

Souhrnný rozbor mimořádných událostí za rok 2006 z provozu SLZ

Zatímco provoz, nehody a incidenty „velkých“ (dopravních) letadel i vojáků jsou zpravidla charakterizovány možností působení několika faktorů z relativně odlišných činností (které však k tomuto druhu letectví zcela neodmyslitelně patří), jsou provoz a s ním spojené nehody a incidenty ve všeobecném letectví, a zejména v letectví sportovním a rekreačním, trochu odlišné. V čem spočívá z mého pohledu zásadní odlišnost:

- Letět z nějakého zjištěného, obchodního či vojenského důvodu prostě jako sportovní piloti nemusíme a je v podstatě jen na nás, zda se za daných okolností rozhodneme let provést (nemáme majitele firem, obchodní manažery, velitele, letušky a další členy posádky, jež nám pomáhají zjišťovat situaci na trase, ani další personál, jež nám pomáhá plánovat trasu letu, letání nám není „chlebem“,

ale mělo by být radostí, odpočinkem a zábavou).

- Jednoduchost našich letadel nám dává narozdíl od těch „velkých“ možnost zhodnotit jejich aktuální technický stav a nemusíme se spoléhat jen na stanovisko jiných (kolem našich letadel se nepohybují množství mechaniků a techniků, jež nám pomáhají zjišťovat a udržovat stav našich letadel).
- Naše lety se odehrávají především v tzv. volném vzdušném prostoru (v drtivě většině případů nás „nevěde a nerídí“ žádný dispečer či řidič, který nekontroluje náš pohyb na obrazovce radaru a to kdy provedeme zatáčku, budeme stoupat či klesat apod. si řídíme a kontrolujeme sami).

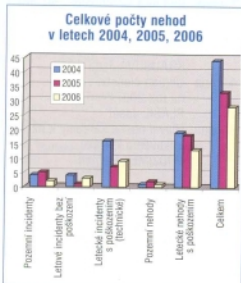
Obecně se dá tedy říci, že máme větší „volnost“ v rozhodovacím procesu (a tak je to podle mne správně, tak jsme to chtěli a chceme), avšak naše zodpovědnost se tolik nerozměňuje a ani nemůže

rozměňovat, mezi další subjekty a leží především na jednotlivcích, resp. pilotech samotných. Kromě výše uvedených základních spolurozhodujících faktorů zodpovědnosti ve „větším“ leteckém provozu má tento i množství dalších vnitřních kontrolních mechanismů, které v něm dále snižují možnost chyby jednotlivce, a jež nejsou ve sportovním a rekreačním letectví uplatňovány pro jeho jednodušnost a z ní plynoucí menší finanční náročnost, tedy i dostupnost.

To, co jsem chtěl naznačit v úvodu následující statistiky a rozboru mimořádných událostí, je to, aby se znovu a více každý z nás snažil zamyslet nad odpovědností k sobě samým, svým blízkým i pilotům a kamarádům kolem, na které může naše chybné nebo nezodpovědné jednání mít vliv a pokusili se vyvarovat chyb ostatních a tím prokázali a obhájili správnost jednoduchosti, relativní volnosti a odpovědnosti jednotlivce ve sportovním a rekreačním letání.

Nehody v provozu ULLa

V nejsledovanější a v současnosti nejrozšířenější kategorii SLZ - kategorii ultralehkých letadel řízených aerodynamickými prostředky (ULLa), došlo v roce 2006 k celkovému počtu 28 mimořádných leteckých událostí, jež jsme pro srovnání rozčlenili do grafu dle celkových počtů a dalších dílčích členění a pokusili se porovnat strohá čísla s nedávnou minulostí.

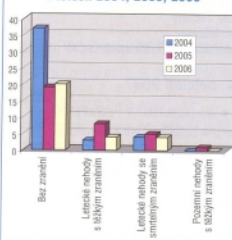


Z tohoto grafu jako optimistické vyhlíží snížení v celkových počtech mimořádných událostí v provozu ULLa i snižující se trend

v leteckých nehodách, při kterých dojde k poškození letounu.

Další grafické znázornění, které udává počty nehod z pohledu následků na zdraví pilotů i dalších osob na palubě, už ale tak optimisticky nevyhlíží.

