

Let s otevřenou kabinou



OTEVŘELA SE VÁM ZA LETU KABINA? **TAK HLAVNĚ NEPANIKAŘIT!**

Vojtěch Kotík
foto z videa poskytnutého autorem
Kamil Večeřa

V minulém čísle jsme publikovali bezpečnostní upozornění týkající se čerstvé tragické nehody, na níž měla podíl chybná reakce pilota na otevření kabiny. V této souvislosti přinášíme popis průběhu letu s otevřenou kabinou s prakticky stejným typem ultralehkého letounu z 6. června 2022 z letiště Mošnov (LKMT). Průběh události popisuje sám její aktér, kterému tímto děkujeme za ochotu sdílet svoji zkušenost včetně videí, která její průběh zachycují.

Redakce

Video z letu s otevřenou kabinou:
<https://youtu.be/kdjJinJi0A>



Vytáhnul jsem si a připravil letadlo – Bristell OK-AUI 24, verzi s krátkým křídlem. Po usednutí do kabiny jsem ji řádně zavřel a kryt zajistil pákou. Poté jsem si uvědomil, že jsem na něco zapomněl, a znova z letadla vystoupil. Po opětovném nastoupení jsem již kryt kabiny pákou nezajistil, neumím si sám vysvětlit proč.

Během úkonů na vyčkávacím místě jsem sice provedl kontrolu zavření krytu kabiny přizvednutím rukou, ale zjevně

malou silou. Těsně po odlepení jsem začal registrovat zvýšený hluk a průvan v kabině. Hlavním vodítkem bylo, že mi něco listovalo papíry v náhleníku. Zkoumal jsem příčinu a všiml si otevřené kabiny, napřed na pravé straně. Dále jsem postupoval podle zásad aviate, navigate, communicate (říd, naviguj, komunikuj, pozn. red.).

Aviate jsem předal autopilotovi – zmáčknu jím režim LVL, čímž jsem ovšem také přerušil stoupání a převedl

letadlo do horizontu (v malé výšce, což zpětně nehodnotím jako nejchytřejší). Kabinu jsem se pokusil zavřít a rychle zjistil, že to nezvládnou. Autopilota jsem tedy opět vypnul a hlídal si výšku a rychlost. Uvědomoval jsem si, že otevřená kabina bude znamenat větší odpor a musím tedy držet vyšší rychlost.

Pokračoval jsem na *navigate*. Rozhodl jsem se pro návrat na letiště. Začal jsem levou zatáčkou – abych do ní lépe viděl z levé sedačky. Poté jsem se podíval na dráhu letu a uvědomil si, že bych letěl přes sklady, haly a obec Mošnov. To by nebylo dobré v případě zhoršení situace. Proto jsem rozhodnutí změnil na pravou zatáčku, směrem k polím a loukám.

Situace se mi jevila stabilní, proto jsem přešel na *communicate*: „Mošnov věž, OK-AUI 24, žádám okamžitý návrat z důvodu otevřené kabiny.“ Řídicí z věže mi odpověděl, že mám povoleno přistání na jakoukoliv dráhu a ať oznámím úmysl, až budu schopen. Zeptal jsem se na vítr pro přistání do protisměru, na dráhu 04. Chtěl jsem to mít za sebou co nejrychleji. Foukalo by mi lehce do zad. Proto jsem se rozhodl opět rozhodnutí změnit ve prospěch bezpečnější varianty a obletět malý okruh zpět na dráhu 22. V poloze po větru jsem ještě jednou zkusil zapnout autopilota a kabinu zavřít. To se mi opět nepodařilo. Zhruba v té chvíli se mě řídicí zeptal, zda budu vyžadovat asistenci záchranných složek. Ponořen do situace jsem odpověděl: „Negativ, podržím to loktem.“

Poté jsem pokračoval na finále. Snažil jsem se používat co nejmenší náklon a neustále si hlídal rychlost. Na samotné přistání jsem stáhl plyn, pravou rukou přehmátl na kabinu a držel ji až do zastavení.

Kontrola kabiny na vyčkávacím místě



Přistání s jištěním kabiny rukou

Po této zkušenosti bych rád apeloval na všechny kolegy s následujícím:

- **Letadlo letí bez problému i takto, základ je napanikařit a dodržovat zásadu aviate, navigate, communicate. Snahy zavřít kabinu v malé výšce jsou nebezpečné.**
- **Nestydět se říct řídicímu, že mám problém. Zažil jsem bohužel vícekrát ve svém okolí, že se piloti styděli přiznat chybu nebo problém a řídicí je nechal zbytečně před přistáním vyčkávat. V jednom případě šlo o let se zakrytou pitotkou, v druhém o střet s ptákem.**

Toto bych rád zvlášť zdůraznil:

- Pokud se někomu stane to, co mě, tak létání ukončit. Po přistání a zavření kabiny (jak je vidět na videu z boční kamery) jsem pokračoval v původně plánovaném letu do Zábřehu (LKZA). Ten sice proběhl již bez mimořádných událostí, ale člověk by se měl po takovém zážitku raději nejprve řádně „vyklidnit“.
- Kabinu jsem při přistání držel proto, že jsem dříve na internetu viděl přistání letadla s otevřenou kabinou, které při dosednutí havarovalo. Šlo o letadlo s ocasionálními plochami do T. Otevřená kabina zhoršila jejich ofukování a tím i říditelnost stroje.
- Poučení touto příhodou jsme u nás zavedli do úkonů na vyčkávacím místě také vizuální kontrolu polohy

páky krytu kabiny. Do té doby jsme ji nedělali. U mě to bylo způsobeno tím, že jsem předtím dlouho létal na Bristellu se starým způsobem zavírání, který páku neměl. Zámky měly zapadnout samy při zavření kabiny, kterou pilot nechal z malé výšky „spadnout“. V realitě je bylo potřeba ještě tlakem ruky na okraj kabiny domáčkнуть, aby se opravdu zamkly. Jediná metoda ověření správného zavření pak byla tlakem ruky na strop. Proto jsem nebyl naučen páku vizuálně kontrolovat. Pro otevírání kabiny pak místo páky sloužilo táhlo mezi sedadly, viz video s tímto způsobem zavírání. ■

Pokud vás článek inspiroval a máte podobnou zkušenost s nějakou mezní situací, můžete se o ni na stránkách časopisu Pilot také podělit. Takový krok může ostatní piloty před podobnou zkušeností uchránit, předejít případné nehodě nebo incidentu a zvýšit tak bezpečnost, ať už jde o létání s jakýmkoliv SLZ.

Svůj příspěvek můžete poslat na pilot@laacr.cz.