BULLETIN LAA ČR 2 únor 2007

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR

Obsah:

- Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa
- Mimořádné události v provozu PK

Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa

Letecká nehoda ULLa, typ Zenair CH-601 Zodiac, 13. 6. 2006, 600 m východně od letiště Ústí nad Orlicí

Průběh letu a události:
Pilot po předcházejících kontrolních letech s instruktorem pokračoval v samostatných letech po okruhu z RWY 32. Při letu po okruhu, který byl ve větší vzdálenosti od letiště než standardní, se v místě před třetí zatáčkou motor UL letounu zastavil. Pilot se pokoušel motor nastartovat, čímž zbytečně vytratil výšku a na letiště již nedolétl. Nedolétl ani na vybranou plochu pro nouzové přistání a dosedl do širokého úvozu, jehož středem vede plevelem zarostlá strouha, o kterou ulomil pravý hlavní podvozek a poškodil UL letoun.
Zranění osob:
bez zranění.
Poškození SLZ:
Zničen podvozek, poškozen – deformován centroplán, trup, pravá polovina křídla a vrtule.
Ostatní škody:
nebyly hlášeny.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 54 let, pilotní průkaz vydaný 1. 11. 2005, platný do 22. 7. 2007, celkově nalétáno 34,10 hod., v roce 2006 4,05hod, v den události 1,20 hod.
Meteorologická situace:
Vítr 290°/5 kt, teplota + 22 °C, QNH 1021.
Rozbory:
Při vypouštění paliva z nádrže bylo zjištěno, že levá nádrž je bez paliva, palivový kohout přepnut na levou nádrž, plovákové komory motoru rovněž bez paliva.
S pilotem rozebrán postup provedení důležitých úkonů před vzletem, zjištěno, že přepnutí paliva na nádrž, ve které je větší množství neprovedl, přepnul pouze přepínač palivoměru, který ukazuje po přepnutí levá – pravá nádrž množství paliva v jednotlivých nádržích.
Před vzletem byl pilot instruktorem upozorněn na nutnost přepnutí odběru paliva z pravé palivové nádrže.
Příčina vysazení motoru byla ve vyčerpání paliva z levé nádrže, přičemž v pravé nádrži byl paliva dostatek.
Po zastavení motoru pilot otálel se zahájením postupu pro nouzové přistání, nedolétl na vybranou plochu.
Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik letecké nehody. Meteorologická situace neměla vliv na vznik letecké nehody.

Závěry
Hlavní příčina:
Nezvládnutí nouzového přistání při letu po letištním okruhu.
Spolupůsobící příčiny:
Nedostatečné provedení důležitých úkonů před vzletem, a v poloze po větru při letu po okruhu.

Komentář LAA:
Této nehodě mohl pilot předejít důsledným prováděním úkonů před vzletem a během letu. Při vysazení motoru za letu si měl pilot upravit potřebnou rychlost pro sestup, vybrat plochu pro nouzové přistání a NEPRODLENĚ zahájit manévr. Motor měl důvod vysadit a dalším startováním ho již k dalšímu chodu nepřemluvíme. Startováním ztrácíme čas, pozornost a výšku potřebnou pro správný přistávací manévr.

Z technického hlediska doporučujeme, aby v případě dvou křídelních nádrží byly na palubní desce dva nezávislé palivoměry pro stálý přehled o palivu v každé nádrži. U zmiňovaného letadla byl použit společný ukazatel s přepínačem nádrží, takže mohlo dojít k situaci, že palivový kohout byl přepnut na jednu nádrž a ukazatel paliva na druhou.

Letecká nehoda ULLa, typ KP2U Sova, 13. 9. 2006, vedle dálnice D1 u Jihlavy

(Výtah ze závěrečné zprávy ÚZPLN, který leteckou nehodu šetřil.)

