

Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2021



Obsah

- ➔ **Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2021**
 - ➔ vývoj počtu hlášených událostí,
 - ➔ události na území České republiky,
 - ➔ významné události podle kategorií provozu,
 - ➔ zahraniční nehody.
- ➔ **Informace**
- ➔ **Závěr**

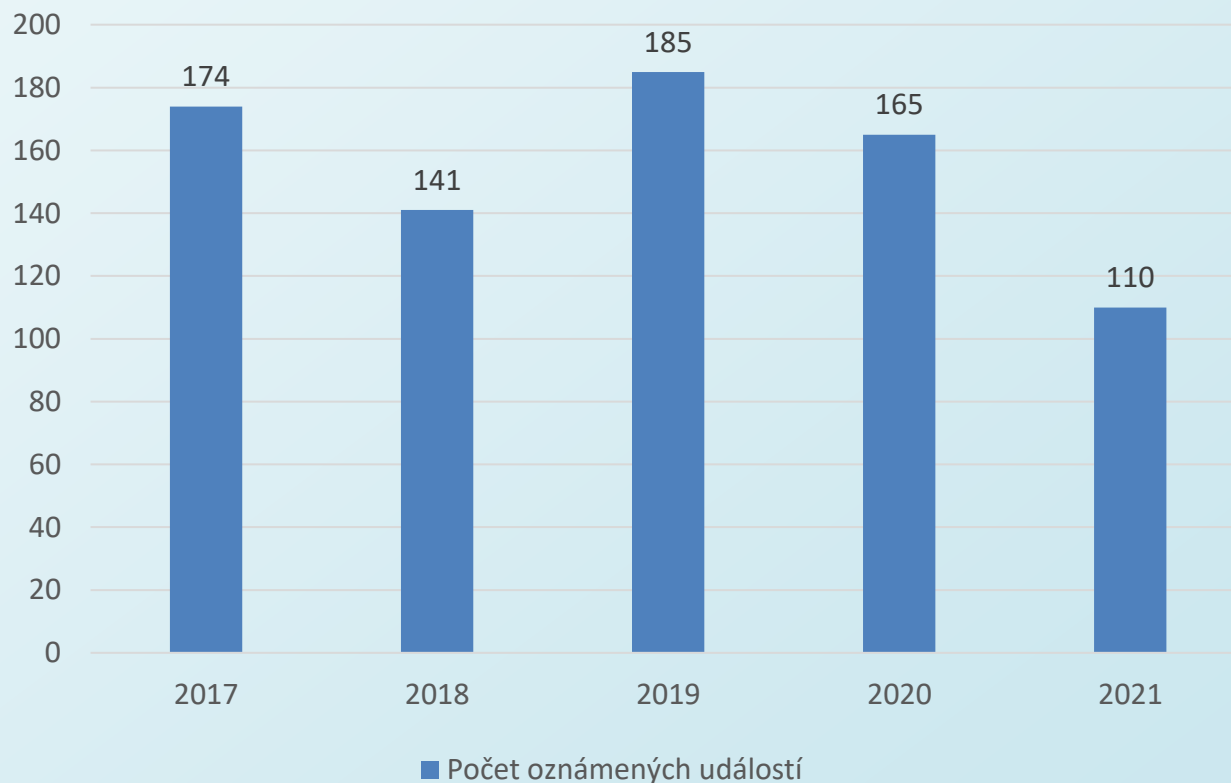
Vybrané ukazatele – 1. čtvrtletí 2021

- ➔ Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN v 1. čtvrtletí 2021 v rámci systému povinného hlášení a dobrovolného systému hlášení.
- ➔ Meziroční srovnání struktury událostí na území České republiky v 1. čtvrtletí 2021 podle:
 - ➔ celkových počtů událostí,
 - ➔ třídy událostí,
 - ➔ váhových kategorií letadel,
 - ➔ fáze letu.
- ➔ Struktura událostí v 1. čtvrtletí 2021.

VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

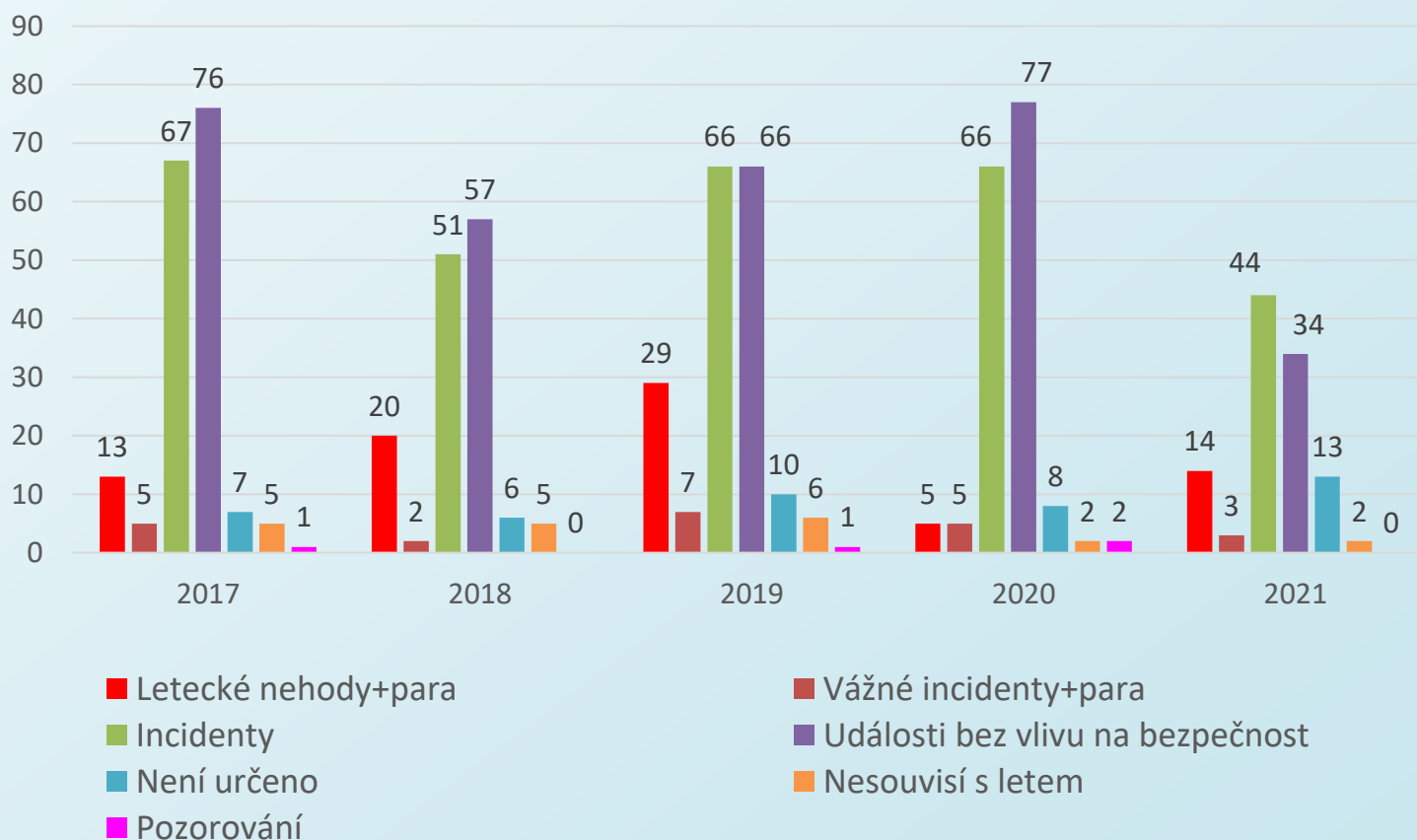
V 1. čtvrtletí roku 2021 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 110 událostí.

To představuje meziroční pokles počtu oznámených událostí o 33,3% oproti stejnému období v roce 2020.



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

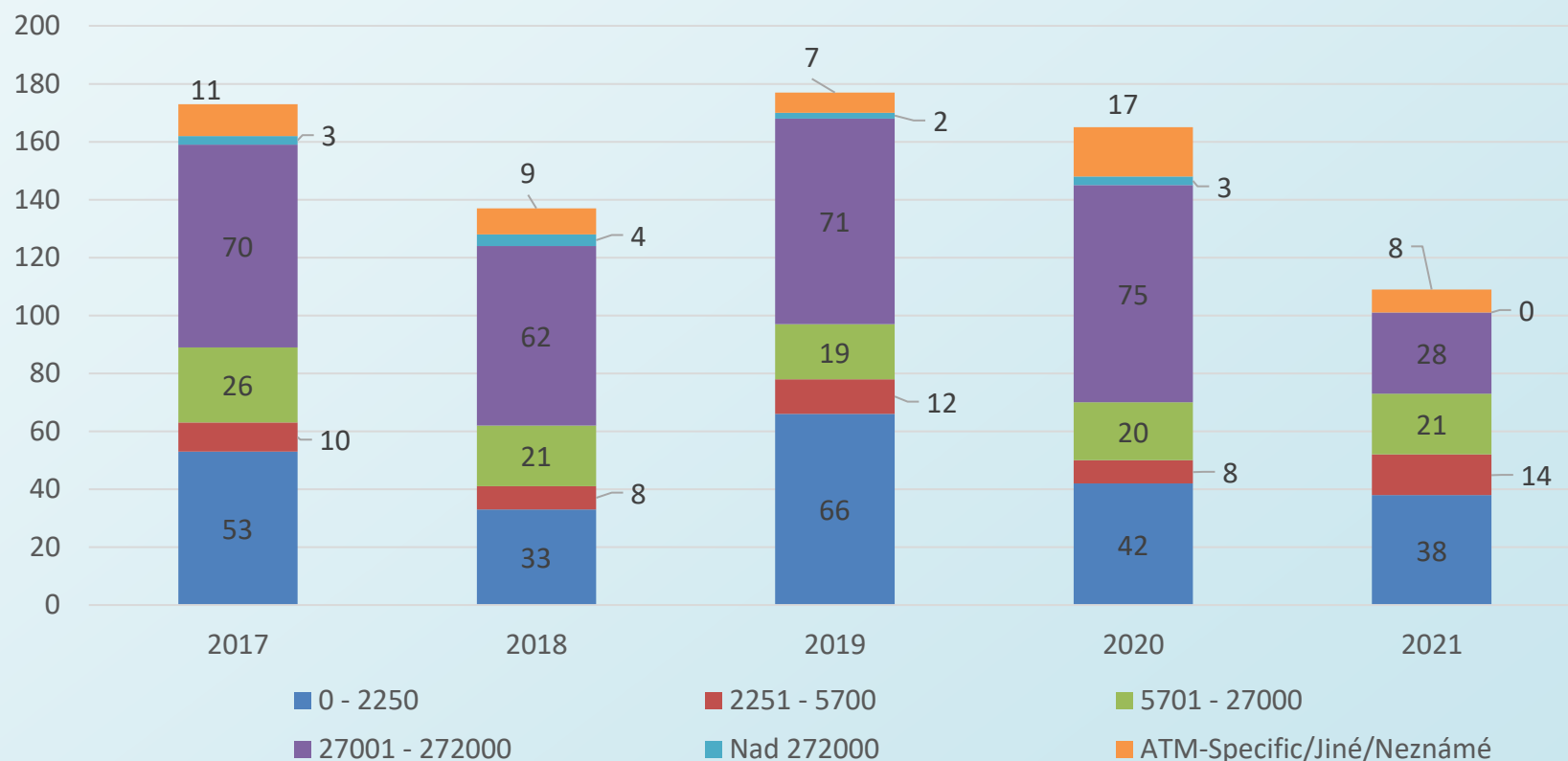
Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2017 - 2021



