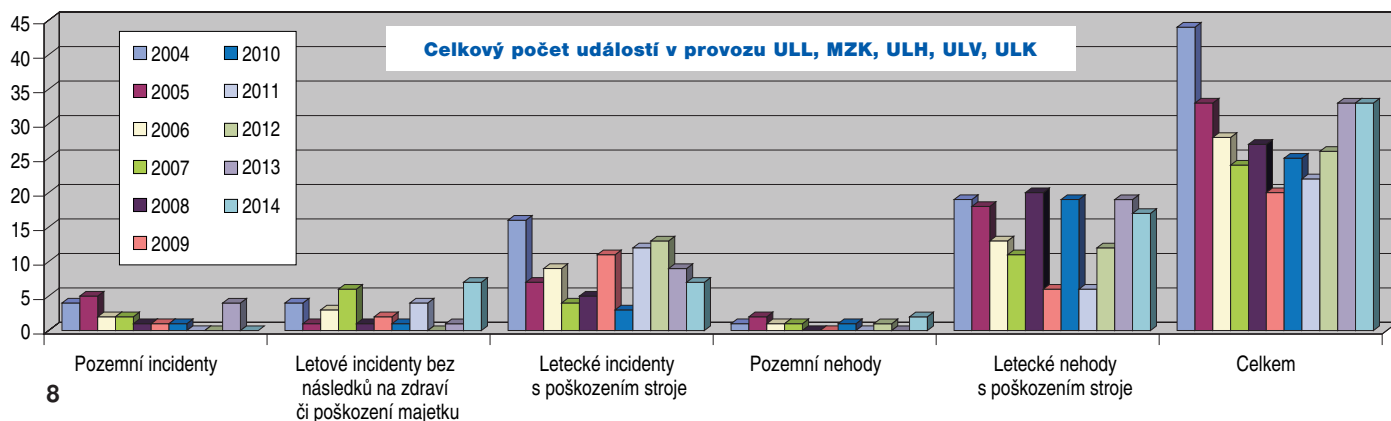
letouny jsou fakticky od sebe vertikálně velmi vzdáleny... (na obrazovce to prostě vidět není). Nevědomost osvobozuje - pilot v prostoru a bez spojení si letí jen tak krajinou a se zapnutým odpovídačem na „A“. Dispečerovi ATC však tak dobře jako pilotovi zcela jistě není, když vidí blížící se křížování dvou „cílů“ na radaru z nichž u jednoho nevidí, jak je vysoko a ani nemá o jeho úmyslech a plánech sebemenší potuchy... Dříve se na odpovídače nelétalo vůbec a pak jen na „A“ („C“, „S“ a další vymoženosti přišly později), by mohl někdo namítat. Jasně, ale v provozu s odpovídači „A“ byla letadla s dispečery ATC na spojení a výšku si řekli.

Co z toho plyne, je snad zřejmé. Mít na palubě odpovídač SSR není jen pilotova pomůcka a vymoženost, ale je to i závazek a odpovědnost za to, že je pilot bude provozovat tak, aby ostatním nezpůsobil problém. Mít jej správně nastavený (nejen módem, ale i kódem), správnou technikou jej přeladovat, nechávat v pravidelných in-

tervalech kontrolovat a kalibrovat, atd., by měla být absolutní samozřejmost. Obdobná odpovědnost platí i pro provoz zařízení jako jsou ELT.

Ve třech dalších případech, které v tomto rozboru zmíním, a které patří do této škatulky letových incidentů, piloti způsobili problém trochu jiného typu. Vletěli omylem do řízeného prostoru bez spojení a příslušného povolení. Ve dvou případech z těchto tří se toho piloti dopustili poté, co se za letu rozhodli změnit trať letu. V jednom případě se pilot vracel z důvodu špatného počasí před sebou zpět a zřejmě i v důsledku vzniklé nervozity způsobené zhoršujícím se počasím vylétl výš a narušil TMA, které původně podlétával.

V případě druhém vletl pilot bez spojení a povolení do CTR poté, co se za letu rozhodl pokračovat ještě dál směrem „pod TMA“, a přitom přehlédnul, že pod dotýčným TMA je ještě prostor CTR se shodným půdorysem. U tohoto případu



událostí 2014



Požářiště na zemi
po střetu letounu s vodičí el. vedení u Rackové...

