|  |
| --- |
| **Ing. Ladislav KELLER****Extrémní případy psychického selhání****leteckého personálu** **P r a h a 2016** |

© Ing. Ladislav KELLER

Praha 2016

# Obsah

[Obsah 3](#_Toc454535858)

[Zkratky: 5](#_Toc454535859)

[Úvod 6](#_Toc454535860)

[Přehled sebevražd pilotů 7](#_Toc454535861)

[Analýza sebevražd pilotů 10](#_Toc454535862)

[Statistické vyhodnocení: 10](#_Toc454535863)

[Důvody spáchání sebevraždy: 10](#_Toc454535864)

[Průběh sebevražd: 11](#_Toc454535865)

[Závěry 12](#_Toc454535866)

[Lze sebevraždám pilotů zabránit? 13](#_Toc454535867)

[Minimálně dvě osoby v kokpitu 13](#_Toc454535868)

[Nouzové otevření vstupních dveří do kokpitu 13](#_Toc454535869)

[Přísnější zdravotní prohlídky a psychotesty při osobních problémech 14](#_Toc454535870)

[Organizační opatření při propouštění pilotů 14](#_Toc454535871)

[Vytěžování pilotů na maximum 15](#_Toc454535872)

[Zpřísnění bezpečnostních opatření na letišti 15](#_Toc454535873)

[Sebevraždy pilotů ve všeobecném letectví 15](#_Toc454535874)

[Závěr 17](#_Toc454535875)

[Příloha č.1. 27.3.1972, Antonov AN-2, CCCP-42621, Vorošilovgrad 18](#_Toc454535876)

[Příloha č.2. 26.9.1976, Antonov AN-2, CCCP-79868, Novosibirsk 19](#_Toc454535877)

[Příloha č.3. 22.8.1976, HS-748-260 Srs. 2A, FAC-1101, Bogota 20](#_Toc454535878)

[Příloha č.4. 9.2.1982, McDonnell Douglas DC-8-61, JA8061, Tokijo 21](#_Toc454535879)

[Příloha č.5. 7.4.1994, DC-10-3F, CN-CDT, Memphis International Airport 22](#_Toc454535880)

[Příloha č. 6. 13.7.1994, Antonov AN-26, Kubinka 23](#_Toc454535881)

[Příloha č. 7. 21.8.1994, ATR-42-312, CN-CDT, Tizounine 24](#_Toc454535882)

[Příloha č.8. 15.1.1995, SA226-TC Metro II, N622SP, Neuquén 25](#_Toc454535883)

[Příloha č.9. 19.12.1997, Boeing 737-36N, 9V-TRF, Palembang 26](#_Toc454535884)

[Příloha č.10. 11.10.1999, ATR-42-30, A2-ABB, Gabarone, Botswana 28](#_Toc454535885)

[Příloha č.11. 31.10.1999, Boeing 767-366ER, SU-GAP, Atlantický oceán 29](#_Toc454535886)

[Příloha č.12. 29.11.2013, ERJ-190AR, C9-EMC, Bwatwata, Namíbie 31](#_Toc454535887)

[Příloha č.13. 8.3.2014, Boeing 777-2H6ER, 9M-MRO, Indický oceán 33](#_Toc454535888)

[Příloha č.14. 24.3.2015, A320-211, D-APIX, Barcelonnette, Francie 35](#_Toc454535889)

[Příloha č.15. Známý pilot Alitalie spáchal sebevraždu 36](#_Toc454535890)

[Příloha č.16. JetBlue – pilot se zbláznil za letu 37](#_Toc454535891)

[Příloha č.17. Italský pilot vyhrožoval manželce 38](#_Toc454535892)

[Příloha č.18. 17.2.2014, B-767-3BGER, ET-AMF 39](#_Toc454535893)

## Zkratky:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **zkratka** | **Anglický význam** | **Český význam** |
| ACC | Area Control Centre | Oblastní středisko řízení |
| ACCC | Air Traffic Control Centre | - |
| ARTCC | Air Route Traffic Control Center | - |
| ATSB | Australian Transport Safety Bureau | - |
| CPL | Comercional Pilot Licence | Průkaz způsobilosti obchodního pilota |
| CVR | Cockpit Voice Recorder | Zapisovač zvuků v pilotní kabině |
| EDT | Eastern Daylight Time | Východní čas v USA |
| EU | European Union | Evropská unie |
| FAA | Federal Aviation Authority | Národní letecký úřad (USA) |
| FDR | Flight Data Recorder | Zapisovač letových údajů |
| FL | Flight Level | Letová hladina |
| ft | feet | stopa |
| g | - | násobek zatížení |
| ILS | Instrument Landing System | Systém přesné přiblížení a přistání |
| kts | Knots | uzel (námořní míle za hodinu)  |
| LMT | Local Mean Time | Místní čas |
| m | Meter | metr |
| NTSB | National Transportation Safety Board  | Národní úřad pro bezpečnost v dopravě (USA) |
| NTSC | National Transportation Safety Committee | Národní úřad pro bezpečnost v dopravě (Austrálie) |
| RWY | Runway | Vzletová a přistávací dráha |
| USAF | US Air Force | Vojenské letectvo USA |
| UTC | Universal Time Coordinated | Světový koordinovaný čas |
| Vmo | Maximum Operating Limit Speed | maximální rychlost |

# Úvod

Nehoda dopravního letadla A-320 společnosti Germanwings, ke které došlo 24.3.2015, otřásla veřejností v celé Evropě nejen svými následky (zahynulo všech 150 osob na palubě), ale zejména tím, že se jednalo o **sebevraždu pilota**. Při bližším zkoumání této problematiky se ukazuje, že se jedná o problém, který v celosvětovém měřítku není neobvyklý a bohužel stále častější. Skutečnost, že při 15 sebevraždách pilotů v letadle zahynulo 718 osob, z toho 423 od roku 2012, naznačuje, že bude vhodné se touto problematikou hlouběji zabývat. Zde je nutné zdůraznit, že tato čísla je nutné brát s určitým nadhledem, protože v některých případech nelze s určitostí konstatovat, že se jednalo o sebevraždu – např. zmizení letadla B-777 na letu Malajsijských aerolinií MH-370 ve kterém bylo 239 osob.

Tato studie obsahuje sebevraždy spáchané nejen piloty, ale i jinými zaměstnanci leteckých společností (např. mechaniky) a jsou uváděné i jiné případy sebevražd, pokud souvisí s výkonem povolání pilota nebo člena létajícího personálu.

Sebevraždy pilotů s letadlem se nevyhýbají ani všeobecnému letectví. Přestože tato studie je zaměřena na obchodní leteckou dopravu, obsahuje i kapitolu věnovanou sebevraždám pilotů ve všeobecném letectví.

# Přehled sebevražd pilotů

V této části je uveden stručný popis sebevražd pilotů nebo jiných členů posádek. Podrobnější informace o nehodách jsou uvedeny v příloze.

27.3.1972, Vorošilovgrad (nyní Luhansk), Ukrajina

Pilot ukradl AN-2 se kterým záměrně narazil do domu, kde žil. Pilot zahynul, nikdo další nezahynul a ani nebyl zraněn. Důvodem byly manželské problémy.

26.9.1976 Novosibirsk, Rusko

Pilot ukradl AN-2 se kterým záměrně narazil do domu, kde bydlela jeho manželka, se kterou se rozvedl. Kromě pilota zahynulo dalších 11 osob žijících v panelovém domě.

22.8.1979, Bogota, Kolumbie

Mladý mechanik ukradl na letišti Bogota v Kolumbii vojenský letoun HS-748 a krátce po vzletu záměrně havaroval v obydlené čtvrti Carrera. Kromě mechanika zahynuly na zemi další tři osoby. Důvodem bylo propuštění ze zaměstnání.

9.2.1982, Tokio, Japonsko

V průběhu přiblížení kapitán odpojil autopilota, snížil výkon motorů na volnoběh, potlačil a letadlo havarovalo. Ze 174 osob na palubě zahynulo 24. Kapitán trpěl psychosomatickou poruchou, kvůli které byl od listopadu 1980 do listopadu 1981 postaven mimo službu.

7.4.1994, Memphis, USA

Propuštěný zaměstnanec společnosti FedEx po vzletu napadl brutálně posádku a pokusil se o s letadlem narazit do budovy ředitelství FedEx. Dva členové posádky útočníka přemohli a druhý pilot s letounem přistál. Nikdo při incidentu nezahynul.

13.7.1994, Kubinka, Rusko

Palubní inženýr ruského vojenského letectva ukradl AN-26 se kterým po spotřebování paliva havaroval. Zahynula jedna osoba. Motiv činu není znám.

21.8.1994, Maroko

ATR-42 havarovalo v pohoří Atlas krátce po vzletu z letiště Agadir. V hladině 16 000 ft (4 800 m) kapitán odpojil autopilota, záměrně přešel do klesání a havaroval. Tuto verzi zpochybňuje marocká asociace pilotů, protože kapitán před letem působil vyrovnaným dojmem, beze známek stresu. Zahynulo všech 44 osob na palubě. Důvod sebevraždy pilota byly partnerské problémy.

15.1.1995, Argentina

V průběhu letu co-pilot manipuloval s pákou otevření hlavních dveří. Po jejich otevření vypadl ven a zahynul. Důvod manipulace není znám a nepodařilo se zjistit, zda šlo o nešťastnou náhodu nebo sebevraždu. Hodnoceno jako pravděpodobná sebevražda.

19.12.1997, Indonésie

V průběhu letu na lince Jakarta – Singapore přešel B-737 letecké společnosti Silk Air do klesání a havaroval. Zahynulo všech 104 osob na palubě letadla. Indonéské úřady nebyly schopné zjistit příčiny nehody. Ve spolupráci s NTSB USA bylo zjištěno, že kapitán spáchal sebevraždu tím, že když co-pilot opustil kabinu, vypnul letové zapisovače, odpojil autopilota a záměrně přešel do klesání. Při vyšetřování vyšlo najevo, že kapitán měl v posledních 6 měsících pracovní problémy a měl velké finanční problémy. Údajně spekuloval na burze a prohrál 1 milion dolarů. Tyto skutečnosti indonéské úřady zpochybňují.

