



Katastrofa nad Brdami

Tragická smrt kapitána Petra Vašíčka při katastrofě letounu L-159 24. února letošního roku silně otřásla všemi příslušníky vzdušných sil i celé naší armády. Bohužel i takovéto události však patří k dani, kterou člověk musí platit za možnost pohybu ve vzduchu. Jediná možnost, jak tuto daň snížit, spočívá v pečlivém vyšetření každé mimořádné události a zejména pak v tom, že si z něj každý vezme maximální ponaučení. Vyšetřování únorové katastrofy není v době vzniku tohoto článku ještě u konce, nicméně již nyní lze popsat to, co jí bezprostředně předcházelo.

Dne 24. února 2003 v 11.12 došlo v prostoru střelnice Jordán ve vojenském výcvikovém prostoru Jince ke katastrofě letounu L-159 evidenčního čísla 6056. Šlo o letoun nový, vyrobený v prosinci 2002, který nalétal pouhých 20 hodin a 8 minut. Jeho pilot, příslušník 4. základny taktického letectva, v té době prováděl let v rámci zkoušek spolehlivosti leteckého kanonového kompletu Plamen. Tři tyto komplety byly spolu s dvojicí měřících kontejnerů zavěšeny na podtrupovém a křídelních závěsnících letounu. Metodika zkoušky, která byla naplánována na 24. února, vyžadovala, aby pilot před vlastní střelbou provedl sérii ma-

névrů vyšší techniky pilotáže, sestávající ze zatáčky o 360°, zvratu, přemetu a překrutu.

Ačkoliv se jednalo o poměrně složité manévry zejména pak s přihlédnutím k vyšší zátěži letounu, pilot byl na úkol plně připraven. Ve svém letovém zápisníku měl zaznamenáno 1019 hodin přímo na L-159. Zkoušek kompletu Plamen se účastnil již delší dobu a nalétal při nich skoro 36 hodin v rámci 28 letů.

Kritický let je možné poměrně podrobně popsat díky práci vyšetřovací komise, která již provedla řadu odborných expertiz. Tou nejdůležitější je asi rozbor záznamu havarijního

zapisovače palubního monitorovacího systému AMOS, kterým jsou letouny L-159 standardně vybaveny.

Po vzletu z letiště Čáslav letěl pilot po stanovené trati do prostoru VVP Jince. Zde v souladu se zadáním letu zahájil manévry vyšší techniky pilotáže. Spojitě provedl šikmý přemet vlevo, bojovou zatáčku vpravo a překrut. V 11.12 hodin převedl letoun do posledního, kritického manévru nazvaného zvrát ze svičky. Manévr zahájil při vodorovném letu rychlostí 346 uzlů ve výšce 3500 stop. Poté pilot zahájil stoupání, tedy takzvanou svičku. Úhel stoupání dosahoval 60°. Po provedení půlvýkrtu, tedy „přetočení letounu na záda“ pokračoval ještě ve stoupání, a poté převedl letoun do vrcholového oblouku, z něhož pak prováděl zvrát. Nejvyšší bod manévru se nacházel ve výšce 6970 stop. V průběhu následujícího vybírání sestupné části manévru letoun pod mírným úhlem narazil do zalesněného terénu v prostoru střelnice Jordán.

Na základě dosavadních poznatků zjištěných odborným šetřením se lze domnívat, že pilot během stoupání ve svičce nevyčkal, až letoun získá dostatečnou výšku a předčasně převedl stroj do vrcholového oblouku. Ve vrcholném bodu celého manévru pak dosaženou výšku nesprávně vyhodnotil, k čemuž mohla přispět i skutečnost, že manévr prováděl ve směru proti slunci. Chybné zhodnocení výšky provedl pilot pravděpodobně i v následující fázi letu, kdy již před letounu směřovala k zemi. Pilot i nadále pokračoval v manévru a ve snaze o vybrání letounu se dostal až na hranici vztakových možností křídla, což se projevilo silným třesením celého stroje. Pilot se sice rozhodl pro katapultáž, ovšem vzhledem ke skutečnému sklonu trajektorie letounu již příliš pozdě. Činnost záchranného systému byla bezprostředně po jeho aktivaci přerušena nárazem do vrcholků stromů.

Tolik tedy stručný popis toho, co se nad brdskými lesy stalo letošního 24. února. Na kompletní závěry, stejně tak jako na přesné stanovení příčin této katastrofy, si však budeme muset počkat až do úplného ukončení šetření a vydání závěrečné zprávy.

Tomáš SOUŠEK
Foto: VTÚL a PVO

„Co může být horšího než smrt kamaráda v letadle,“
říkají piloti 42. stíhací letky v Čáslavi

Po Burdovi Vašíček

Mrtvý pilot. Pro leteckou základnu je to hrozná rána. Kdo jenom trochu zná specifiku této komunity, dobře ví, co s sebou tragická smrt kamaráda z letky přináší. Ať už v podobenství lidském či v ryze odborném. Piloti z čáslavské základny taktického letectva o tom vědí své.