Průběh letu a události:
Pilot s další osobou bez leteckých kvalifikací na palubě se rozhodl provést let z letiště Jihlava. Podle vyjádření svědka se mělo jednat o let ke zjištění příčiny netěsnosti a klepání překrytu kabiny. Krátce po vzletu, ve výšce cca 200 – 300 metrů nad terénem, se UL letoun dostal do vývrtky, kterou pilot nedokázal zvládnout. UL letoun padal ve vývrtce až na zem, kde nárazem došlo k jeho zničení a usmrcení obou členů posádky.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 29 roků, výcvik ukončil 12. 7. 2006, nálet 30 hodin a 20 minut. Další osoba na palubě, věk 55 let, bez letecké kvalifikace.
Meteorologická situace:
Přízemní vítr 130°-170°/12-17 kt nárazy 25-33 kt, výškový vítr 2000 ft - 150°/16 kt, mechanická turbulence, dohlednost nad 10 km.

Rozbory:
Pilot nalétal ve výcviku 30 hodin a 20 minut, výcvik ukončil 63 dny před nehodou. Pilot nebyl oprávněn s UL letounem letět, protože neměl příslušnou kvalifikaci zkušebního pilota nezbytnou pro ověřování nově vyrobeného stroje s přidělenou přenosnou poznávací značkou.
UL letoun se během letu dostal ve výšce mezi 200-300 m AGL do levotočivé vývrtky. Zákonné pojištění uzavřené na přenosnou poznávací značku bylo platné. Technický stav motoru ani vrtule neměl vliv na vznik letecké nehody.

Závěry
Příčinou letecké nehody bylo nezvládnutí techniky pilotáže, kdy se SLZ dostalo do levotočivé vývrtky ve výšce 200-300 metrů nad terénem a pilot tuto situaci nedokázal řešit.
S vysokou mírou pravděpodobnosti se na této nehodě spolupodílela velmi malá zkušenost pilota, spolu s meteorologickou situací.

Komentář LAA:
V tomto případě tvořil posádku otec se synem, syn pilot s malými leteckými zkušenostmi a otec majitel výrobní firmy, která uvedený UL letoun vyrábí.

Pilot měl před vzletem řádně zhodnotit počasí vzhledem ke svým leteckým zkušenostem a schopnostem. V případě, že si nebyl jistý, měl požádat instruktora o let ve dvojím. UL letoun se do vývrtky dostal ztrátou rychlosti, kterou si měl pilot v turbulentním počasí více hlídat. Při přechodu UL letounu do levé vývrtky měl pilot vývrtce zabránit použitím pravé výchylky směrového kormidla a potlačením výškovky.

Letecký incident ULLa, typ EV 97 Eurostar, 27. 9. 2006, plocha SLZ Opava

Průběh letu a události:
Žák s instruktorem odstartoval ke kontrolnímu letu po okruhu. Provedl let po okruhu, přistání delší cca o 100 m. Před ukončením výběhu vjel do vyššího porostu před koncem RWY 10. Zde najel příďovým kolem do prohlubně v terénu. Následně došlo k zaseknutí vidlice předního kola do země, ohnutí přední podvozkové nohy a poškození požární přepážky. Posádka bez zranění.
Poškození SLZ:
Ohnutá přední podvozková noha, poškozená spodní část požární přepážky a podlaha kabiny za požární přepážkou.
Informace o posádce:
Pilot instruktor ULLa, bývalý vojenský pilot instruktor, věk 66 let, pilotní průkaz vystavený 26. 8. 2004, platný do 30. 7. 2008. Nálet na ULLa 247 hodin, na typu 162 hodin, ve funkci instruktora ULLa 234 hodin, celkový nálet 4780 hodin.
Pilot – žák, ve výcviku nalétáno 12 hodin 10 minut, bez jiných leteckých kvalifikací.

Meteorologická situace:
CAVOK, vítr do 1 m/s.

Rozbory:
Pilot instruktor má pil. průkaz č. UA 260 121 platný do 30.7.2008.
Dostatečný nálet hodin, celkově i na typu.
Cvičení prováděné žákem odpovídalo stupni vycvičenosti a náletu hodin.
UL letoun má platný technický průkaz do 24. 4. 2008.
UL letoun je pojištěn zákonným pojištěním od 7. 1. 2006 do 31. 12. 2006.
Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik leteckého incidentu.
Meteorologická situace neměla vliv na vznik leteckého incidentu.
Prohlubeň na RWY plochy SLZ měla vliv na vznik leteckého incidentu.