23/08/2014 18:39



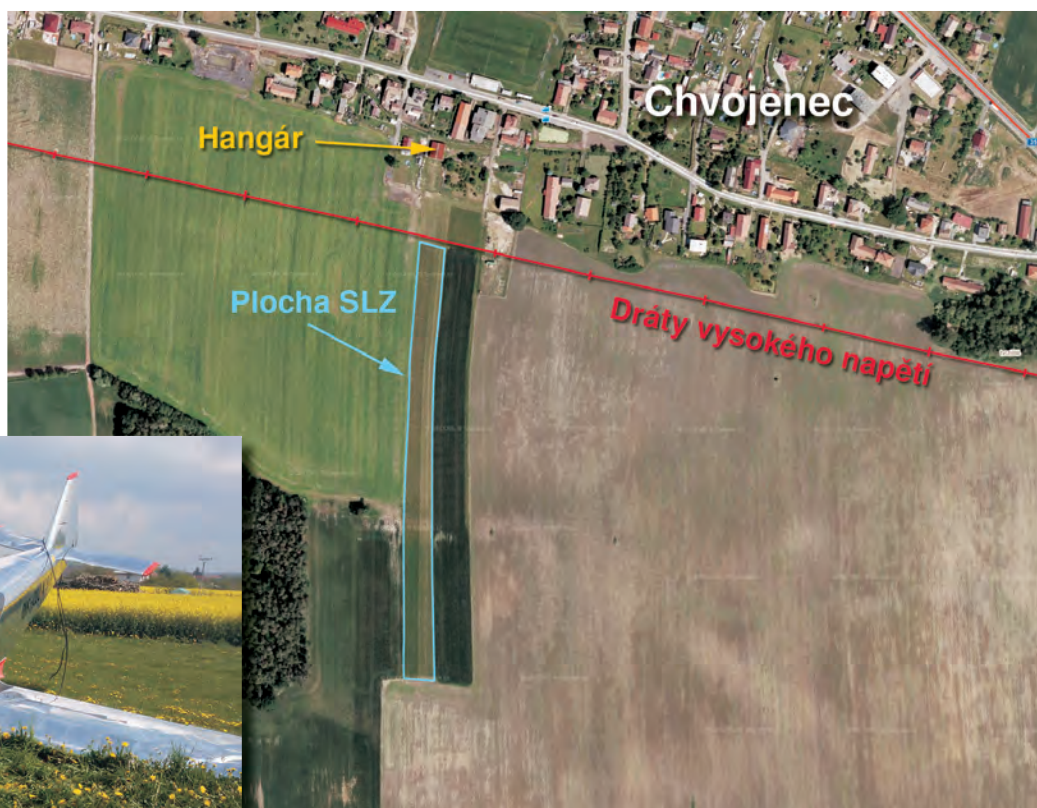
když to jde. Tam můžeš svou chybou způsobit problém většinou jen sobě, zatímco v CTR i jiným....“

Sřet letounu s nadzemním vedením el. energie byl příčinou dvou leteckých nehod v provozu ULL v roce 2014.

V jednom případě letěl pilot v okolí plochy, ze které létal. Létal tam dlouho a plochu, stejně jako její okolí a překážky musel velmi dobře znát. Při příletu k ploše, zřejmě před plánovaným přistáním, letěl pilot velmi nízko. Dle přiložené mapky, zobrazující závěrečnou dráhu letu musel s největší pravděpodobností, vzhledem k lesíku těsně před vodičí, doslova „česat šišky ze stromů“. V horizontálním letu ve velmi malé výšce letoun narazil do vodičů. Letoun byl srážkou stržen a vzápětí narazil

je dobré upozornit i na to, že horizontální hranice CTR a TMA byla v tomto případě stejná, resp. značena v mapě jednou čarou (horizontální hranice jsou stejné, vertikální jiné).

Ve třetím případě vlétl pilot do CTR bez spojení a povolení v důsledku nepřesné navigace, kdy se při letu po trati vyhýbal přeháňkám. Důslednější předletová příprava, dokonalejší navigování za letu by snad... Zde ještě poznámka formou poučky z mého výcviku: „Když nevíš, kde jsi a mohl bys být v blízkosti CTR, leť raději od CTR na druhou stranu a tam se hledej,



Důsledek střetu s dráty
u obce Chvojenec

do země, kde jej zachvátil požár a nezbylo z něj téměř nic.

Myslím, že žádný další zvláštní komentář není v tomto případě třeba. Pilot bohužel střet s vodiči a následný pád ULL letounu nepřežil. O tom, co jej vedlo k tomu, že letěl tak nízko, spekulovat nemohu.

Druhý případ střetu s vodiči el. vedení se stal před přistáním na plochu SLZ u obce Chvojenec. Vzhledem k poloze plochy a překážek v okolí je tato plocha jednosměrná – vzletat na jih a přistávat od jihu. V době této události foukal slabý vítr od jihu, přímo ze 180 stupňů. Zřejmě i proto se při přiletu pilot rozhodl k přistání na tuto plochu od severu. Tedy přes překážky a vodiče el. vedení, které jsou v tomto směru přistání v podstatě na prahu dráhy (viz mapka na předchozí straně).

V závěrečné fázi přiblížení zachytil letoun podvozkem o vodiče el. vedení. Tím došlo k výraznému snížení rychlosti s následným pádem na pravou polovinu křídla. Zřejmě i působením křídla jako deformační zóny a možná i postupným „přibrzdováním“ drátů, zachyceným na ocasných plochách letounu, nedošlo při této nehodě ke zranění posádky. Letoun byl však poškozen „doce-la“ silně a na vodičích vznikla také škoda...