11.10.1999, Gaborone-Sir Seretse Khama International Airport, [Botswana](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=A2)

Kapitán ATR-42 po udělení zákazu létání ze zdravotních důvodů ukradl letadlo a odstartoval. Po dvou hodinách letu provedl dva přemety a záměrně narazil do dvou odstavených ATR-42, které zničil a zahynul.

31.10.1999, New York, USA

B-767 společnosti Egypt Air přešlo 30 minut po vzletu do klesání a havarovalo, zahynulo všech 217 osob na palubě. Vyšetřování ukázalo, že se jednalo o záměrný čin druhého pilota, motiv není znám, údajně se jednalo o poslední let před propuštěním.

17.7.2012, Saint George Municipal Airport, Utah, USA

 V souvislosti se smrtí přítelkyně vnikl pilot s licencí CPL do letadla Regional Jet, spustil motory a začal pojíždět. Při pojíždění letadlo narazilo do budovy terminálu a zastavilo na parkovišti. Po zastavení letadla se pilot zastřelil.

29.11.2013, Namíbie

ERJ-190 v průběhu letu z Maputa (Mozambik) do Luandy (Angola) havaroval v Namíbii. Když co-pilot opustil pilotní kabinu, kapitán převedl letadlo do klesání a záměrně havaroval. Zahynulo všech 33 osob na palubě. Kapitán měl posledních několik měsíců před nehodou vážné rodinné problémy, které souvisely s manželskou smrtí a se smrtí jeho syna přibližně rok před nehodou.

8.3.2014, Indický oceán

Přibližně 40 minut po vzletu byl ztracen kontakt s B-777 Malaysia Airlines na letu z Kuala Lumpur (Malajsie) do Beijing (Čína) s 239 osobami na palubě. Předpokládá se, že letadlo havarovalo v Indickém oceánu a všechny osoby na palubě zahynuly. Experti se domnívají, že se jedná záměrný čin jednoho z pilotů, pravděpodobně kapitána. V souvislosti s touto nehodou se spekuluje o pojišťovacím podvodu.

24.3.2015, Francie

Letadlo A-320 společnosti Germanwings havaroval na letu z Barcelony (Španělsko) do Düsseldorfu (Německo). Nehodu způsobil co-pilot, který když kapitán opustil pilotní kabinu, uzamkl kokpit, převedl letoun do klesání a záměrně havaroval. Při nehodě zahynulo všech 150 osob na palubě. Co-pilot měl zdravotní problémy (zrak a psychické problémy), se kterými se léčil a věděl, že budou příčinou ukončení jeho pilotní kariéry.

# Analýza sebevražd pilotů

## Statistické vyhodnocení:

Z výše uvedeného přehledu sebevražd pilotů vyplývají následující skutečnosti:

* k první sebevraždě pilota došlo v březnu 1972, k poslední 24.3.2015;
* celkem bylo spácháno 13 sebevražd určitě a ke dvěma pravděpodobně. U vypadnutí pilota za letu 15.1.1995 v Argentině se neví, zda šlo o nešťastnou náhodu nebo sebevraždu. V souvislosti s MH-370 odborníci usuzují, že se jednalo o záměrný čin posádky – pravděpodobně kapitána.
* při sebevraždách pilotů zahynulo 478 osob určitě a dalších 240 pravděpodobně. Pokud se potvrdí, že nehoda MH 370 byl záměrný čin některého člena posádky, tak od roku 2012 při sebevraždách leteckého personálu zahynulo 423 osob;
* v 6 případech piloti vnikli do prázdného letadla na stojánce, se kterým odlétli a záměrně havarovali;
* v sedmi případech spáchal sebevraždu jeden z pilotů dopravního letadla s cestujícími na palubě;

## Důvody spáchání sebevraždy:

* **ztráta zaměstnáni ze zdravotních důvodů** – 4 případy

V jednom případě pilot spáchal sebevraždu po odebrání Průkazu zdravotní licence ze zdravotních důvodů (ATR-42, 11.10.1999) a následné ztrátě zaměstnání. V jednom případě určitě (A-320, 24.3.2015) a v jednom případě pravděpodobně (DC-8, 9.2.1982) došlo k sebevraždě pilota poté, co zjistil, že mu bude udělen zákaz létání ze zdravotních důvodů. V obou případech sice měli piloti psychické problémy, ale důvodem sebevraždy nebyla psychická porucha, ale obava ze ztráty zaměstnání.

* **ztráta zaměstnání, propuštění –** 3 případy

Ve všech třech případech bylo důvodem sebevraždy propuštění ze zaměstnání, přičemž na důvodu nezáleží! Zde je nutné zdůraznit, že létání pilotů ve výpovědi velmi negativně ovlivňuje bezpečnost letu. Např. nehoda MD-82 z 20.8.2008, kdy výkonnost posádky byla výrazně snížená výpovědí ze zaměstnání předané co-pilotovi bezprostředně před letem. Posádka nebyla soustředěná na provedení letu a zahájila vzlet se zasunutou mechanizací křídla. Při nehodě zahynulo 148 osob ze 166 na palubě.

* **osobní frustrace** – 5 případů

Důvodem k sebevraždě byly rodinné problémy, ztráta blízké osoby a finanční potíže.

* **neznámé důvody** – 3 případy

U tří případů není motiv znám. U nehody MH 370 se spekuluje o pojišťovacím podvodu ze strany velitele letadla.

## Průběh sebevražd:

* **ukradení odstaveného letadla**

Jedná se o 6 případů, kdy k poslednímu došlo v roce 2012 v USA. Ve všech případech se v podstatě jedná o selhání ochrany letiště, která nedokázala zabránit vniknutí cizí osoby do letadla.

* **sebevražda s kompletní posádkou v pilotní kabině**

Ve třech případech došlo k sebevraždě s kompletní posádkou v pilotní kabině. Ve dvou případech se posádce nepodařilo nehodě zabránit (DC-8, 9.2.1982 a B-767, 31.10.1999), přestože oba piloti seděli za řízením. V letadle DC-10 kapitán a palubní inženýr zabránili nehodě tím, že přemohli útočníka, který s nimi byl v pilotní kabině.

* **sebevražda s nekompletní posádkou v pilotní kabině**

Prokazatelně k sebevraždě pilota za letu došlo ve třech případech a ve dvou případech pravděpodobně. Scénář sebevraždy je v těchto případech takový, že pilot sebevrah počká, až jeho kolega opustí pilotní kabinu, pak zavře vstupní dveře do kokpitu, převede letadlo do klesání a záměrně havaruje. Stejný scénář měla i sebevražda pilota B-767 v roce 1999 s tím rozdílem, že kapitánovi se podařilo dveře otevřít, usednout do pilotní sedačky a pokusil se nehodě zabránit. U nehod ATR-42 v roce 1994 a B-777 v roce 2014, nelze nepřítomnost jednoho z pilotů v pilotní kabině pro nedostatek informací prokázat ani vyvrátit.

# Závěry

1. **v létech 2012 – 2015 dochází k jedné sebevraždě pilota ročně**

Pokud k trendu jedné sebevraždy pilota dopravního letadla ročně připočteme případ, kdy se za letu zbláznil kapitán (JetBlue, březen 2012) a únos, provedený co-pilotem v únoru 2014, jedná se o problém, kterým je nutné se hlouběji zabývat.

1. **důvodem sebevražd pilotů je ztráta zaměstnání (7 případů) a osobní frustrace (5 případů)**

Vzhledem k tomu, hlavním důvodem sebevražd pilotů je obava ze ztráty zaměstnání a osobní problémy, které pilot řeší sebevraždou, jedná se o problém sociologický. V ČR jsou známé dva případy sebevražd pilotů, jeden se oběsil, druhý vyskočil z okna na hotelu. Třetí případ (záměrný náraz automobilem do mostního pilíře ve vysoké rychlosti není potvrzen, ale ani vyvrácen). V prvním případě pilot psychicky neunesl skutečnost, že nezvládl přeškolení na A-310. Sebevraždě napomohlo i to, že byl vystaven posměchu ze strany manželky a dcery. Ve druhém případě pilot pracující pro asijskou společnost spáchal sebevraždu, protože psychicky neunesl podmínky, za kterých musel pracovat a dlouhodobé odloučení od rodiny. V této souvislostí bude vhodné se zabývat i důsledky pracovního vytěžování pilotů, které je často na hranici fyzických a duševních možností. Jedná se zejména o dlouhé doby ve službě, noční lety, minimální nebo zkrácené doby odpočinku, dlouhodobé a časté odloučení od rodiny. Tyto aspekty mohou mít nečekané důsledky (např. případ kapitána JetBlue, který se zbláznil za letu – příčinou byl nedostatek spánku).

# Lze sebevraždám pilotů zabránit?

## Minimálně dvě osoby v kokpitu

V kokpitu musí být po celou dobu letu minimálně 2 osoby. V případě, že odejde jeden z pilotů mimo kokpit (např. na toaletu), nahradí ho v kokpitu jiný člen posádky, např. stewardka nebo odpočívající pilot. Úkolem další osoby je zabránit pilotovi provést sebevraždu tím, že pilotovi zabrání uzamknout vstupní dveře do kokpitu a přivolá pomoc. Ve dvou případech došlo k sebevraždě, i když v kokpitu byli oba piloti (DC-8 v roce 1982 a B-767 v roce 1999). Sebevraždě se podařilo zabránit u DC-10 1994, kdy kapitán a palubní inženýr přemohli sebevraha, technika letícího jako přespočetný člen posádky.

