

LETECKÉ SEBEVRAŽDY

Doc. MUDr. Jiří ŠULC, CSc.

Seminář Ústavu leteckého zdravotnictví

Praha 19. 5. 2014



Letci pocít'ují letoun jako prodloužení vlastního Já. Bezpečnost letu v takto vytvořeném vzájemném vztahu závisí na psychické pohodě pilota

Při intenzivním stresu mohou piloti, disponovaní k sebedestruktivnímu jednání, situaci řešit suicidiem za letu

Zdrojem extrémní psychické zátěže může být duševní porucha/porucha chování, narušené sociální vztahy, finanční a existenční potíže apod.

Další motivací mohou být

- bilanční sebevraždy**
- sebevraždy ve jménu „vyššího principu“
(kamikadze, taran, teroristický útok)**


Predikce a prevence leteckých sebevražd je – až na řídké výjimky – prakticky nemožná

Sebevraždy nárazem letounu do terénu bývají 100% úspěšné a nezřídka způsobí další doprovodné škody

**Prevalenční oblastí pro letecké sebevraždy je
*všeobecné letectví***

- soukromí piloti
- obchodní piloti

Odborné publikace

- převaha kasuistik
 - soustavnější analýzy v soudně-lékařských
a letecko-lékařských periodicích
- 

Letecké sebevraždy ve všeobecném letectví

Zdroj	Období	Σ LN	Σ sebevražd	%
Ungs TJ: Suicide by aircraft in the United States 1979-1989. Aviat Space Environ Med., 1994, 65, 10: 953-956	1979 -1989	5929	10	0,17
Lewis RJ, Johnson RD, Whinnery JE, Forster EM: Aircraft Assisted pilot Suicides in the United States, 1993 – 2002 . Arch. Suicide Res., 2007, 11, 2: 149-161	1993 – 2002	3648	16	0.44
Lewis RJ, Johnson RD, Whinnery JE, Webster NL: Aircraft Assisted pilot Suicides in the United States, 2003 – 2012. DOT/FAA/AM-14-2. FAA CAMI 2014. 12 s.	2003 – 2012	2758	8	0.25
Masson JM, Metivier F, Delaitre D: Un pilote peut-il choisir l'avion pour se suicidier? Méd Aéronaut Spatiale, 2002, 41, 158: 9 - 13	1990 - 2000	?	7	?

Letecké sebevraždy ve všeobecném letectví

→ Společné znaky:

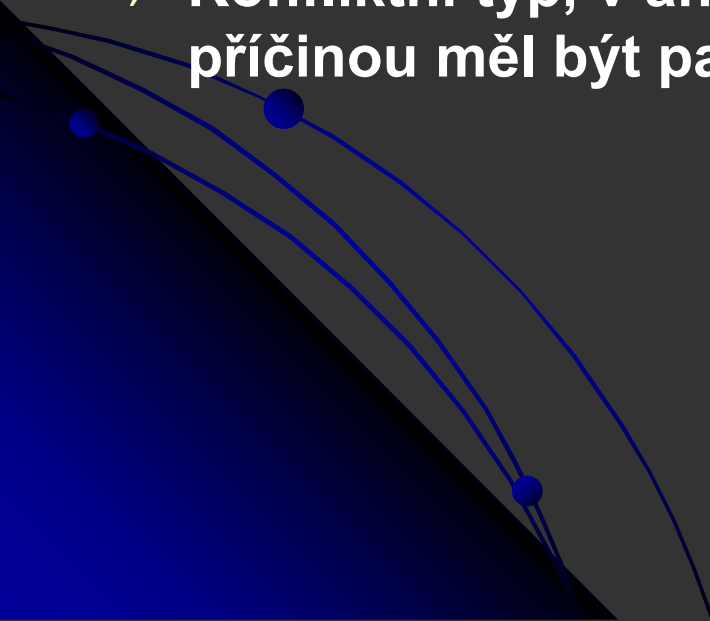
- žádná podezření při poslední lékařské prohlídce AME; přesto až u poloviny pilotů soudní pitva prokázala přítomnost nepovolených léků (nejčastěji antidepresiv)
- 50 % pilotů před posledním letem požilo alkohol
- část pilotů zanechala dopis na rozloučenou, část úmysl se zabít oznámila až z paluby
- v publikovaných souborech pouze 1x sebevražda s vraždou (soudní spor o péči o dítě)

Letecké sebevraždy v civilní letecké dopravě

- Japan Airlines, let 350, 9. 2. 1982
- DC-8-61, 166 PAX + 8 čl. posádky
- † 24 osob
- Kapitán bezprostředně po vzletu zapl reverz 2. a 3. motoru, po okamžitém zásahu F/O a palubního inženýra do řízení letoun havaroval v mělkém moři za prahem dráhy
- Již před 3 roky prokazatelné halucinace a bludy, 1měsíční hospitalizace na psychiatrii pro „psychosomatickou poruchu“, přesto uschopňován
- Kapitán přežil, jako nepříčetný neodsouzen



Letecké sebevraždy v civilní letecké dopravě

- **Royal Air Maroc, let 360, 21. 8. 1994**
 - **ATR 42-312, 40 PAX + 4 čl. posádky**
 - **† 44 osob**
 - **32letý kapitán v 10. minutě letu vypnul autopilota a z výšky 4800 m převedl letoun do strmého klesání**
 - **Konfliktní typ, v anamnéze deprese, bezprostřední příčinou měl být partnerský konflikt**
- 