Technické příčiny souvisely se vznikem dvou událostí. Podobně jako v minulosti se jednalo o vynucené přistání do terénu po ztrátě výkonu pohonné jednotky, případně vysazení motoru. Příklad, který chci v tomto rozboru podrobněji rozvést je trochu specifický ne až tak běžným technickým problémem (i když podobný jsme v minulosti už zaznamenali). Je to však dáno dané tím, že v současnosti se v technice UL používají převážně tzv. reduktorové motory. Při vzletu letounu Quall L 200 z letiště Frýdlant došlo ke snížení tahu pohonné jednotky se současným nárůstem otáček motoru. Pilot se rozhodl pro přistání do terénu, při kterém byl letoun i z důvodu vyššího porostu (řepky) poškozen. Příčinou ztráty tahu se současným nárůstem otáček motoru bylo povolení unašeče vrtule, který



byl spojen s klikovou hřídelí „kónusem“. Jak ukazuje tento případ, jeví se kontrola dotažení unašeče vrtule spolu s důsledným zajištěním upevňovacího šroubu podstatnou, velmi!

Nezvládnutá technika pilotáže při přistání. Podobně jako v předcházejících obdobích i v roce 2014 došlo k několika událostem v provozu ULL (celkem 9), které zařazujeme do této podskupiny. Většinou se opět jednalo o případy, kdy pilot přivedl letoun k zemi na vyšší rychlosti (první chyba související zpravidla s delším rozpočtem), nebyl dostatečně trpělivý (ve výdrži rychlost nevytratil) a letoun dosedl na vyšší rychlosti s následným odskokem, který neopravil, nebo opravil špatně (např. nepřiměřeným potlačením) a došlo k poškození stroje. Opět jsme zaznamenali i případ, kdy pilot uvedl letoun do „výdrže“ v pěti metrech nad zemí, a tam „byl s přistáním hotov“... Ani nemohlo dojít k ničemu jinému, než že následně na zem „spadl“... Nebudu však na tomto místě podrobně znovu popisovat, jak se má dělat správný

rozpočet, který je prvotním předpokladem pro zdařilé přistání, ani techniku oprav vadných přistání. Bylo o tom napsáno mnoho a neustále se to opakuje.

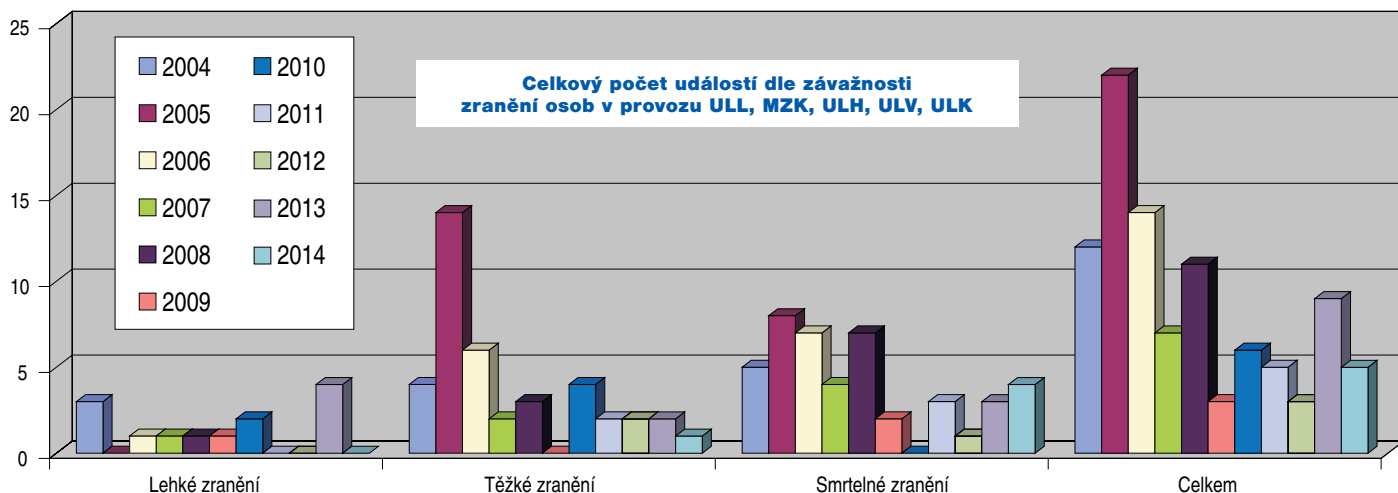
Podrobněji zde zmíním jen dvě události tohoto typu:

Pilot s další osobou na palubě prováděl navigační let z letiště Strunkovice na plochu SLZ Nymburk. V poslední fázi přistání na asfaltovou RWY 27 se UL letoun dostal vlivem bočního větru do skluzu. Po dotyku kol hlavního podvozku se zemí UL letoun odskočil. Pilot ani po odskočení skluz nevyrovnal a při dalším dotyku kol podvozku se zemí došlo k poškození podvozku, následně k dosednutí na spodek trupu a poškození vrtule.

