

Scénář publicistického pořadu Reportéři Čt ze dne 22.12.2008

Utajovaná havárie letadla ve středních Čechách.
Je to už 22 let a pilot stále marně bojuje za odhalení pravdy.

Pravda o nebezpečném leteckém experimentu

Filip ČERNÝ, moderátor

V roce 86 se u Kralup odehrál letecký experiment, který ohrozil nejen pilota, ale i nic netušící lidi na zemi. Letec, který zázrakem přežil nouzové přistání, říká, že se za komunistického režimu nikdy nedozvěděl pravdu o své nehodě. Teď po dvaceti letech naráží na stejné mlčení a na stejné lidi, kteří už dříve zametali jeho případ pod koberec. Tají stát něco, co se nemáme dozvědět? Zjišťovala Rebeka Bartůňková.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

Tak teď stojíme na místě, kde jsem před dvaadvaceti lety přežil leteckou nehodu. Bylo to s letounem L-39, který byl přestavěn na létající laboratoř pro zkoušky vystřelovacích sedadel.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Stalo se to 8. dubna 1986. Výzkumný a zkušební letecký ústav prováděl zkušební katapultáž sedačky s figurínou, kterou měl odstřelit pilot Jiří Pospíšil. Test prováděl počtvrté. S L-39 speciálně přestavěnou pro tuto zkoušku vyrazil z letiště ve Kbelích a zde nad letištěm v Sazené u Kralup měl figurínu katapultovat.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

Vedoucí zkoušky mi zkoušku povolil. Bylo to při rychlosti tři sta padesát kilometrů za hodinu, ve výšce tři sta metrů. No a tady po, vlastně na úrovni nebo těsně za úrovní budov jsem provedl katapultáž sedačky. Ovšem mně následkem té zkoušky vysadil motor. Vy víte, že máte pár sekund, možná pár sekund života a vy musíte velmi rychle a hlavně správně se rozhodnout.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Jiří Pospíšil se mohl sám katapultovat. Hrozilo ale, že by se neovládaný letoun zřítil na blízkou vesnici. Rozhodl se nouzově přistát. Na zemi dopadl z tří set padesáti metrů za necelých devatenáct vteřin.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

Rychle k letounu přijeli a mne vlastně z toho, z toho letounu vyndali.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Těžce zraněný pilot skončil v mělnické nemocnici. Třicet dní byl v bezvědomí. Následkem zlomeného obratle mu ochrnuly nohy. Jiří Pospíšil se léčil rok a půl a díky lékařům ze střešovické nemocnice a asi i svému odhodlání dokázal nemožné - vrátil se nejen do života, ale i k létání. A začal se zajímat, co se stalo.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

Tak jsem najednou začal zjišťovat takové zajímavé skutečnosti, že se vše muselo spálit, vše se muselo vyhodit, nic není k dostání, nic není k nahlédnutí. O té zkoušce nastalo absolutní mlčení. Vůbec nikdo mi nikdy nic neřekl, nikdo se mě nikdy na nic nezeptal. Absolutní mlčení, absolutní mlčení, jako když se nic nestalo.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Pilot z celého spisu o vyšetřování jeho nehody tehdejší Státní leteckou inspekcí dostal k nahlédnutí jen závěrečnou zprávu. Po roce a půl musel z Výzkumného a zkušebního ústavu odejít.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

Na základě velké náhody jsem se dostal k materiálům, které se týkají vyšetřování této nehody, až vlastně po dvaceti letech. Tam jsem zjistil řadu, řadu nesrovnalostí v závěrečné zprávě šetření této nehody. V jejích přílohách jsem zjistil, že jsou skutečnosti, které nejsou pravdivé a skutečnosti, které by tam měly být, tam nejsou.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

A tady začíná druhá část jeho příběhu. V roce 2006 se Jiří Pospíšil potkal s právničkou Jitkou Kománkovou, která o události začala psát knihu. Tak spolu odhalili řadu pochybení.