Závěry
Hlavní příčina:
Vjetí UL letounu do prohlubně před koncem RWY 10.
Komentář LAA:
Před létáním je třeba si prohlédnout celou plochu a případné díry zasypat.

Letecká nehoda ULLa, typ Zenair Zodiac CH-601, 2. 10. 2006, 1200 m jižně od středu obce Dolní Újezd, okr. Přerov

Průběh letu a události:
Dne 1. 10. 2006 pilot s další osobou na palubě odletěli se SLZ Zodiac CH 601 z České Lípy na plochu pro SLZ Choteč. Během letu odpadl otevírací kryt boční kapoty na pravé straně motoru. Pilot přistál v terénu, zjistil o jakou závadu se jedná, odstartoval a pokračoval v letu na letiště Choteč. Následujícího dne bez opravy motorových krytů odlétl přes Olomouc do Zábřehu. Dle výpovědi pilota letěli ve výšce 200 m nad terénem. V prostoru Velký Újezd – Dolní Újezd začal motor SLZ vynechávat, až se zastavil. Pilot otevřel palivový kohout levé nádrže a pokoušel se motor neúspěšně nastartovat. Byl donucen k nouzovému přistání, při kterém přelétl ve výšce cca 30 m nad zástavbou v Dolním Újezdě, při přiblížení na vybranou plochu zahlédl vedení VN, které podlétl a po odskoku narazil do ovocného stromku. Dopadl na silnici, kterou přejel v kolmém směru, po najetí do příkopu došlo k ohnutí přední podvozkové nohy a následně se SLZ převrátilo „na záda".
Zranění osob:
Pilot byl lehce zraněn, převezen RZS do nemocnice v Přerově. Zranění bylo ošetřeno – tržná rána na temeni hlavy a bérci nohy. Další osoba na palubě bez zranění.
Poškození SLZ:
Ulomeny dva listy třílisté vrtule Křemen, poškozena maska motoru, zničeny kapoty, deformováno motorové lože, utrženy silentbloky motoru, deformováno výfukové potrubí. Deformovaná požární přepážka, podélníky trupu, do kterých je uchycena a přední část podlahy s nožním řízením. Rám a průhledný překryt kabiny s otevíráním zničeny, zvlněný potah trupu, zborcena zadní část trupu v místě uchycení směrového kormidla, deformováno směrové kormidlo. Zborcena náběžná hrana pravé poloviny křídla, zvlněný potah. Zničen příďový podvozek s uložením, těžce poškozen hlavní podvozek a uložení v křídle.
Ostatní škody:
Nebyly hlášeny.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 50 let, pilotní průkaz vystavený 26. 5. 2004, platný do15. 4. 2007, celkový nálet cca 80 hodin, na havarovaném SLZ v letošním roce cca 30 hod., v den událostí 2:40 hod.
Informace o SLZ:
Typ Zenair Zodiac CH 601.
Rok výroby 2006.
Motor BMW 1150 RT s reduktorem.
Vrtule Woodcomp 1700, v.č. 932A/2/03.
Technický průkaz v době letecké nehody nebyl dosud vystaven, technická prohlídka před uvedením do provozu 4. 9. 2006, zkušební lety 6. 9. 2006, registrační list vystaven dne 9. 9. 2006, z důvodu pozdního zaplacení poplatku pro vydání TP na LAAČR byl TP vystaven až 5. 10. 2006.

Meteorologická situace:
CAVOK, QNH 1019, teplota +19° C, mírný jihozápadní vítr.
Testy a výzkumy:
Test na zjištění přítomnosti alkoholu s negativním výsledkem.