V ten den foukal v Nymburce vítr ze severu o síle 5 - 7 m/s... Nebudu se zde zbývat tím, jestli byl takový vítr v souladu s limity letové příručky pro přistání. Některé „obecnosti“ si ale neodpustím zmínit:

- asfalt či beton (tvrdý podklad) neodpouští - i nepatrný traverz při dotyku s ním je problém...
- po srovnání do směru v závěrečné fázi výdrže s bočním větrem (noha po větru) vždy dojde k bočnímu posunu letounu...
- v Nymburce není asfaltová dráha milosrdně široká, v opravdu silném bočním větru nemusí stačit začít výdrž na návětrné straně (viz bod výše)...
- přistání s ostruhovým podvozkem je náročnější na přesnou techniku pilotáže, s bočním větrem zejména...
- čím objemnější trup mezi kabinou a ocasem a čím menší účinnost směrovky, tím jsou limity pro přistání s bočním větrem menší.

A co říci závěrem? S daným typem letounu bych se asi hodně rozmýšlel, jestli bych v těchto podmínkách (vítr přesně z boku o síle 5-7 m/s) v Nymburce na asfalt vůbec přistával, a když už, tak bych hodně vzpomínal na moudra starších a snažil se jimi řídit – „Nalítávej na návětrnou část dráhy, aby tě to v konci nesfouklo mimo, nechtěj přistát za každou cenu na tři body, ale přistaň klidně na kola, budeš sice rychlejší, ale směrovka bude účinnější,



křídélko proti větru ti pomůže eliminovat boční snos v závěru a první dotek na návětrné kolo ti může také pomoci boční posun zastavit. Určitě je lepší první dotek na návětrné kolo než na závětrné... Někdy ti ale se silným bočním větrem ani plná noha nemusí stačit na srovnání do směru. Pak si musíš pomoci tím, že budeš přistávat víc proti větru, jinak to téměř s jistotou „rozneseš“.

Druhou událost, kterou bych chtěl alespoň v krátkosti zmínit v souvislosti s technikou pilotáže při přistání, je nehoda z Kotvrdovic. Pilot po návratu z navigačního letu provedl přistání asi v polovině délky RWY 10. Po dosednutí došlo k odskoku UL letounu do výše asi 1 m a opětnému „přistání“ na příďové podvozkové kolo,



„Shrnutý“ hlavní podvozek k jedné straně jakoby chtěl naznačit, odkud při přistání foukal vítr...



Detail ohnutého předního podvozku, který způsobil zablokování směrovky při opakovaném okruhu. Tohle ale pilot před rozhodnutím opakovat nemohl vidět. A i kdyby viděl, je otázkou, zda by si možnost následného zablokování směrovky uvědomil

a tím k ohnutí trubky příďové podvozkové nohy. V tom okamžiku pilot zvýšil výkon motoru a znovu odstartoval. Při opakovaném okruhu ohlásil zablokování nožního řízení. Pokračoval s omezeným řízením v letu po okruhu, který dokončil přistáním na RWY 10 na hlavní podvozek.

Na tuto událost nepoukazuji z důvodu toho, že zpráva uvádí přistání do poloviny dráhy (tedy prapůvod problému je opět v dlouhém rozpočtu, snaze dostat letadlo na zem i přes vyšší rychlost), ale zejména proto, že obecná poučka nápravy podobné situace mohla být v tomto konkrétním případě zavádějící. Obecně se totiž říká, že jedním z východisek nepřiliš zdařilého přistání je opakovat okruh. Při prvním pokusu o přistání došlo ale v tomto případě k tak závažnému poškození předního podvozku, že došlo k jeho zablokování. Protože přední kolo obvykle bývá spřaženo se směrovkou, došlo i k zablokování směrovky. Tentokrát pilot dovedl letoun na zem bez dalších následků, ale je otázkou, jak by tomu bylo, kdyby se přední kolo

zablokovalo třeba v krajní poloze (plná výchylka), nebo například foukal silnější boční vítr, byla větší turbulence, atp. Obecná poučka o opakování okruhu platí i nadále, ale v souvislosti s tímto případem si dovoluji upozornit na to, aby pilot případně zvážil i to, jestli je letadlo po prvním nezdařeném pokusu o přistání (po veliké „ráně“ do země) ještě schopné letu... Víím, že času na rozmyšlení v takových případech moc není, ale vzít i tuhle zkušenost na vědomí nemusí být za jistých okolností od věci.