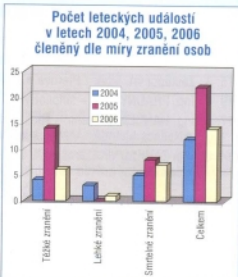
Počet leteckých událostí se zraněním v letech 2004, 2005, 2006



Z tohoto grafu se dá usuzovat, že počty nehod, při kterých bylo způsobeno smrtelné zranění, se meziročně ve sledovaném období výrazně nemění, podobně jako počty nehod, při kterých bylo způsobeno těžké zranění. Protože tyto mimořádné udá-

losti jsou ty nejzávažnější, měla by být naše pozornost v prevenci a bezpečnostních opatřeních v následujících obdobích upřena právě k nim (jestli to lze), stejně jako v minulosti.

Ve vyhodnocení počtů událostí ve vztahu ke zraněním však předcházející graf neidentifikuje počty zraněných osob (nerozlišuje, jestli byly na palubě osoby dvě nebo jedna, ani blíže nespecifikuje jejich zranění - vždy konstatuje to těžší). Počty zraněných osob indikuje až graf následující.



I když podobně jako graf předcházející neindikuje ani tento nárůst počtu smrtelně zraněných osob a u těžce zraněných (oproti nárůstu v roce předcházejícím) má tendenci k návratu k dlouhodobějšímu stavu, je patrně nejvíce alarmujícím a největším důvodem k zamyšlení. V počtu smrtelně zraněných osob v roce 2006 nejsou navíc statisticky zaznamenány dva případy, kdy došlo k při nehodě k těžkému zranění, ale obě osoby, které byly v tu dobu na palubě, na následky těžkých zranění (popálenin) nakonec zemřely. Jak však bude zřejmé patrně z následujícího komentáře ke konkrétnímu události v roce 2006, byly právě tyto události s největší pravděpodobností z těch, kterým mohla zabránit výše uvedená a mnohokrát zdůrazňovaná osobní zodpovědnost jednotlivce.

Posledním grafem je srovnání kvalifikací účastníků nehod. Podobně jako v předcházejících letech byl poměr pilotů z vyšší

kvalifikací než jen pilot SLZ (PPL, CPL, piloti kluzáků a motorových kluzáků, včetně vojenských pilotů) úměrný počtu událostí a jejich účast na nehodách ultralehkých letadel se dlouhodobě pohybuje na úrovni cca 1/3 z celkového počtu.

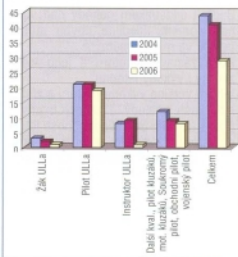
Oproti předcházejícím letům došlo v roce 2006 k úplnému vymezení nehod a incidentů, kdy byl na palubě letadla „čistý“ instruktor ULLa. V tomto roce došlo sice k jedné mimořádné události s instruktorem (instruktorkou) ULLa bez „vyšších“ kvalifikací, avšak tato událost byla způsobena technikou závadou (na vrtuli a reduktoru). Do jaké míry mohla instruktorka zamezit vzniku události zjevnějším příznakům poruchy reduktoru a vrtule před letem, nelze dnes stanovit, ale nepochybně v tuto chvíli je, že přes poruchu vrtule a reduktoru převzala duchapřítomné řízení a přivedla letoun bezpečně na zem bez dalšího poškození (a za to jí patří uznání a dík). Kdyby se nám v budoucnosti podařilo udržet trend „bez nehod s instruktory na palubě“, před-

pokládám, že by to mohl být krok k radikálnějšímu snížení nehod a jejich následků, protože to značně míry se dá uvažovat, že „jak létá instruktor, tak by mohl létat i jím vycvičený pilot“. (Toto pravidlo nebylo a nemohlo být vždy úplně platné, protože vždy existovaly individuality, které se usměrnit nedaly. V současné době, kdy je úspěšných individualit daleko více než dřív a kdy se lidé začínají létatni věnovat v pokročilejším věku mj. i na základě finanční situace, se možnosti instruktorů při formování „charakterů“, soudnosti, zodpovědnosti atd. u nových a začínajících pilotů snižují. O to více však musíme přesvědčování, že fyzika platí pro všechny stejně, věnovat více energie.