Rozbory:
Pilot měl pro let požadovanou kvalifikaci, byl zdravotně způsobilý, alkohol vyloučen dechovou zkouškou, pilotní průkaz vystaven 26. 5. 2004, platný do 15. 4. 2007.
SLZ nebylo pro let po technické stránce způsobilé, zejména s další osobou na palubě, chybějící kapota vzduchem chlazeného motoru neumožnila dostatečné chlazení motoru.
SLZ nemělo vydáno Technický průkaz, administrativní podmínky pro vydání TP byly splněny.
SLZ mělo sjednáno zákonné pojištění odpovědnosti od 4. 9. 2006 do 31. 12. 2006.
Let byl proveden v nedostatečné výšce, z toho důvodu neměl pilot po vysazení motoru dostatek času na vybrání vhodné plochy pro nouzové přistání. Při vypouštění paliva z nádrží zjištěno, že pravá nádrž je bez paliva a palivové kohouty jsou přepnuty na obě nádrže. Levá nádrž byla otevřena pilotem až po zastavení chodu motoru, při pokusu o nastartování byl z prázdné pravé nádrže přisáván vzduch.
Pilot nevedl záznam o nalétaných hodinách v palubním deníku.

Závěry
Hlavní příčina:
Let ve složitém terénu s omezeným výběrem volných ploch ve výšce, která neumožňovala bezpečné přistání SLZ v případě vysazení motoru.
Spolupůsobící příčiny:
Let s nezpůsobilým SLZ bez kapoty motoru, což vedlo k přehřívání motoru a tím k letu v nedostatečné výšce. Toto mohlo zatěžovat pilota a snižovat jeho pozornost natolik, že zapomínal na důležité úkony během letu a zapomněl přepnout přívod paliva po vyčerpání jedné nádrže, což vedlo k vysazení motoru.

Komentář LAA:
Pilot porušil hned několik zásad bezpečného létání. Letěl se strojem v nevyhovujícím technickém stavu s druhou osobou na palubě a to ve výšce nedostatečné pro případné přistání ve složitém terénu. Nepřepnutí paliva bylo jen posledním článkem v řetězu příčin vedoucích k nehodě. O přístupu pilota hovoří i let bez platného technického průkazu.

Letecká nehoda ULLa, typ Cora, 22. 10. 2006, letiště Strunkovice

Průběh letu a události:
Pilot s další osobou na palubě odstartoval z RWY 33 bez řádného prohřátí motoru. Po vzletu ve výšce 20 m došlo ke snížení výkonu motoru. Pilot provedl nouzové přistání do terénu před sebe. Při výběhu UL letoun nedobrzdil a přejel železniční kolejiště, kde došlo k poškození UL letounu a zranění posádky.
Poškození SLZ:
UL letoun má poškozený podvozek, vrtuli, levou polovinu křídla a trup.
Ostatní škody:
Nebyly hlášeny.
Zranění osob:
Pilot zraněn těžce, další osoba na palubě zraněna lehce.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 61 let, pilotní průkaz vystaven 17. 11. 1995, platný do 19. 5. 2008, celkový nálet na ULLa je 100 hodin, pilot kluzáků s náletem 850 hodin.
Další osoba na palubě - věk 75 let, bez letecké kvalifikace.
Meteorologická situace:
Jasno, vítr variábl 8 kt.

Rozbory:
UL letoun měl platný technický průkaz a byl pojištěn zákonným pojištěním. Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik letecké nehody.
Pilot má platný pilotní průkaz a byl způsobilý k provedení letu.
Pilot se rozhodl při poklesu výkonu motoru pro okamžité nouzové přistání, které nezvládl.
Pilot před vzletem nedostatečně prohřál motor.
Meteorologická situace byla pro let vyhovující a neměla vliv na vznik letecké nehody.

Závěry

Hlavní příčina:
Nezvládnutí nouzového přistání pilotem po poklesu výkonu motoru.
Spolupůsobící příčiny:
Nedostatečné prohřátí motoru před vzletem.

Komentář LAA:
Pilot měl před vzletem řádně prohřát motor. Dodržení postupů pro ohřátí motoru před vzletem patří k základním podmínkám bezpečného létání. V tomto případě se spěch nevyplatil.

Letecká nehoda ULLa, typ Mája, 25. 10. 2006, u obce Helvíkovice

(Výtah ze závěrečné zprávy ÚZPLN, který leteckou nehodu šetřil.)