Před závěrem tohoto pojednání jen informativně a krátce zmíním tři nehody v provozu ULL, které měly následky nejtěžší. Došlo při nich totiž ke smrtelným zraněním pěti osob. Krátce a jen informativně proto, že jejich šetření není dosud (k datu psaní tohoto rozboru) ukončeno a nelze tedy poukazovat zcela jasně a jednoznačně na nějaké nedostatky a vyvozovat z nich příslušná opatření. Jedná se nehodu P 92 Echo na letišti v Křižanově dne 6. 6., při které došlo ke zničení letounu a pilot utrpěl smrtelné zranění, nehodu WT 9 Dynamic, ke které došlo u obce Kondrač u Českých Budějovic dne 26. 6., a nehodu letounu VL 3, ke které došlo poblíž České Třebové dne 15. 8. U obou posledně zmiňovaných událostí lze jen konstatovat, že oba členové posádky při nich utrpěli smrtelná zranění, a to, že místa nehod (trosky – poškození letadel) vypadají alespoň dle celkové fotodokumentace, podobně...

Úplným závěrem jedna pozemí nehoda - malichernost, ale jen zdánlivá.

Pilot po přistání pojížděl dne 28. 9. na letišti Hradec Králové k hangáru. Při tom sjel levým kolem hlavního podvozku z asfaltu a vjel do výmolu v trávě vedle pojižděcí dráhy. UL letoun se zastavil. Proto pilot zvýšil výkon motoru a vyšlápl pravý pedál, aby udržel UL letoun v přímém směru. Po vyjetí se ale UL letoun rozjel velkou rychlostí a zatočil prudce vpravo. Na to už pilot ne-



U obce Kondrač dne 26. 6.



Poblíž České Trebové dne 15. 8.

stačil zareagovat. UL letoun narazil pravou polovinou křídla do odstavených letadel.

Při této zdánlivě malichernosti byl poškozen pilotův UL letoun Pegas (zlomená vzpěra pravé poloviny křídla, u pravé poloviny křídla poškozená náběžná hrana, protržený spodní i horní potah, poškozené křídélko a okrajový oblouk, protržený potah pravé poloviny stabilizátoru VOP, poškozená přední podvozková noha) ale také UL letoun Eurostar (poškozena vrtule, náběžná hrana levé poloviny křídla, zlomený trup

v místě před ocasními plochami, poškozeny ocasní plochy) a ještě na Slovensku registrovaný letoun Dynamic - na levé polovině křídla poškozen okrajový oblouk a vztlačková klapka, levá polovina stabilizátoru VOP a vrtule.

I když při této události nebyl nikdo zraněn, došlo při ní ke značným materiálním škodám. Nejspíše i vzhledem k předpokládané výši škod byly prvotní informace k této události jiné, než ke kterým dospěla vyšetřovací komise...

Jak praví lidová moudrost „Stát se může cokoliv, kdykoliv a komukoliv“, a aniž bych chtěl tuto jakkoliv bagatelizovat, dodávám: „Mnohému bychom ale mohli předejít, nebo se o to alespoň pokusit, kdybychom.“ A dodávám to s plným vědomím toho, že na „kdyby“ se nehraje.

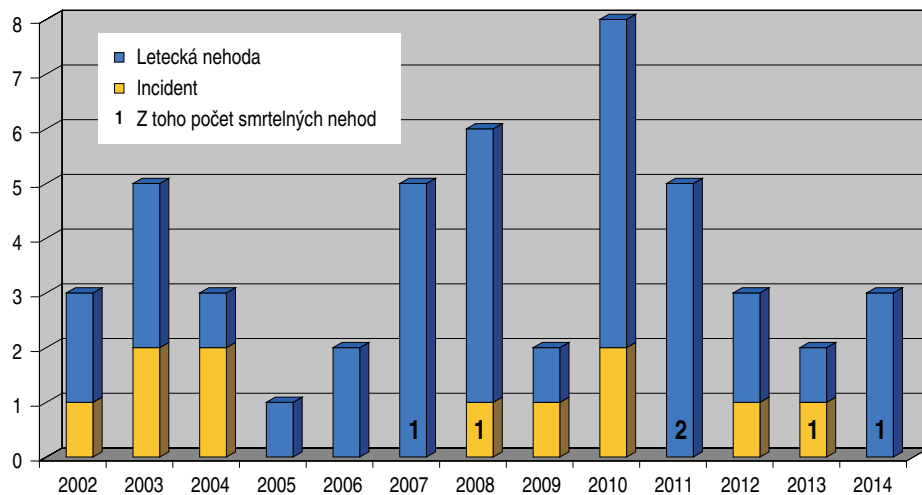
S přáním jen zdařilých přistání (všech a pro úplně všechny) bez dovětku „kdyby“

Jiří Koubík ředitel správy LAA ČR

Mimořádné události v provozu MPK

V roce 2014 byly v provozu MPK hlášeny celkem čtyři události, z nichž tři klasifikujeme jako letecké nehody. Bohužel jedna z nehod byla s tragickými následky. Přes to, můžeme konstatovat, že trend nízkého počtu nehod v oboru motorových padákových kluzáků, je setrvávající i při zachování již stabilního trendu růstu této kategorie SLZ. Svědčí to o oblíbě motorového paraglidingu, která bezpochyby souvisí s jeho dostupností, a také s bezprostředností intenzivního prožitku z letu, který nelze zažít nikde jinde.