Nejzávažnější okolnosti (příčiny a spolupůsobící příčiny) mimořádných událostí



Počet mimořádných událostí v letech 2004, 2005, 2006 členěný dle kvalifikace pilotů



K jednotlivým událostem a k těm nejzávažnějším podrobněji

Nehoda na letišti v Bechyni (dva smrtelné zranění)

Pilot s další osobou na palubě vzlietli k letu „pro radost“. Při návratu z prostoru se pilot namísto zařazení do okruhu, provedení úkonů před přistáním a nasazení na přistání rozhodl vše provést jinak. (Protože jsou dnes už oba mrtví, nedovíme se nikdy, co jej k tomu vedlo - ze zkušenosti se však dá předpokládat, že to bylo něco jako „umocnění radosti z vlastní dokonalosti“, nebo snaha o předvedení něčeho „elegančního“ ať už těm na zemi nebo spolecestujícímu, nebo pokus spolecestujícího vydesit...) Rozhodnutí pilota spočívalo v naletnutí do nízkého průletu přes dráhu do prostoru hangárovacích „ulů“ proti lesnímu porostu s přebýkáním rychlosti. Jestli měl pilot do předu promyšleno, co bude následovat, se už opět nedozvíme, ale v prostoru ulů letoun „vytáhl“ do stoupavé pravé zatáčky s následným přechodem do levé jakoby „soutvarové“ zatáčky. Co všechno se při tomto manévru konkrétně nepovedlo se také ex-post zjišťuje obtížně, ale jedno-

značné je, že letadlo narazilo do země téměř kolmo. Lze opět jen těžko usuzovat, jestli by vůbec byl schopen nějaký pilot takový manévry z daných okolností zvládnout (osobně se domnívám, že ne), ale jisté je, že kdyby se pilot k nízkému průletu a dalším manévrum, co následovaly, nerozhodl, zařadil se do normálního okruhu a přistál, byli by dnes oba členové posádky mezi námi, v registru by bylo o jedno letuschopné letadlo víc, v novinách by nebyly vytištěny palcové titulky o nehodě dalšího ultralightu, několik lidí by se nemuselo zabývat šetřením nehody atd., atd...

Nehoda u vesnice v vlastní chalupě (západní Čechy – dva smrtelné zranění)

Tato nehoda není dosud zcela uzavřena, protože při této události došlo k destrukci



le-tou-nu za letu (poškození a následná destrukce křídle) a při jejím šetření byly prováděny složitější expertizy (např. flutterová zkouška na stejném typu letounu).

Z dosavadních výsledků šetření lze konstatovat:

- Výsledky expertiz vyloučily technickou závadu, která by mohla způsobit sama od sebe destrukci stroje.



Žádné kvalifikace ani zkušenosti nejsou zárukou, že člověk neudělá chybu, když se sejdou nepřehledné a nepiánované okolnosti

- V letounu byl nově zastaven silnější motor.
- Pilot byl velmi zkušený a mj. bývalý vojenský pilot.
- Nehoda se stala v těsné blízkosti chalupy pilota (v podstatě nad obcí) před zraky jemu známých osob.
- Výpovědi osob, s nimiž pilot v minulosti létal, hovoří i o letech nad rámcem běžné rekreační činnosti.

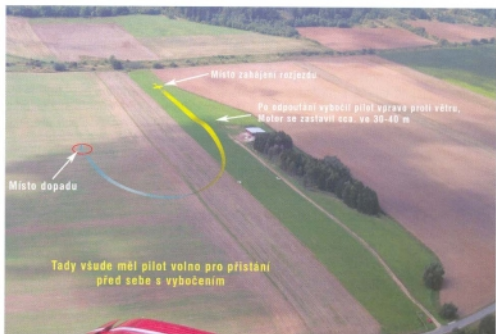
Ze zjištěných skutečností a zkušeností se šetřením nehod si dovoluji udělat několik závěrů:

- Budu-li účastníkem nehody nad vlastním domem, hledejte chybu stoprocentně ve mně samém...
- Nová zástavba motoru a jeho výkon zvýšily i výkony letounu.
- Vlivem většího výkonu motoru a zřejmě i blízkosti chalupy a známých přivedl pilot s největší pravděpodobností letoun do režimu na hranici provozních omezení, nebo za ně (zejména co se rychlosti týče) a tam z nějakého impulsu došlo k překročení zatížení konstrukce, se kterým už za daných okolností nešlo nic udělat.