EASA provedla průzkum názorů na toto opatření mezi leteckými úřady, leteckými úřady, členy posádek a profesními asociacemi (asociace dopravních pilotů, apod.). Celkem se průzkumu zúčastnilo 3783 respondentů. Z průzkumu vyplynulo, že respondenti s opatřením:

1. striktně nesouhlasí 54%
2. nesouhlasí 28%
3. bez názoru 7%
4. souhlasí 8%
5. striktně souhlasí 3%

Respondenti současně identifikovali další rizika související se zásadou „dvě osoby v kokpitu:, a to:

1. negativní dopad na security
2. negativní dopad safety i security
3. negativní dopad na safety: identifikace nových rizik
4. vyšší pracovní zatížení a stress pro cabin crew
5. rozptylování (odvádění pozornosti)
6. malý vliv na zajištění bezpečnosti posádky
7. negativní dopad na zdraví posádky
8. provozovatelé nemají zavedené postupy vztahující se k úloze palubních průvodčí v době, kdy jsou v kokpitu.

Poznámka:

Výše uvedené body jsou seřazené v pořadí podle počtu nejčastěji obdržených odpovědí.

## Nouzové otevření vstupních dveří do kokpitu

Vstupní dveře do kokpitu musí byt navržené tak, aby je ostatní členové posádky dokázali otevřít i v případě, že jsou zevnitř uzamknuté. Pro případ pokusu o únos nebo jiný teroristický čin mají piloti možnost vstupní dveře uzamknout tak, aby je zvenčí nebylo možné otevřít. Právě této možnosti několik pilotů-sebevrahů využilo, vstupní dveře zablokovali a sebevraždě tak nebylo možné zabránit. V souvislosti se sebevraždou pilota Germanwings se hovoří o takové úpravě dveří, aby vždy byla možnost je z vnější strany otevřít. V takovém případě bude nutné posoudit, které riziko je větší, a to nezákonné zmocnění letadla za letu teroristy nebo sebevražda pilota.

## Přísnější zdravotní prohlídky a psychotesty při osobních problémech

Toto opatření je velmi diskutabilní, protože u sebevražd pilotů s velkým zdravotním problémem nebyl důvodem spáchání sebevraždy konkrétní zdravotní problém, ale důsledek zdravotního problému – **ztráta zaměstnání ze zdravotních důvodů!**

Zastáncizpřísnění zdravotních prohlídek, psychotestů a pohovorů s psychology argumentují, že při pohovoru s psychologem lze zjistit **osobní problémy** (rozvod, vážná nemoc nebo úmrtí v rodině, apod.) a jejich dopad na psychický stav pilota. Jako protiargument lze uvést skutečnost, že na světě létají tisíce pilotů, kteří tyto problémy aktuálně řeší, přičemž sebevražedné sklony se u nich neprojevují. Budou letecké společnosti vydávat zákaz létání a posílat na psychologické vyšetření všechny piloty, o kterých se dozví, že mají nějaký osobní problém (rozvod, úmrtí nebo vážné onemocnění v rodině)? Jako důsledek těchto opatření lze uvést případ pilota společnosti Alitalia, který spáchal sebevraždu poté, co mu společnost zakázala létat, protože ho policie začala vyšetřovat pro podezření z páchání domácího násilí.

Řešení sebevražd pilotů zpřísněním zdravotních prohlídek a zavedení přísných psychotestů má spoustu dalších otázek na které zatím neznáme odpovědi: Jak často budou piloti chodit na psychotesty? Dokáží psychologové odhalit sebevražedné sklony a dokáží je odhalit včas? Bude každý zdravotní či osobní problém důvodem pro zákaz létání a nařízení mimořádného vyšetření u psychologa?

Je obecně známé, že piloti se snaží svoje zdravotní problémy skrývat, právě z obavy, že pokud se o zdravotních potížích dozví zaměstnavatel, budou mít problém se služebním postupem a pracovním zařazením. Velký problém je i s krátkodobými neschopenkami, protože se tím výrazně snižují měsíční příjmy. Totéž se týká i problémů v osobním životě, které málokterý pilot otevřeně přizná.

Je velmi pravděpodobné, že zpřísnění zdravotních prohlídek a zavedení psychotestů nejen problém nevyřeší, ale tato opatření mohou mít kontraproduktivní účinek. To potvrzuje i sebevražda italského pilota, kterou spáchal sebevraždu poté, co mu společnost zakázala létat, protože ho začala vyšetřovat policie pro podezření z páchání domácího násilí.

## Organizační opatření při propouštění pilotů

Z hlediska bezpečnostních rizik je důležité celkové klima ve společnosti v době, kdy probíhá propouštění. Posádky létají pod velkým psychickým tlakem a mohou udělat fatální chybu.

Všechna rizika související se **ztrátou zaměstnání propuštěním** (např. snižování počtu pilotů u společnosti nebo pro „neschopnost“) nelze zcela eliminovat, ale lze je organizačními opatřeními částečně snížit. Velmi důležité jsou sociální programy, jako je například dostatečně vysoké „odchodné“ a pomoc při hledání jiného zaměstnavatele. Velmi důležitý je i „klíč“ podle kterého se propouští.

Za naprosto nepřijatelné jednání lze považovat předávání výpovědi pilotům před letem. Nehody MD-82 společnosti Span Air a B-767 společnosti Egypt Air jsou toho důkazem. Bohužel, i „v našich zeměpisných šířkách“ se takové případy staly a v podstatě lze mluvit o štěstí, že nedošlo k vážnému incidentu, nehodě nebo dokonce sebevraždě pilota.

## Vytěžování pilotů na maximum

V současné době se snaží letecké společnosti z ekonomických důvodů vytěžovat piloty na maximum, což často vede k tomu, že posádky létají na hranici psychických a fyzických možností. To má celou řadu negativních důsledků. Roste počet případů, kdy za letu oba piloti v kokpitu usnou, z důvodu nepozornosti způsobené únavou nereagují na příkazy řídících letového provozu nebo reagují až na opakované volání. Jsou známé případy, kdy posádky vlivem únavy pozdě nebo špatně reagují na závadu, která za letu vznikne. Dlouhodobé přetěžování se pochopitelně podepisuje i na zdravotním stavu. Stále více pilotů trpí chronickými nemocemi (vysoký krevní tlak, cukrovka, atd.) a létají s trvalou medikací. Je známý případ kapitána společnosti JetBlue, který se za letu zbláznil. Cestující kapitána zpacifikovali a po přistání byl převezen na psychiatrickou kliniku. Příčinou jeho chování byla náhlá psychosomatická porucha způsobená nedostatkem spánku.

## Zpřísnění bezpečnostních opatření na letišti

V šesti případech sebevrazi doslova ukradli letadlo odstavené na stojánce, se kterým následně odlétli a spáchali sebevraždu. V tomto případě existuje pouze jediné řešení, a to zpřísnění bezpečnostních opatření.

# Sebevraždy pilotů ve všeobecném letectví

Sebevraždy pilotů v letadle za letu nejsou fenoménem obchodní letecké dopravy, ale nevyhýbají se ani všeobecnému letectví. Např. studie FAA Aircraft-Assisted Pilot Suicides in the United States, 2003-2012 (publikováno v únoru 2014) popisuje 8 případů sebevražd pilotů v uvedeném období. Ve všech případech nebyly zjištěny mechanické problémy na letadlech, které havarovaly.

**Případ 1**

26letý pilot si pronajal Cessnu 172P a požádal o povolení k pojíždění a vzletu. Krátce po vzletu pilot udělal 4 zatáčky doleva. Za denního světla, 30 minut před západem slunce, přibližně v 17.51 h pilot přešel do klesání a narazil do zalesněné oblasti. Dispečer půjčovny letadel vypověděl, že chování pilota před letem bylo normální. Lékaři nehodu vyhodnotili jako sebevraždu.

**Případ 2**

45letý pilot odstartoval s PA-28-235. Krátce po vzletu, svědkové viděli, jak letadlo letělo přímo do země. K události došlo za denního světla v 7:39 h, 1,5 h po východu slunce. Pilot dlouhodobě trpěl depresemi a byl dvakrát hospitalizovaný na psychiatrii. Pilot byl tři dny před nehodou hospitalizovaný pro sklony k sebevraždě a z nemocnice byl propuštěný den před nehodou. Pilot psychické problémy před FAA zatajil. Toxikologie potvrdila požití antidepresiv – citalopram a fluotexin, diphenhydramine a ethanol.

**Případ 3**

69letý pilot s opakovanými problémy s alkoholem vyhrožoval, že spáchá sebevraždu s letadlem. V den nehody byl pilot v poledne viděný v restauraci, kde popíjel alkoholické nápoje. Večer odstartoval s Beechcraft A-36 a narazil do úbočí kopce v 19:58 – soumrak, 20 minut po západu slunce. Svědkové vypověděli, že letadlo kroužilo okolo kopce. Radarový záznam potvrdil 5 pravotočivých zatáček. V průběhu šesté zatáčky letadlo rychle klesalo směrem ke kopci. Toxikologie potvrdila ethanol v mozku a svalové hmotě.

**Případ 4**

21letý pilot slavil dvacáté první narozeniny ve společnosti dalších pilotů. Při oslavě pochopil, že jedna dívka s ním nechce navázat vztah. Rozrušený z oslavy odešel do sousedního města, kde žil a pracoval jako vrtulníkový instruktor. Když bylo jeho pracoviště zavřené, odstartoval s vrtulníkem (Robinson 44) a letěl k městu, kde se konala oslava. Pilot dívce volal, že spáchá sebevraždu. Vrtulník havaroval v otevřené krajině (noc, přibližně 00,15 h). V bytě pilota byl nalezen dopis na rozloučenou. Toxikologie potvrdila diphenhydramine a ethanol v krvi, svalech a mozku.

