

V havarovanom lietadle nebol prístroj, ktorý by ho mohol zachrániť Antonov nemal systém varovania

BRATISLAVA - V slovenskom lietadle An-24, ktoré sa zrútilo 19. januára nad Maďarskom a zahynulo v ňom 42 ľudí, nebol namontovaný dôležitý systém varovania pred nebezpečným priblížením sa k zemi. Včera o tom informovali zástupcovia ministerstva obrany s tým, že o jeho kúpe uvažovali už v roku 2004.

Systém EGPWS pomocou satelitu a elektronickej mapy ukazuje posádke terén. Ak sa k nemu stroj nebezpečne priblíži, pilotov varuje. Systém je povinnou výbavou v civilných dopravných lietadlách. An-24 ho ako armádny stroj mať nemusel.

"Keby tento systém mali, tak ich to zachráni. Ministerstvo ho malo objednať už dávno," povedal SME skúsený civilný dopravný pilot, ktorého meno máme v redakcii. EGPWS by podľa neho mohol posádku varovať aj v okamihu tesne pred nehodou: "Systém by dopredu upozornil, že je pred vami prekážka a spustil signál 'pull-up, pull-up', čiže ťahať kormidlo k sebe."

Pilot hovorí, že väčšina civilných leteckých spoločností nedovoľuje tento systém vypínať nikdy, a to ani v čase pristávania. Podľa jeho informácií mal An-24 ako štátne lietadlo isté "výnimky" na prístrojové vybavenie.

O zavedení systému pre armádne lietadlá a vrtuľníky sa podľa Ľudovíta Mikušku z ministerstva obrany začalo uvažovať v roku 2004, keď už bol ministrom Juraj Liška. Nekúpili ho, lebo podľa Mikušku vychádzali z toho, že "lietadlo má také prístrojové vybavenie, ktoré mu zaručuje bezpečné lietanie a bezpečné pristávanie".

Hlavný inžinier armádneho letectva Jaroslav Kuča na otázku SME, či by mohol prístroj zabrániť havárii, odpovedal, že by šlo iba o špekulácie.

Ďalší dopravný pilot, ktorý už pristával v Košiciach po rovnakej trase ako An-24, si nebol celkom istý, či by systém EGPWS posádku zachránil, "aj keď je veľmi pravdepodobné, že by im to pomohlo". Či by posádka po varovaní ešte stihla lietadlo zdvihnúť, závisí podľa neho od rýchlosti stroja, jeho klesania i profilu terénu. EGPWS je podľa dopravného pilota drahý systém, majú ho napríklad aj niektoré spoločnosti, doručujúce poštu malými lietadlami. On sám letel nad miestom nešťastia viackrát a pristátie v Košiciach z tohto smeru podľa neho nepatrí medzi ľahké úkony. Možné príčiny havárie bližšie komentovať nechcel. Poznamenal, že "na vine je celý systém armády a výcviku".

Ľudovít Mikuška z ministerstva obrany tvrdí, že modernizácia havarovaného An-24 už stála 92 miliónov korún. "I keď je lietadlo morálne zastaralé, je stále bezpečné," povedal.

Lietadlo prešlo všetkými opravami a generálkami, malo už napríklad moderné rádiostanice, satelitný navigačný systém GPS, ale aj iné zariadenia, ktoré by mohli pilotov varovať pred nebezpečným priblížením sa k zemi.

Podľa Mikušku malo na palube rádiovýškomer, ktorý meria výšku lietadla pod ním a aj trojdimenzionálny meteorologický radar. Ten v určitom režime monitoruje, či sa stroj neblíži k terénnej prekážke, akou je aj kopec. EGPWS podľa Mikušku "z hľadiska legislatívy" nemusel byť v lietadle a jeho použitie by vraj bolo v danej situácii aj tak "bezpredmetné".

Vedel pilot o kopci pred lietadlom?

Havarované vojenské lietadlo An-24 nemalo zariadenie EGPWS varujúce pilota pred priblížením k zemi. Tento systém je povinnou súčasťou výbavy civilných lietadiel. Od bezpečného preletu vrchu Borsó a pristátia na košickom letisku ho delilo iba 50 výškových metrov. Keby ho An-24 mal, do vrchu nenarazí.

Ako funguje systém EGPWS

Systém sleduje polohu lietadla prostredníctvom družíc.

Porovnáva si ju s trojrozmerným modelom terénu. Pilot ho vidí na "elektronickej mape". V prípade, že sa lietadlo priblíži k terénu nebezpečne blízko, ohlásí signál "terén!". Pokiaľ sa priblíži viac, spustí signál "ťahaj kormidlo".