Nehoda po vzletu z bývalé plochy pro leteckou zemědělskou činnost (jedno smrtelné zranění)

Pilot vyššího věku bez kvalifikace zkušební pilot a bez konzultace s inspektorem technikem se po výměně motoru rozhodl ověřit spolehlivost a výkon motoru jím instalovaného. V malé výšce po vzletu však motor vysadil. Pilot se rozhodl pro zatačku o 180 stupňů a přistání po větru do protisměru místa vzletu. V zatačce pilot neudržel rychlost a ztrátou rychlosti a s největší pravděpodobností i nepřesnou pilotáží v zatačce (vykluzem), došlo následně k pádu.

- Před letovými zkouškami by měl významné změny zhodnotit a posoudit inspektor technik.
- Letové ověření by měl provést zkušební pilot.
- Při letových zkouškách by měly být vzlety uskutečňovány z ploch a za podmínek, které umožňují bezpečné nouzové přistání při vysazení motoru.
- Po jakémkoliv zásahu do motoru, při rozsáhlejší opravě či výměně ještě více, je možnost vysazení motoru pravděpodobnější.



- Snaha o návrat na letiště při vysazení motoru po vzletu v malé výšce může skončit tragictějí než poškozením stroje při přistání z malé výšky „před sebe“ (mě ve výcviku učili: „Do 50 metrů nikam netoč a přistávej před sebe, maximálně se vyhní mírným vybočením překážce...“).

Prostor okruhu u letiště Jihlava vedle dálnice (dva smrtelné zranění)

Opět se jedná o nehodu, která je v šetření komise ÚZPLN a dosud není zcela uzavřena. Ze zjištěných skutečností se dá jen konstatovat:

- Let byl proveden nově vyrobeným letadlem, které bylo určeno na vývoz.
- Pilot, který byl za provedení letu zodpovědný, byl málo zkušený (platný průkaz měl v řádech měsíců a byl synem majitele výrobní firmy, který byl zároveň druhou osobou na palubě při kritickém letu).
- Pilot nebyl držitelem kvalifikace zkušební pilot a s největší pravděpodobností neměl ani dostatek zkušeností pro let s druhou osobou na palubě.
- Let byl proveden za složitějších meteorologických podmínek – nárazy větru byly v tu dobu v řádech 30 kt.
- Podle vyjádření osoby, jež byla na letišti vzletu přítomna, pano-

valo před vzletem na letišti trochu „dusno“, aby už byla posádka kritického letadla a letu ve vzduchu (zejména ze strany výrobce letadla a otce pilota v jedné osobě).

- Šetřením nebyla zjištěna technická závada, jež by mohla mít na vznik nehody vliv.

Prostor ve směru vzletu letiště Žamberk (dva těžce zranění, kteří na následky popálenin zemřeli)

Dosud neuzavřená nehoda v šetření ÚZPLN.

- Posádku na palubě tvořili jako v předcházejícím případě otec se synem. V tomto případě byl otec pilotem a syn pasažérem bez letecké kvalifikace.
- Pilot měl málo pilotních zkušeností (doba od vydání průkazu k nehodě cca 2 měsíce).
- Podle vyjádření instruktora se již pilot v době výcviku zajímal o možnost „svězt“ druhou osobu na palubě.
- Při výcviku pilota byl použit jiný typ letadla, než na kterém se stala nehoda.
- Letoun, na kterém se nehoda stala, pilot zakoupil v krátké době před nehodou.





- Prodávajícím byl pilot poučen o nutnosti přeškolení na tento typ, prodávající a pilot se dohodli na přeškolení.
- Pilot začal s novým typem létat, aniž by přeškolení absolvoval.
- Pilot chtěl údajně svého syna učít létat.

Kritický let byl sledován svědkem, který uvádí, že let probíhal v „neobvykle“ malé výšce (letadlo se mu ztrácelo v členitějším terénu pod úrovní stromů).

Obě poslední uváděné nehody mají společnou účast otce a syna na palubě. V obou případech měl pilot malou leteckou zkušenost. V obou případech byl otec úspěšnou individualitou (jeden dokonce ve výrobě letecké techniky).

