

ČESKÁ REPUBLIKA
CZECH REPUBLIC

ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČR, s.p.
Letecká informační služba

AIR NAVIGATION SERVICES OF THE C.R.
Aeronautical Information Service

K Letišti 1040/10
P.O.BOX 41
160 08 PRAHA 6

AIC

C 73/02

17 OCT

TEL.: +420 220 372 833
+420 220 372 835

FAX: +420 220 372 704

AFTN: LKPRYNYN

TELEX: 121191 RLP C

Letecká nehoda - preventivní opatření

Dne 7.9.2002 došlo při provádění parašutistické činnosti na letišti aeroklubu k tragické nehodě, v jejímž důsledku zemřel parašutista. Po doskoku na plochu letiště, sbalení padáku a sejmutí ochranné přilby se parašutista pohyboval směrem k místu balení padáků přímo proti výsadkovému letounu L-60S, který s dalšími parašutisty zahájil pojíždění v přímém směru z místa stání. Po ujetí cca 7 - 10 m došlo ke střetu parašutisty s vrtulí. Parašutista na následky těžkého zranění v nemocnici týž den zemřel.

U parašutisty ani u pilota výsadkového letounu se nedá událost spojovat s nedostatkem zkušeností. Totéž platí o osobách, zúčastněných na řízení parašutistického provozu. Dispečer AFIS nemohl pilotovi předat informaci o parašutistovi, neboť na místo ze svého stanoviště neměl výhled. Dozorčí doskokové plochy sledoval krátce před kritickým okamžikem další parašutistku, které byly vydávány pokyny v závěrečné fázi seskoku, neboť směřovala do prostoru vedle letiště (zalesněné místo s budovami) a pohybujícího se parašutistu nesledoval. Pilot výsadkového letounu měl prostor, kde se parašutista pohyboval, mimo svůj zorný úhel. Přestože mohl ihned zatočit doleva (prostor v zorném úhlu), rozhodl se první fázi pojíždění provést v přímém směru, aby proud vzduchu nesměřoval na místo balení padáků. Pohybující se parašutista nevěnoval pozornost prostoru do kterého směřoval, a je pravděpodobné, že si výhled zakryl neseným padákem a ani hluk motoru ve zvýšených otáčkách při rozjíždění ho nepřiměl k větší pozornosti.

Za účelem prevence obdobných tragických událostí rozhodl Úřad pro civilní letectví vydat preventivní opatření již v průběhu šetření, ve kterém se zdůrazňují povinnosti jednotlivých osob, které nesou odpovědnost za organizaci, řízení a provádění leteckého provozu při výsadech parašutistů a bezpečností zásady pro pohyb letadel a parašutistů po pohybové ploše letiště (definice pohybové plochy - viz předpis L 2, hlava 1):

1. Odpovědnost za organizaci a bezpečnost provozu na letišti nese jeho provozovatel, resp. osoba odpovědná za provoz (v AK je to vedoucí leteckého provozu). Tato osoba plní povinnosti, vyplývající z §§ 26 a 31 zák. č. 49/1997 Sb. v platném znění (dále letecký zákon) a vydává souhlas uživatelům sportovních létajících zařízení (dále SLZ), tedy i parašutistům, k využití letiště ve smyslu § 83, písm e). Před udělením tohoto souhlasu by měly být zváženy konkrétní podmínky na daném letišti. Zásadní pokyny k zajištění bezpečného provozu a koordinaci činností jsou uvedeny v letištním řádu, příp. v koordinačních směrnících, tvořících přílohu letištního řádu.
2. Ostatní osoby zúčastněné na provozu letiště, osoby provádějící letecké činnosti (viz letecký zák. část šestá, Hlava I a II), uživatelé SLZ, ale i jiné osoby, jsou povinny kromě svých obecných povinností respektovat příkazy osoby, uvedené v bodě 1 a dalších osob, zajišťujících provoz letiště (sankce viz let. zákon, § 92, písm. p) a dodržovat letištní řád.
3. Povinnosti řídit pohyb parašutistů po ploše letiště má dozorčí doskokové plochy (viz V-PARA-1, čl. 7.4.3). Za tím účelem musí sledovat parašutisty a nic mu nebrání, aby v případě, když tento přehled ztratí, vydal pokyn pilotovi výsadkového letadla k odložení zahájení pojíždění k místu vzletu. Tam, kde je to možné, musí pohyb po ploše sledovat i dispečer AFIS a případně předat pilotovi informaci o překážce na pohybové ploše, tedy i o parašutistech.
4. Parašutisté musejí být poučeni v rámci teoretické přípravy před zahájením praktického výcviku o zásadách pohybu po pohybové ploše letiště:
 - a) dodržovat pokyny dozorčího doskokové plochy a ostatních osob, zajišťujících provoz
 - b) sledovat vizuálně a sluchem pohyby letadel vzlétajících (pozor na padající navijákové lano), přistávajících, pojíždějících a rovněž stojících letadel s motory v chodu (pozor na zakrytí výhledu sbaleným padákem a snížení sluchového vjemu nesejmutou ochrannou přilbou)
 - c) nepřibližovat se do blízkosti letadel s motorem v chodu zepředu a mimo zorný úhel pilota (zakrytí výhledu pilota např. motorem u L-60) a rovněž tak do blízkosti letadla, je-li v kabině pilot a není vyloučeno, že dojde k nastartování motoru