Letecké sebevraždy v civilní letecké dopravě

- SilkAir, let 185, 19. 12. 1997
- Boeing 737-300, 97 PAX + 7 čl. pos.
- † 104 osob
- Pravidelný let Jakarta – Singapur; po dosažení letové hladiny 11 km, ve 20. minutě letu capt. vypnul nejprve hlasový záznamník a o 6 minut později i záznamník letových údajů a uvedl letoun do střemhlavého letu. Ve výšce cca 3500 m dosažena krátkodobě nadzvuková rychlost, došlo k postupné destrukci letounu a jeho pádu do řeky Musi



Letecké sebevraždy v civilní letecké dopravě

- Kapitán byl u společnosti opakovaně disciplinárně trestán pro nedovolené zásahy do systému letounu; měl značné dluhy, banky mu obstavily aktiva; kritický let v den 18. výročí letecké katastrofy 3 blízkých přátel z letecké školy
- 2 vyšetřovací komise – indonéská a NTSB
 - indonéská → selhání servoventilu [nedoloženo]
 - NTSB → hromadná vražda + sebevražda



Letecké sebevraždy v civilní letecké dopravě

- **Air Botswana, 11. 10. 1999**
- **ATR – 42**
- **† 1 osoba**
- **Kapitán Botswanských aerolinií nasedl do letounu, požádal věž o povolení vzletu a po startu oznámil úmysl spáchat s letounem sebevraždu nárazem do letištních budov nebo do prezidentského paláce. Dožadoval se rozhovoru s viceprezidentem země. Dvě hodiny létal nad letišťem až do vyčerpání paliva; poté letoun navedl na dvě letadla na stojánce.**
- **Konfliktní typ, opakovaně prohlašoval, že se zabije, aniž uvedl důvod. V době události 2 měsíce pozastavena zdravotní způsobilost.**
- **Později informace: AIDS ?**



Letecké sebevraždy v civilní letecké dopravě

- Egypt Air, let 990, 31. 10. 1999
- Boeing 767–366 ER, 203 PAX + 14 čl. posádky
- † 217 osob
- Pravidelný let LAX–Káhira s mezipřistáním na JFK (NYC)
- Na palubě mj. 33 příslušníků egyptských ozbrojených sil, včetně vysokých důstojníků a generálů



Letecké sebevraždy v civilní letecké dopravě

- 59letý F/O ze zdvojené posádky, který měl vystřídat 2. pilota až po 3 – 4 hodinách, se již ve 20. minutě po vzletu dožadoval místa v „letící“ posádce. F/O mu přes protesty a po souhlasu „letícího“ kapitána vyhověl. Když capt. na chvíli opustil kabinu, F/O vypnul autopilota, nastavil motory na volnoběh a výškové kormidlo do strmého klesání (40°) a poté motory vypnul. Při této činnosti opakoval: „Spoléhám se na Boha“
- Capt. se po návratu do kabiny snažil v situaci zorientovat, komunikovat s F/O a zásahem do řízení katastrofu odvrátit

Letecké sebevraždy v civilní letecké dopravě

- Podle analýzy hlasu byl F/O situačně orientován, nevzrušený, na opakované kapitánovy dotazy [kromě věty o Bohu] odpověděl jen jednou
- 2 vyšetřovací komise
 - ECAA → údajná (?) mechanická závada řízení
 - NTSB a po 2 týdnech FBI → hromadná vražda a sebevražda
- Zdravotní stav F/O – způsobilost 1. tř. Podle „letícího F/O“ si často dělal co chtěl, mezi piloty měl jako instruktor vysoký kredit a oslovovali ho „kapitáne“
- Motiv jednání F/O nezjištěn



Letecké sebevraždy v civilní letecké dopravě

- LAM Mosambique Airlines, let 990, 29. 11. 2013
- Embraer 190, 27 PAX + 6 čl. posádky
- † 33 osob
- Po 2 hodinách letu ve výšce 11 500 m F/O opustil své místo; kapitán zamkl dveře a přeprogramoval autopilota na režim prudkého klesání. Nereagoval na bouchání do dveří ani na křik osob z kabiny pro cestující. Letoun havaroval v namibijském národním parku Bwabwata
- Závěr předběžné zprávy IACM: hromadná vražda a sebevražda
- Potenciální motivy: partnerské konflikty (?), úmrtí syna (?)



→ **24. 3. 2015**

Airbus 320 spol. Germanwings, 4U 9525

Barcelona - Düsseldorf

144 PAX + 6 pos.

Havarijní děj 8 minut

Andreas Lubitz, 27 let (?); přeprogramování FMS

Kpt. se do kabiny marně snažil dostat

**Pilot se léčil v nemocnici v Düsseldorfu pro
deprese a suicidální myšlenky.**

Na kritický den měl vystavenou neschopenku

→ **ZÁVĚRY**

- **Letecké sebevraždy zaujímají v příčinách leteckých nehod marginální pozici**
- **Skutečný počet LS může být ve skutečnosti o něco vyšší, než prokazují uzavřená vyšetřování**
- **Možnost předvídání a prevence leteckých sebevražd je omezená, ale ne zcela nemožná**
- **K redukci či úplnému vyloučení případů leteckých sebevražd mohou výjimečně přispět – kromě nejbližších rodinných příslušníků – kolegové, inspektoři, letečtí lékaři a pracovníci ochrany před protiprávními činy (security)**