Ke všem výše uvedeným nehodám lze podle mne říci, že se nemusely stát, pokud by piloti před kritickým rozhodnutím vzali v úvahu zkušenosti jiných. Svými rozhodnutími se dostali někam, odkud už nebylo cesty zpět. Žádná z těchto událostí nemá jen jednu konkrétní příčinu v jednom konkrétním pochybení či nedostatku, ale jednalo se o řadu kroků, které museli piloti učinit a které tragédiím předcházely.



**Že máte víc zkušeností?
Já rozhodnu o všem, tak rozhodnu i o tom,
jestli poletíme, jak a kam!**

Mimořádné události ULLa z technických příčin

V roce 2006 došlo ke dvěma událostem z technických příčin. I přesto, že při nich nedošlo k dalším poškozením stroje či újmě na zdraví, je nutné je zmínit.

V obou případech došlo k poškození vrtule za letu. V jednom případě současně s poškozením reduktoru bez dalších poškození (tažné uspořádání), v druhém případě (tlačné uspořádání) došlo ještě k drobnějšímu poškození trupu. V tomto případě (když je zřejmé, že z hlediska dalšího možného poškození je tlačné uspořádání velmi nebezpečné) byla vrtule v minulosti mechanicky výrazně poškozena a opravována majitelem bez odborného dozoru (dolepování a nevyvážená - plovodné tažná použita jako tlačná).

V případě, kdy došlo k poškození vrtule v tažném uspořádání se jednalo o vrtuli

kompozitové konstrukce listů, u které výrobce nedovoluje jiné použití než u motoru Rotax a byla použita na čtyřtáctním dvouaxlovém motoru uspořádání „boxer“ s obsahem cca 1300 kubiků. Obě vrtule byly koupeny „z druhé ruky“.

Možné poučení:

- Při koupi vrtule (ale i jakéhokoliv komponentu či celého letounu) se přesvědčte o její minulosti, a případně konzultujte s výrobcem či inspektorem technikem (vhodnost použití, potřebnou údržbu atp).
- Úsloví „nejsem tak bohatý, abych kupoval levné věci“, má také něco do sebe.
- Neopravujte neodborně vrtule a zejména vrtule v tlačném uspořádání. Váš osobní úsudek o odbornosti či závažnosti problému nemusí být jediný správný.

- Dodržujte pokyny výrobce vrtulí jak u pravidelných prohlídek a údržby, tak v podmínkách použití na jednotlivých motorech.

Z ostatních událostí lze zmínit několik poškození letadel, která byla způsobena především vyšší rychlostí při doteku podvozku při přistání (viz úsloví: „každých 10 km navíc při doteku podvozku = 50 000 Kč škody na letadle), zpravidla v souvislosti s chybným rozpočtem, a události, které měly v počátku vysazení motoru či jeho omezenou funkci, při kterých pilot řešil „nouzové přistání do terénu“. K oběma problematice se dají říci, že by je piloti neměli podceňovat a vždy by si měli případné následky nepřesnosti uvědomovat a vytvářeli a průběžným cvičením se zdokonalovat.

Nehody v provozu MZK

V provozu MZK se staly dvě mimořádné události.

Nehoda na letišti Mělník (smrtelné zranění)

- Motorové rogallo nebylo schváleno do provozu – bylo ve fázi schvalovacího procesu, kdy zkušební pilot, který na něm už provedl jeden zkušební let, nařídil úpravu MZK, protože za letu byla hrazda v nepřírovnalé poloze a nešlo „normálně odtlačit“.
- Zkušební pilot vysvětlil nedostatek majiteli stroje, stejně jako nutnost jeho pilotního výcviku, resp. nezbytnosti platného pilotního průkazu.
- Pilot neměl pilotní průkaz a neabsolvoval předepsaný výcvik.
- Pilot byl pokročilejšího věku a měl již zkušenost s řízením MZK – nelegální.

- Přes vše výše uvedené se pilot rozhodl bez dalšího ověření stroje i svých schopností provést let.
- Přestože byly okolnosti problému známy pilotovým přátelům a známým, a ti byli v den události na letišti, nikdo mu jeho záměr zřejmě nerozmíluval, či nedokázal rozmluvit.
- Po vzletu se MZK pohyboval dle svědků vyšší rychlostí a při přiblížení k letišti pokračoval proti hangáru, do kterého nakonec narazil.

Po této události nezbylo po pilotovi jen rozbité rogallo, poškozený hangár a nešťastní přátelé, známi a rodina, ale i „marťák“ zkušební pilota a inspektora, který mu vše vysvětlil; stačilo jen pokyny zkušebního respondentů... (ostatně jako v dalších podobných případech).