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2017 – 2021

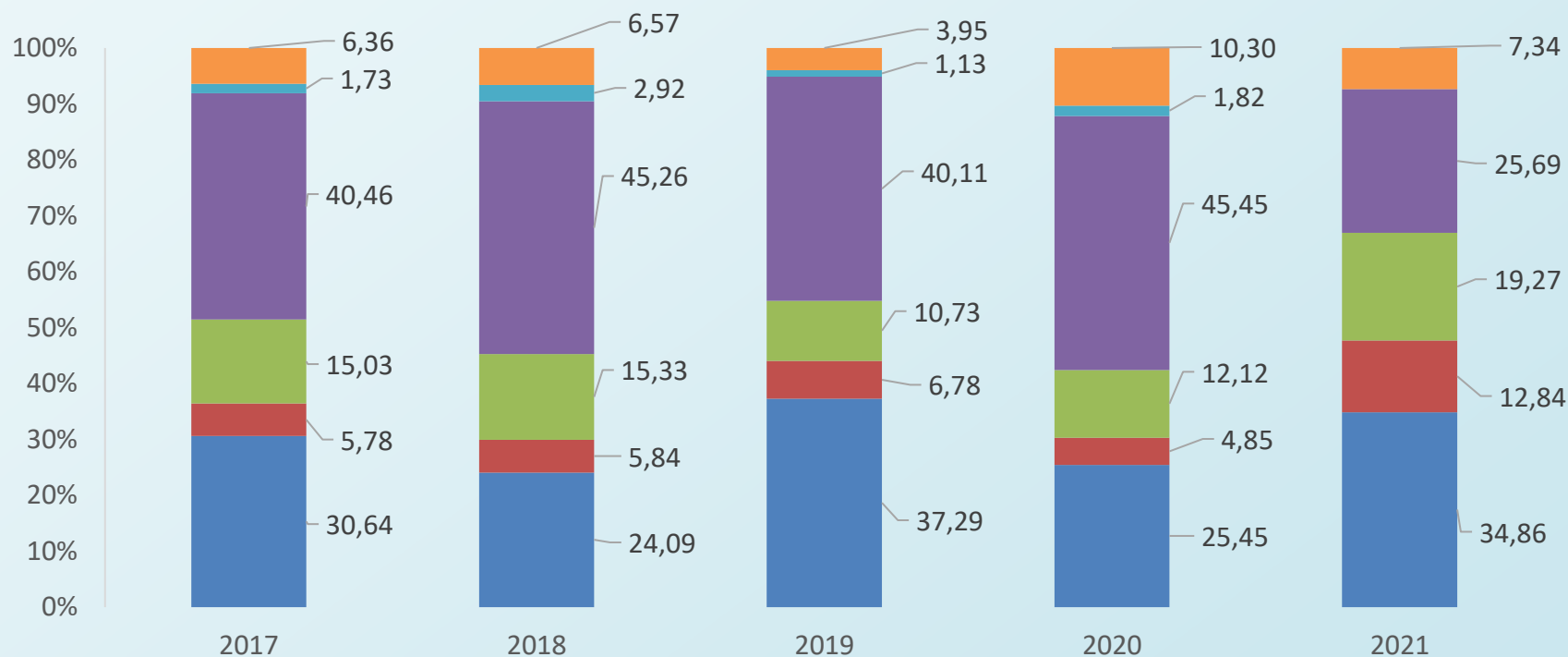
Pozn.: Data pro kategorii MTOM 0 – 2250 kg nezahrnují parašutistické nehody a incidenty



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

Struktura událostí (%) podle hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2017 – 2021

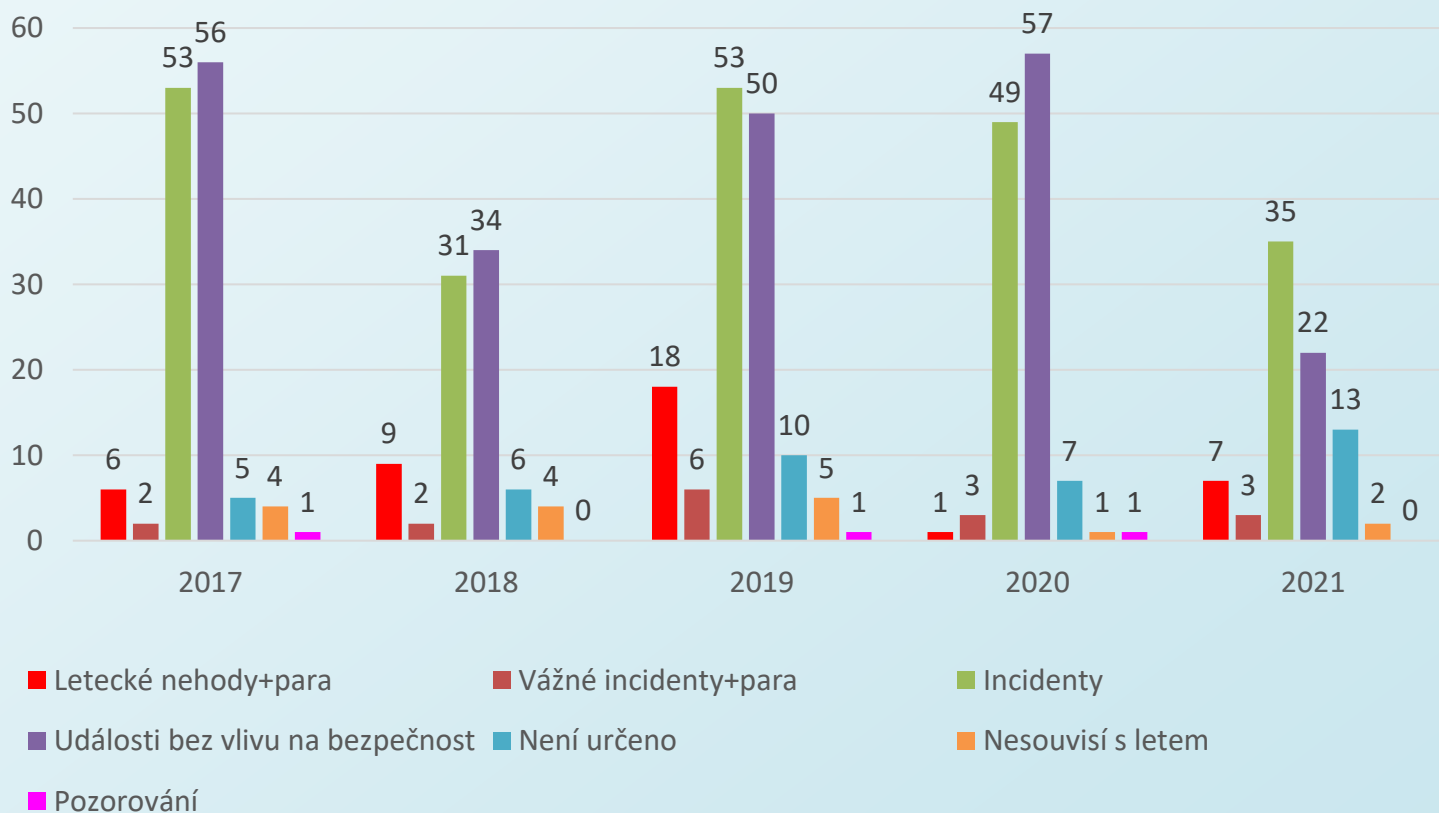
Pozn.: Data pro kategorii MTOM 0 – 2250 kg nezahrnují parašutistické nehody a incidenty



■ 0 - 2250 ■ 2251 - 5700 ■ 5701 - 27000 ■ 27001 - 272000 ■ Nad 272000 ■ ATM-Specific/Jiné/Neznámé

UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

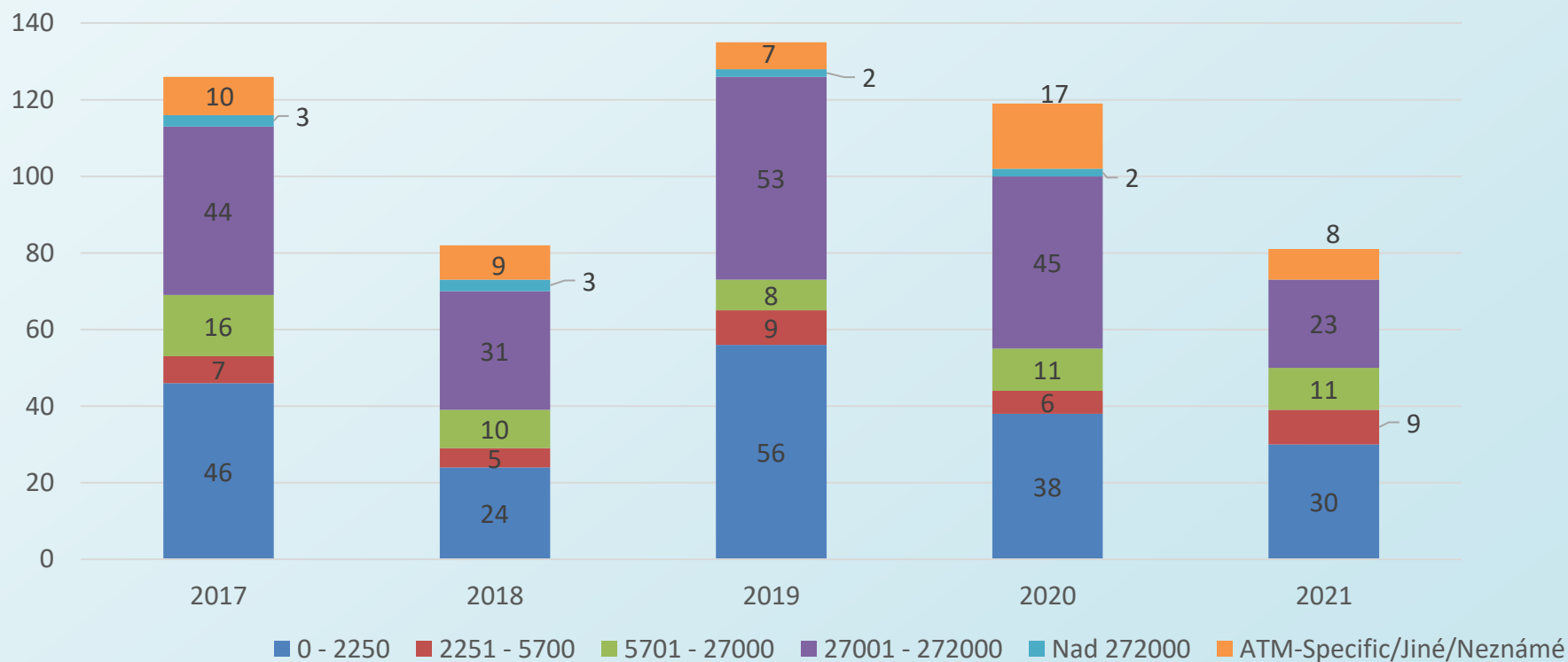
Vývoj událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2017 – 2021



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2017 – 2021

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

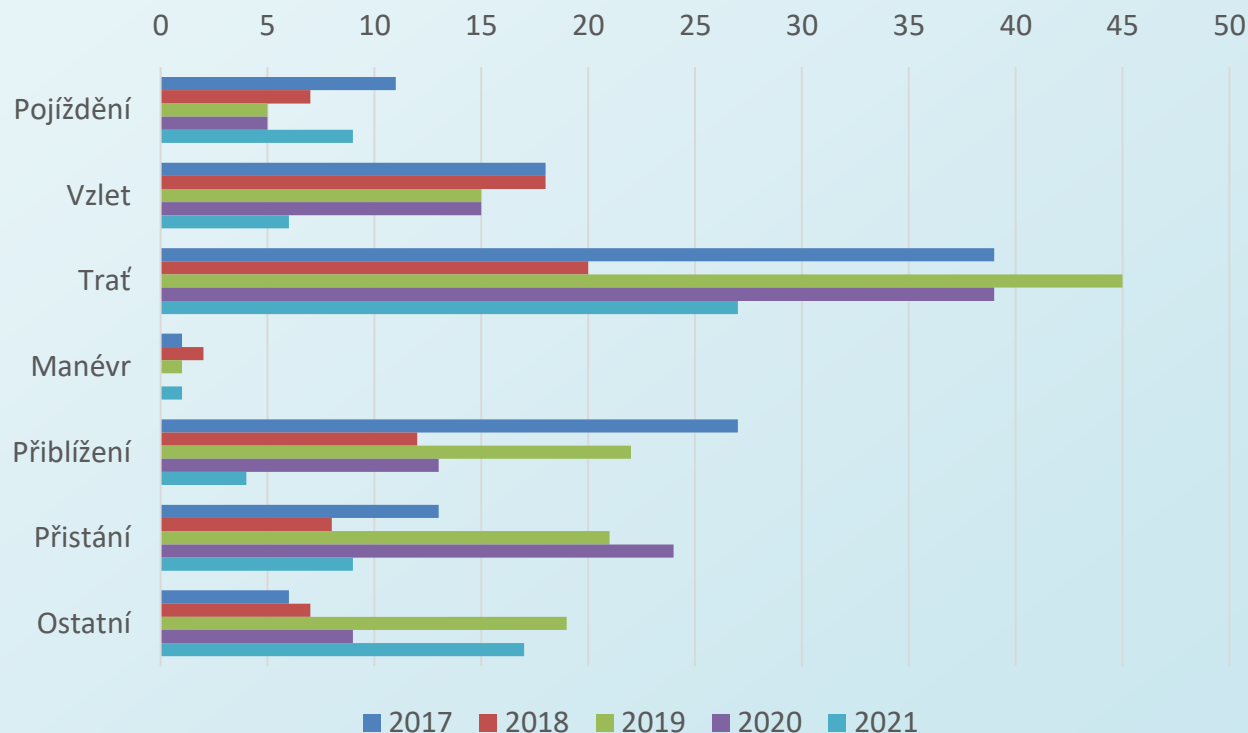


UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj struktury podle fáze letu událostí oznámených ÚZPLN v 1. čtvrtletí v letech 2017 – 2021.

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

Poznámka: Některých událostí se účastní více letadel v různé fázi letu.



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

V následujících tabulkách je uvedena struktura událostí oznámených v průběhu 1. čtvrtletí v rámci systémů povinného hlášení a dobrovolného hlášení:

1) Letecké nehody a vážné incidenty podle:

- hmotnostní kategorie letadel
- druhu letadel
- druhu SLZ

2) Ostatní události civilních letadel podle:

- hmotnostní kategorie letadel
- druhu letadel a leteckých služeb

3) Ostatní události podle druhu SLZ

Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

Rozdělení podle maximální vzletové hmotnosti letadla

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace* ACCID	Na území ČR	Notifikace* INCID
	Celkem	Fatální nehody			
MTOM > 5 700 kg	0	0	0	0	0
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	1	0	1	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	3	0	4	1	0
Celkem	4	0	5	1	0

* Letecké nehody nebo vážné incidenty na území jiného členského státu ICAO, oznámené ÚZPLN v souladu s Annex 13 ICAO, protože ČR je Státem registrace, Státem projekce, Státem konstrukce nebo Státem výroby.

MTOM - maximální vzletová hmotnost

Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla	Letecké nehody (ACCID)			Vážné incidenty (INCID)	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace INCID
	Celkem	Fatální nehody			
Letouny	3	0	5	1	0
Vrtulníky	1	0	0	0	0
Kluzáky	0	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	0	0	0
Bezpilotní letadla	0	0	0	0	0
Celkem	4	0	5	1	0

Struktura oznámených leteckých nehod a vážných incidentů v provozu sportovních létajících zařízení

Druh SLZ (mimo sportovní padáky)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace INCID
	Celkem	Fatální nehody			
UL letouny	1	0	2	1	0
UL vrtulníky a vírníky	1	1	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	1	0	0	0	0
ZK a MZK	0	0	0	0	0
Celkem SLZ	3	1	2	1	0

Struktura ostatních událostí

podle maximální vzletové hmotnosti letadla a leteckých služeb
(mimo sportovní létající zařízení)

Události v provozu letadel, v ATM a letišť	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno**
MTOM > 5 700 kg	15	15	2	2
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	4	1	0	3
MTOM ≤ 2 250 kg	10	4	0	2
MTOM neznámá	0	0	0	0
ATM - specific.	0	2	0	6
Letiště a pozemní služby	0	0	0	0
Celkem	29	22	2	13

** Události, u kterých nedostatek informací nebo neprůkazné nebo protichůdné důkazy neumožňují stanovit závažnost události.

Ostatní události

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla (mimo SLZ)	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
Letouny	28	20	2	6
Vrtulníky	1	0	0	0
Kluzáky	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	0	0
Bezpilotní letadla	0	0	0	1
Celkem	29	20	2	7

Ostatní události v provozu sportovních létajících zařízení

Rozdělení podle druhu SLZ

Druh SLZ mimo sportovní padáky	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
UL letouny	5	0	0	0
UL vrtulníky a vírníky	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	1	0	0	0
Celkem SLZ	6	0	0	0

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky v 1. čtvrtletí v letech 2017 – 2021 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2021	2020	2019	2018	2017
Letecké nehody celkem	7	1	14	6	6
Fatální nehody	1	0	1	0	0
Počet zahynulých osob	2	0	2	0	0

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	0	0	4	3	0
Fatální nehody	0	0	0	0	0
Počet zahynulých osob	0	0	0	0	0

Pandemie covid-19 a související opatření se bezesporu negativně promítly i do vývoje civilní letecké dopravy v 1. čtvrtletí roku 2021. Vzhledem k přetrvávajícím omezením u leteckých dopravců pokračovalo výrazné snížení provozu a množství událostí v leteckém provozu v obchodní letecké dopravě.

Následující přehled zahrnuje výběr z událostí oznámených v 1. čtvrtletí, které mohou představovat významné riziko pro bezpečnost letectví a souvisejí s:

- provozem letadel,
- technickými problémy,
- údržbou a opravou letadel.