Průběh letu a události:
V odpoledních hodinách odstartoval pilot s další osobou na palubě k rekreačnímu letu z dráhy 31 letiště Žamberk. UL letoun letěl od obce Helvíkovice k obci Kameničná asi 30 metrů nad zemí a malou rychlostí. V přímém letu pomalu stoupal, potom začal zatáčet doprava. Při zvětšování náklonu doprava začalo letadlo padat strmě dolů v pravé rotaci. Přetrhlo vodiče vysokého napětí a po nárazu do země začalo letadlo hořet. Posádka opustila letadlo bez cizí pomoci. Pilot po nehodě oznámil, že letadlo nebylo řiditelné a že v ovládání všech prvků řízení nebyly cítit žádné odpory.
Zranění osob:
Posádka se při letecké nehodě smrtelně zranila.
Poškození SLZ:
UL letoun byl zničen nárazem do země a následným požárem.
Informace o posádce:
Pilot ULLa věk 54 let, pilotní průkaz vydaný 13. 9. 2006. Ve výcviku celkem nalétal 20 hodin 45 minut.
Další osoba na palubě: muž ve věku 30 let, bez leteckých kvalifikací.
Ostatní škody:
Pádem UL letounu byly přetrženy dráty vedení vysokého napětí.
Meteorologická situace:
vítr 320°- 2 m/sec, dohlednost 30 km, 1/8 Cu, 4000 ft/ AGL,
teplota 15,6 °C.

Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz. Letoun měl platný technický průkaz a zákonné pojištění. Meteorologická situace neměla vliv na vznik letecké nehody. Nelze jednoznačně určit, zda byl pilot řádně přeškolen na typ a jestli splňoval podmínky pro let s další osobou na palubě. Letiště vzletu nemělo vliv na vznik letecké nehody.

Závěry
Hlavní příčina:
Pilot ULLa nezvládl techniku pilotáže při letu rychlostí blízkou minimální a spadl do vývrtky. Z malé výšky letu vývrtku nevybral a po přetržení vedení vysokého napětí narazil ULLa do země.

Komentář LAA:
Poznatek pilota, že letadlo nebylo řiditelné a v ovládání všech prvků řízení nebyly cítit žádné odpory, potvrzuje známou skutečnost, že letadlo letící malou rychlostí, blízké rychlosti pádové, reaguje na stejně veliké výchylky řízení méně, než je obvyklé při běžně používaných vyšších rychlostech. Také síly a odpory v řízení se s klesající rychlostí snižují. Pádová rychlost UL letounu se zvyšuje i se vzrůstajícím náklonem v zatáčce.

Pro bezpečný let musíte mít vždy dostatečnou rychlost a výšku. Pokud nemáte ani jedno ani druhé, říkáte si o průšvih, což se v tomto případě také stalo.

Pilot si UL letoun pořídil nedlouho před nehodou a prodávající ho upozornil na nutnost řádného přeškolení na nový typ. Jestli se pilot přeškolil, se nepodařilo zjistit.

I u této letecké nehody byla posádka otec se synem. Během šetření bylo zjištěno, že pilot létal často v počasí, které neodpovídalo bezpečnému létání. Dále se zjistilo, že se otec snažil učit létat i syna, i když měl malé zkušenosti a sám to pořádně neuměl, o absenci instruktorské kvalifikace nemluvě.

Nejsmutnější je fakt, že oba členové posádky s těžkými popáleninami několik dní neúspěšně bojovali o život, tím bylo utrpení jejich i jejich blízkých delší. Uvědomte si prosím všichni, když chcete letět a mávnete rukou nad nedostatky svými či svého stroje, že i takto může skončit let původně zamýšlený pro radost.

Letecký incident ULLa, typ Mistrál, 27. 10. 2006, na ploše SLZ Frýdlant nad Ostravicí

Průběh letu a události:
Pilot odstartoval k letu do prostoru. Při návratu z prostoru provedl let po okruhu se zamýšleným přistáním na RWY 26. Po přeletu prahu dráhy stáhl plyn na volnoběh, ale UL letoun nepodrovnal. Přistání provedl na tři body s následným odskokem. UL letoun opět nepodrovnal, ten znovu několikrát odskočil, čtvrtý odskok již na malé rychlosti s následným výrazným poklesem přídě UL letounu k zemi. Při nárazu do země došlo k vylomení přední podvozkové nohy a dalšímu poškození UL letounu.
Zranění osob:
bez zranění.
Poškození SLZ:
Zlomení přední podvozkové nohy, poškozená spodní část požární přepážky a podlaha kabiny za požární přepážkou a poškozená vrtule.
Informace o posádce:
Pilot ULLa věk 50 let, pilotní průkaz vystaven 30. 9. 2004, platný do 22. 6. 2008. Nálet na ULLa 58 hodin, na typu 24 hodin.
Meteorologická situace:
CAVOK, vítr 260°do 6 kt.