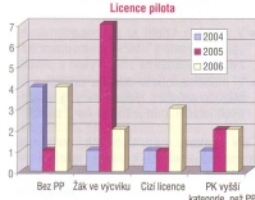
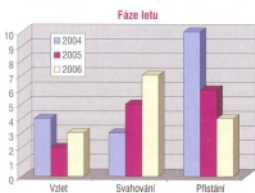
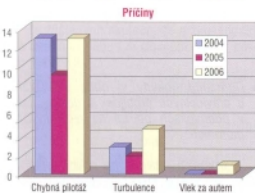
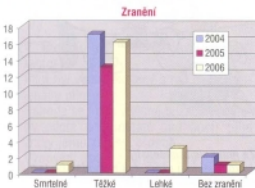
Nehoda na letišti Ústí nad Orlicí

- Pilotovi přivezl na letiště prodávající nový výkonný MZK.
- Pilot se bez absolvování přeškolení na nový výkonnější typ rozhodl provést na místě vzlet.
- Pilot neměl v posledních letech dlouhodobější praxi na MZK.
- Nový MZK neměl vydány doklady pro provoz (technický průkaz).
- V průběhu vzletu si pilot uvědomil, že „přemotorovaný“ MZK ve stoupání nezvládá a pokusil se snížit výkon a přistát.
- V průběhu tohoto pokusu přivedl pilot MZK do prostoru zaparkovaných vyřazených letadel a do jednoho An-2 narazil.

V provozu ultralehkých vrtulníků a vrtulníků nedošlo k žádné mimořádné události.

Mimořádné události v provozu PK v roce 2006

Srovnání nehod PK v letech 2004-2006



V uplynulém roce bylo v provozu Setřeno celkem 21 leteckých nehod padákových kluzáků, z nichž jedna byla se smrtelným zraněním. Při šestnácti nehodách došlo k těžkým zraněním, při třech k lehkým a v jednom případě účastník vyvázl bez zranění.

Bohužel došlo po dlouhé době v provozu padákových kluzáků i ke smrtelné nehodě.

Ve srovnání s uplynulými dvěma lety došlo k nárůstu počtu leteckých nehod PK. Můžeme se dohadovat, proč tomu tak bylo při zhruba shodném počtu aktivních pilotů a absolventů středisek pilotního výcviku. Jedním z možných vysvětlení, které se nabízí, je vyšší stupeň odhalených nehod. Dochází k tomu i díky zvýšené aktivitě záchranných složek a policie ve srovnání s minulostí, takže zasahují i v případech, kdy dojde pouze k lehkému nebo žádnému zranění, ale událost je ohlášena třetí osobou. Lze konstatovat, že zejména v oblastech vysokého provozu padákových kluzáků se záchranné složky, ale i policie stavají zkušenými a zasahují rychleji a účinněji.

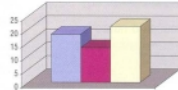
Pokud jde o následky, je u nehod s těžkými zraněními možno říci, že došlo ke snížení jejich podílu oproti uplynulým letům, což můžeme nazvat pozitivním trendem. K těžkým zraněním tak došlo v roce 2006 u 76 % nehod, přičemž v předchozích dvou letech byly prakticky u každé nahlášené nehody padákového kluzáku, s výjimkou jediného případu, také těžká zranění.

Příčiny nehod PK

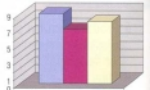
Trvale nejčastější příčinou nehody je chybná pilotáž a to v 71 % případů. V pěti případech je potom příčinou nehody turbulence. Celkově se snížil počet nehod, které následovaly po rozhodnutí pilota odstartovat do podmínek, které byly nad jeho schopnosti. Došlo k tomu ve čtyřech případech, což činí 19%. Oproti 23% v roce 2005 a 55% v roce 2004 je tak možno zaznamenat klesající tendenci. Naprostá většina z těchto pilotů neabsolvovala nikdy žádný kurz. Tím je vidět naprostý průkazný vliv přípravy pilota na snížení rizika nehody.