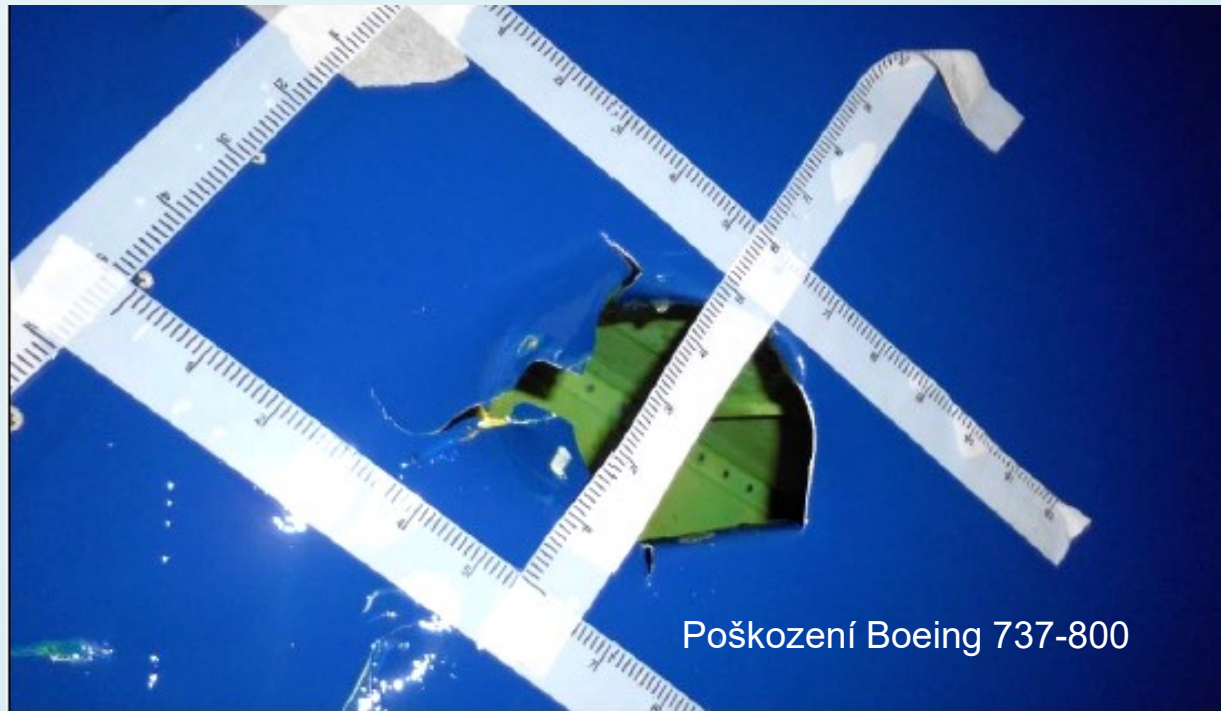
Incident

Datum: 1. 1. 2021
Typ: Boeing 737-800
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Při protinámrazovém ošetření letadla došlo během aplikace protinámrazové směsi na levé straně letadla ke kontaktu trysky odmrazovacího ramene s povrchem svislé ocasní plochy, které způsobilo několik vrypů a průraz o přibližné velikosti 12 x 16 cm.
- ➔ Příčinou události byl nesprávný odhad bezpečné vzdálenosti ramene odmrazovací soupravy od SOP letadla. K nesprávnému odhadu přispěly aktuální meteorologické podmínky s výskytem mlhy a teploty -2°C , rosný bod -3°C , vzdušná vlhkost 99 %. Aplikace odmrazovací kapaliny spolu s horkou vodou je v takových podmínkách příčinou vzniku husté páry, která při zahájení aplikace může ovlivnit správný odhad vzdálenosti trysky od povrchu.

Incident Boeing 737-800 – pokračování

- ➔ Prodleva reakce pohybu ramene na pohyb ovládacího joysticku je příčinou nekontrolovatelného pohybu ramene po dobu cca 1 s, během níž se pohybující rameno posune o 23 cm.
- ➔ O incidentu byla informována posádka letadla, cestující byli autobusy převezeni k náhradnímu letadlu, které odletělo se zpožděním.



Poškození Boeing 737-800

Incident

Datum: 29. 1. 2021
Typ: PILATUS PC-12-47E
Místo: po vzletu z LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Posádka tuzemského provozovatele prováděla let z LKHK na LOWZ (Zell am See, Rakousko).
- ➔ Krátce po vzletu z LKHK posádka zaznamenala rozsvícení výstražné signalizace vztlakových klapek. Posádka provedla podle QRH resetování systému signalizace klapek za letu.
- ➔ Ani po dvou pokusech nebyl systém funkční a posádka se rozhodla provést přistání na LKPD (Pardubice). Přistání proběhlo bez závad. Na zemi byl proveden další pokus o resetování systému ovládání a signalizace klapek, opět s negativním výsledkem.
- ➔ Příčinou bylo neúplné zasunutí vztlakových klapek po vzletu. V den letu na LKHK slabě sněžilo a v době vzletu byla na dráze vrstva mokrého sněhu. Mokřý sníh, který se v průběhu pojíždění dostal do mechanismu klapek, zde zmrznul.

Incident PILATUS PC-12 – pokračování

Letoun zůstal na LKPD do druhého dne. Led rozmrzl a systém klapek fungoval bez závad. Posádka letoun přeletěla na LKPR, kde zástupci servisního střediska provedli kontrolu a seřízení klapek. Letoun byl uvolněn do provozu.



Šipka ukazuje místa zanesení mechanismu a štěrbiny klapek mokrým sněhem, který rychle přimrzl a bránil úplnému zasunutí vztlakových klapek.

Incident

Datum: 15. 2. 2021
Typ: Cessna 680
Místo: po odletu z GCTS (Tenerife)

- ➔ Po odletu letounu Cessna 680 českého dopravce z GCTS došlo k rozsvícení signalizace nezasunutého podvozku.
- ➔ Posádka se rozhodla pro návrat na letiště odletu.
- ➔ Po přistání bez abnormalit byl přivolán technik.
- ➔ Při kontrole zjistil zaseklý spínač zámku levého podvozku v horní poloze.
- ➔ Chybný díl byl demontován a nahrazen novým.
- ➔ Byl proveden úspěšný test funkčnosti systému zasouvání podvozku.
- ➔ Následně letoun odletěl na plánovanou destinaci.



Cessna 680 s vysunutým podvozkem. (foto z internetu)

Incident

Datum: 17. 2. 2021
Typ: PILATUS PC12
Místo: RWY 33R LKHK (Hradec Králové)

➔ Na den 17. 2. 2021 byl v čase 06:31 a 06:33 LIS ŘLP ČR, s.p. vydán na LKHK NOTAM série B/Y a SNOWTAM:

NOTAM série Y

(Y0263/21 NOTAMN

Q) LKAA/QMRLC/V/NBO/A/000/999/5015N01551E003

A) LKHK B) 2102170630 C) 2102170900

E) RWY 15L/33R CLSD. RWY POKRYTA LEDEM.)

(Y0269/21 NOTAMN

Q) LKAA/QFAXX/V/NBO/A/000/999/5015N01551E003

A) LKHK B) 2102171100 C) 2102172359

E) INFORMACE ZNAMEMU PROVOZU SE NEPOSKYTUJI.)

SNOWTAM

SWLK0035 LKHK

(SNOWTAM 0035

A) LKHK

B) 02170545

C) 15L F) 7/7/7 G) 2/2/2 H) 1/1/1 N) 7

B) 02170530

C) 33R F) 7/7/7 G) 2/2/2 H) 1/1/1 N) 7

R) 74

S) 02170900

T) RWY 33R/15L CONTAMINATION 100/100/100 PERCENT. CONTAMINATED WITH ICE. TWYS AND APRONS CONTAMINATION 100 PERCENT. TAXI CAREFULLY.)

Incident PILATUS PC12 – pokračování

- ➔ Pilot si byl vědom aktuálních meteorologických podmínek, šel před vzletem zkontrolovat RWY 33R tak, aby se ujistil, že vzlet bude možné provést bezpečně.
- ➔ Pilot byl dispečerem RADIO několikrát upozorněn o aktuálním NOTAMU a SNOWTAMU, ale na pokyny dispečera nereagoval.
- ➔ V čase 07:05 UTC odstartoval ze zavřené RWY 33R.



Ilustrační foto Pilatus PC12NG-47E

Incident

Datum: 23. 2. 2021

Typ: Embraer EMB-135-BJ

Místo: WPT VASTO (hranice FIR Canarias – Casablanca)

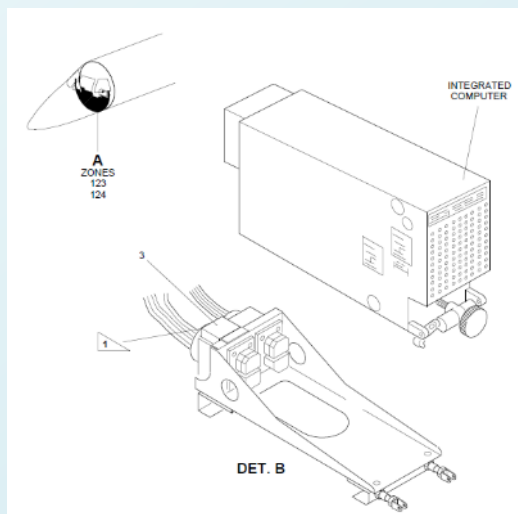
- ➔ Během letu letounu domácího provozovatele z GCTS (Tenerife) na LKKU (Kunovice) došlo ke „zhasnutí“ palubních zobrazovacích jednotek (PFD1, MFD1) v zorném poli PIC a společné zobrazovací jednotky EICAS.
- ➔ Vizuální signalizace na zobrazovacích jednotkách informovala o selhání palubní elektronické jednotky (IC 600 #1), ze které jsou napájeny společně s autopilotem. Došlo k odpojení (výpadku) autopilota.
- ➔ Řízení letounu převzal druhý pilot. Elektronická jednotka IC 600 #2, která napájí PFD2, MFD2 a EICAS zůstala funkční, ale nezabezpečuje napájení autopilota.
- ➔ Posádka provedla úkony pro obnovení funkce zobrazovacích jednotek. Opětovné připojení autopilota se ale nezdařilo (informace na displeji EICAS „AUTOPILOT FAIL“).

