

*O škodlivých účincích alkoholu, této společensky poměrně dosti tolerované návykové látce, bylo napsáno již mnoho. I v časopisu Pilot vyšlo několik článků, ale přesto je to asi málo.*

*Letecké nehody vyšetřují jako soudní lékař (laicky řečeno letecký patolog) déle než 15 let. Z archivu leteckého soudního lékařství Ústavu leteckého zdravotnictví vím (jako dlouholetý příslušník ÚLZ), že před rokem 1989 byly smrtelné nehody spojené s požitím alkoholu před letem poměrně dosti vzácné. V devadesátých letech minulého století se situace obrátila a tento negativní fenomén přetrvává bohužel dosud. Mnoho lidských životů bylo zbytečně zmařeno jen pro neukázněnost pilotů, hazard či aroganci. Vždyť příslovečné „mě se nemůže nic stát“, „je to jen pivko“ nebo „alkohol je lék“ je tak často slyšet nejen z úst příležitostných rekreačních pilotů, ale*



## Alkohol a létání z pohledu soudního lékaře

*i sportovců nebo dokonce i některých profesionálů.*

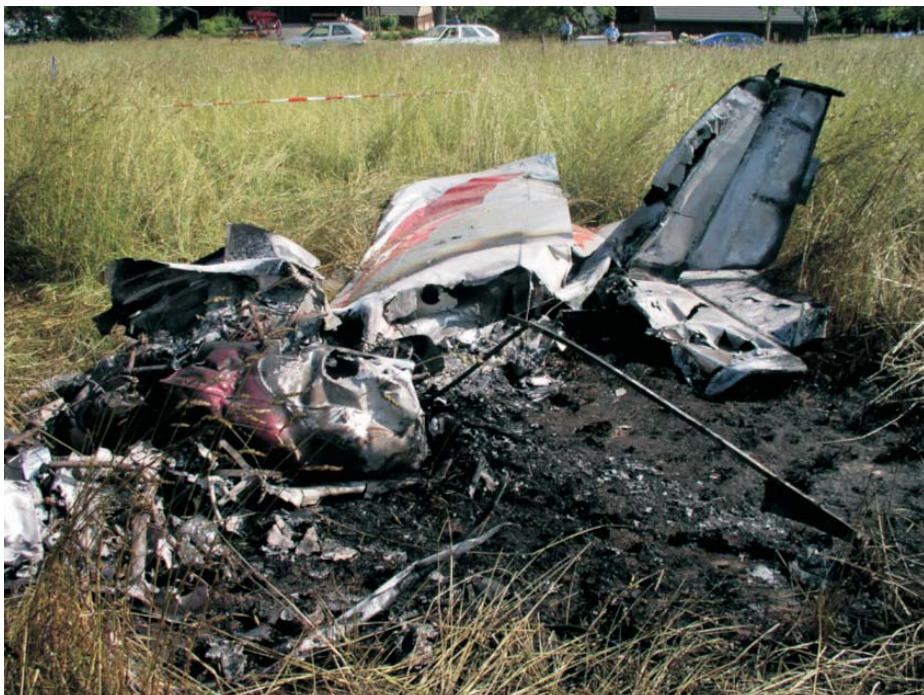
*Na začátku roku 2006 jsem prezentoval sdělení o alkoholu na ročním rozboru nehodovosti, která se pravidelně koná na Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod. Tento referát byl vyžádán i na další akce, proto jsem se po konzultaci s vedením LAA ČR rozhodl napsat následující řádky. Souvislost mezi užíváním alkoholu a leteckou nehodovostí je častá. Leteckých nehod, při kterých byla zjištěna přítomnost alkoholu u těle pilota, je mnoho – a to není dobré.*

Všichni piloti ví, že tolerance (trestně právní i správní) k alkoholu během řízení letadla je nulová, obdobně jako při řízení automobilu. Hovoří o tom i letecké předpisy, které navíc specifikují, že pilot by si neměl sednout za knipl dříve než za 8 hodin po jen malém množství alkoholu (např. jedno pivo k jídlu), případně déle po požití většího množství alkoholu (po 24 hodinách). Bylo provedeno mnoho pokusů na pilotních simulátorech po nepatrném ovlivnění pilotů alkoholem. Jeden za všechny – **hladina 0,4 ‰** (cca jedno 12° pivo) je již výsoce významná co do zvýšení četnosti

chyb, ať se jedná o osoby nezkušené nebo o kované profesionály. Při posuzování leteckých nehod je tato hladina považována nejen za porušení leteckých předpisů, nýbrž za ovlivnění **flight safety** (letové bezpečnosti). Taková hladina alkoholu v krvi již ovlivňuje zrak (prostorové vidění, hloubkové i noční vidění), vnitřní ucho (závratě) a jemnou motoriku ruky (řízení). Se vzrůstající hladinou se prodlužuje reakční čas, narůstá procento chybovosti, zhoršuje se komunikace a bohužel i „odbrzdjuje“ sebevědomí ovlivněné osoby. Není potom problém ukázat druhé osobě na palubě (zvláště ženám či leteckým laikům) nebo na zemi stojícím divákům vyšší techniku pilotáže ve výšce 30 - 50 m AGL...

