

### 30. VÝROČÍ TAKZVANÉHO URAGÁNU OLGA

Při shromažďování materiálu k diplomové práci, nazvané „Vliv nárazovitého větru na provoz na letišti Brno – Tuřany“ (vedoucí RNDr. Karel Krška, CSc.), jsem se dozvěděl od pana Zdeňka Bedřicha, bývalého pilota Československých aerolinií, o ojedinělé tragické události způsobené větrem, která se stala před 30 lety.

Dne 11. července 1968 na továrním letišti v Kunovicích (okres Uherské Hradiště) zahynul v zaparkovaném a ukotveném letadle pilot Miloš Funk, člen Krajského aeroklubu Brno a kromě letadla byly zničeny nebo poškozeny letištní objekty. Podle Z. Bedřicha pilot pozoroval hůlavu přibližující se k letišti, a proto vstoupil na palubu letadla, aby před silícím větrem zajistil řídicí páku. Při přechodu hůlavy přes letiště se ukotvený letoun AN – 2 s imatrikulací OK – MYC, který patřil Krajskému aeroklubu v Brně, utrl, byl vyzdvižen do výše a při následném pádu, který se stal neupoutanému pilotovi osudným, silně poškozen [1] (obr. 1, 2). Podle předpisu ošetření příčin leteckých nehod [5] lze popsáný incident označit jako pozemní nehodu letadla, protože k usmrcení osoby a poškození letadla došlo vsouvistlosti se stáním letadla a osoba, která nastoupila na palubu, neměla v úmyslu vykonat let.

Je zajímavé, že případ nebyl doposud zaznamenán ani v leteckých časopisech, ani v Meteorologických zprávách. Jediná písemná zmínka o větrném počasí v uvedeném dni na

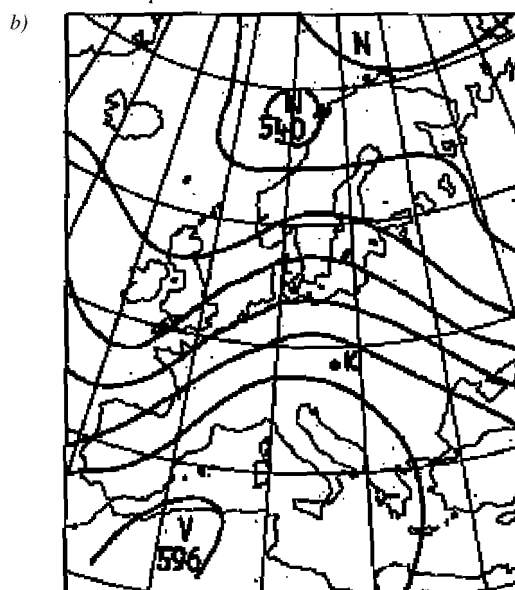
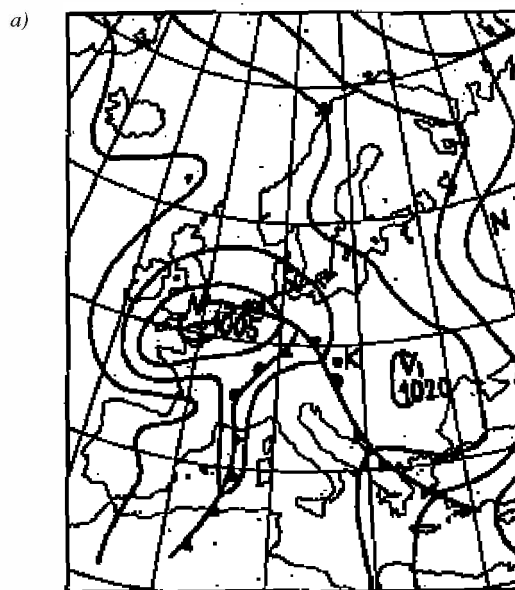
východní Moravě je zaznamenána v knize „Meteorologie skoro detektivní“ [3] v kapitole „Hurikány, tajfuny a emancipace“, v níž J. Munzar uvádí: „Když se vyskytla na Zlínsku vichřice spojená skrupobitím, likvidátor škod zokresní pojišťovny ji operativně nazval Olga. Zda se přitom řídil jen svátekem v kalendáři připadajícím na tento den, nebo zda měl na mysli nějakou konkrétní nositelku toho jména z příbuzenstva či svého okolí, zůstává otázkou“ (str. 277). Na základě osobních kontaktů s osobami, které o události mohly podat upřesňující informace, usuzujeme, že autorem pojmenování nebyl nikdo ze zaměstnanců pojišťovny, kteří se ve své práci běžně setkávají s vichřicemi a krupobitím, ale někdo z pracovníků kunovického letiště, který měl k události bližší vztah.