Incident Embraer EMB-135-BJ – pokračování:

- ➔ Posádka pro Canarias Radar ohlásila neschopnost pokračovat v letu v prostoru RVSM z důvodu závady vybavení letounu a požádala o sklesání na FL 280.
- ➔ Během klesání zhasla informace „AUTOPILOT FAIL“ na displeji EICAS, posádka provedla úspěšný pokus o připojení autopilota.
- ➔ Z důvodu obnovení funkce všech systému posádka ohlásila obnovení schopnosti pokračovat v prostoru RVSM a požádala o zvýšení letové hladiny na FL 360.
- ➔ Stejná závada se stejným scénářem se dále opakovala ve vzdušném prostoru Švýcarska.
- ➔ Po opětovném sklesání na FL 280 opět došlo k obnovení systémů. Posádka se ale rozhodla zůstat na této letové hladině.

Incident Embraer EMB-135-BJ – pokračování:

- ➔ O závadě a pokračování letu v FL 280 byla informována centrála provozovatele letounu a po přepočtu spotřeby paliva ze současné polohy na cílové letiště již proběhl let normálně, bez komplikací.
- ➔ Pozemní technickou údržbou letounu byl proveden test elektronické jednotky IC 600 #1, která byla diagnostikována jako „vadná“ a byla vyměněna.



IC 600



Letecká nehoda

Datum: 23. 2. 2021
Typ: Cessna 441
Místo: LKTB (Brno/Tuřany)

- ➔ Při přistání došlo k postupnému poklesu levé poloviny křídla, dotyku listů vrtule s povrchem a vyjetí letounu z RWY 27.
- ➔ Po vyproštění letounu bylo zjištěno poškození levé podvozkové nohy - došlo k jejímu zlomení.
- ➔ Z výpovědi pilota a svědků nevyplývá, že by přistání mohlo být hodnoceno jako tvrdé.
- ➔ Probíhá expertíza na zlomené podvozkové noze.

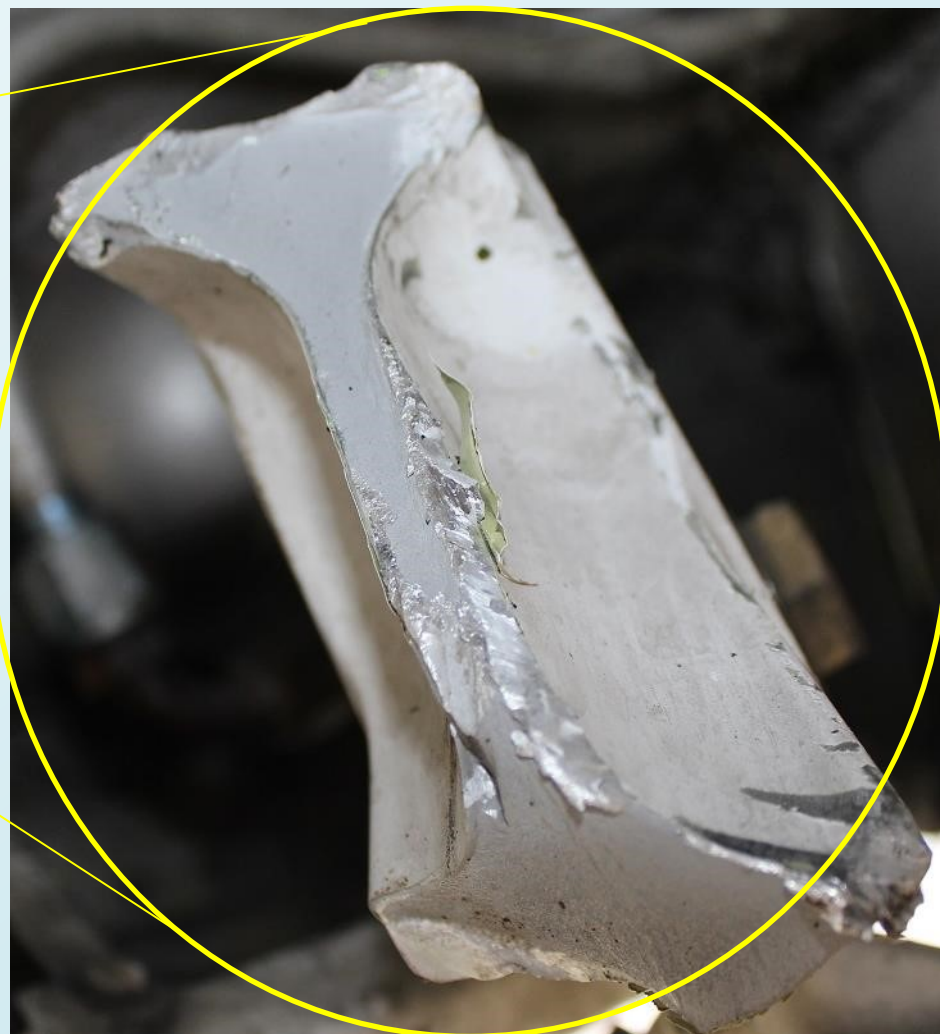
Cessna 441 po vyjetí z RWY 27



Letecká nehoda Cessna 441 – pokračování



Detail lomu podvozkové nohy.



Incident

Datum: 28. 2. 2021

Typ: Cessna 510

Místo: po odletu z LSZR (Altenrhein - Švýcarsko)

- ➔ Při letu tuzemského provozovatele z LSZR do LKPR došlo během stoupání cca 15 min po vzletu k vysazení pravého startér-generátoru.
- ➔ Posádka provedla předepsané úkony pro obnovení činnosti startér-generátoru. Jeho činnost se nepodařilo obnovit. Pokračovala v letu na LKPR (místo údržby) s jedním pracujícím generátorem bez snížení výkonnosti systémů letounu.
- ➔ Na LKPR byl vadný startér-generátor vyměněn a letoun byl uvolněn do provozu.



Cessna 510 (foto z internetu)

Incident

Datum: 2. 3. 2021

Typ: Hawker Beechcraft 900 XP

Místo: LEPA (Palma de Mallorca)

- ➔ Při letu letounu tuzemského dopravce z LEPA do LKPR po vzletu nezhaslo červené kontrolní světlo, které by signalizovalo plné zasunutí podvozku. Posádka pokračovala ve stoupání se sníženou rychlostí a podle SID.
- ➔ V kokpitu nebylo slyšet žádný zvláštní hluk. V bezpečné výšce se posádka zeptala letušky sedící v kabině, která oznámila hluk „větru“ z levé strany.
- ➔ Posádka prošla QRH nouzový checklist a požádala o návrat na LEPA. Standardně vysunula podvozek. Po vysunutí svítila 3 zelená světla.
- ➔ Po přistání na RWY 06L na LEPA a uvolnění dráhy byl letoun prohlédnut servisním technikem.

Incident Hawker Beechcraft 900 XP – pokračování

- ➔ Při prohlídce bylo zjištěno poškození zadního závěsu dvířek hlavního podvozku. Dvířka zůstala viset pouze na předním závěsu.
- ➔ Příčinou události bylo poškození zadního závěsu podvozkových dvířek hlavního podvozku. Z toho důvodu při zatahování podvozku nedoléhaly, a tudíž nezhaslo červené kontrolní světlo, které by signalizovalo plné zasunutí podvozku.

Poškození zadního závěsu



Incident

Datum: 6. 3. 2021
Typ: Let L-410 M
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- Velitel letounu ohlásil provedení nízkého průletu, ale v jeho průběhu náhle provedl přistání.
- Po přistání byl u letounu zjištěn únik oleje. Po příjezdu techniků byla provedena kontrola pravého motoru.
- Příčinou události byla technická závada – ucpaný filtr oleje.
- Následující den letoun po provedené opravě odletěl.

L-410 M po přistání se závadou.



Incident

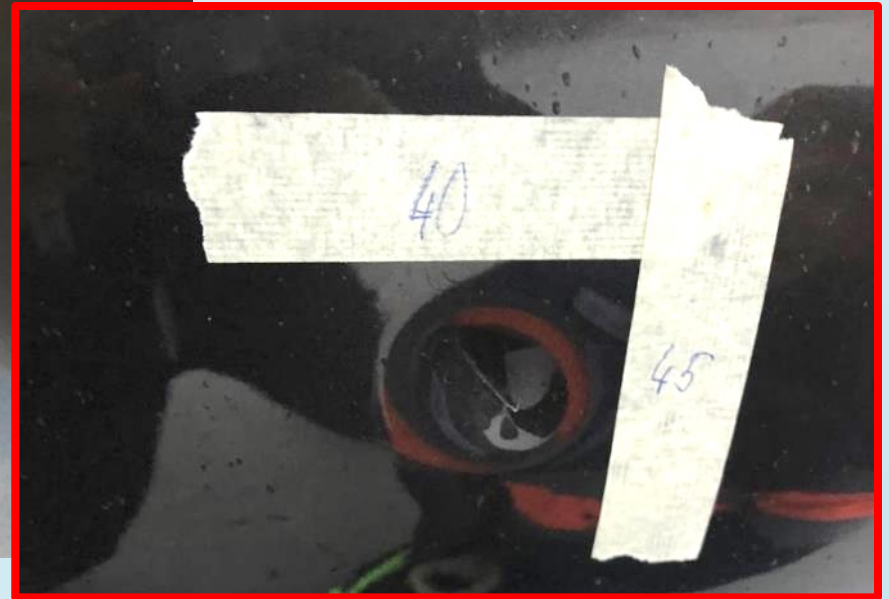
Datum: 13. 3. 2021
Typ: Beech 400XT
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Poškození trupu letadla OK-NTU kontejnerem na plastový odpad, který se dal do pohybu vlivem větru. Kontejner se zastavil o druhé letadlo OK-PPP. Brzdy kontejneru nebyly zajištěné.
- ➔ OK-PPP bez poškození. U OK-NTU zjištěno poškození potahu v zadní levé části trupu.



Incident Beech 400XT – pokračování

- ➔ Dle pokynu výrobce bylo poškození přeměřeno a dle Structural Repair Manual je v povoleném limitu. Následně byla provedena nedestruktivní inspekce, která neobjevila žádné další poškození a letadlo bylo uvolněno do provozu.



Poškození Beech 400XT

Přehled hlášení „TCAS RA“

V 1. čtvrtletí 2021 ÚZPLN obdržel 2 hlášení „TCAS RA“.