Jitka KOMÁNKOVÁ, právní zástupkyně Jiřího Pospíšila

Ta zpráva v podstatě šetření letecké nehody pouze předstírala. Takže, když si vezmete jednotlivé stránky, tak na každé najdete něco, co by tam nemělo být nebo respektive, co je v rozporu s právními předpisy.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Vyšetřovací komise tehdejší Státní letecké inspekce dospěla k závěru, že příčinou letecké nehody bylo vysazení motoru v důsledku nasátí spalín z raketových motorů vystřelovací sedačky, čímž došlo, laicky řečeno, k zadušení motoru letounu. Ve zprávě dále stojí, že, citujeme "spolupůsobící příčinou mělo být nezvládnutí techniky pilotáže při nouzovém přistání", tedy chyba pilota. Tu ale Jiří Pospíšil odmítá.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

To je absurdní nesmysl. Když mi selžou brzdy v autě a já narazím do stromu, tak příčinou toho bude, že já jsem špatně řídil a narazil jsem do toho stromu? Nebudou, nebude to ta závada těch brzd?

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Chtěli tedy mágové tehdejšího leteckého průmyslu něco podstatného o nehodě ututlat? Kryla inspekce nějakou chybu výzkumníků? Je pravdou, že v tehdejší socialistickém Československu byl letecký výzkum jednou z priorit a L-39 byly dobrým vývozním artiklem.

Jitka KOMÁNKOVÁ, právní zástupkyně Jiřího Pospíšila

Byl to rok 86, takže nechci přeceňovat, ani podceňovat politické aspekty, ale podle mého názoru politické aspekty tam hrály určitou roli. Zejména při tom šetření letecké nehody, protože tenhle ten úkol - katapultáž vystřelovacího sedadla VS 2 patřil k prestižním úkolům a patřil k tajným vojenským úkolům, přestože to prováděla tedy civilní instituce. A tento úkol byl nesporně sledovaný i nejvyššími místy.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Podívejte se, jaké neuvěřitelné chyby a nepřesnosti provázely vyšetřování. Zarážející je už to, že ve spise chybí výpověď pilota, přestože Jiří Pospíšil vypovídal na doporučení lékařů brzy poté, co se probрал z bezvědomí. Vyslýchal ho člen vyšetřovací komise, dnes už bývalý vojenský pilot Jaromír Mrázek.

Proč jste tu výpověď nedal do toho spisu?

Jaromír MRÁZEK, člen vyšetřovací komise tehdejší Státní letecké inspekce

No, protože, co si budeme furt vykládat, mně řekli doktoři, že, že nemusí si řadu věcí pamatovat po nárazu krátkodobě nebo dlouhodobě a z toho důvodu jsem na konci řekl - žádnou výpověď jsem s ním nese-psal, protože ...

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

A proč tam o tom není záznam?

Jaromír MRÁZEK, člen vyšetřovací komise tehdejší Státní letecké inspekce

No, tak to se mě neptejte.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Problém je v tom, že ani později pilota nikdo nevyslechl. Je tu ale řada dalších zvláštností.

Jitka KOMÁNKOVÁ, právní zástupkyně Jiřího Pospíšila

Třeba oznámení o letu 8. 4. 86, že se tento let uskuteční ve výšce tisíc metrů a rychlosti pět set kilometrů v hodině, tak toto bylo oznámeno na tehdejší Státní leteckou inspekci. Ale příkaz k letu, který pilot dostal, zněl naprosto odlišně a je taky součástí této spisové dokumentace, a zněl na výšku tři sta metrů a rychlost tři sta padesát kilometrů v hodině. Takže, to mně přišel, přišlo jako zásadní rozpor a pochopitelně, když se tím nikdo nezabýval nebo ze spisu nevyplývá, že by se tímto rozdílem někdo zabýval, tak to už byl první signál, že něco není v pořádku.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

Kdyby bývala byla ta zkouška v těchto parametrech, tak bych byl tady nad tímto místem ve výšce tisíc metrů a měl bych rychlost pět set kilometrů za hodinu, tedy bych měl dost času na to, abych využil rychlost k získání další výšky a levou zatačkou byl udělal krásný okruh a přistál bych voprawdu na podvozek.

Jaromír MRÁZEK, člen vyšetřovací komise tehdejší Státní letecké inspekce

Byly stanovený, prosím, tuším, tři sta kilometrů, tři sta metrů výška a tři sta padesát kilometrů rychlost, myslím.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Ano. A proč byla na Státní leteckou inspekci zadaná jiná?

Jaromír MRÁZEK, člen vyšetřovací komise tehdejší Státní letecké inspekce

To nevím, tak to se mě neptejte, to já nevím.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

No a nepřipadá vám to zvláštní?

Jaromír MRÁZEK, člen vyšetřovací komise tehdejší Státní letecké inspekce

A nebylo to ... To já vám teď nebudu řešit přece.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Nejasné jsou dokonce i údaje zapisovačů letu, takzvané černé skříňky.