**Případ 5**

47letý pilotní žák byl po nedávném rozvodu ve sporu o opatrovnictví nezletilého dítěte. Pilot odstartoval s Cessnou 150 a nezletilým dítětem na palubě. Po přibližně 1,5 h se letadlo vracelo na letiště. Podle svědků letadlo před letištěm přešlo do prudkého klesání a narazilo v 10:35 h (den) do domu, kde bydlela ex-tchýně. Pilot i dítě zahynuli. Toxikologie potvrdila, že pilot nebyl pod vlivem drog.

**Případ 6**

25letý pilot byl po rozchodu s přítelkyní. V den nehody velmi rozrušený a opilý brzy ráno ex-přítelkyni oznámil, že se svým letadlem spáchá sebevraždu. Krátce poté odstartoval s Cessnou P-206 z letiště, kde pracoval jako pilot. Následoval přibližně pětihodinový let a pilot havaroval v 10:22 dopoledne za VMC podmínek. Toxikologie potvrdila citalopram, clonazepan metabolite a ethanol v těle pilota.

**Případ 7**

53letý pilot měl obchodní a osobní problémy s Internal Revenue Service (IRS) a dalšími úřady. Pilot naštvaný na IRS záměrně narazil do administrativní budovy, zabil sebe, zaměstnance v budově a zranil dalších 13 zaměstnanců. Dopis na rozloučenou publikoval na internetu. Toxikologické testy nepotvrdily drogy v těle pilota.

**Případ 8**

48letý pilot, který měl osobní problémy a sebevražedné sklony, záměrně narazil s Cessnou 172B na hladinu Atlantického oceánu (noc, 4:30 h). Dopis na rozloučenou byl nalezen v pilotově automobilu zaparkovaném před hangárem. Tělo pilota nebylo ve vraku letadla nalezeno.

Ve studii Rudolf G. Mortimer, William E. Scott: Suicide by General Aviation Aircraft: „is public safety risk?“ je uvedeno, že v období 1983-1998 je v USA evidováno 25 případů sebevražd pilotů. V této studii je uvedeno, že ve všech případech letadla letěla za VMC. Přibližně v 65% došlo k sebevraždě za denního světla, ostatní případy se odehrály v noci nebo za soumraku. Velmi zajímavé je, že v 80% případů, piloti letěli na malých jednomotorových letounech s pevným podvozkem, v jednom případě se jednalo o dvoumotorový letoun a v jednom případě o vrtulník.

Ve studii Thorsten Schwark, Karsten Severin, Wolfgang Grellner “I am flying to the stars“ - Suicide by Aircraft in Germany, 1978 je uvedeno, že v období 1974 – 2007 bylo v Německu registrováno 9 sebevražd s letadlem při kterých zahynulo 18 osob. Ve dvou případech byl pilot inkapacitován cestujícím, průměrný věk sebevraha byl 54,7 roků a ve všech případech se jednalo osoby mužského pohlaví.

# Závěr

Tato studie neřeší problematiku sebevraždy leteckého personálu komplexně, v podstatě se jedná o „úvod do problematiky sebevražd leteckého personálu“. Skutečnost, že při sebevraždách s letadlem v obchodní letecké dopravě zahynulo 718 osob, z toho 423 od roku 2012, naznačuje, že bude vhodné se touto problematikou hlouběji zabývat.

## Příloha č.1. 27.3.1972, Antonov AN-2, CCCP-42621, Vorošilovgrad

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Pondělí 27. března 1972 |
| Typ: | [Antonov 2](http://aviation-safety.net/database/types/Antonov-2/index) |
| Provozovatel: | [Aeroflot,](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=7138) Ukraine |
| Poznávací značka: | CCCP-42621 |
| Výrobní číslo: | 1G40-22 |
| První let: | 1963 |
| Posádka: | mrtvých: 1 / počet: 1 |
| Cestující: | mrtvých: 0 / počet: 0 |
| Celkem: | mrtvých: 1 / počet: 1  |
| Poškození letadla: | zničeno, neopravitelné |
| Místo: | Vorošilovgrad (Ukraine)  |
| Fáze letu: | manévrování |
| Účel letu: | ilegální let |
| Letiště odletu: | Vorošilovgrad, Ukraine |
| Letiště určení: | - |

Po vzletu AN-2 z letiště Vorošilovgrad (nyní Luhansk) se pilot rozhodl spáchat sebevraždu a s letadlem narazil do čtyřpatrového domu, kde bydlel (dům č.10, 27 čtvrť, Vorošilovgrad). Několik bytů bylo těžce poškozených. Přestože po nárazu vznikl požár, nikdo nebyl nebyl zraně, pouze pilot po nárazu zahynul. Motivem sebevraždy byly manželské problémy.

## Příloha č.2. 26.9.1976, Antonov AN-2, CCCP-79868, Novosibirsk

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Neděle 26. září 1976 |
| Čas: | 08:00 |
| Typ: | [Antonov 2](http://aviation-safety.net/database/types/Antonov-2/index) |
| Provozovatel: | [Aeroflot, West Siberia Civil Aviation Directorate](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=7138) |
| Poznávací značka: | CCCP-79868 |
| Výrobní číslo: | - |
| První let: | - |
| Posádka: | mrtvých: 1 / počet: 1 |
| Cestující: | mrtvých: 0 / počet: 0 |
| Celkem: | mrtvých: 1 / počet: 1  |
| Oběti na zemi: | mrtvých: 11 |
| Poškození letadla: | zničeno, neopravitelné |
| Místo: | Novosibirsk ([Russia](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=RA))  |
| Fáze letu: | na trati (ENR) |
| Účel letu: | ilegální let |
| Letiště odletu: | [Novosibirsk-Severny (North) Airport (UNCC)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=UNCC), Russia |
| Letiště určení: | - |

Popis nehody:

Pilot odstartoval bez povolení a záměrně narazil s letadlem do panelového domu v ulici Stepnaya 43/1, kde bydlela jeho manželka, se kterou se rozvedl. Pilot a 11 obyvatel při nehodě zahynulo (manželka mezi nimi nebyla).

## Příloha č.3. 22.8.1976, [HS-748-260 Srs. 2A](http://aviation-safety.net/database/types/Hawker-Siddeley-HS-748/index), FAC-1101, Bogota

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Středa 22 srpna 1979 |
| Čas: | cca 05:40 |
| Typ: | [Hawker Siddeley HS-748-260 Srs. 2A](http://aviation-safety.net/database/types/Hawker-Siddeley-HS-748/index) |
| Provozovatel: | [SATENA](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=5410) |
| Poznávací značka: | FAC-1101 |
| Výrobní číslo: | 1702 |
| První let: | 1971 |
| Posádka: | mrtvých: 1 / celkem: 1 |
| Cestující: | mrtvých: 0 / celkem: 0 |
| Celkem: | mrtvých: 1 / celkem: 1  |
| Oběti na zemi: | mrtvých: 3 |
| Poškození letadla: | zničeno, neopravitelné |
| Místo: | Bogotá-Eldorado Airport [Colombia](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=HK)  |
| Fáze letu: | počáteční stoupání |
| Účel letu: | nelegální let |
| Letiště odletu: | [Bogotá-Eldorado Airport (BOG/SKBO)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=BOG), Colombia |
| Letiště určení: | - |

Popis nehody:

HS-748 byl zničen, když krátce po vzletu narazil do země na předměstí Bogoty. Jediný člověk na palubě zahynul a zemřely také tři osoby na zemi. Letoun byl ukraden 23 let mužem, který byl vyhozen z práce. Na letišti pracoval jako mechanik po dobu dvou let. V časných ranních hodinách vstoupil do hangáru, kde ukradl vojenský dopravní letoun HS-748. S letounem odstartoval, přelétl Avenida Caracas a letěl do oblasti Molinos del Sur. Letoun havaroval poblíž Carrera 15 no. 48-37.

## Příloha č.4. 9.2.1982, [McDonnell Douglas DC-8-61](http://aviation-safety.net/database/types/McDonnell-Douglas-DC-8/index), JA8061, Tokijo

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Úterý 9. února 1982 |
| Čas: | 08:44 |
| Typ: | [McDonnell Douglas DC-8-61](http://aviation-safety.net/database/types/McDonnell-Douglas-DC-8/index) |
| Provozovatel: | [Japan Air Lines - JAL](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=5932) |
| Poznávací značka: | JA8061 |
| Výrobní číslo: | 45889/291 |
| První let: | 1967 |
| Motory: | 4 [Pratt & Whitney JT3D-3B](http://aviation-safety.net/database/engine/PW-JT3) |
| Posádka: | mrtvých: 0 / celkem: 8 |
| Cestující: | mrtvých: 24 / celkem: 166 |
| Celkem: | mrtvých: 24 / celkem: 174  |
| Poškození letadla: | zničeno, neopravitelné |
| Místo: | Tokyo-Haneda Airport (HND) (http://aviation-safety.net/database/country/flags_15/JA.gif   [Japan](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=JA))  |
| Fáze letu: | přiblížení |
| Účel letu: | vnitrostátní pravidelný let |
| Letiště odletu: | [Fukuoka Airport (FUK/RJFF)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=FUK), Japan |
| Letiště určení: | [Tokyo-Haneda Airport (HND/RJTT)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=HND), Japan |

Popis nehody:

JAL Flight 350 vzlétl z letiště Fukuoka (FUK) dráha 16 v 07:34 na pravidelný let do Tokyo-Haneda (HND). Letoun vystoupal do letové hladiny FL290. V 08:22 posádka začala klesat do FL160. Po dosažení této hladiny dostali pokyn klesat na 3000 stop. Letadlo dostalo povolení k přiblížení ILS RWY 33R ILS. V 8:35 byly vysunuty klapky do na 5° a o 2 minuty později na 25°. Podvozek byl vysunut v 8:39 a 50° klapek o 2 minuty později. V 08:42 letadlo sestoupilo na 1000 ft při rychlosti letu 135 uzlů s větrem ze směru 360° a rychlosti 20 uzlů. Co-pilot ohlásil "500 stop" v 8:43:25, ale kapitán nereagoval standardním call-outem, jak je uvedeno provozní příručce JAL. Rychlost letu klesla na 133 uzlů, letadlo sestoupilo do 300 ft v 8:43:50 a co-pilot informoval kapitána, že se letadlo blíží do výšky rozhodnutí. V 08:43:56 zazněl zvukový signál z radiovýškoměru. O 3 sekundy palubního inženýr ohlásil "200 stop". V 08:44:01 letadlo dosáhlo výšky 164 ft při rychlosti 130KIAS. V té chvíli kapitán odpojil autopilota, potlačil a přesunul plynové páky na volnoběh. Co-pilot se sice pokusil získat kontrolu nad letadlem, ale letadlo narazilo do mělké vody Tokijského zálivu, 510 m od prahu dráhy 33R. Přední část trupu a pravé křídlo se oddělily od trupu. Kapitán nedávno před nehodou trpěl psychosomatickou poruchou; předběžné zprávy naznačují, že kapitán zažil nějakou formu duševní aberace. Tři roky před nehodou měl kapitán prokazatelné halucinace a bludy a 1 měsíc byl hospitalizován na psychiatrii. Mimo službu byl od listopadu 1980 do listopadu 1981 z těchto důvodů.