Z grafu je patný vývoj nehodovosti od roku 2002.



Prevence

Jako každý rok, kdy v závěru vyhodnocujeme příčiny nehodovosti, jsme nuceni konstatovat, že k míře bezpečnosti, kterou dosahujeme, vede cesta přes prevenci. LAA ČR stabilně provádí osvětu mezi piloty motorových padákových kluzáků. Je to prostřednictvím seminářů, které pořádají inspektoři, školení instruktorů a inspektorů, přednáškami nebo besedami s piloty při různých akcích. Již stabilně podporujeme přebalování záložních padáků, kde se pi-

loti mohou seznámit také s problematikou záchranné techniky, její údržby a použití.

Výsledky osvěty mezi piloty nejsou vidět okamžitě. Je to dlouhodobá vytrvalá práce, která však přináší ovoce v podobě vyšší odpovědnosti pilotů a nižší nehodovosti. V tomto směru je těžiště práce na inspektorech, kteří pracují s piloty přímo v terénu.

Na pozitivním vývoji nehodovosti se podílí také současný stav technické úrovně strojů. Oproti minulosti se již prakticky nesetkáváme s žádnými nehodami, kde by technický stav motorového padáku zapříčinil nehodu.

Tento trend se osvědčil a rozhodně považujeme za správné pokračovat cestou prevence a osvěty.

Stručně k nehodám MPK

Rozebereme si dvě nehody, ke kterým došlo s malým časovým odstupem bezprostředně po začátku letové sezóny v březnu 2014.

První z nich se stala 8. 3. 2014 v obci Žitenice v okrese Litoměřice. Pilot MPK ve věku 40 let, vlastník pilotní průkaz od roku 2009, letěl na krosně Nirvana Instinct

NS 200 v kombinaci s PK Moyo 26, výrobce JojoWing. Pilot odstartoval z modelářské plochy severně od obce Mířejovice, kde také nechal svůj vůz. V Žitenicích přistál na zahradě svého kamaráda, kterého navštívil. Odtud po té odstartoval k dalšímu letu. Vzlet provedl proti větru, proti skupině stromů ve směru letu napravo. Vlevo od pilota se před rodinným domem nacházela dva zaparkované osobní automobily a samotný vzlet probíhal přes obytnou buňku vzdálenou cca 80 m. Po vzletu se vzhledem k blížící se překážce, pilot snažil co nejrychleji nastoupit výšku. To učinil značným stažením řidiček. Protože měl v průběhu startu navíc obavu z blížících se stromů vpravo od něj, respektive z možné turbulence, která by se za nimi mohla vyskytovat, ještě zahájil levou zatáčku dalším stažením levé řidičky. V té chvíli došlo k levostrannému asymetrickému kolapsu vrchlíku a pádu. Pilot ještě nebyl usazen do sedačky. Nohama narazil do pravé přední části OA Škoda Octavia a přes něj se dále převálil na vedle stojící BMW X5. Při tom si způsobil těžká zranění.

K přetažení vrchlíku po startu díky propracovanému systému výuky pilotů MPK u nás dochází vzácně. V tomto případě došlo k souslednému porušení důležitých zásad. Pilot se rozhodl startovat z plochy ve směru proti vzrostlým stromům, navíc obklopen překážkami. V průběhu vzletu přebrzdil PK, a navíc ještě zahájil levou zatáčku proti



reakčnímu momentu motoru, který pracoval na plný výkon. PK zkolaboval po neúměrném zásahu levou řidičkou. Významným momentem, který mohl nehodě přispět, byla skutečnost, že to byl jeden z prvních letů pilota po zimní přestávce. Vzhledem k jeho zkušenostem lze předpokládat, že pokud by byl rozlétaný, neměl by se startem v těchto podmínkách problém. Nicméně protože si ještě neobnovil pilotní návyky po přestávce, byly jeho reakce neúměrné situaci, a to jistě výrazně přispělo k této události.

13. 3. 2014 došlo ke smrtelné nehodě v Petrovicích u Karviné. Pilot ve věku 64 let, s pilotním průkazem od roku 2004,