Jedno hlášení podal ŘLP ČR s.p. ve FIR Praha. Jednalo se o indikaci TCAS RA na pracovišti ŘLP:

- Při přeletu letadla zahraničního provozovatele nad TRA 34 na FL 250.
- PIC tohoto letadla TCAS RA neohlásil.
- Indikace byla způsobena vysokou ROC vojenského letounu v TRA 34.

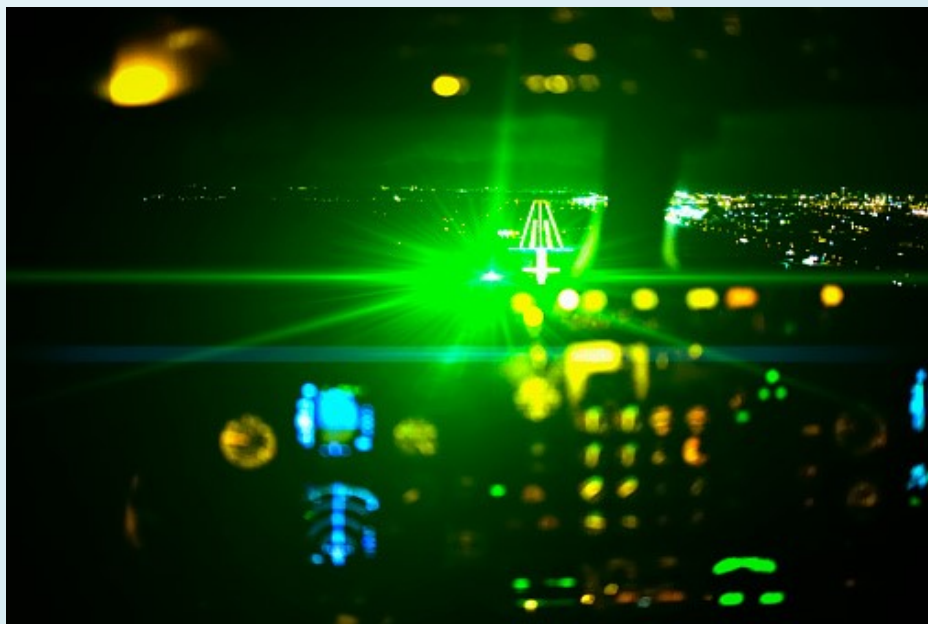
Druhé hlášení podala posádka tuzemského provozovatele v zahraničí:

- Při přiblížení na přistání za VFR došlo k indikaci TCAS RA.
- Důvodem byl protiprovoz po vzletu za VFR z opačného směru RWY.
- Posádka opakovala okruh a přistála bez závad.

Přehled laserových útoků

V 1. čtvrtletí 2021 ÚZPLN obdržel oznámení o 2 případech útoku laserovým paprskem.

Obě hlášení byla podána posádkami letounů ve FIR Praha. K ohrožení bezpečnosti letu došlo v obou případech při přiblížení na přistání na LKPR.





Střety s ptáky

V 1. čtvrtletí roku 2021 obdržel ÚZPLN celkem 4 oznámení o střetu s ptáky.

Byl oznámen také 1 střet letounu se zajícem při přistání na LKPR.



- ➔ 1 x zaznamenaly střet s ptákem posádky letounů zahraničních provozovatelů při přistání a 1 x při vzletu na LKPR. Ve druhém případě pták způsobil malé poškození motoru a letoun se vrátil zpět na LKPR.
- ➔ 1 x došlo ke střetu s ptákem u letounu českého provozovatele v zahraničí.
- ➔ 1 x se na letu po trati střetl s ptákem malý letoun, u kterého došlo k poškození křídla.

Následující přehled se týká událostí spojených s provozem letadel na území České republiky spadajících do kategorií s maximální vzletovou hmotností do 5700 kg, ze kterých lze vyvodit poučení ke zlepšení bezpečnosti.



Incident

Datum: 11. 1. 2021
Typ: Zlín - Z126
Místo: LKKB (Kbely)

- ➔ Pilot Z126 prováděl přelet za podmínek VFR z LKRK (Rakovník) přes LKBE (Benešov) na plánovanou údržbu letounu na LKPO (Přerov).
- ➔ Volil trať letu s ohledem na oblasti se souvislou přízemní mlhou.
- ➔ Zvažoval návrat na letiště vzletu, nebo obletět počasí po jeho hraně prostorem MCTR Kbely a pokračovat na východ přes MTMA Čáslav.
- ➔ Bez navázaného spojení vstoupil do MCTR Kbely a narušil prostor LKR9.
- ➔ Po navázání komunikace se ŘLP dotázal na jeho polohu, která mu bez informace z odpovídače nebyla zřejmá a oznámil pilotovi meteorologické podmínky v prostoru MCTR KBELY, VIS 200 m a VV 100 ft.

Incident Zlín - Z126 – pokračování

- ➔ Pilot potvrdil meteorologické podmínky, oznámil dohlednost 100 km a zámysl pokračovat v letu na Kbely.
- ➔ ŘLP opět zopakoval meteorologické podmínky, aby si byl jistý, že pilot zhodnotil počasí.
- ➔ Pilot dle ŘLP už dále nereagoval a pokračoval v průletu bez povolení.
- ➔ ŘLP oznámil pilotovi, že nedostal povolení k průletu MCTR.
- ➔ Pilot ve výpovědi uvedl, že si byl dobře vědom blízkosti hranice MCTR a povinnosti provést hlášení 3 min. před vstupem.
- ➔ Současně ale uvedl, že po oznámení dohlednosti, ve které letěl, ŘLP „patrně nepochopilo jeho úmysl“, a v čase potřebném ke komunikaci mu opakovaně oznamoval meteorologické podmínky a současně komunikoval s vrtulníkem během motorové zkoušky.

Incident Zlín - Z126 – pokračování

- Bez povolení průletu tak Z126 prolétl jižně letiště na severovýchod a kurzem letu na Čakovice křížoval prodlouženou osu RWY 24 LKKB.
- Po opuštění MCTR LKKB pilot nasadil na nově zvolenou trať letu na LKPO, aby se vyhnul zhoršenému počasí.
- Vyhodnotil počasí a následně se rozhodl pro návrat na LK RK.

Incident

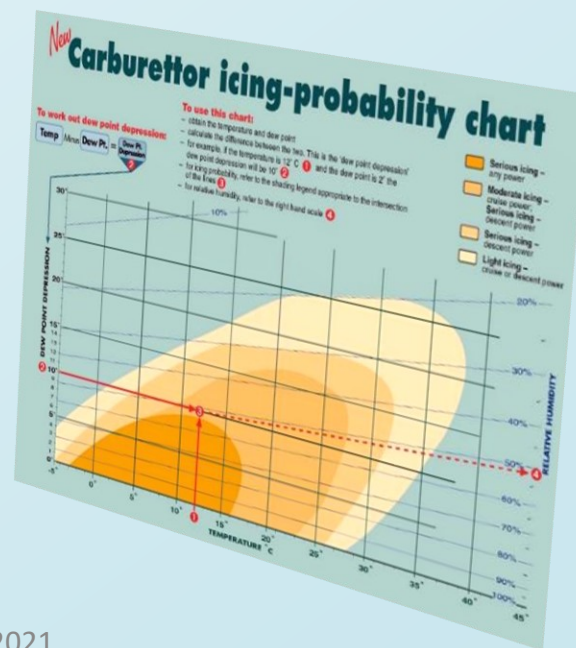
Datum: 22. 1. 2021
Typ: Cessna F-182Q
Místo: EDQM (Hof–Plauen, Německo)

- ➔ V 16:02 letoun vzlétl z LKST na let VFR/IFR do EDDL. Pilot, poté co nebylo možné stoupat nad oblačnost, žádal o klesání na MRVA, kde byla teplota +1°C a déšť.
- ➔ Navzdory zapnutí plného ohřevu karburátoru „FULL CARBURETOR HEAT“ motor neběžel klidně. Teploty byly v normálních mezích.
- ➔ Vzhledem k tomu, že studená fronta na trase do EDDL postupovala rychleji než předpokládal a byla vysoká pravděpodobnost tvorby námrazy v dalším průběhu letu, pilot žádal MUNICH RADAR o divertování na nejbližší vhodné letiště - EDQM.
- ➔ Po přistání pilot oznámil událost do AMO/CAMO.

Incident Cessna F-182Q – pokračování

- ➔ Po vzájemné domluvě pilota s majitelem místního servisu provedl další den vizuální inspekci a motorovou zkoušku, při které motor dosahoval normálního výkonu. Nicméně vlhkost vzduchu bez zapnutého ohřevu způsobila rychlou tvorbu námrazy na vstupu vzduchu do karburátoru.
- ➔ Další IFR let EDQM – EDDL proběhl bez problémů.
- ➔ Jako příčina nepravidelného chodu motoru byla vyhodnocena tvorba námrazy v karburátoru při letu.

Ilustrační graf podmínek vzniku námrazy v karburátoru.



Incident

Datum: 25. 1. 2021
Typ: Cessna 172 S
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Při výcviku zahraničního žáka u tuzemského provozovatele došlo při přistání na RWY 33R LKHK k prasknutí levé pneumatiky.
- ➔ Zahraniční žák předtím provedl dvě přistání s bočním větrem o rychlosti do 10 kt. Při třetím přistání došlo krátce po dosednutí k prasknutí levé pneumatiky. Letoun poté dokončil výběh mírně vlevo od osy dráhy.
- ➔ Dráha byla blokována po dobu cca 30 minut. Ostatní provoz využíval RWY 33L.
- ➔ Jednalo se o první létání žáka na tomto typu. Instruktor si nebyl vědom toho, že by žák použil větší sílu při brždění než bylo třeba.

Incident Cessna 172 S – pokračování

- ➔ Pro letoun to byla druhá série letů v uvedený den. Již při předletové prohlídce bylo zjištěno mezní opotřebení pneumatiky. Instruktor měl v úmyslu stav pneumatiky nahlásit po skončení letového dne.
- ➔ Následující den byla instruktorům a provozním mechanikům připomenuta nutnost důsledné kontroly letounů a aby při jakékoliv nejistotě nebo pochybnostech o stavu letounu neprodleně řešili tyto případy cestou mechanika dne.



Cessna 172 S na LKHK.