## Příloha č.5. 7.4.1994, DC-10-3F, CN-CDT, Memphis International Airport

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Thursday 7 April 1994 |
| Čas: | - |
| Typ: | [McDonnell Douglas DC-10-30F](http://aviation-safety.net/database/types/McDonnell-Douglas-DC-10/index) |
| Provozovatel: | [Federal Express](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=6214) |
| Poznávací značka: | N306FE |
| Výrobní číslo: | 48287/409 |
| První let: | 1985 |
| Motory: | - |
| Posádka: | mrtvých: 0 / celkem: 3 |
| Cestující: | mrtvých: 0 / celkem: 1 |
| Celkem: | mrtvých: 0 / celkem: 4  |
| Poškození letadla: | nepoškozeno |
| Místo: | Memphis International Airport, [United States of America](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=N) |
| Fáze letu: | Na trati |
| Účel letu: | Cargo |
| Letiště odletu: | [Memphis International Airport,](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=MEM) United States of America |
| Letiště určení: | [San Jose Municipal Airport,](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=SJC) United States of America |
| Číslo letu: | 705 |

**Popis nehody:**

Zaměstnanec společnosti FedEx měl být propuštěn za lhaní v životopise o jeho předchozím létání u námořnictva Spojených států. Na pravidelné lince z Memphis (MEM), San Jose (SJC) letěl na jump seatu. Měl v úmyslu zavraždit posádku s kladivem a pak použít letadlo pro sebevražedný útok na ústředí společnosti FedEx v Memphisu. Posádku napadl pár minut po vzletu, kladivem poranil lebku prvního důstojníka. Následoval zdlouhavý boj palubního inženýra a kapitána s útočníkem. První důstojník řídil letadlo, zatímco ostatní bojovali v kokpitu. Prostřednictvím extrémních vzdušných manévrů se podařilo vyvést útočníka z rovnováhy a letové posádce se nakonec podařilo útočníka zadržet. DC-10 bezpečně přistál na mezinárodním letišti Memphis navzdory tomu, že letadlo bylo plné paliva a příliš těžké pro přistání za normálních okolností.

## Příloha č. 6. 13.7.1994, Antonov AN-26, Kubinka

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Středa 13. července 1994 |
| Čas: | - |
| Typ: | [Antonov 26](http://aviation-safety.net/database/types/Antonov-26/index) |
| Provozovatel: | [Russian Air Force](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=6917) |
| Poznávací značka: | - |
| Výrobní číslo: | - |
| První let: | - |
| Posádka: | mrtvých: 1 / celkem: 1 |
| Cestující: | mrtvých: 0 / celkem: 0 |
| Celkem: | mrtvých: 1 / celkem: 1  |
| Oběti na zemi: | mrtvých: 0 |
| Poškození letadla: | zničeno, neopravitelné |
| Místo: | Poblíž Lyakhova, [Russia](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=RA)  |
| Fáze letu: | Na trati |
| Účel letu: | Vojenský |
| Letiště odletu: | [Kubinka AFB](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=__958), Russia |
| Letiště určení: | ? |
| Číslo letu: | 350 |

Popis nehody:

Ruský vojenský inženýr ukradl letadlo na letecké základně Kubinka a kroužil s ním nad městem ve výšce 300÷2000 ft. Když došlo palivo, letadlo havarovalo.

## Příloha č. 7. 21.8.1994, ATR-42-312, CN-CDT, Tizounine

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Neděle 21. srpna 1994 |
| Čas: | cca. 18:50 |
| Typ: | [ATR-42-312](http://aviation-safety.net/database/types/ATR-42/index) |
| Provozovatel: | [Royal Air Maroc - RAM](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=5492) |
| Poznávací značka: | CN-CDT |
| Výrobní číslo: | 127 |
| První let: | 1989 |
| Motory: | 2 [Pratt & Whitney Canada PW120](http://aviation-safety.net/database/engine/PW-PW100) |
| Posádka: | mrtvých: 4 / celkem: 4 |
| Cestující: | mrtvých: 40 / celkem: 40 |
| Celkem: | mrtvých: 44 / celkem: 44  |
| Poškození letadla: | zničeno, neopravitelné |
| Místo: | poblíž Tizounine ([Morocco](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=CN))  |
| Fáze letu: | En route (ENR) |
| Účel letu: | Domestic Scheduled Passenger |
| Letiště odletu: | [Agadir-Al Massira International Airport (AGA/GMAA)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=AGA), Morocco |
| Letiště určení: | [Casablanca-Mohamed V Airport (CMN/GMMN)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=CMN), Morocco |
| Číslo letu: | 630 |

Popis nehody:

RAM Let 630 vzlétl z Agadiru (AGA) na pravidelný vnitrostátní let do Casablanky. Přibližně deset minut po startu, při prostoupávání letové hladiny 16 000 stop, ATR-42 začal prudce klesat a havaroval v pohoří Atlas. Nehoda byla údajně způsobena kapitánem, který odpojil autopilota a s letadlem narazil na zem úmyslně. Marocká unie pilotů napadla tato zjištění a prohlásila, že pilot byl před odletem zcela vyrovnaný a nebyly na něm znát žádné známky frustrace z neštěstí v jeho osobním nebo pracovním životě. Kapitánovi bylo 32 roků, byl konfliktní povahy a v anamnéze byly uvedeny deprese. Bezprostřední příčinou měl být partnerský konflikt.

## Příloha č.8. 15.1.1995, [SA226-TC Metro II](http://aviation-safety.net/database/types/Swearingen-Metro/index), N622SP, Neuquén

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Sunday 15 January 1995 |
| Čas: | 20:32 AST |
| Typ: | [Swearingen SA226-TC Metro II](http://aviation-safety.net/database/types/Swearingen-Metro/index) |
| Provozovatel: | [City Air Cargo](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=4370) |
| Poznávací značka: | N622SP |
| Výrobní číslo: | TC-218 |
| První let: | - |
| Motory: | - |
| Posádka: | mrtvých: 1 / celkem: 2 |
| Cestující: | mrtvých: 0 / celkem: 1 |
| Celkem: | mrtvých: 1 / celkem: 3  |
| Poškození letadla: | nepoškozeno |
| Místo: | poblíž Neuquén, [Argentina](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=LV)  |
| Fáze letu: | na trati |
| Účel letu: | Cargo |
| Letiště odletu: | [Neuquén Airport, NE (NQN/SAZN)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=NQN), Argentina |
| Letiště určení: | ? |
| Číslo letu: | - |

**Popis nehody:**

Ve stoupání mezi 100 a 1500 ft šel pilot dozadu zkontrolovat náklad. Cestující letící jako pozorovatel viděl, jak pilot přistoupil k zádním nákladovým dveřím a manipuloval rukojetí. Dveře se otevřely, pilot vypadnul a zahynul. Zda se jednalo o úmysl nebo o nešťastnou náhodu se nepodařilo zjistit.

## Příloha č.9. 19.12.1997, [Boeing](http://aviation-safety.net/database/types/Swearingen-Metro/index) 737-36N, 9V-TRF, Palembang

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | pátek 19 Prosinec 1997 |
| Čas: | 16:13 |
| Typ: | [Boeing 737-36N](http://aviation-safety.net/database/types/Boeing-737-300/index) |
| Provozovatel: | [Silkair](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=5350) |
| Poznávací značka: | 9V-TRF |
| Výrobní číslo: | 28556/2851 |
| První let: | 1997-01-27 (11 months) |
| Drak-celk. nálet: | 2238 |
| Počet letů: | 1306 |
| Motory: | 2 [CFMI CFM56-3B2](http://aviation-safety.net/database/engine/CF-CFM56) |
| Posádka: | mrtvých: 7 / celkem: 7 |
| Cestující: | mrtvých: 97 / celkem: 97 |
| Celkem: | mrtvých: 104 / celkem: 104  |
| Poškození letadla: | zničeno |
| Místo: | 56 km (35 mls) N of Palembang, [Indonesia](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=PK) |
| Fáze letu: | na trati |
| Účel letu: | Mezinárodní pravidelný let |
| Letiště odletu: | [Jakarta-Soekarno-Hatta International Airport (CGK/WIII)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=CGK), Indonesia |
| Letiště určení: | [Singapore-Changi International Airport (SIN/WSSS)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=SIN), Singapore |
| Číslo letu: | 185 |

**Popis nehody**:

Let MI 185 v 15:37 vzlétl z Jakarty, Soekarno Hatta Letištní z RWY 25R. Pilotem řídícím byl velitel letadla. Let získal povolení stoupat do FL 350 a pokračovat přímo do Palembang. V 15:47 letoun prostoupal FL245. O deset vteřin později, posádka požádala o povolení pokračovat přímo do Pardi. Řídící letového provozu pokyn MI 185 pokračovat na bod Palembang a ohlásit dosažení FL350. V 15:53, MI 185 ohlásil dosažení FL350. Následně MI 185 dostal příkaz letět přímo na Pardi a ohlásit úroveň Palembang. V 16:05, CVR přestal nahrávat. V 16:10 MI 185 ohlásil úroveň Palembang. Dispečer vydal pokyn udržovat FL350 a nad Pardi kontaktovat Singapur Control. Posádka příkaz potvrdila. V 16:11:27 FDR přestal nahrávat. MI 185 udržoval FL350, až do zahájení rychlého sestupu kolem 16:12:18. Letoun se rozpadl za letu a narazil do delty řeky Musi.