K jedině tragické nehodě došlo při nízké výšce provádění nestandardních leto-

Celkový počet nehod

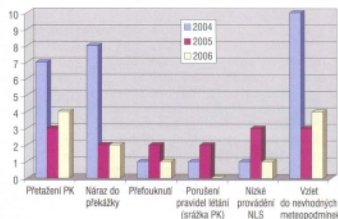


Bez pojištění odpovědnosti



vých situací. Každoročně se z tohoto důvodu stane nejméně jedna nehoda. S nízkou výškou vybírání NLS se však nesetkáváme zřídka. Je to charakteristické zejména u pilotů, kteří mají nasbírané určité zkušenosti a cítí, že si už s padákovým

Spolupůsobící příčiny nehod v letech 2004-2006

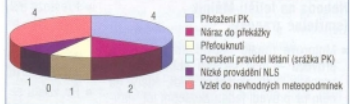


kluzákem dobře rozumí, avšak ještě jich nemají dostatek ke správnému zvažení výšky pro vybrání. Je zapotřebí mít na zřeteli, že pokud dojde v nízké výšce k jakémukoli problému, nezbyvá již žádná na jeho vyřešení.

Ve dvou případech došlo k nehodě nárazem do svahu.

Po letech jsme se setkali s případem, že se pilot zranil, protože se nechal vleci na laně zapřaženém za tažné zařízení

Spolupůsobící příčiny nehod v roce 2006



(koulí) auta. Tímto způsobem si chtěl paragliding zřejmě vyzkoušet a bez jakýchkoli teoretických znalostí jej považoval za bezpečný.

Nově jsme se snažili nehody padákových kluzáků rozlišit také podle fáze letu, v níž k nim došlo. Zcela jednoznačně je nejkritičtější fází přistání a let v blízkosti země, zejména při svahování. Přitom při vlastním přistání lze říci, že je trend v posledních letech klesající. Naopak vzrůstá

zastoupení nehod, k nimž došlo během letu ve svahovém proudění a to zejména vletnutím do mechanické turbulence, v jednom případě střetem se vzdušným vírem - „čertkem“.

Podíváme-li se na nehody z hlediska kategorií padákových kluzáků, na nichž k nim došlo, je možno říci, že v uplynulém roce to bylo ze 76% zastoupení PK A, přičemž jejich podíl oproti uplynulým letům mírně roste. Pokud hodnotíme dvě nehody, k nimž došlo na kluzácích vyšších kategorií (C), a na něž neměl pilot odpovídající licenci, měly přibližně shodný průběh. Pilot po vzletu vletěl do turbulence, došlo k zaklolení vrchliku, na které pilot reagoval se značným zpožděním anebo vůbec, PK se mezi mezitím tím otočil o 180° a došlo k nárazu do svahu. V jednom z těchto případů k nehodě došlo na vypouštěném vrchliku, který se bezprostředně po nehodě z místa ztratil. Piloti s licenci PL A a se zkušenostmi pouze s „hodnými“ křídly nebyli schopni reagovat na velmi živé chování kluzáku kategorie C.

V uplynulém roce nedošlo k žádné letecké nehodě z důvodu kolize padákových kluzáků. V létě vstoupila v platnost nová pravidla létání ZL 1, která jsou výrazně jednodušší popsaná a bylo by potěšitelné, kdyby bylo možno říci, že na tento vývoj měla nějaký, byť minimální, pozitivní vliv.

Oproti roku 2005 došlo také ke snížení počtu nehod, které se staly žákům ve výcviku a to ze 7 na 2, tj. z 54 % na méně než 10 %. Rádi bychom za tímto vývojem viděli zintenzivnění práce se žáky ve střediscích pilotního výcviku na základě nepříznivých zkušeností let minulých. Nicméně vidíme jako nezbytné zaměřit sem v budoucnu své úsilí. Pokládáme za nutné, aby instruktoři, tedy osoby, které mají přímý vliv na správné vyučování a získávání návyků pilotních žáků, byli cíleně školeni nejen pouze jednou při získávání kvalifikace, ale systematicky i nadále tak, aby jejich znalosti a schopnosti je předávat byly neustále na určité garantované úrovni.

Podíváme-li se na počet nehod padákových kluzáků, které neměly (respektive jejich piloti) sjednáno pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám, bylo jich v roce 2006 celkem 8. Oproti minulým letům se jedná o setrvalý stav. Nicméně v této oblasti je zatím malá informovanost o sankcích, které jsou v těchto případech udělovány ve správním řízení Ministerstvem dopravy ČR. Tento dluh se budeme snažit napravit v některých z následujících čísel Pilotu.