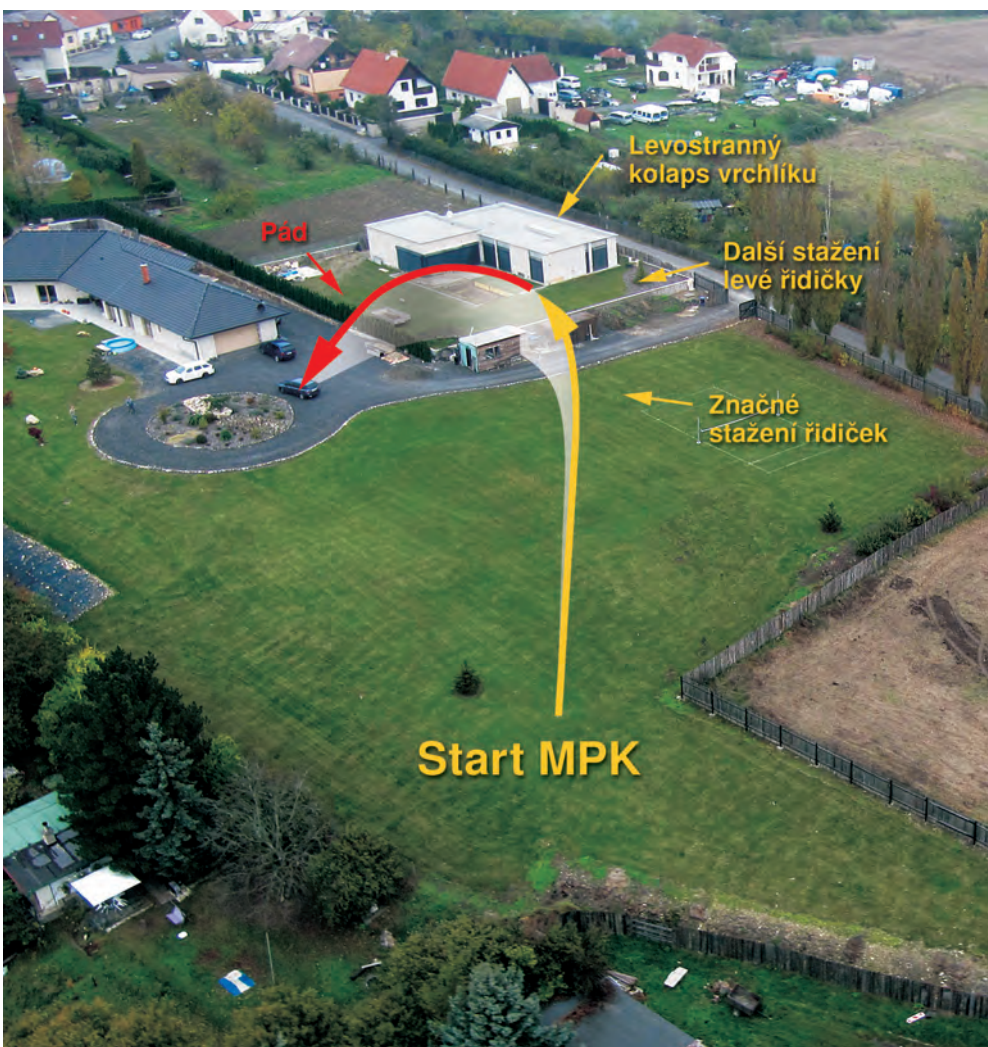
odstartoval z plochy pro MPK Petrovice. Letěl na krosně Nirvana Instinct s odnímatelným podvozkem Cruise v kombinaci s kluzákem Nucleon 27, výrobce Dudek Paragliders. Pilot byl zkušený a v době nehody rozlétaný. Po startu provedl zatáčku o 360° a zamířil severním směrem k cca 400 m vzdálenému vedení VVN. Letěl v nízké výšce nad zemí a levou polovinou vrchlíku narazil do drátů VVN. Při tom došlo k destrukci vrchlíku a jeho roztržení. Následně MPK provedl pravou ostrou sestupnou zatáčku a po asi jedné otočce narazil do země přibližně pod místem střetu s dráty. Pilot utrpěl zranění neslučitelná se životem. PK byl po nárazu do drátů VVN mezi 5. a 6. žebrem roztržen do asi 2/3 hloubky a měl v této oblasti přetřžené šňůry horní galerie. Došlo u něj ke změně vnitřních tlakových poměrů a stal se neřiditelným. Ze známých skutečností můžeme usuzovat, že k nárazu do drátů VVN došlo pravděpodobně nepozorností pilota, který, přestože terén a překážky v okolí velmi dobře znal, letěl v přízemní výšce a zřejmě se plně nevěnoval řízení MPK. Dráty VVN pravděpodobně spatřil na poslední chvíli a přes uvedení MPK do pravé ostré zatáčky již střetu nemohl zabránit.

Z obou nehod si můžeme vzít ponaučení. Ve chvíli, kdy začne letové počasí, a my se po zimní přestávce vydáme opět létat, musíme mít na paměti, že naše návyky zcela určitě doznaly změn a je potřeba je nejprve obnovit. Také pokud létáme v domácím prostředí, které notoricky známe, je nezbytné neustále věnovat pozornost řízení, protože, jak je patrné, i malá nepozornost může mít dalekosáhlé následky.

Létejme pro radost, a nekažme si to zbytečnými nehodami. V letošním roce již jen samá bezpečná přistání.

Ing. Miroslav Huml

Hlavní inspektor provozu MPK, hlavní inspektor techniky MPK a PK LAA ČR



Mimořádné události v provozu PK

Za rok 2014 bylo v provozu paraglidingu evidováno 13 mimořádných událostí, z nichž 10 bylo klasifikováno jako letecká nehoda a - bohužel - jedna z nich také jako smrtelná nehoda.