Problém vznikne v případech, kdy dojde ke škodě na letadle či jiném majetku, hůře pak, dojde-li ke zranění nebo k úmrtí osob. Pojišťovny z mých zkušeností postupují v těchto případech nekompromisně a významně krátí pojistné plnění. Budu-li hovořit o těch nejhorších případech, se kterými se setkávám, nastává potom problém pro pozůstalé – měli by uhradit škodu na letadle, odškodnění za poškození zdraví druhé osobě a za svého zemřelého příbuzného dostanou v lepším případě jen část pojistky. Má to cenu???

Udělal jsem si statistiku závažných (především smrtelných) nehod a jejich příčin. V letech 1990 – 1999 byla v 10 případech nehod zjištěna přítomnost alkoholu. V jiné statistice - z let 1996 - 2005 byl alkohol zjištěn u 13 osob. Největším „rekordmanem“ byl rakouský pilot, který havaroval s letadlem L-40 Meta Sokol jednoho nedělního dopoledne v blízkosti letiště



Most. V jeho krvi jsme našli hladinu 1,61 ‰ alkoholu, v moči pak 3,03 ‰. Možná smutnějším faktem byl v tomto případě nález alkoholu i u druhého člena posádky, rakouského dopravního pilota, který měl rovněž přes 0,5 ‰ alkoholu v krvi a 1,6 ‰ v moči. Co dodat, maximálně otázku: Znáte někoho ze svého okolí, kdo takto riskuje, ale vy mu jeho let „nepřekazíte“? Pokud znáte a tolerujete tento velmi rizikový fakt, zamyslete se nad tím, prosím.

Zpět ke statistice. V letech 1996 – 2005 jsem měl možnost posuzovat 93 nehod letadel, SLZ, parašutistů a paraglidistů. Při těchto nehodách zahynulo 128 osob, z toho 93 pilotů. Z nich 13 užilo před letem



0,4 ‰



tor v příčině vzniku nehodové situace. V takových případech obvykle pojišťovna nekryje vůbec nic.

Posuzoval jsem také dva případy, kdy nedošlo k úmrtí pilotů, ale význam alkoholu byl nesporný. V jednom případě se pilot MZK střetl s vodičím VN. Po nehodě byl vyzván Policií ČR k dechové zkoušce, která ukázala s odstupem jedné a dvou hodin hodnoty dosti přes 1 ‰. Jako vysvětlení použil pilot výmluvu, že z batohu, který měl v době nehody na zádech, vytáhl láhev Becherovky a lóknul si. Také vozíte místo padáku panáka? Jiný případ – u **dopravního pilota**, který havaroval s Ulla, přičemž došlo k úmrtí druhé osoby na palubě, byla zjištěna hladina alkoholu téměř 1 ‰. No comment...

Z jiných smrtelných případů uvedu další dva. Při jednom zahynul **letecký lékař**, rovněž ovlivněný alkoholem, při druhém zemřel **pilot SLZ**, který z radosti nad zakoupeným MZK si k němu přikoupil bednu

„lahváčů“ a vozil přítelkyni a její dceru. Při jednom z letů došlo k pádu SLZ, nárazem k iniciaci záchranného systému na zemi, od kterého došlo k požáru kluzáku a k uhoření sedmnáctileté dívky. Mladá dívka zemřela touto jistě bolestivou smrtí v důsledku hazardu kamaráda své maminky.

Co říci závěrem? Nechci svým článkem brojit proti alkoholu jako takovému. Vždyť setkání nad sklenkou dobrého moku, i na letišti v klubu, je jistě příjemné a rozvíjí mezilidské vztahy. Ale na podobnou párty a z ní jezdím raději taxikem nebo se střízlivým kamarádem a letadlo nechám spát v hangáru o den déle.

Vážení, letu zdar a pokusme se „porušit statistiku“ tak, abych neměl o čem psát. Bude mi to opravdu potěšením.

**MUDr. Miloš Sokol, Ph.D.**

Vojenský ústav soudního lékařství,  
Ústřední vojenská nemocnice Praha

alkohol (14 ‰). Navíc dva cestující byli negativně ovlivněni alkoholem, jeden s hladinou téměř 1 ‰. U letounů s dvojitým řízením jsou i takto ovlivnění cestující velmi rizikovým článkem, což může vést k fatální nehodě. Velitel letadla je přitom odpovědný i za jejich konání. Ve výše uvedených 13 případech alkoholem posilněných osob navíc tři z nich užili před letem i léky. Přitom alkohol a léčiva se v mnohých případech nesnáší, prohlubuje se jejich nežádoucí účinek na organismus.

Ze 13 ovlivněných pilotů byla šesti naměřena hodnota vyšší než 0,4 ‰ (tedy významné ovlivnění). Pokud hodnota přesáhne **0,8 ‰**, což bylo v našich případech ve **třech případech**, uvádíme ovlivnění alkoholem za podstatné, za **významný fak-**