Závěrem k nehodám PK

Létání na padákovém kluzáku je bezesporu nejsvobodnějším a nejbezprostřednějším pohybem člověka v prostoru, který kromě požitku sebou nese také určité rizi-

ko, které musí mít pilot neustále na paměti. Nevíme přesně, kolik pilotů padákových kluzáků v uplynulém roce nalétali hodin. S jistou mírou pravděpodobnosti můžeme odhadnout, že to bylo kolem 50 tisíc hodin. To znamená, že jedna nehoda připadá na cca 2.200 letových hodin. To jistě nečiní z padáku nejbezpečnější dopravní prostředek srovnatelný s autem. Naším cílem je, aby i to, co se v provozu stalo našim kolegům pilotům, bylo také poučením i pro nás, abychom se z toho dokázali poučit a vyvarovat se podobným situacím. V budoucnu budeme již vždy srovnávat vývoj nehod v porovnání s uplynulými lety, jako jsme to provedli nyní. Věříme, že pozitivní trend bude zachován a příště již nebudeme mít o čem psát.

Kategorie		PG			PPG		
		2006	2005	2004	2006	2005	2004
LN	Nehody	21	13	18	2	1	2
Zranění	Smrtelné	1					
	Težké	16	13	17	2	1	2
	Lehké	3					
	Bez zranění	1	1	2			
Příčiny	Chybná pilotáž	15	11	15	2	1	1
	Turbulence	5	2	3			
	Vlek za autem	1					
	Přetažení PK	4	3	7	1		
Společné příčiny	Náraz do překážky	2	2	8		1	1
	Přefouknutí	1	2	1			
	Porušení pravidel létání (srážka PK)		2	1			
	Nizké provádění NLS	1	3	1			1
	Vzlet do nevhodných meteoropodmínek	4	3	10	2		
Fáze letu	Vzlet	3	2	4	1	1	
	Svahování	7	5	3			
	Přistání	4	6	10			1
Krit. PK	PK A	16	7	9			
	PK B	2	3	7		1	
	PK C	3	2	2			
	PK T		1				
Licence	Bez PP	4	1	4	1	1	
	Žák ve výcviku	2	7	1			2
	Cizí licence	3	1	1	1		
	PK vyšší kategorie než PP	2	2	1			
Poj	Bez pojištění odpovědnosti	8	7	9	1	1	1

Mimořádné události v provozu MPK

V provozu MPK došlo v roce 2006 ke dvěma nehodám. U obou s těžkým zraněním. V jednom případě se jednalo o cíliho státního příslušníka, který odstartoval do nevhodných podmínek se silnou termickou aktivitou. Odstartoval s přebíženým vrchlikem a s plně staženým řízením pokračoval až do chvíle, kdy potkal termický poryv. Došlo k nesymetrickému přetažení vrchliku a k pádu.

V druhém případě pilot nevhodně vybral místo vzletu. Velmi rozlehlá plocha mu umožňovala odstartovat do volného prostoru za téměř ideálních podmínek s protivě-

rem do cca 1 m/s. Pilot si však vybral vzlet proti cca 150 metrů vzdálené skupině vzrostlých stromů. Po vzletu pilot dále stoupal proti proudění a teprve v jejich blízkosti, kdy už zřejmě bezprostředně hrozila srážka, se pilot snažil prudce zatočit, bohužel na stranu proti reakčnímu momentu vrtule doleva, přičemž vpravo měl daleko více volného prostoru. Ve snaze vyhnout se stromům přetáhl vrchlik do levé negativní zátáčky s následným nevyhnutelným střetem se zemí. Své šedesáté narozeniny tak oslavil v nemocnici. Pilot neměl sjednáno pojištění

odpovědnosti, nevládnul pilotní průkaz a krosna neměla platnou technickou prohlídku. Další řízení proto provádí MD ČR. A přitom stačí popojít o padesát metrů...

Co však je pro nehody MPK v uplynulých letech společné, je skutečnost, že zařízení nemají platnou technickou prohlídku a za placené pojištění odpovědnosti. Je to pro nás jistým signálem o stavu techniky, a jsme nuceni se zamyslet nad opatřeními, kterými by tuto skutečnost bylo možno ovlivnit.

Miroslav Huml