Přestože to indonéské úřady nepotvrdily, podle AO USA NTSB, kapitán mohl spáchat sebevraždu vypnutím obou letových zapisovačů a úmyslným uvedením B-737 do klesání ve chvíli, když co-pilot opustil letovou palubu. V průběhu roku 1997 měl kapitán pracovní potíže, zejména v posledních 6 měsících před nehodou. V době nehody měl kapitán velké finanční potíže a banky mu obstavily aktiva - rozporovali indonéští vyšetřovatelé. Kromě toho byl kapitán u společnosti opakovaně trestán pro nedovolené zásahy do systémů letounu. Shodou okolností k nehodě došlo ve stejný den, kdy kapitán přerušil plnění úkolu u vojenského letectva z důvodu závady. Další tři letadla pokračovala v misi a v hornaté oblasti a za špatného počasí došlo ke střetu s terénem. Všichni piloti zahynuli.

Poznámka:

* Vyšetřování nehody MI 185 ze strany NTSC bylo velmi rozsáhlé, vyčerpávající a komplexní s cílem zjistit, co se stalo, jak se to stalo a proč se to stalo. Vyšetřování bylo velmi obtížné vzhledem ke stupni zničení letadla, chybějícím údajům ze zapisovačů ze závěrečné fáze nehody.
* Členové vyšetřovacího týmu NTSC a dalších zúčastněných organizací provedli důkladné šetření podle svého nejlepšího svědomí, znalostí a odborných zkušeností, přičemž byly brány v úvahu všechny dostupné údaje a informace získané v průběhu vyšetřování.
* Z důvodu malého množství dat a informací získaných z trosek a zapisovačů, NTSC nenašel důvody opuštění FL350 a důvody vypnutí letových zapisovačů.
* NTSC došel k závěru, že technické vyšetřování nenašlo žádný důkaz, který by vysvětlil příčinu nehody.

NTSB USA reagovala na zprávu indonéské vyšetřovací komise dopisem ze dne 11. prosince 2000. NTSB uvádí, že po zvážení všech vyšetřovacích důkazů došlo k následujícím závěrům:

1. na letadle nebyly žádné mechanické poruchy nebo selhání, které by způsobily nebo přispěly k nehodě, a
2. nehoda může být vysvětlena úmyslnou činností pilota, konkrétně:
3. profil letu před nehodou odpovídá manuálnímu převedení letounu do klesání;
4. důkazy ukazují, že záznamník zvuků v kabině (CVR) byl vypnut úmyslně;
5. uvedení letadla do normálního letu bylo možné, ale nebyl učiněn žádný pokus;
6. Je pravděpodobnější, že potlačení provedl spíše kapitán než co-pilot.

## Příloha č.10. 11.10.1999, ATR-42-30, A2-ABB, Gabarone, Botswana

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Pondělí 11. října 1999 |
| Čas: | 07:43 |
| Typ: | [ATR-42-320](http://aviation-safety.net/database/types/ATR-42/index) |
| Provozovatel: | [Air Botswana](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=6715) |
| Poznávací značka: | A2-ABB |
| Výrobní číslo: | 101 |
| První let: | 1988 |
| Motory: | 2 [Pratt & Whitney Canada PW121](http://aviation-safety.net/database/engine/PW-PW100) |
| Posádka: | mrtvých: 1 / celkem: 1 |
| Cestující: | mrtvých: 0 / celkem: 0 |
| Celkem: | mrtvých: 1 / celkem: 1  |
| Poškození letadla: | zničeno, neopravitelné  |
| Místo: | Gaborone-Sir Seretse Khama International Airport [Botswana](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=A2) |
| Fáze letu: | přistání |
| Účel letu: | ilegální let |
| Letiště odletu: | [Gaborone-Sir Seretse Khama International Airport (GBE/FBSK)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=GBE), Botswana |
| Letiště určení: | [Gaborone-Sir Seretse Khama International Airport (GBE/FBSK)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=GBE), Botswana |
| Číslo letu: | - |

**Popis nehody:**

Kapitán Air Botswana nastoupil na odstaveného letadla ATR-42 a v časných ranních hodinách vzlétl. Kapitán ohlásil dispečerům, že chce mluvit s prezidentem, generálním ředitelem Air Botswany, velitelem stanice, velitelem centrální policejní stanice a jeho přítelkyní, atd. vzhledem k tomu, že prezident byl mimo republiku, hovořil s víceprezidentem. Byly učiněny pokusy přesvědčit pilota, aby přistál a prodiskutoval svoje problémy s příslušnými orgány, ale on nakonec prohlásil, že narazí do letadel na odbavovací ploše. Létal asi dvě hodiny, pak provedl dva přemety a při rychlosti 200 kts narazil do dvou dalších ATR-42 odstavených na odbavovací ploše. Podle aerolinií měl kapitán zákaz létání ze zdravotních důvodů a odmítl uschopnění v únoru 2000. Kapitán byl konfliktní povahy a opakovaně prohlašoval, že se zabije, aniž by uvedl důvod. Podle neověřených informací měl AIDS.

## Příloha č.11. 31.10.1999, [Boeing](http://aviation-safety.net/database/types/Swearingen-Metro/index) 767-366ER, SU-GAP, Atlantický oceán

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | neděle 31. října 1999 |
| Čas: | 01:52 EST |
| Typ: | [Boeing 767-366ER](http://aviation-safety.net/database/types/Boeing-767/index) |
| Provozovatel: | [EgyptAir](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=6292) |
| Poznávací značka: | SU-GAP |
| Výrobní číslo: | 24542/282 |
| První let: | 1989-09-15 (10 roky 2 měsíce) |
| Drak-celk. nálet: | 33219 |
| Počet letů: | 7556 |
| Motory: | 2 [Pratt & Whitney PW4060](http://aviation-safety.net/database/engine/PW-4000) |
| Posádka: | mrtvých: 7 / celkem: 7 |
| Cestující: | mrtvých: 97 / celkem: 97 |
| Celkem: | mrtvých: 104 / celkem: 104  |
| Poškození letadla: | zničeno |
| Místo: | 100 km (62.5 mls) jižně od Nantucket Island, USA, [Atlantic Ocean](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=atl)  |
| Fáze letu: | Na trati |
| Účel letu: | Mezinárodní pravidelný |
| Letiště odletu: | [New York-John F. Kennedy International Airport,](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=JFK) USA |
| Letiště určení: | [Cairo International Airport](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=CAI), Egypt |
| Číslo letu: | 990 |

Popis nehody:

Egypt Air vzlétl z mezinárodního letiště Los Angeles na let do Káhiry s plánovaným mezipřistáním New Yorku – JFK. Letoun přistál na JFK ve 23:48 EDT a nástupního mostu zastavil přibližně 00:10 EDT. V JFK nastoupily dvě letové posádky (obě složené z kapitána a co-pilota). Letoun pojížděl k RWY 22R a povolení ke vzletu dostal v 01:19. Krátce po vzletu piloti Egypt Airu let 990 kontaktovali New York Terminal Radar Approach (and departure) Control (TRACON). New York Tracon vydal sérii příkazů pro stoupání a v 01:26 dal příkaz stoupat do FL230 a kontaktovat New York Air Route Traffic Control Center (ARTCC). V 01:35 New York ARTCC vydal Egypt Airu let 990 stoupat do FL330 a letět přímo na bod DOVEY.

V 01:40 kapitán požádal o vystřídání a řízení převzal co-pilot. Potom kapitán odešel z pilotní kabiny.

Letoun dostoupal FL 330 o čtyři minuty později. V 01:48 se kapitán rozhodl jít na toaletu a opustil pilotní kabinu. V 01:48:30, asi 11 sekund poté co kapitán opustil kokpit, CVR zaznamenal nesrozumitelný komentář. O deset vteřin později, první důstojník prohlásil tiše, "Spoléhám na Boha." Na zapisovačích nebyly nalezeny žádné zvuky nebo události, které by předcházely prohlášení prvního důstojníka. V 01:49:18, CVR zaznamenal zvuk elektrického motoru sedačky a o 27 sekund později autopilot byl odpojen. V 01:49:48, první důstojník znovu prohlásil tiše, "Spoléhám na Boha." V 01:49:53 byl výkon motorů snížený z cestovního režimu na volnoběh, a o jednu sekundu později FDR zaznamenal potlačení výškovky a velice mírný pohyb křidélky. Následně letoun začal rychle snižovat podélný sklon dolů a klesat. V čase 0149: 57 až 0150: 05, první důstojník tiše sedmkrát opakoval, "Spoléhám na Boha". Během této doby, jako v důsledku potlačení, se násobek snížil z 1 až na 0,2 g (téměř stav beztíže).