Jitka KOMÁNKOVÁ, právní zástupkyně Jiřího Pospíšila

Protokol o tom v závěrečné zprávě je, kde se ale vlastně říká, že tahle ta takzvaná černá skříňka, že není možné s ní pracovat v tom smyslu, že její záznam je velmi nekvalitní a nelze z něho vyvodit přesné údaje a přesné závěry. Zarážející je samozřejmě i to, že v celém spise o šetření letecké nehody není uvedeno, že letadlo L-39 bylo přestavěno na takzvanou létající laboratoř a jaké úpravy na něm byly provedeny, což samozřejmě vliv na techniku pilotáže.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

K nejvýraznějším změnám došlo v oblasti říditelnosti a letových vlastností.

Jitka KOMÁNKOVÁ, právní zástupkyně Jiřího Pospíšila

Takže, těch porušení předpisů, to bysme tady seděli dlouho, je opravdu strašná spousta, je to možná desítky porušení. A je opravdu dost důvodů pro to domnívat se, že ta závěrečná zpráva z roku 86 je neplatná.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Proto se Jiří Pospíšil se svou právní zástupkyní rozhodli dosáhnout nového, objektivního vyšetřování nehody. 10. října 2006 bylo na ministerstvu dopravy rozhodnuto, že nové skutečnosti jsou závažné a tehdejší náměstek ministra dopravy požádal Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod, konkrétně jeho ředitele Pavla Štrůbla, aby byla letecká nehoda znovu prošetřena.

Jitka KOMÁNKOVÁ, právní zástupkyně Jiřího Pospíšila

Pan ředitel Štrůbl se věci ujal sám, nejmenoval, pokud je mi známo, nejmenoval žádnou komisi k odbornému šetření příčin letecké nehody, ač právní předpis toto ukládá. Bylo nám odepřeno nahlédnout do spisové dokumentace, neseznámil nás s podklady, ze kterých vycházel, přestože jimi argumentoval, argumentoval údajným odborným či znaleckým posudkem, který jsme neměli možnost vidět.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Generál Štrůbl měl rozhodnout, zda nové vyšetřování nehody otevře. Překvapivě se přitom obrátil na lidi, kteří s ní měli něco společného už za komunistů. Například na bývalého vyšetřovatele nehody Mrázka a na tehdejšího šéfpilota Prádného, který byl za let zodpovědný. Expertizu zadal šéfpilotovu bývalému podřízenému a příteli Vladimíru Kvardovi.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

Je to popis úplně, úplně jiné konfigurace letounu, než byla konfigurace, se kterou jsem prováděl to nouzové přistání.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Jiřího Pospíšila se experti z Aera neptali na nic.

Vladimír KVARDA, zkušební pilot

Jako proč bych s ním měl mluvit? Já jsem s ním byl pět let na jednom pracovišti a von mi to, von mi to vyprávěl.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

S panem Kvardou jsem nikdy o této záležitosti nemluvil.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Generál Štrůbl nové vyšetřování zamítl. Chtěli jsme se tohoto generálmajora letectva v záloze zeptat, proč se tak rozhodl. Přestože jsme se o to opakovaně snažili, nepodařilo se nám s ním hovořit osobně.

Bylo dohodnuto na ministerstvu dopravy, že to ...

Pavel ŠTRŮBL, ředitel Úřadu pro odborně technické zjišťování leteckých nehod

Nezlobte se na mě, poslouchajte mě, poslouchajte mě.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

... budete nějakým způsobem vyšetřovat dál. Poslouchám.

Pavel ŠTRŮBL, ředitel Úřadu pro odborně technické zjišťování leteckých nehod

Já jsem podřízenej vládě. Já jsem jmenovanej vládou, mně žádný náměstek nevelí.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Ředitel Štrůbl je jmenován vládou na návrh ministerstva dopravy. Kdo mu tedy velí, jsme se ovšem nedozvěděli, protože přes opakované urgencye nám tiskový mluvčí ministra dopravy pan Hanzelka na tuto, ani na žádnou jinou otázku neodpověděl.