„Samozřejmě, že se nás katastrofa L-159, při níž zahynul Petr Vašíček, hluboce dotkla,“ říká zastupující velitel 42. stíhací letky major Ondřej Rejman. „Zabil se nám kamarád a nám je to ukrutně líto. Znovu jsem si naplno uvědomil, že k němu je třeba přistupovat s velikou pokorou. Člověk může být sebelépe vycvičen, může být optimálně rozlitaný a přece udělá chybu. V případě Petra byla první a zároveň poslední.“

Od letecké nehody letounu L-159 již uběhl více než měsíc. Byť to může někomu připadat jako aprílový vtípek, právě 1. dubna usedli piloti stopadesátdevítek opět do kokpitů, aby pokračovali v přerušném výcviku. S jakými pocity?

„V žádném případě bych nehovořil o strachu,“ říká mjr. Rejman. „Bohužel podobných událostí jsem zažil již několik. Černý humor pilotů říká - první mrtvý kamarád je nejhorší. Potom už člověk jakoby malinko otupí a spíše si z toho bere ponaučení. Snaží se racionálně zhodnotit problém,“ dodává pilot alky a uvádí názorný příklad: „Tam nahoře musíte všechno dělat s určitou rezervou. Po této tragické události se soustředím ještě více na to, abych patřičnou rezervu vždy měl. Mluvíme-li o akrobacii, tak jeden příklad. Když ji mám povolenou do tří set metrů, tak není nutné dělat prvek, který se zatnutými zubama dokončím na třech stovkách. Je optimální prvek dokončit na pěti stech metrech a zbylých dvě stě metrů si nechat jako rezervu na doklesání do výšky, kterou mám povolenu.“

V obdobném duchu jako velitel letky hovoří i pilot 5. roje 42. sl nadporučík Petr Švestka:



„Jsou to necelé dva roky, co se zabil můj kamarád z ročníku Luděk Burda na L-39. Teď Petr. Pohodový, usměvavý kluk, navíc jeden z nejzkušenějších. A právě tyto chvíle vás přinutí, abyste se zastavil, zamyslel se a udělal si na létání svůj další názor. Ten můj spočívá v tom, že v každém případě je lidský život to prvotní, co musí mít pilot stále na zřeteli. Dostane-li se do problému, tak se musí nejen správně, ale především včas rozhodnout. Petr se rozhodl, ale bohužel už bylo pozdě,“ říká pilot podzvukového bitevníku L-159.

Stejně tak jako i ostatní piloti ze 42. stíhací letky ani Petr Švestka na konec svého vojenského létání nepomyslel. „Takový je život. A že bych po této tragédii praštil s létáním, to mě ani nenapadlo. Ke kniplu jsem si prošel svoji životní cestu a neznám důvod, kromě zdravotních problémů, který by mě od létání odradil,“ říká čáslavský letec.

Těžko definovatelný stav, který drží pilota u létání, tak prochází zatěžkávacími zkouškami. „Co může být pro pilota horšího než smrt kamaráda v letadle. My se však zastavit nemůžeme. Letecký výcvik pokračuje dál,“ říká zastupující velitel 42. stíhací letky.

Druhou stránkou věci, která po těchto tragických událostech „útočí“ na city pilotů, jsou nově přijatá opatření k bezpečnosti letů. „Ztratili jsme pilota při prvku vyšší techniky pilotáže,

tudíž je jasné, kam naše opatření směřují,“ říká velitel letové skupiny na čáslavské základně podplukovník Petr Mikulěnka. „S piloty jsme provedli školení ze zvláštností pilotáže jednotlivých typů letadel s důrazem na výkonové a aerodynamické možnosti strojů a z toho vyplývající možné příčiny chyb pilotů, jejich rozpoznaní a především řešení. I když to piloti znají, jsou na to vycvičeni, přesto udělají chybu. V časové tísně se ne každý dokáže správně rozhodovat. A při těchto prvcích vyšší pilotáže se improvizovat nedá.“

Není sporu o tom, že každá katastrofa poznamenává psychiku létajícího personálu na základně. „Piloti jsou však natolik profesionálové, že musí i s touto eventualitou počítat. Psychologické přípravě pilotů budeme věnovat daleko vyšší pozornost. Důraz položíme na včasné rozhodování při opuštění letounu katapultáží. K řešení této stresové situace hodláme využívat také pomoc psychologické služby v AČR a spolupráci s Ústavem leteckého zdravotnictví Praha. Se žádnými zásadními změnami v leteckém výcviku však nepočítáme. Na základně můžeme řešit dílčí problémy, jako je například posloupnost prvků v jednotlivých cvičeních, ale metodika či osnovy zůstanou stále stejné,“ říká na závěr pplk. P. Mikulěnka.

Text a foto: Pavel LANG