Pak se výchylka výškovky zvětšovala ve smyslu potlačeno. Ihned poté co kapitán vstoupil do pilotní kabiny se nahlas zeptal: "Co se to děje? Co se děje?". Když násobek dosáhl záporných G zatížení (asi -0,2 g) první důstojník řekl podesáté, "Spoléhám na Boha." V 01:50:08 zazněla zvuková signalizace překročení maximální povolené rychlosti (0,86M) a první důstojník tiše po jedenácté pronesl: "Spoléhám na Boha" a kapitán opakoval otázku, "Co se děje?" V 0150: 15, když letoun proklesával výšku 27 300, se začala snižovat rychlost klesání. Asi o 6 vteřin později měly obě poloviny výškovky opačné výchylky. Oba palivové kohouty byly zavřeny. V 01:50:24 byly páky ovládání motorů přesunuty z polohy volnoběh na maximální výkon a byly vysunuty vzdušné brzdy na maximální výchylku. Kapitán se znovu zeptal: "Co je to? Co je to? Vypnul jsi motor (y)?" V 01:50:26, kapitán uvedl, "Vysadily motory ... vypnul jsi motory". První důstojník odpověděl: "Jsou vypnuté". V čase 01:50:31 až 01:50:37, kapitán opakovaně řekl“ „Přitahuj se mnou“. Ovšem, obě poloviny výškovky byly stále v opačných polohách (levá polovina výškovky v poloze přitaženo, pravá v poloze potlačeno), a to až do chvíle, kdy FDR a CDR přestaly nahrávat v čase 0150:36.64 a 0150:38.47. Odhadované výšky získané z primárních přehledových radarů společně využívaných FAA/U.S. Air Force (USAF) naznačují, že klesání bylo ukončeno v 01:50“38 a letoun dosáhl maximální výšky 25 000 ft (přibližně 7 500 m) a kurz se měnil z 80° na 140° před zahájením druhého klesání, které bylo ukončeno nárazem do oceánu.

**Pravděpodobná příčina: „**National Transpotation Safety Board přepokládá, že pravděpodobná příčina odchýlení Egypt Air 990 od normálního cestovního letu s následným pádem do oceánu je následek zásahů prvního důstojníka do řízení. Důvod pro toto chování prvního důstojníka nebyl zjištěn.“

Na internetových diskusních fórech zabývajících se problematikou leteckých nehod lze najít informace, že co-pilot se krátce před letem dozvěděl, že se jedná o jeho poslední let a bude propuštěn.

## Příloha č.12. 29.11.2013, ERJ-190AR, C9-EMC, Bwatwata, Namíbie

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Pátek 29. Listopadu 2013 |
| Čas: | 13:16 |
| Typ: | [Embraer ERJ 190-100 IGW (ERJ-190AR)](http://aviation-safety.net/database/types/Embraer-ERJ-190/index) |
| Provozovatel: | [Linhas Aéreas de Moçambique - LAM](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=5779) |
| Poznávací značka: | C9-EMC |
| Výrobní číslo: | 19000581 |
| První let: | 2012 |
| Drak-celkový nálet: | 2905 |
| Počet letů: | 1877 |
| Motory: | 2 [General Electric CF34-10E5](http://aviation-safety.net/database/engine/GE-CF34) |
| Posádka: | mrtvých: 6 / celkem: 6 |
| Cestující: | mrtvých: 27 / celkem: 27 |
| Celkem: | mrtvých: 33 / celkem: 33  |
| Poškození letadla: | zničeno |
| Místo: | Bwabwata National Park, [Namibia](http://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=V5)  |
| Fáze letu: | na trati |
| Účel letu: | mezinárodní pravidelný |
| Letiště odletu: | [Maputo International Airport (MPM/FQMA)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=MPM), Mozambique |
| Letiště určení: | [Luanda Airport (LAD/FNLU)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=LAD0), Angola |
| Číslo letu: | 470 |

**Popis nehody:**

Dopravní letoun Embraer ERJ-190 let TM 470 letící z Maputa (Mozambik) do Luandy (Angola) havaroval v Národním parku Bwatwata v Namíbii. Letadlo bylo zničeno, všech 27 cestujících a šest členů posádky zahynulo. Let byl v Maputu zahájen v 11:26 LMT (09:26 UTC) s plánovaným příletem do Luandy v 14:10 LMT (13:10 UTC). Letoun nad Botswanou udržoval FL 380 a byl ve spojení s Gabarone ACC. Nad bodem EXEDU, přibližně v 13:09 LMT (11:09 UTC), letadlo zahájilo prudké klesání, které pokračovalo až do nárazu do terénu v 11:16:26 UTC. Několik minut před nehodou co-pilot odešel z kokpitu na toaletu. Ze záznamů zvuků v kabině vyplývá, že posádka „byla v pohodě“ a v kabině převládala všeobecná konverzace o vnitrostátní politice a dalších sociálních tématech. Kapitán manuálně změnil nastavenou výšku z 38 000 ft na 4 288 ft, pak na 1 888 ft a potom na 592 ft. Automat tahu byl manuálně zapnut a páky ovládání motorů automaticky nastavily volnoběh. Rychlost byla nastavována manuálně a až do konce záznamu byla v blízkosti Vmo (maximum operating limit speed – maximální rychlost). V průběhu klesání kapitán několikrát vysunul spoilery. Zapisovač zvuků v kokpitu zaznamenal několik úderů na vstupní dveře do kokpitu. Vyšetřovatelé nezjistili důvod sebevraždy.

V závěrečné zprávě jsou uvedeny podrobnosti o soukromém životě kapitána (49 let, celkový nálet 9 052 h, z toho 2 519 h na typu), a to:

1. rozvod s první manželkou – ani po deseti letech ukončeno nebylo rozvodové řízení ukončeno;
2. smrt syna – zahynul 21. listopadu 2012 při autonehodě (podezřením na sebevraždu);
3. kapitánovi bylo oznámeno, aby se pohřbu syna nezúčastnil;
4. krátce před nehodou kapitánova nejmladší dcera absolvovala operaci srdce.

Chování kapitána v průběhu letu bylo naprosto normální a nic nenasvědčovalo tomu, že se chystá spáchat sebevraždu.

##

## Příloha č.13. 8.3.2014, [Boeing 777-2H6ER](http://aviation-safety.net/database/types/Boeing-777/index), 9M-MRO, Indický oceán

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Sobota 8. Března 2014  |
| Čas: | cca 08:11 |
| Typ: | [Boeing 777-2H6ER](http://aviation-safety.net/database/types/Boeing-777/index) |
| Provozovatel: | [Malaysia Airlines](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=5718) |
| Poznávací značka: | 9M-MRO |
| Výrobní číslo: | 28420/404 |
| První let: | 14. 5. 2002 (11 roků 10 měsíců) |
| Drak-celkový nálet: | 53465 |
| Počet letů: | 7525 |
| Motory: | 2 [Rolls-Royce Trent 892](http://aviation-safety.net/database/engine/RR-TRENT) |
| Posádka: | mrtvých: 12 / celkem: 12 |
| Cestující: | mrtvých: 227 / celkem: 227 |
| Celkem: | mrtvých: 239 / celkem: 239 |
| Poškození letadla: | ztraceno |
| Místo: | v Indickém oceánu  |
| Fáze letu: | na trati  |
| Účel letu: | pravidelný mezinárodní  |
| Letiště odletu: | [Kuala Lumpur International Airport (KUL/WMKK)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=KUL), Malaysia |
| Letiště určení: | [Beijing-Capital Airport (PEK/ZBAA)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=PEK), China |
| Číslo letu: | MH370 |

**Popis nehody:**

Malaysia Airlines let MH 370 z Kuala Lumpur (Malajsie) do Beijing (Čína) se ztratil 8. Března 2014. Na palubě bylo 227 cestujících a 12 členů posádky.

Boeing 777-2H6ER odstartoval v Kuala Lumpur z dráhy 32R v 00:41. V 00:42 dostal let povolení stoupat do FL 180 a pokračovat na bod IGARI. MH 370 byl předán Lumpur Radar a dostal povolení stoupat do FL 250. V 00:50 bylo vydáno povolení stoupat cestovní hladiny FL 350. V 00:50 MH 370 ohlásil, že udržuje FL 350.

Poslední radiový kontakt byl v 01:19 kdy řídící Kuala Lumpur Radar dal příkaz k přeladění na frekvenci Ho Chi Minh Air traffic Control Centre, Vietnam: „"Malaysian Three Seven Zero contact Ho Chi Minh 120 decimal 9 Good Night" (Malaysian tři sedm nula kontaktujte Ho Chi Minh 120 čárka 9. Dobrou noc). Jeden z pilotů odpověděl: (Dobrou noc Malaysian tři sedm nula). V 01:21 MH 370 byl pozorován na obrazovce dispečera Kuala Lumpur Radar, jak míjí bod IGARI. O devět sekund později radarová značka MH 370 z obrazovky radaru zmizela. Odpovídač byl vypnut.

O 17 minut později v 01:38 Ho Chi Minh ATCC žádal Kuala Lumpur ACC o upřesnění polohy MH 370. Kuala Lumpur ACC se spojil s operačním střediskem Malaysian Airlines, Singapore ACC, Hong Kong ACC a Phnom Penh ACC s cílem zjistit polohu MH 370.

Mezitím letoun letěl zpět západním směrem nad malajským poloostrovem předtím, než zatočil na severozápad. Údaje získané z primárního radaru ukazují, že trať letadla vedla podél Malacca Strait. V tomto čase letadlo minulo body VAMPI, MEKAR, NILAM a pravděpodobně IGORU a částečně v letové cestě N571. Poslední radarová poloha byla pozorována v 02:22.

Bylo nahraných posledních sedm spojení letadlového satelitního systému a pozemní stanicí Inmarsat. Poslední satelitní data byla nahraná v 08.11 malajského času.

V počátku bylo pátrání po letadle zaměřeno prostor jihočínského moře. Další analýzy satelitních dat provedené 24.3.2014 ukázaly, že MH 370 letělo na jih a let byl ukončen v jižní části indického oceánu.