Pavel ŠTRŮBL, ředitel Úřadu pro odborně technické zjišťování leteckých nehod

Nezlobte se na mě, pošlete mi požadavek, otázky, já se k tomu vyjádřím, jo.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Slíbené odpovědi na písemné otázky jsme ale také nedostali. Prý proto, že případ řeší soud. Na bariéru mlčení jsme ale narazili téměř všude. Proč se o nehodě mlčí i po dvaadvaceti letech? Proč trvá zájem věc zamést pod koberec? Jiří Pospíšil tvrdí, že zkouška nepatřila k těm nejtěžším. Jeho nadřízení ale možná věděli víc.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

Až po dvaceti letech jsem se dozvěděl, že byl lékař varován, že tato zkouška nemusí dopadnout dobře. Když se tuto informaci dozvěděl, tak dva až tři dny před tím odjel do Mělníka do nemocnice a domluvil tam, aby kolem dvanácté hodiny v úterý 8. 4. 1986 mě operovali na operačním sále. Takže, tohle bylo, tohle bylo pro mě takový šokující zjištění.

Jaromír MRÁZEK, člen vyšetřovací komise tehdejší Státní letecké inspekce

Ježíšmarjá, to se nezlobte, to jsou fantasmagorie.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Podařilo se nám po letech lékaře, který je dnes již v důchodu najít.

Vy jste prý den před tou událostí jel do Mělníka do nemocnice a vlastně jste je žádal, aby byl volný operační sál, že se to bude ... že je zde velká pravděpodobnost, že tam přivezou zraněného pilota.

Bedřich KUBERNÁT, bývalý lékař Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu
Ano, ano.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka
To je pravda?

Bedřich KUBERNÁT, bývalý lékař Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu
To je pravda.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka
A to bylo běžné? To se dělalo standardně nebo ...

Bedřich KUBERNÁT, bývalý lékař Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu
Ne, to nebylo standardní.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka
Takže, o co tam šlo, že jste věděl, že tam možná k něčemu takovému dojde?

Bedřich KUBERNÁT, bývalý lékař Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu
Víc ze mě nedostanete. Těšilo mě. Na shledanou.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka
Jiří Pospíšil má pro příčinu vysazení motoru následující vysvětlení. Věří, že se mu ji podaří prokázat i u soudu.

Jiří POSPÍŠIL, pilot
Po nehodě vybírali pracovníci VZLÚ diabolky ze zadního kokpitu, které se uvolnily po katapultáži této sedačky ze zadního kokpitu a po urychlení raketovým motorem sedačky narazily do těchto sít, kterými byly zakryty vstupy vzduchu pro motor letounu AI-25 TL. Část diabolky si motor nasál zcela určitě, zcela evidentně, a proto vysadil. Diabolky tam byly na dovážení hmotnosti zkoušeného sedadla, protože zkoušené sedadlo v tomto případě muselo mít hmotnost včetně teda figuríny sto padesát pět kilogramů. No a to samozřejmě bylo potřeba utajit. Takže, ještě před příjezdem komise ze Státní letecké inspekce tehdejší byly ty diabolky vybírány.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka
Pokoušeli jsme se o nehodu mluvit také s řadou lidí, kteří se v osmdesátých letech podíleli na technické přípravě osudného letu. Nikdo z nich s námi nechtěl mluvit. Takto probíhala většina telefonátů:

František ŠROM, bývalý zkušební technik
Nebudu sdělovat důvody, prostě nechci se k tomu dál vyjadřovat a kolem toho už je, už je, já jsem měl milion telefonátů a už prostě ne.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka
Milion telefonátů od koho?

František ŠROM, bývalý zkušební technik

To berte jako fakt.

František VACÍN, bývalý technik letounů

Mně osobně, kdyby se to stalo nebo něco podobného, tak víte co, já budu rád, že jsem naživu, že dokonce jsem ještě pořád pilot, že ještě pořád lítám a že mně někdo tehdy pomohl mně z toho dostat zdravotně.

Rebeka BARTŮŇKOVÁ, redaktorka

Mluvit s námi nechtěl ani tehdejší šéfpilot Emil Přádný. Neotevíral a naše vzkazy nereagoval. Zkoušeli jsme najít odborníky, kteří by si argumenty vyslechli přímo od pana Pospíšila. Ani to nikdo nechtěl.

Jitka KOMÁNKOVÁ, právní zástupkyně Jiřího Pospíšila

Pokud na tom nic není a všechno bylo tak v pořádku a tak transparentní a skutečně šetřeno podle všech předpisů, tak si myslím, že by všichni mohli říct, jak to vlastně bylo.

Jiří POSPÍŠIL, pilot

Jestli dosáhnu toho, že to bude jako vyřešeno, to se uvidí. Ale chci, aby ta pravda zazněla, chci, aby zaznělo to, že ti lidé lhali.