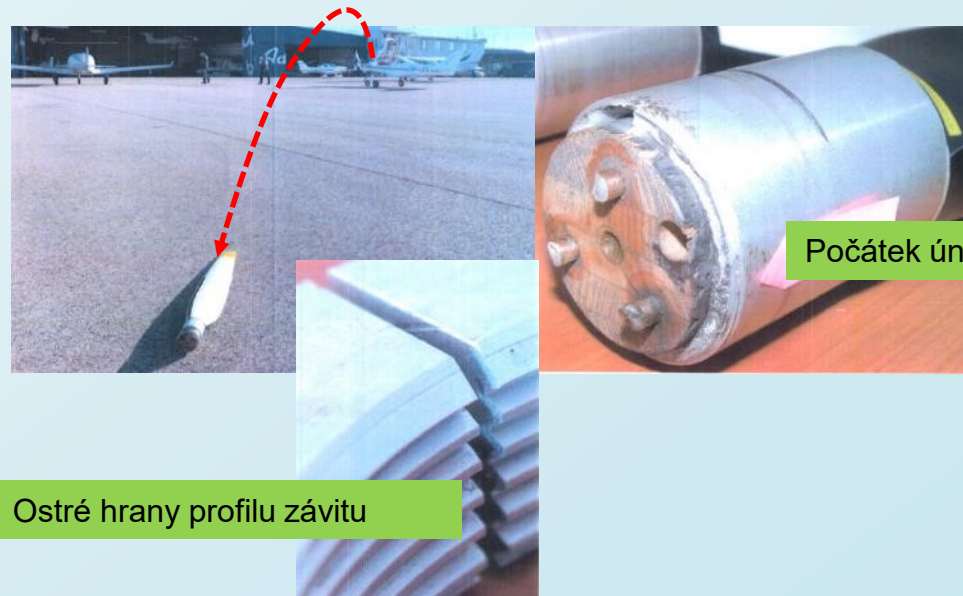
Incident

Datum: 1. 2. 2021
Typ: Dynamic WT9
Místo: LZPE (Slovensko Prievidza)

- ➔ Při servisní motorové zkoušce na letounu došlo po nastartování a zahřátí motoru, při zvýšení otáček, k odtržení listu č. 2.
- ➔ Odtržený list dopadl 30 m vlevo za letadlo na parkovací plochu. Nikdo nebyl zraněn.
- ➔ Z provedené prohlídky vrtule vyplynulo, že příčinou události bylo únavové poškození náboje v místě největšího namáhání, tedy v závitu pod náběžnou hranou, kde ještě není dokonalý kontakt vnějšího závitu náboje s vnitřním závitem matice.
- ➔ Rozříznutý kroužek má v místě řezu ostré hrany profilu, které vnikly do závitu náboje a podpořily tak vznik a rozvoj únavové trhliny.

Incident Dynamic WT9 – pokračování

- ➔ Příčina není spatřována v nedostatečném dimenzování předmětného dílu vrtule, ale v nesprávné montáži listu tohoto konkrétního výrobního čísla.
- ➔ Pro další výrobu a údržbu byly upraveny pokyny pro montáž a mezioperační kontrolu tak, aby bylo zajištěno dodržení správné polohy řezu závitového kroužku.



Incident

Datum: 10. 2. 2021
Typ: Cirrus SR22
Místo: LKMT (Ostrava/Mošnov)

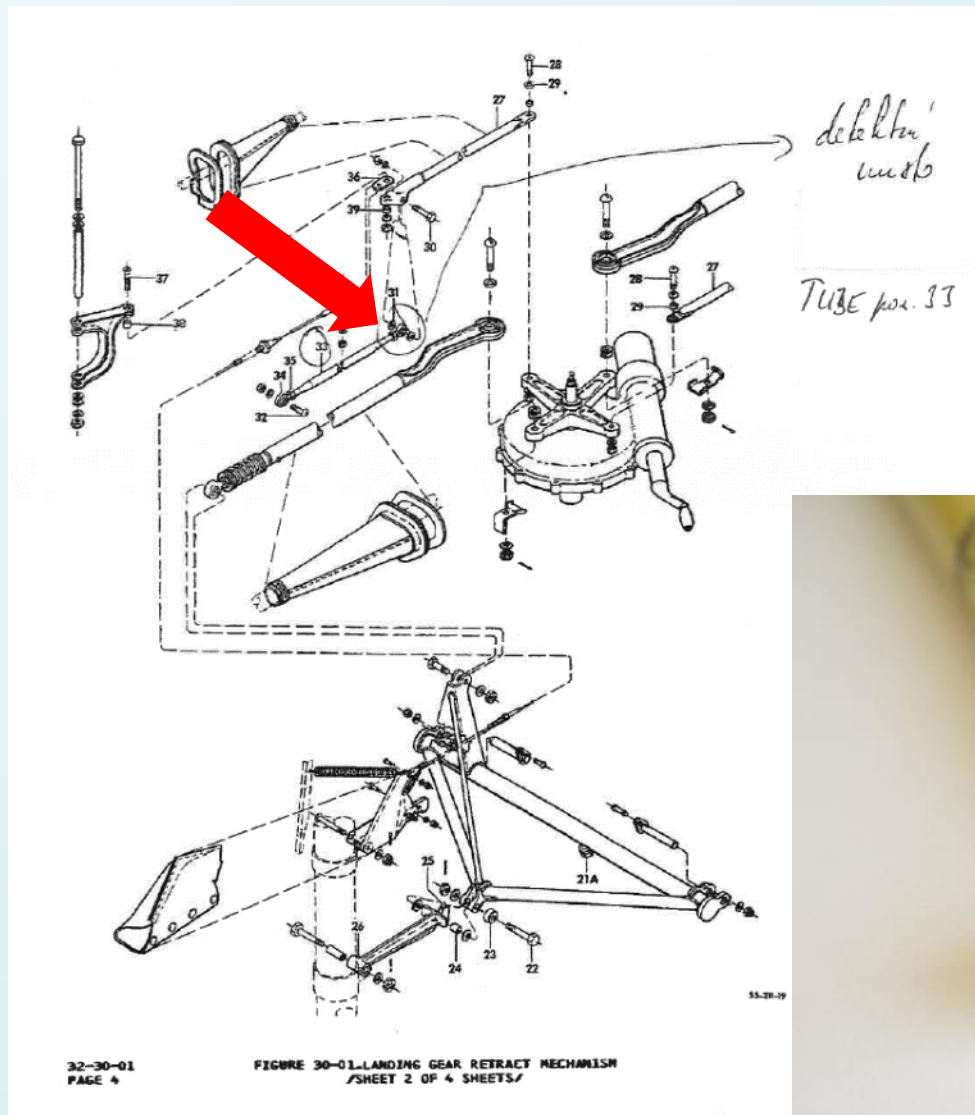
- ➔ Pilot, instruktor prováděl let z LKPM (Příbram) na LKMT. Měl informaci ATIS “Slabé sněžení, RWY 100 procent kontaminovaná, brzdící účinky dobré”.
- ➔ Po přistání na RWY 04 pilot začal lehce přibrzďovat. Během pojíždění po TWY C a F nepozoroval žádné problémy.
- ➔ V pravé zatáčce z TWY F na L na malé rychlosti pilot ztratil kontrolu nad řízením letadla. Letadlo zatáčelo doprava při zabrzdění levé brzdy.
- ➔ Letadlo se zastavilo po vyjetí z TWY a bylo odtaženo na stojánku.
- ➔ Nedošlo k žádnému zranění.

Incident

Datum: 17. 2. 2021
Typ: Beechcraft E55 Baron
Místo: LKKO (Kolín)

- ➔ Při pojíždění letounu po RWY 03R, došlo v mokřém sněhu k poškození podvozku a poškození obou vrtulí.
- ➔ Porucha a následné násilné zavření přední nohy podvozku bylo způsobeno vadou materiálu vzpěry ovládající a zajišťující systém zlamovací vzpěry.
- ➔ Trubka, která přecházela v závit pro uchycení rod endu vykazovala starý začernalý lom po cca 80% obvodu, zbytek byl čerstvý lom, který už neudržel tlak vyvíjený při pojíždění na přední nohu zepředu.

Incident Beechcraft E55 Baron – pokračování:



Místo čerstvého lomu.



Incident

Datum: 21. 2. 2021
Typ: Cessna 172
Místo: 10 NM S LKMT (Ostrava/Mošnov)

- ➔ Pilot s letounem se zahraniční imatrikulací prováděl let VFR z LKPD na LROD (Oradea).
- ➔ Ve 12:43 UTC, 10 NM S LKMT vlétl letoun do podmínek s námrazou.
- ➔ Pilot požádal o změnu hladiny se stoupáním nad oblačnost.
- ➔ Letem nad oblačností ztratil VMC podmínky a stálou viditelnost země.
- ➔ ŘLP se dotázal pilota na schopnost pokračovat v letu podle pravidel IFR.
- ➔ Pilot deklaroval schopnost pokračovat v letu podle pravidel IFR.
- ➔ Proto ŘLP nevyhlásilo ALERFA.

Incident Cessna 172 – pokračování

- ➔ Následně pilot oznámil, že preferuje let podle pravidel VFR a pokračoval v letu dle FPL nad oblačností.
- ➔ (Let VFR nad CLD 8/8 je v rozporu s Předpisem L-2, Hlava 4 odst. 4.11.)
- ➔ Ve 13:28 pilot obnovil VMC podmínky a ve FIR LZBB (Bratislava) let pokračoval již za stálé viditelnosti země.

Letecká nehoda

Datum: 27. 2. 2021
Typ: Cessna 150 L
Místo: pole jižně obce Hostim

- ➔ Při letu s další osobou na palubě došlo nad Berounem poblíž bodu SIERRA k postupnému poklesu výkonu pohonné jednotky.
- ➔ Pilot se pokoušel manipulací s přípustí obnovit výkon pohonné jednotky, ale výkon se obnovit nepodařilo.
- ➔ Pilot se rozhodl pro let na nejbližší letiště Bubovice (LKBU).
- ➔ Z důvodu ztráty výšky a členitého terénu nemohlo být letiště dosaženo a pilot se rozhodl pro nouzové přistání do terénu na pole poblíž obce Hostim.
- ➔ Při nouzovém přistání na podmáčené pole došlo k vylomení přední podvozkové nohy a následnému převrácení letounu na záda.
- ➔ Posádka vyvázla bez zranění, letoun byl zničen.