Rozbory:
Pilot má platný pilotní průkaz do 22. 6. 2008. UL letoun má platný technický průkaz do 13. 9. 2007 a zákonné pojištění platné od 20. 9. 2006 do 31. 12. 2006. Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik leteckého incidentu. Plocha SLZ neměla vliv na vznik leteckého incidentu. Meteorologická situace neměla vliv na vznik leteckého incidentu. Chybná technika pilotáže při přistání měla vliv na vznik leteckého incidentu.

Závěry
Hlavní příčina:
Přistání s nepodrovnaným UL letounem, bez opravy odskoku.
Komentář:
Pilot provedl dosednutí s nepodrovnaným UL letounem na vyšší rychlosti, vlivem které došlo k odskoku. V případě, kdy nám UL letoun odskočí, je nutné mu zabránit v dalším stoupání a znova ho podrovnat. Nemáme-li před sebou dostatečně dlouhou plochu pro přistání, je nutné přidat plyn a opakovat okruh. Na této události je vidět, jak je důležité pro pilota umět včas poznat a opravit vadné přistání. Kdyby si toto cvičení pilot zkusil alespoň jednou za rok, nebo po delší přestávce v létání ve dvojím s instruktorem, nemuselo by k události dojít.

Zdeněk Doubek, hlavní inspektor provozu ULLa

Mimořádné události v provozu PK

Nehoda padákového kluzáku ze dne 11. 1. 2007 – Šanov u obce Králíky

11. ledna došlo k první nehodě padákového kluzáku v letošním roce. Událost se stala na terénu Šanov, který se nachází poblíž Králík.
Pilot byl držitelem licence od října 2006.

Přestože předpovědi uváděly vítr o vysoké rychlosti a také v médiích byl avizován příchod velmi silného větru, pilot se rozhodl jít létat. Po příchodu na startoviště se navzdory již silnému a nárazovitému větru rozhodl let provést. Bezprostředně po startu v poryvu nastoupal do výšky přibližně 10 m nad terénem, kde došlo vlivem turbulence k frontálnímu zborcení náběžné hrany vrchlíku. To bylo následně provázené ztrátou výšky až do kontaktu se zemí. Místo dopadu bylo přibližně 20 m od místa startu ve směru plánovaného letu. Pilot vzhledem k minimálním letovým zkušenostem na situaci adekvátně nereagoval. Při dopadu došlo k jeho zranění a posléze byl letecky přepraven do nemocnice v Pardubicích.

Při prohlídce padákového kluzáku inspektorem LAA nebyly zjištěny žádné závady. Pilot neměl sjednáno pojištění odpovědnosti pro rok 2007 prostřednictvím LAA ČR a jiné nebylo nedoloženo.

Start do uvedených podmínek byl vyloženě hazardem. Pilot se před rozhodnutím jít létat dostatečně neinformoval o povětrnostní situaci. Přestože v okamžiku rozhodování byl vítr v normě, než dorazil na startoviště, došlo k jeho zesílení až nad pilotův limit. Přesto start provedl.

Pro nás ostatní to může být poučením. Po zimní přestávce jsme obvykle na létání natěšení, avšak našim pilotním dovednostem delší přestávka jistě mnoho neprospěla a tak i podmínky, v nichž jsme na konci sezóny byli jako ryba ve vodě, mohou být nad naše síly. Pro zralého pilota není ostudou jít dolů s kopce pěšky, pokud si není jist, že letové podmínky jsou pro něj vhodné.