Obr. 1. Letoun AN -2 s imatrikulací OK – MYC na letišti v Kunovicích, silně poškozený dne 11. července 1968 pravděpodobně trombou (zarchivu Z. Bedřicha).



Obr. 2. Objekty Slovákého aeroklubu Kunovice zničené dne 11. července 1968 – zbytky hangárů strokami bezmotorových letadel (zarchivu Z. Bedřicha).



Obr. 3. Přzemní (a) avýšková (b) synoptická mapa Evropy z 11. července 1968 (00 UTC), dne pozemní nehody letadla v Kunovicích (podle Denního přehledu počasí).

Vichřice akрупobití na Zlínsku a pozemní nehoda letadla v Kunovicích mají zřejmě společnou příčinu. Z pamětníků podal nejceněnější popis nebezpečného povětrnostního jevu docent Ing. Antonín Pištek, CSc., ředitel Leteckého ústavu Fakulty strojní VUT v Brně, který byl v roce 1968 zaměstnán v Letu Kunovice; nebyl však očitým svědkem nehody. Podle něj tzv. uragán Olga postupoval v úzkém pruhu přes Moravský Písek a Kunovice směrem na Popovice (tedy zhruba od jihozápadu). Na autobusovém nádraží převracel autobusové vlečky abyly zřetelný vlužním lese, vněmž vpásu širokém 30 až 50 metrů vyvracel borovice [4].

Podle uvedeného popisu byla pravděpodobnou příčinou nehody tromba vázaná na bouřkový oblak na výrazné studené frontě, která přešla od západu postiženou oblastí. Pro trombu by svědčil tvar stopy na zemském povrchu (pásový), zatímco propad studeného vzduchu (downburst), který má podobné ničivé účinky, zanechává však stopu kruhového nebo eliptického tvaru.

Podle Denního přehledu počasí [2] byla studená fronta spojena s tlakovou níží 1005 hPa (11. 7. 1968, 00 UTC), která se během 24 hodin přesunula z Lamanšského průlivu nad jižní Pobaltí a prohloubila se (995 hPa – 12. 7. 1968, 00 UTC). Povětrnostní situaci při zemi a v hladině 500 hPa znázorňuje obr. 3. Z něho vidíme, že zvlněná studená fronta ještě 13 hodin před incidentem postupovala přes západní Středomoří a Alpy k severovýchodu.

Protože záznamy meteorologických pozorování z Kunovic nebyly k dispozici, údaje o přechodu studené fronty čerpáme z anemogramu a mikrobarogramu z Holešova, vzdáleného od Kunovic vzdušnou čarou asi 34 km. Holešovem procházela studená fronta kolem 13.30 h SEČ a maximální náraz větru po stočení větru od jihu nastal v 14.09 SEČ (NW 22,6 m/s, tj. 81,4 km/h).

Podat nyní informace o tragické události v Kunovicích považujeme za vhodné nejen proto, že od ní uplynulo 30 roků, ale také proto, že vsoučasné době je ničivým větrům vázaným na konvekční oblaky věnována zvýšená pozornost (M. Setvák, M. Šálek, J. Munzar a další).

#### *Literatura:*

- [1] *Bedřich, Z.*: Osobní sdělení, březen 1998.
- [2] *Denní přehled počasí*, 20, 1968, č. 193 – 194, Praha, HMÚ.
- [3] *Munzar, J.*: Hurikány, tajfuny a emancipace. In: Munzar, J. – Pejml, K. – Krška, K.: *Meteorologie skoro detektivní*. Praha, Horizont 1990. 288 s.
- [4] *Pištek, A.*: Osobní sdělení, duben 1998.
- [5] *Předpis odborném šetření příčin leteckých nehod*. L3. Publikace Letecké informační služby – civilní letecké předpisy. Praha, FMD 1991 (nestr.).