V jednom případě došlo ke zranění osoby bez výcviku a bez pilotní kvalifikace.

Podobně jako v minulých letech je nejčastější příčinou nehod létání v nevyhovujících meteorologických podmínkách, kdy dochází vlivem silného větru, nebo v kombinaci silného větru a termických poryvů k deformacím nosné plochy, a to často v malé výšce nad zemí.

K nehodám PK

K první události došlo v březnu, kdy zkušená pilotka přistála do korun vzrostlých stromů a byla vyproštěna za pomoci lezeckého oddílu Hasičské záchranné služby.

V dubnu došlo ke dvěma nehodám, z nichž se jedna stala při vlečení na Všechově. Vlekař odjížděl od pilota s připnutým lanem velkou rychlostí, když došlo k zachycení tažného lana ve vodičích kladkách. Následkem toho byl připnutý

pilot vystřelen dopředu, kde si nárazem hlavy do země způsobil těžký otřes mozku.

Jako opatření pro zvýšení bezpečnosti je doporučení pro všechny vlekaře, aby ve fázi, kdy odjíždějí od pilota a natahují tažné lano, jezdili pomalu. Došlo také k technickým úpravám a vymezení vůle mezi kladkami tak, aby nemohlo dojít k sesmeknutí lana mimo kladky.

V květnu evidujeme dvě nehody, z nichž je bohužel jedna tragická. Při té zkušená pilotka provedla opakovaný start s rozeprnutými nožními přezkami a po krátkém letu z postroje vyklouzla. Výrobce postroje změnil způsob zapínání nožních popruhů tak, aby se podobným nehodám předešlo.

Během června došlo ke třem incidentům, z toho naštěstí dva byly bez zranění. V prvním případě došlo na Kozákově k zavěšení pilota do korun stromu po špatném odhadu výšky nad stromy, a o dva dny později došlo ke střetu dvou pilotů, kteří se snažili navázat do stoupavého proudu s takovým zaujetím, že nesledovali prostor kolem sebe. Jejich let skončil na záložním padáku a díky šťastné souhře náhod bez zranění.

Šťěstí však chybělo pilotovi svahujícímu na Býkovicích, kterému v malé výšce nad zemí zkolaboval vrchlík. Pilot nestačil použít záchranný padák a nárazem do země si způsobil těžké zranění.

Další nehoda se stala osobě bez výcviku a pilotního průkazu, která si paragliding chtěla „jen vyzkoušet“. Pilot vlastního padákového kluzáku určený pro motorový paragliding pomohl s ustrojením a startem kamarádovi, a tomu se bohužel start zdařil. Nikoliv však přistání, při němž pravděpodobně vrchlík přebřzdil a následkem bylo těžké zranění. Protože fázi přistání přes vzrostlé stromy nikdo neviděl a pilot-samouk nárazem utrpěl mimo jiné i otřes mozku a na průběh letu si nepamatuje, nelze jednoznačně určit příčinu nehody.

Je potřeba zdůraznit, že výcvik mohou provádět pouze vyškolené osoby s kvalifikací instruktor, nebo instruktoři ve výcviku v souladu s výcvikovou osnovou. Doba, kdy se piloti učili létat sami, je dávno pryč, tak proč opakovat chyby, které se v té době stávaly? Také legislativa se od počátků paraglidingu změnila a na konání samouka a pilota-majitele



Ilustrační záběry

padákového kluzáku lze pohlížet jako na porušení zákona o civilním letectví.

V podzimních měsících došlo ke dvěma nehodám V Oderských vrších nedaleko Lipníku nad Bečvou. V prvním případě pilot zaletěl do dýzy mezi kopci a nebyl schopen se proti větru prosadit, takže přistál do korun stromů. Jejich větve bohužel pilota neunesly a ten propadl do rokle. Naštěstí měl po ruce telefon a byl schopen si přivolat pomoc.

O týden později na stejném místě jiný pilot zaletěl po větru do údolí, kde vyklesal tak nízkou, že se mu již nepodařilo vyletět a přistál do stromů. Za velkého zájmu místních médií byl ze stromu sundán hasiči.

Na tomto místě nelze nezpomenout případ narušení ATZ letiště v době provádění výsadků. Jenom díky velkému štěstí nedošlo ke kolizi paraglidistů s parašutisty, kteří po volném pádu ze čtyř kilometrů otevírali padáky mezi skupinou paraglidistů letících přelet místy, kde neměli co dělat.

Závěrem

Zde zveřejněné nehody jsou ty, o kterých má LAA informace. Nejsou zde nehody našich pilotů v zahraničí, protože tyto LAA nešetří.

Mějme na paměti, že nehoda se může stát kdykoliv a komukoliv, a snažme se svým konáním nehodám předcházet. Výše zmíněné případy nechtě jsou poučením nejen pro nové piloty, ale pro nás všechny.

Mgr. Jan Hájek,
hlavní inspektor provozu PK



Ilustrační záběry