Záchrana na padácích řady ATL – 88

1. Česká republika, 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 výši (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. Česká republika, 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 pohořím ve výšce 650 m AGL /±100m/ 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. Česká republika, 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.

7. Česká republika, Aeroklub Hodkovice nad Mohelkou, 8.5.2008, použitý záchranný padák ATL-88

Popis:

Dne 8.5.2008 došlo u obce Frýdštejn, 3 km východně od letiště Hodkovice, ke srážce dvou větronů – ASW19 OK-7573 a Cirrus OK-2287.

Ke srážce došlo ve výšce cca 1200 mT, kdy pilot letounu ASW19 narazil ostruhou do pravého křídla druhého letounu a ulomil si zadní část trupu. Letoun se stal neovladatelný a pilot jej byl nucen opustit a použít záchranný padák.

Přistál bez zranění asi 500 metrů od na zem vedle dopadlého větroně.

8. Česká republika, letiště Benešov, 14.8. 2011, použitý záchranný padák ATL – 88/90.

Popis:

Dne 14.8.2011 poblíž letiště Benešov došlo ke ztrátě výšky větroně DG 400 z původních cca 600 m (AGL) na cca 300 m (AGL) s předpokladem další ztráty výšky.
Pilot vyhodnotil situaci a cca v 300 m (AGL) odhodil překryt kabiny a opustil letoun.
Pro svoji záchranu použil záchranný padák ATL-88/90. Pilot vyvázl bez úrazu, ale neřízeným pádem došlo k poškození větroně. Pilot byl známý výtvarník David Černý.

9. Polsko, 28.5.2012, použit záchranný padák ATL – 88/90.

Popis:

Pilot větroně musel dne 28.5.2012 cca ve 13:00 vyskočit z letounu z důvodu jeho neovladatelnosti a použít záchranný padák ATL.
Místo výskoku: okolí obce Zaborow.
Pilot 38 let, nalétáno cca 1000 letových hodin, člen Aeroklubu Podhalańskiego.
Pilot vyvázl bez úrazu, bezpečně přistál na poli, ale neřízeným pádem došlo k poškození větroně.

10. Jihoafrická republika, červenec 2012, použit záchranný padák ATL – 88/90.

Popis:

Došlo ke kolizi dvou větroňů, pilot z poškozeného větroně vyskočil a použil záchranný padák ATL-88/90. Pilot přistál na padáku ve skalách, utrpěl lehká zranění.

11. Polsko, srpen 2012, použit záchranný padák ATL – 88/90.

Popis:

Pilot vyskočil z neovladatelného větroně a rychle otevřel padák. Bezpečně a bez zranění přistál na zemi.

12. Česká republika,Uherské Hradiště, 17.6.2013, použit záchranný padák ATL-88/90

Popis:

Pilot vyskočil z neovladatelného letounu PS-28 Cruiser a následně otevřel padák.
Letoun dopadl mezi městskými částmi Mařatice a Jarošov, v místě zvaném Jaktáře.
Pilot bezpečně a bez zranění přistál na padáku v zahradě jednoho z blízkých domů v Sokolovské ulici.

13. Litva, letiště Pociunal, 6.7.2014, použit záchranný padák ATL-88

Popis:

Dne 6.7.2014 pilot s větroněm Jantar Standart 2B vystoupal vlivem termických proudů do výšky cca 300 m (AGL) a tam se dostal do vývrtky/rotace a to mělo za následek zvýšení rychlosti na asi 200 $km.h^{-1}$. Pilot ve výšce cca 200 m (AGL) z letounu vyskočil. Otevřel padák a po 4 sekundách se dostal na zem, ale foukal silný vítr, na zemi několik překážek komplikovalo jeho dopad na zem, takže spadl a poranil si páteř - padák mu zachránil život.

14. Jihoafrická republika, říjen 2016, použit záchranný padák ATL – 88/90-1.
Popis:
Pilot vyskočil z poškozeného letounu a použil záchranný padák ATL-88/90-1, v.č. 1698018. Bezpečně a bez zranění přistál na padáku v horách.

15. Slovenská republika, 15.4. 2018, použit záchranný padák ATL – 88/90.
Popis:
Dne 15. dubna během FCC Gliding 2018 v Prievidzi (SK) se v nedalekém vzdušném prostoru Žiliny srazily dva kluzáky. Oba kluzáky ztratily při střetu významnou část křídel. Jeden pilot stačil opustit letoun a aktivovat padák bezprostředně po srážce, ale další pilot J.V. z Litvy (24 let) nedokázal opustit kluzák kvůli významnému přetížení, když kluzák přešel do výkrutů. Těsně před dopadem na zem se pilotovi podařilo změnit směr kluzáku, který mu pomohl tak, aby se dostal z letadla a aktivoval padák těsně nad zemí. Naštěstí mu tak jeho záchranný padák ATL-88/90 zachránil život! Přistál jen 50 metrů od vraku kluzáku! Vezmeme-li v úvahu, že kolize byla ~ 1400 m AGL. Je zřejmé, že padák byl aktivován jen pár vteřin před neodvratným dopadem na zem. Také stromy pomohly absorbovat náraz.
Pilot po celé události řekl:
"Chtěl bych vám poděkovat za to, že jste vyrobili takový skvělý padák, který dokáže zachránit život pilota i v posledních sekundách".

16. Maďarská republika, 5.8. 2018, použit záchranný padák ATL – 88/90.
Popis:
Během mezinárodní plachtařské soutěže v Maďarsku došlo dne 5.8.2018 ve 13:24 hodin ke srážce dvou kluzáků. Maďarský pilot narazil zezadu do českého kluzáku Cirrus OK-7077, který pilotoval J. M. - člen reprezentačního juniorského výběru ČR. Ke srážce došlo ve výšce 1800 metrů nad zemí. Maďarský kluzák byl i přes poškození schopen pokračovat v letu, ale pilot českého kluzáku byl nucen kluzák opustit.
Pro záchranu života použil padák ATL-88/90-1, v.č. 0998274, vyrobený společností MarS a.s.
Vyjádření manažera reprezentace ČR v bezmotorovém létání: „Tímto vyslovujeme poděkování za to, že váš výrobek pomohl zachránit život mladého člověka“.

Zpracoval: Ing. Jaroslav Sedlák
vedoucí technického úseku
MarS a.s.

Datum poslední aktualizace: 23.10.2018