Miroslav Huml, hlavní inspektor PL

Nehoda padákového kluzáku ze dne 22. 1. 2007 - Kozákov

Dne 22. ledna došlo k již druhé nehodě padákového kluzáku v letošním roce. K nehodě došlo při pokusu o opětovné přistání na startovišti Kozákova a to navzdory tomu, že k obdobným nehodám již v minulosti došlo a situace byla již byla v minulosti popsána na stránkách Pilota a piloti byli upozorněni na rizika při opětovném přistávání na vrcholu Kozákova. Vzhledem k tomu, že přímým svědkem události byl také inspektor provozu LAA, připojujeme jeho očité svědectví a popis. Chtěl bych pouze shrnout některé skutečnosti, které dotváří celkový obrázek události: pilot je držitel licence PL A cca 1/2 roku, letící na padáku kategorie „B“ bez sjednaného pojištění odpovědnosti.

Miroslav Huml

Zprávy z Kozákova 19. 1. 2007:
Pozitiva:
Došlo k vykácení lesa v pravé části startu, čímž se stane při WNW větru bezpečnější.

Zprávy z Kozákova 22. 1. 2007.
Nehoda

Na Sněžce vítr 19 m/s, Milešovka 9 m/s. Sněžka dává tradičně silnější vítr než v okolní hladině fakticky bývá, ale 19 m/s je na pováženou, když Milešovka hlásí taky dost. Šedivá deka s cumuly pod ní a výstraha, že od zítra bude padat mraky sněhu a konečně začne zima.

Na Koze lákavých 5 m/s ke svahování jako dělaných, to se těžko odolává, takže ve dvě hodiny se už ti, kteří patří k příslušenství kopce, po toplandingu zahřívají. Ve dvě deset přistává i pilot paraglidu - 70komorového „performance“ padáku se štíhlostí 6 - také nahoře, jen si vybral místo trochu blíž k překážce - lesu pod startem.

Jednostranné zaklopení pravé strany náběžky a celkem správná reakce - přibrždění levou řidičkou.

„Sakra to je později, než bylo třeba a moc, uber, a rozklepni to,“ říkám si v duchu, ale to už se křídlo začíná stáčet doleva, mírně přetažené. Má teď výšku do deseti metrů a máme ho v přímém přenosu před sebou.

Pilot si to zřejmě uvědomil a prudce vypustil naplno řidičku, zrovna když se pod křídlo v kyvu vracel, ohnutý padák si „lokl“ a vystřelil dopředu, jak sportovní křídla umějí. Bohužel ve výšce a s reflexem pilota, který (ač údajně létá déle) má piloťák 5 měsíců, neměl šanci a vzápětí už s menší, asi 6-7 metrovou jde do země pod úhlem 60-70 stupňů.

Rána, odraz od země do výšky, odporná klasika. Voláme 155 a tam nám nabízí helikoptéru, která je na místě už za 8 minut. Potom přichází vakuová dlaha a ve 14.30 už je připravená k odletu. Jsou fakt dobří, a i když to snad nakonec bylo zbytečné, protože páteř přežila zřejmě díky dobré fyzické dispozici, jsem moc rád, že je máme takhle na dosah. Jen pilot už asi nebude pilotem tak rád.

Vyšetřování ukázalo:

„A“ piloťák ze srpna 06, padák „B“ docela sportovního charakteru (rád bych viděl toho dealera, který na jeho prodeji vydělal) a sedačka se zastaralým, dávno překonaným laminátovým chráničem. Dokonce v ní nebyly ani petky, na které byla konstruovaná. Až po skončení akce jsem zjistil, že na konci kliky není v sedačce ani záložák.

To jsou největší chyby z mého hlediska praxe. Legislativní problém, chybějící zákonné pojištění bude pro pilota možná ta nejcitelnější chyba.

Pořád nechápu, co nutí instruktory nebo prodejce k tomu, aby nezkušeným pilotům prodávali křídla o kategorii výš, nemluvě o tom, že jim dostatečně nevtloukli do hlavy nutnost záložáku. Všem jim do nové sezony přeju, aby se u podobné nehody vyskytli a zanechalo to na nich potřebné stopy a novým pilotům, aby se díky dobrému výběru svého létajícího aparátu nestali aktéry podobného představení.

Doufám že to byl na Koze první a poslední letošní malér, a když ne, že ty další dopadnou stejně dobře.

Mirek Radar Stěhula, inspektor provozu PL