

První předpoklad letecké nehody na vrtulníku Mi-24D v ČSLA

ZDENĚK DVORNÍK

Vrtulníky Mi-24 D začaly svou službu v naší armádě v roce 1978. Jevily se od počátku svého provozu jako velmi spolehlivé, účelné a atraktivní létající aparáty. Přezbrojování vojenského letectva na tento typ začalo v roce 1978. V průběhu léta 1978 proběhlo v bývalém SSSR v Kyrgyzstánu přeškolení technického a létajícího personálu. První čtyři vrtulníky Mi-24D přiletěly na letiště 51. vrtulníkového pluku v Prostějově již dne 22. srpna 1978. Měly imatrikulaci 4009, 4010, 4011 a 4012.



Piloti letky Mi-24D

Stojící – zleva - Emil Remenec, Jiří Macura, Karel Kožíšek, Štefan Jaššo, Jiří Roháček, Karel Zvěřina, Michal Palenčár, Jiří Valach, Adolf Výlet, Miroslav Obořil, Miroslav Novosad a Viktor Galata
Sedící - zleva - Josef Baier, Zdeněk Dvorník, Vladimír Křenek, Miroslav Pospíšil a Dušan Fryčka.

Až do 23.8.1979 probíhalo vše celkem hladce. Po zdoluhavém začátku se některé úkoly plnily velmi kvapně, a ve složitějších povětrnostních podmínkách než bylo zdrávo. Dopláceli jsme na dlouhé otálení se zahájením leteckého výcviku. I když jsme hned od začátku měli vycvičené vlastní dva instruktory (mjr. Skácel a mjr. Dvorník) přímo v SSSR, nebylo to nic platné, nadřízení se báli zahájit létání bez sovětského instruktora. Tak jsme čekali až přiletí sovětský pilot – instruktor kpt. Nikolaj Vasiljevič Jesaulenko. A ten se dostavil k 51.vrp do Prostějova až někdy v říjnu 1978. Až pak následovala důsledná pozemní příprava, kreslení schémat letových cvičení, výpočty a podobně. Letecký výcvik se tedy rozběhl, první organizované létání bylo uskutečněno 22.

listopadu 1978. Výcvik pak šel rychle dopředu, byli postupně přibíráni další piloti a přeškolení již přímo u letky. Jedním z nich byl i mjr. Miroslav Obořil, zkušený vrtulníkový letec, celkem nalétal 4300 hodin, bývalý pilot bitevníků Il-10, veselý ale velmi rozvážný člověk. Tehdy toho 23. srpna 1979 prováděl jeden ze svých prvních letů (druhý) na Mi-24. V přední kabině s ním ve vrtulníku byl jako instruktor mjr. Štefan Jaššo, velitel roje, zkušený vrtulníkový pilot. Let probíhal podle metodiky, na to byl Štefan Jaššo pedant. Klidný let téměř končil, když při snižování rychlosti před procvičením letu s vypnutým autopilotem se v kabině náhle ozvalo nezvyklé zahučení. Štefan Jaššo okamžitě reagoval :

„ Čo robíš?“ .

Mirek Obořil odpověděl – „ Já nic“ .

Štefan Jaššo zkontroloval přístroje v přední kabině a uviděl, že jeden motor - levý je na volnoběhu a druhý – pravý pracuje na plném výkonu, zřejmě bez regulace, jak usoudil.

(U pravého motoru došlo k poruše systému regulace otáček, motor prudce zvýšil výkon a skokově roztočil nosný rotor vrtulníku až na 109 % otáček což je hodnota vysoce překračující přípustné otáčky nosného rotoru. Na tyto nepřipustně velké otáčky nosného rotoru zareagoval regulátor otáček nosného rotoru, který stáhl motory na volnoběh. To ale způsobilo pouze snížení otáček „zdravého“ levého motoru. Pravý, který měl poruchu regulace na tento povel nereagoval a vesele pracoval na plný výkon nadále.)

Štefan Jaššo proto převzal řízení a upravili společně s Mirkem Obořilem otáčky nosného rotoru ručně na provozní hodnotu 95 %. Nyní se ale ozval palubní technik Ernest Tóth –

„ Ty oný Pišta, máme normálně tlak oleja na nule.“

„ Ktorého motoru ?“ ,ptá se Štefan, který sedí v přední kabině, kde nejsou žádné přístroje pro kontrolu chodu motorů.

„ L'avého“ , říká Ernest,

„ Tak ho vypni“ , velí Štefan a Ernest ho naučeným postupem vypne.