- d) po doskoku sejmout ochrannou přilbu ke zlepšení sluchového vjemu a padák nést tak, aby nedocházelo k zakrytí výhledu
 - e) urychleně opustit po doskoku RWY, pojezdovou dráhu nebo část pohybové plochy po které letadla pojíždějí
 - f) v případě přiblížení se k pojíždějícímu letadlu zastavit se v bezpečné vzdálenosti až do vzájemného minutí a tím dát pilotovi najevo, že je letadlo vnímáno
 - g) parašutisté nastupují do letounu zásadně zezadu, před letounem se nesmí zdržovat.
5. Piloti-vysazovači musejí být poučeni o zásadách bezpečnosti s ohledem na pohyb parašutistů po pohybové ploše:
- a) místo pro nastupování parašutistů zvolit s ohledem na konkrétní podmínky tak, aby zahájení pojíždění probíhalo do prostoru v zorném poli pilota (u letounu L-60 je to zatáčka doleva)
 - b) trajektorii pojíždění k/od místa nástupu parašutistů a místo nastupování bezdůvodně neměnit v průběhu výsadek
 - c) sledovat pohyb osob kolem letadla a nezahajovat pojíždění, pokud jakákoliv osoba se zdržuje nebo směřuje do prostoru před letadlem
 - d) zahájení pojíždění provádět zvolna, aby zvýšené otáčky včas upozornily osoby v okolí letadla na jeho pohyb
 - e) pojíždění provádět zásadně "hadovitě" s cílem prohlédnout si prostor až do místa dalšího vybočení; v případě nejistoty okamžitě zastavit, případně k odvrácení hrozícího nebezpečí vypnout motor a pokračovat až po ubezpečení, že prostor je volný
 - f) nikdy nepojíždět nebezpečné blízkosti osob, nebo osob do nebezpečné blízkosti směřujících; v takovém případě zastavit a nedopustit, aby se dostali mimo zorné pole (včas vybočit do bezpečné vzdálenosti, natočit letadlo, případně vypnout motor)
 - g) na případné nebezpečné sblížení s osobou upozornit disp. AFIS, příp. dozorčího doskokové plochy (je-li to možné, např. po zastavení v místě nastupování parašutistů) k vydání příslušných pokynů nebo vykázání z pohybové plochy osoby, která takové sblížení způsobila
 - h) za letu i při pojíždění sledovat místa dopadu parašutistů za účelem rozhodnutí se z titulu velitele letadla o dalším postupu (zodpovědnost velitele - viz předpis L 2)
 - i) nelze se spolehnout pouze na informaci o volnosti RWY nebo prostoru pro pojíždění od dispečera AFIS, neboť i ten nejzodpovědnější dispečer nemusí ze svého stanoviště parašutisty vždy vidět (zorný úhel ze stanoviště AFIS, překážky, ležící parašutista v trávě nebo zaměstnání dispečera např. korespondencí s jinými letadly)
 - j) na základě výše uvedených zásad musí pilot-vysazovač provést domluvu s řídicím seskoků o místě nástupu parašutistů a trajektorii pojíždění k/od místa nástupu; řídicí seskoků zajistí plnění této dohody a pilot-vysazovač s obsahem této dohody seznámí v případě střídání dalšího pilota-vysazovače.
6. Osoby zodpovědné za provoz letiště seznámí s výše uvedeným preventivním opatřením všechny osoby na provozu letiště se podílející, piloty letounů, motorových kluzáků a uživatele SLZ, kteří mají na letišti trvale svá letadla či SLZ. Osoby zodpovědné za letový provoz u provozovatelů s oprávněním pro letecké práce-výsadky seznámí piloty-vysazovače, Vedoucí leteckého provozu aeroklubů seznámí piloty-vysazovače, ale i ostatní piloty letounů a motorových kluzáků, uživatele SLZ, kteří na letišti mají trvale svá letadla či SLZ a členy para-odborů. Osoby zodpovědné za provoz v para-klubech seznámí s tímto opatřením své členy. Poučení o zásadách bezpečnosti nutno využít při výcviku nových parašutistů a pilotů, zejména pilotů-vysazovačů.

V rámci seznámení dle bodu 6 se doporučuje využít navíc svých vlastních zkušeností, nebo zkušeností jiných osob. Doporučuje se i rozšířit upozornění na další možná nebezpečí střetu letadel či SLZ s osobami a možnostmi zabránění takovým událostem (pohyb cestujících k/od letadla či SLZ, pohyb návštěvníků po letišti včetně dětí a zvířat, nebezpečí od padajícího navijákového lana, dopadajícího parašutisty, nebezpečí od proudu vzduchu za letadly či SLZ s pohonnými jednotkami v chodu atp.). Vedení LAA ČR se doporučuje publikovat preventivní opatření v časopisu PILOT, a to buď v celém rozsahu, nebo přizpůsobené specifice létání na SLZ dle vlastního uvážení a zkušeností ve vztahu k možnému nebezpečí.

Po došetření letecké nehody bude Úřadem pro civilní letectví vydána závěrečná zpráva.