

Záchrana na padácích řady ATL – 88

Níže jsou popsány některé známé případy záchrany na padácích ATLtak, jak je zachytili přímí účastníci.

1. Aeroklub Tábor, 12.7.1997, použité záchranné padáky ATL – 88/90.

Popis:

Dne 12.7.1997 na letišti AK Tábor nouzově opouštěli kluzák L 13 pilot instruktor a pilot žák. Opuštění letounu bylo asi ve výšce (odhadované) 400 až 600 m nad terénem.

Pilot instruktor otevřel padák ihned po opuštění kluzáku a padák se mu bezproblémově otevřel. Pilot žák opustil kluzák ve shodné výšce jako pilot instruktor.

Pilot žák otevřel svůj padák ve výšce (odhadově) těsně pod 100 m nad terénem. Tak nízké otevření zdůvodnil tímto:

Snažil se aktivovat padák ručním uvolňovačem. Uvolňovač držel v natažené paži, ale obal padáku se neotevíral. Při opakování trhavých pohybů došlo k otevření obalového dílce a další průběh funkce padáku byl bezproblémový.

2. Aeroklub Prostějov, 30.8. 1998, použit záchranný padák ATL – 88/90.

Popis:

Padák byl použit při neřízeném sestupu tvarového balónu s pilotem.

3. Belgie, 16.7.2005, použit záchranný padák ATL – 88.

Popis:

Jsme odběrateli vašich padáků ATL – 88. Minulé léto jsme měli nehodu s jedním z našich větroňů v klubu. Náš klub byl na dovolené ve Francii a jeden z našich větroňů měl závadu.. Elevátor nebyl připojen ve správné pozici. Výsledek toho byl, že větroň nabral při stoupání špatnou pozici. Pilot, který je pozemní důstojník z belgického vojenského letectva, vycítil nebezpečnou situaci a pokusil se skočit. Ve 400 m se pokusil opustit kokpit. Ale neovladatelná větroň mu výskok znemožňoval. Ve 300 m se mu konečně podařilo vyskočit a přistát ve stromech. Pilot byl bez úrazu, ale větroň byl zcela zničený. Padák byl poškozený z tahání mezi stromy. Náš profesionální rigger zkoumá, jestli ještě půjde padák opravit. To, co chci říci je, že chci poděkovat všem lidem z MarSu za šťastný konec této nehody. Vždy, když použiji můj ATL – 88, se cítím bezpečně.

4. Polsko, 30.6.2004, použité záchranné padáky ATL – 88/90.

Popis:

30.6.2004

V Lesznie v 11.45 hod začaly starty větroňů na trase Leszno – Grodzisk – Sulow – Jarocin – Srem – Lesino o délce 283,4 km.

Krátce před 14tou hodinou byla informace o srážce 2 větroňů ve výšce 1000 m. 7 km na západ od letiště Lesznie. Oba piloti se zachovali profesionálně a opustili kabiny. Po cca 6-ti minutách přistáli na západě Lasocice. Nehoda se

týkala pilotky Aeroklubu Gliwickiego Krystyna Marszalek a pilot Aeroklubu Warminsko Mazurskiego Bohdan Dorozko.

5. Slovensko, 29.6. 2005, použit záchranný padák ATL – 88/90.

Popis:

Jmenuji se Stefan Nagy, jsem z AK Lučenec. Zúčastnil jsem se plachtařského mistrovství Slovenska (PMSR) v Prievidzi jako pilot v klubové třídě na kluzáku ASW 15. Pár dní před začátkem projektu jsem požádal parašutisty o přebalení mého zánovního padáku ATL – 88/90 (H405 + H323). 29. 6. 2007, třetí den závodů jsem startoval cca v 11.45 hod spolu s ostatními 60-ti soutěžícími. Asi po hodině letu nad Žiarskim pohorím ve výšce 650 m AGL $\pm 100\text{m}$ / došlo ke střetu mého kluzáku s jiným, pro mě v tu chvíli neznámým kluzákem. Točil jsem ve stoupavém proudu zatáčku doprava a ve svém zorném poli jsem na své výšce neměl žádný jiný kluzák, po velkém citelném nárazu doprovázeným hlukem jsem situaci vyhodnotil jako nouzovou a bez zaváhání jsem se rozhodl kluzák opustit. Po odhození karabiny a uvolnění upínacích postrojů se mi podařilo předkloněním a odražením se od kokpitu po hlavě opustit torzo kluzáku, těsně před jeho autorotačního režimu. Volným pádem jsem padal možná zlomek sekundy, než se mi podařilo nahmatat uvolňovač. Po zatáhnutí uvolňovače se padák otevřel a zpomalil můj pád. Otevření proběhlo rychle a vrchlík padáku se nafoukl souměrně a celý. Nízko pod sebou jsem zpozoroval druhý padák a bylo mi hned jasné, že druhému kolegovi se podařilo kluzák opustit. Ačkoliv jsem měl více výšky (odhad cca 300 m AGL) než můj kolega, pokusil jsem se taháním za šňůry řídit padák, chtěl jsem přistát mimo hustě zarostlý kopcovitý terén. Vítr byl však silnější. Těsně nad korunami stromů jsem překřížil chodidla, lokty jsem si chránil obličej a prorazil jsem korunu listnatého stromu a zůstal jsem viset v postroji. Po rychlé kontrole a vyhodnocení situace jsem začal sestupovat. Po překonání výškových metrů mi začal bránit v sestupu cizí předmět, který jsem měl přes levé stehno. Nekrvácel jsem, tak jsem opatrněji slezl celý strom a našel cca 200 m vrak kluzáku. V kabině jsem měl mobil, ze kterého jsem zavolal pořadatele, záchranku a policii.

6. Aeroklub Hodkovice, 26.7. 2007, použité záchranné padáky ATL – 88/90.

Popis:

Dne 26.7.2007 2,5 km severně od letiště Hodkovice došlo ke srážce dvou větroňů L 13 Blaník OK-2813 a ASK 21 D-2906.

Po srážce piloti z Blaníku, který je majetkem AK Hodkovice nad Mohelkou a který byl zapůjčen, z poškozeného větroně vyskočili a použili pro svoji záchranu padáky ATL 88/90. Ke srážce došlo ve výšce cca 600–700 m nad letištěm. Piloti opustili větroň a padáky se otevřely cca 200 m nad zemí, jeden pilot dopadl na zem a druhý se zachytil o strom, nedošlo ke zranění pilotů.

Zpracoval: Ing. Jaroslav Sedlák

Dne: 080416