Ale chyba lávky, motor bez tlaku oleje není levý motor ale pravý motor, a ten svým výkonem zatím drží vrtulník ve vzduchu. Tak tedy se osádka rozhodla levý vypnutý motor znovu spustit, ten ale po spuštění dosáhl pouze volnoběžných otáček. A na volnoběh pracující motor vám toho mnoho nepomůže. Protože zkrátka je zde taková věc, že se ten motor musí úplně zastavit aby se dal opět spustit a aby dosáhl provozních otáček turbíny, a to se při nedostatku času neuskutečnilo. Spouštěli motor, který se ještě protácel, doběh motoru za letu je delší, protože jej částečně protáčí nabíhající proud vzduchu. Tak tedy vrtulník nadále držel ve vzduchu pravý motor, pracující ve vzletovém režimu, ale osádka neměla možnost jeho regulace a navíc byl bez tlaku oleje, tedy bez mazání. Již není čas na další experimenty, já jako řídící létání jsem osádce pouze poradil aby vysunula podvozek. Major Jaššo již nic nepodnikal, vybral plochu na nouzové přistání, zrovna náhodou to vycházelo na plochu bývalého vojenského letiště ve Stichovicích. Osádka vrtulník posadila na trávu stichovického letiště s využitím výkonu pravého motoru právě včas. Téměř současně s přistáním se pravý motor prostě zadřel a zastavil. Svůj úkol ale splnil. Bez mazání olejem pracoval plných osm minut na plný

výkon a to je i na sovětskou techniku dlouhá doba. Přistání, které provedli Jaššo a Obořil na letišti Stichovice, sledovali z dalšího vrtulníku Jarda Skácel a tehdejší inspektor letectva plukovník Tomáš Kirpal. Mohli sledovat až osm metrů dlouhé šlehající plameny ze zadíraného motoru.

Po vydařeném přistání s dojezdem osádka Jaššo, Obořil a Tóth vše vypnuli a určitě si pořádně oddechli. Jednak, že to tak dobře zvládli a hlavně, že vrtulník neshořel. Pravý motor se zadřel ale nezpůsobil požár jak je v takových případech obvyklé. Od věže na letišti v Prostějově samozřejmě okamžitě po vzniku této nebezpečné situace startovala na pomoc tak zvaná havarijní hotovost. Byl to vrtulník Mi-4, kapitán vrtulníku mjr. Pavel Bařina, na jeho palubě byly naloženy potřebné věci pro záchranu a pomoc, doktor i záchranář. Pavel Bařina ale snahu aby stihl rychle pomoci poněkud přehnal, a tak při vzletu málem havaroval sám. Vrtulník Mi-4 urval ze země strašidelným způsobem až přihlížejícímu veliteli pluku plukovníku Hejnovi naskočila husí kůže.

Na letišti nouzového přistání Mi-24D ve Stichovicích se pak postupně shromáždila celá letištní hotovost, včetně hasící cisterny. Obsluhující vojín byl již přítomnými velitelskými orgány vyzván, aby cvičně spustil hašení (prověrka co kdyby to doopravdy hořelo). Dlouho se mu to nedařilo, ale za chvíli proud hasící směsi zchladil místo havarovaného vrtulníku přihlížející velitelské orgány, včetně již dorazivšího příslušníka z vyššího velitelství. Byli všichni mokří až za ušima. A bylo to.



Rok 1979 - N. V.Jesaulenko na výletu u Mohyly míru spolu se svojí ženou (zcela vlevo, uprostřed moje žena Ludmila)

Vrtulník Mi-24D, imatrikulace 4009, který je nyní pro úplnost ve službách armády Slovenské republiky, byl po vlastních kolečkách svého podvozku v nočních hodinách 24. srpna 1978 za prudkého deště odtažen tahačem pod vedením specialisty na zvláštní úkoly – mjr. Mirkem Dvořákem – na letiště v Prostějově. Kolona táhla vrtulník po vlastním podvozku po silnicích přímo přes město, takže i občané Prostějova vracející se z nočních lokálů měli zážitek. Byl vyměněn zadřený motor a přetočený reduktor, a po záletu 19. října 1978 byl opět uveden do provozu.

Tak takto zcela určitě proběhl první předpoklad letecké nehody na vrtulnících Mi-24 v armádě ČSSR. Pokud uslyšíte něco jiného, nevěřte, určitě to bude letecká latina. V knize „Jedenapadesátý“ autora Jaroslava Špačka si čtenáři také mohou přečíst tento pozoruhodný letecký příběh.

PRAHA, LEDEN 2004