Oblast pátrání byla vymezena obloukem pravděpodobného dopadu, který lze vypočítat pomocí dat získaných ze satelitů Inmarsat. Hledání bylo prováděno ve dnech od 18. Března do 28. dubna 2014. Pátrání zabezpečovala mezinárodní flotila letadel a lodí, která při pátrání začala v jihozápadní části a pokračovala severovýchodním směrem.

Žádné trosky pocházející z MH 370 nebyly identifikovány při povrchovém pátrání, akustickém pátrání a při prohledávání dna oceánu v blízkosti akustických signálů, které byly vysílány pulsními generátory z letových zapisovačů. Prohledávání dna oceánu bylo ukončené 28. května 2014.

ATSB publikovalo 26. června novou oblast pátrání na základě podrobnější analýzy z obou satelitů. Oblast o rozloze 60 000 km2 se nachází na oblouku 650 km severovýchodně od Broken Ridge. Šířka oblasti je 93 km. Tento prostor byl povrchově prohledávaný ve dnech 21-26.

## Příloha č.14. 24.3.2015, A320-211, D-APIX, Barcelonnette, Francie

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Tuesday 24 March 2015 |
| Čas: | ca 10:41 |
| Typ: | [Airbus A320-211](http://aviation-safety.net/database/types/Airbus-A320/index) |
| Provozovatel: | [Germanwings](http://aviation-safety.net/database/operator/airline.php?var=10548) |
| Poznávací značka: | D-AIPX |
| Výrobní číslo: | 147 |
| První let: | 29.11.1990 (24 let a 4 měsíce) |
| Drak-celkový nálet: | 58 300 |
| Počet letů: | 46 700 |
| Motory: | 2 [CFMI CFM56-5A1](http://aviation-safety.net/database/engine/CF-CFM56) |
| Posádka: | mrtvých: 6 / celkem: 6 |
| Cestující: | mrtvých: 144 / celkem: 144 |
| Celkem: | mrtvých: 150 / celkem: 150 |
| Poškození letadla: | zničeno, neopravitelné |
| Místo: | 17 km (10.6 mls) SW of Barcelonnette, Francie  |
| Fáze letu: | na trati |
| Účel letu: | Pravidelný mezinárodní  |
| Letiště odletu: | [Barcelona-El Prat Airport (BCN/LEBL)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=BCN), Španělsko |
| Letiště určení: | [Düsseldorf International Airport (DUS/EDDL)](http://aviation-safety.net/database/airport/airport.php?id=DUS2), Německo |
| Číslo letu: | 4U9525 |

**Popis nehody:**

Airbus 320 provozovaný Germanwings byl zničen při nehodě v hornatém terénu v jižní Francii. Všech 144 cestujících a šest členů posádky zahynulo. Let 4U9525 odlétla z Barcelony (Španělsko) na pravidelný let s cestujícími do Düsseldorfu (Německo). Letadlo dosáhlo cestovní hladiny FL 380 v 10:27. V 10:30 letadlo dostalo povelní letět přímo na bod IRMAR. Příkaz byl potvrzený: „Direct IRMAR, merci 18G“ (Přímo na IRMAR, děkuji 18G). To byl poslední kontakt s letadlem. Od 10:31 až po přelétnutí francouzské hranice východně od Marseille, letadlo začalo ztrácet výšku. Poslední zaznamenaná poloha ze sekundárního radaru Mareseille byla v 10:40:47 ve výšce 6 175 ft nad mořem. Letadlo narazilo prudce do strmého horského masivu ve Francouzských Alpách v nadmořské výšce okolo 1 500 m (4 920 ft).

Předběžné informace od hlavního prokurátora Marseille naznačují, že kapitán byl zamčený mimo kokpit a co-pilot v klesání namířil letadlo do horského terénu. Co-pilot neodpovídal na dotazy od řízení letového provozu. Letadlo klesalo z 38 000 ft do 6 000 ft průměrnou vertikální rychlostí 3 710 ft.min-1.

## Příloha č.15. Známý pilot Alitalie spáchal sebevraždu

Mediálně známý pilot italské letecké společnosti Alitalia spáchal sebevraždu, když přišel o práci kvůli obvinění z domácího násilí. Zkušený kapitán Mauruzio Fogiletti letos pilotoval mimo jiné i stroj s italským prezidentem Sergiem Mattarelou na palubě. Letecká společnost ho suspendovala poté, co jej policie začala vyšetřovat kvůli tomu, že na Velikonoce po domácí hádce údajně začal střílet do zdi svého bytu. V Itálii začaly aerolinky přísněji přistupovat ke kontrole pilotů po tragédii letounu Germawings, který v březnu nasměroval k pádu ve francouzských alpách pilot Andreas Lubitz. (ČTK)

**Mladá fronta dnes, čtvrtek 11.6.2015**

## Příloha č.16. JetBlue – pilot se zbláznil za letu

Chování kapitána Claytona Osbona (49) na lince z New Yorku do Las Vegas, bylo důvodem k tomu, že ho cestující a posádka zpacifikovala, letadlo přistálo v Amarilu v Texasu, kde byl kapitán předán do péče psychiatrů.

Šlo dramatu v letadle zabránit?

Při cestě z New Yorku do Las Vegas začal pilot Osbon na zbytek posádky i cestující pořvávat, že na letadlo útočí teroristé z Al-Káidy, letadlo brzy někdo "sejme" a všichni by se měli začít modlit, protože brzy zemřou.

Dramatu v letadle se však možná dalo předejít. Podle dostupných informací totiž pilot projevoval znaky ne zcela normálního chování ještě předtím, než se vůbec letoun vydal do vzduchu.

Na předletový brífink nepřišel, dorazil se zpožděním a působil roztěkaně. V kokpitu okřikoval dispečery na letišti, začal mluvit o náboženství a také o tom, že na ničem již nezáleží. To již však bylo letadlo ve vzduchu a mířilo k "hříšnému" Las Vegas. "Druhý pilot si začal opravdu dělat starosti, když Osbon řekl: 'Potřebujeme učinit skok víry," popsal vyšetřující agent FBI Whitworth houstnoucí atmosféru v letadle pro agenturu AP.

Šíleného pilota zpacifikovali cestující

Po 3,5 hodinách letu si pak Osbon odskočil na WC a při návratu následovalo jeho zhroucení. Druhý pilot se proto zamkl v kokpitu a zatímco šílence zpacifikovali cestující, podařilo se mu za pomoci kolegy, který cestoval s nimi, avšak nebyl ve službě, bezpečně přistát v Texasu.

Rvačku v letadle, během které pilot mumlat další zmatené věci o 150 duších na palubě, 11. září, teroristech, Iráků, Íránu a Ježíši, mezitím odnesla zraněními jedna z letušek.

Příčinou byla akutní psychosomatická porucha způsobená nedostatkem spánku. Soud sice kapitána osvobodil, ale ten má zákaz létání ve funkci pilota a jako cestující smí vstoupit na palubu pouze v případě, že mu to povolí soud.

Zdroje: CNN, Reuters, Blesk, National Geografic: filmový dokument Hrůza v oblacích vysílaný 20.6.2015.

## Příloha č.17. Italský pilot vyhrožoval manželce

Italský pilot vyhrožoval své manželce, že zabije v letadle, s nímž se chystal odletět z Říma do japonského Tokia, všechny pasažéry, pokud ho opustí.

„Jestli mě opustíš, havaruju s letadlem,” napsal jí muž v textové zprávě. Žena zalarmovala policii, která se obrátila na letecký úřad Enac. Ten zařídil, aby byl pilot vůbec k letu nenastoupil, do Japonska místo něj odletěl někdo jiný.

Událost se odehrála už loni v lednu, italský list Il Fatto Quotidiano o ní informoval v pondělí. Neuvedl ani jméno pilota, ani aerolinky, pro které pracoval. Neuvádí ani zdroj svých informací.

Zveřejnění informace zřejmě souvisí s tím, že tento měsíc uplyne rok od tragické nehody, při níž se německý pilot Andreas Lubitz úmyslně s letadlem aerolinek Germanwings na cestě z Barcelony do Düsseldorfu zřítil v Alpách. Zemřelo 150 lidí na palubě.

Žena z Padovy měla v úmyslu pilota opustit, ten ji ale stále pronásledoval. Policie jej prý několikrát varovala, aby s tím přestal. Muž se prý ale odmítal smířit s ním, že o ni přišel.

Ital, který pracoval pro zahraniční aerolinky, přišel o práci pilota a byl převezen na psychiatrii.

## Příloha č.18. 17.2.2014, B-767-3BGER, ET-AMF

|  |  |
| --- | --- |
| Datum: | Pondělí, 17. ůnora 2014 |
| Typ: | B-767-3BGER |
| Provozovatel: | Ethiopian Airlines |
| Poznávací značka: | ET-AMF |
| Výrobní číslo: | 30563/786 |
| První let: | 18.2.2000 (14 let) |
| Posádka: | mrtvých: 0 / celkem: ? |
| Cestující: | mrtvých: 0 / celkem: ? |
| Celkem: | mrtvých: 0 / celkem: 202 |
| Poškození letadla: | Bez poškození |
| Fáze letu: | na trati |
| Účel letu: | Pravidelný mezinárodní  |
| Letiště odletu: | Addis Abbaba, Ethiopie |
| Letiště určení: | Řím – Fiumicino, Itálie |
| Číslo letu: | ET-702 |

**Popis únosu:**

Letadlo B-767 bylo v průběhu letu uneseno druhým pilotem. Druhý pilot využil momentu, kdy kapitán opustil pilotní kabinu a odešel na toaletu, uzamkl se v kokpitu a přistál v Ženevě (Švýcarsko). Pilot na stojánce opustil pilotní kabinu bočním okénkem a po laně sestoupil na zem. Pilot byl neozbrojen a požádal o politický azyl ve Švýcarsku. Žádost odůvodnil obavami z perzekucí v Etiopii.