Letecká nehoda Cessna 150 L – pokračování

- ➔ Z dosavadního průběhu šetření vyplývá, že v místě ztráty výkonu byly podmínky, za kterých byl možný výskyt námrazy.
- ➔ Pilot v kritický okamžik neměl zapnuté vyhřívání karburátoru a při projevu postupné ztráty výkonu pohonné jednotky nepostupoval dle příslušného checklistu „Ztráta výkonu pohonné jednotky“.
- ➔ Během nouzového přistání pilot neprovedl všechny úkony dané postupy pro nouzové přistání.
- ➔ Po letecké nehodě byl ovladač vyhřívání karburátoru v poloze vypnuto.
- ➔ Ovladač vyhřívání karburátoru nebyl jako jediný ovladač vybaven popiskou.

Ovladač vyhřívání karburátoru



Havarovaný letoun Cessna 150 L



Ovladač vyhřívání
karburátoru

Letecká nehoda

Datum: 4. 3. 2021

Typ: Z-37A

Místo: pracovní plocha Ježov u Kyjova

- ➔ Pilot letounu Z-37A prováděl z pracovní plochy ošetřování zemědělských kultur – hnojení ledkem.
- ➔ Při vzletu k 16. letu, po odpoutání a rozletu, pilot zjistil, že letoun neletí tak, jak by očekával, ztrácel výšku a začal se stáčet doleva.
- ➔ Levým kolem se dotknul povrchu pole, následně dosedl na pravé kolo a pravá podvozková noha se začala vylamovat.
- ➔ Pilot zavřel malé klapky, registroval náraz vrtule do země a vypnul palivo a elektrickou síť.
- ➔ Následně se vylomil levý podvozek a odtrhnulo rozmetadlo.
- ➔ Letoun pak po rozměklém terénu pomalu klouzal bokem, až se zastavil. Pilot vystoupil nezraněn.

Letecká nehoda Z-37A – pokračování

- ➔ Leteckou nehodu Z-37A viděl pilot dalšího letounu Z-37A, který v době události právě letěl zpět od ošetřovaného pole na pracovní plochu. Ve svém vysvětlení uvedl, že:
- Ze vzdálenosti asi 2 až 2,5 km rozeznal, že se na letoun Z-37A na pracovní ploše začal pohybovat při vzletu.
 - Okamžik na to sám cítil silný poryv a jeho letoun se o několik metrů prosedl.
 - Při opětovném pohledu na pracovní plochu viděl, že startující letoun Z-37A byl při rozjezdu již asi v polovině dráhy.
 - Vzápětí viděl, jak již mimo pracovní plochu startující Z-37A zpomaloval, točil se doleva kolem svislé osy a zastavil se.
 - Potom viděl pilota vystoupit z kabiny letounu.

Letecká nehoda Z-37A – pokračování

- ➔ Na letounu došlo k poškození obou polovin křídla a centroplánu, vylomení obou noh hlavního podvozku, poškození vrtule a vytržení rozmetadla z trupu.



Letoun Z-37A po letecké nehodě.

Vážný incident

Datum: 6. 3. 2021
Typ: Cessna 152
Místo: ATZ LKBE (Benešov)

- ➔ Pilot prováděl rekreační navigační let.
- ➔ Při návratu na letiště vzletu v ATZ zaznamenal „hrubý chod motoru“ a klesající otáčky.
- ➔ Pilot cca 5 krát přidal a ubral plyn, ale motor na polohu přípusti nereagoval správně.
- ➔ Nechal přípust' motoru v poloze plný plyn a zahájil klesání pro následné přistání do terénu na vybranou plochu.
- ➔ Při strmějším klesání se otáčky motoru opět zvýšily.
- ➔ Pilot stáhnul plyn a pokračoval v přiblížení na vybranou plochu.
- ➔ Po bezpečném přistání ohlásil událost provozovateli letounu.

Vážný incident Cessna 152 – pokračování

- ➔ Výjezdní skupina provozovatele na místě zjistila, že motor pracuje na zemi normálně, ale v nádržích letounu zbývalo velmi malé množství paliva cca 8 l.
- ➔ Byla provedena kontrola letounu, doplnění paliva, motorová zkouška a následný technický přelet na letišti.

Letecká nehoda

Datum: 7. 3. 2021

Typ: UL letoun ZENAIR CH 601

Místo: severně RWY 24 LKBE (Benešov)

- ➔ Pilot si naplánoval rekreační let.
- ➔ Při vzletu z RWY 24 LKBE nesprávně převedl UL letoun do stoupání.
- ➔ V cca 5 m AGL vlivem malé rychlosti a reakčního momentu vrtule vybočil UL letoun doprava.
- ➔ Následoval pád letounu po křídle a následný náraz pravé poloviny křídla do země.
- ➔ UL letoun se po několika metrech zastavil severně od RWY 24.
- ➔ Na UL letounu bylo zjištěno poškození velkého rozsahu.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda UL letounu ZENAIR CH 601 – pokračování



Poškozený letoun ZENAIR CH 601

Incident

Datum: 13. 3. 2021
Typ: TECNAM P2006T
Místo: LKBE (Benešov)

- ➔ Po ukončení výcvikového letu pojížděl pilot žák pod dohledem instruktora k čerpací stanici. Při přejíždění betonové hrany na sníženou plochu pro zachyt případného úniku paliva u čerpací stanice došlo ke zhoupnutí letounu v důsledku vyšší rychlosti pojíždění.
- ➔ Žák navíc na zhoupnutí letounu reagoval plným přitažením výškového kormidla. Tomu však instruktor nestačil zabránit.
- ➔ Plné přitažení výškového kormidla v kombinaci s poryvem větru vedlo k tomu, že se letoun zhoupnul na zad' tak, že narazil ostruhou s kotvícím okem na asfaltový povrch.
- ➔ Kontakt ostruhy s asfaltovým povrchem při dopředném pohybu letounu způsobil její poškození - ubroušení.

Incident TECNAM P2006T – pokračování



Šipka označuje hranu přechodu mezi asfaltovou plochou a sníženou plochou pro zachycení případného úniku ropných látek při plnění.



Ubroušená ostruha letounu s poutacím okem.

Letecká nehoda

Datum: 25. 3. 2021
Typ: vrtulník CABRI G2
Místo: u prahu RWY 12 LKKL (Kladno)

- ➔ Pilot s další osobou na palubě vrtulníku prováděl sérii rekreačních letů.
- ➔ Po přistání z letu po okruhu pokračoval ve vzdušném pojíždění nad pravým okrajem RWY 30 LKKL.
- ➔ Manévrování na malé výšce plánoval ukončit levou brzděnou zatáčkou proti větru a zastavením ve visu.
- ➔ V průběhu tohoto manévru došlo k prosednutí vrtulníku a tvrdému nárazu levé ližiny hlavního podvozku do stoupajícího terénu u prahu RWY 12.
- ➔ Následoval kontakt listů nosného rotoru s terénem a několikanásobné převrácení vrtulníku.
- ➔ Vrtulník zůstal ležet na levém boku.

Letecká nehoda vrtulníku CABRI G2 – pokračování

- ➔ Pilot provedl evakuaci zraněné cestující z kabiny vrtulníku a následně telefonicky požádal o lékařskou pomoc na lince 155.
- ➔ Cestující byla s vážným poraněním letecky transportována k nemocničnímu ošetření.
- ➔ Vrtulník byl po kontaktu rotujících ploch se zemí zcela zničen.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.



Zničený vrtulník CABRI G2

Letecká nehoda

Datum: 30. 3. 2021

Typ: UL vrtulník RANABOT CH 77

Místo: pole na severním okraji obce Dobřichovice

- ➔ Pilot s další osobou na palubě prováděl rekreační let.
- ➔ V průběhu předletové přípravy doplnil do nádrží UL vrtulníku cca 20 l paliva.
- ➔ Po vzletu z místa hangárování letěl nad údolím řeky Berounky východním směrem.
- ➔ Z důvodu aktivace akustického varovného signálu zbytku paliva provedl bezpečnostní přistání do terénu poblíž obce Dobřichovice.
- ➔ Po přistání telefonicky kontaktoval mechanika servisní organizace s dotazem, jak nastavit množství paliva na jednotce FLYBOX.
- ➔ Pilot provedl přenastavení dat a zvuková signalizace ustala.
- ➔ Po opětovném spuštění motoru provedl vzlet.

Letecká nehoda UL vrtulníku RANABOT CH 77 – pokračování

- Krátce po vzletu spatřili svědkové UL vrtulník, který přešel „z vodorovného do střemhlavého letu“ s pravou rotací.
- UL vrtulník pod strmým úhlem narazil do země.
- Při nárazu došlo k násilnému oddělení obou listů nosného rotoru od rotorové hlavy a zdeformovaný trup po krátkém odskoku dopadl cca 10 m od místa nárazu.
- Posádka v troskách UL vrtulníku utrpěla zranění neslučitelná se životem.
- UL vrtulník byl zcela zničen.

Letecká nehoda UL vrtulníku RANABOT CH 77 – pokračování



Trosky vrtulníku RANABOT CH 77



Parašutistický provoz

V 1. čtvrtletí roku 2021 byla v parašutistickém provozu hlášena pouze 1 událost, klasifikovaná jako vážný incident. Při seskoku z 1 200 m, parašutista překročil dobu volného pádu o šest vteřin kvůli špatnému nahmátnutí uvolňovače hlavního padáku. Po jeho otevření aktivoval přístroj Vigil záložní padák. Parašutista odhodil hlavní padák a přistál na mýtinu cca 200 m od letištní plochy bez zranění.



Bezpečnost v provozu bezpilotních systémů (UAS)

V průběhu 1. čtvrtletí byla hlášena 1 událost související s provozem bezpilotního prostředku.

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis události
14. 1. 2021	LKPR	Neurčena	Ve 14:57 obdržela TWR informaci z krizového štábu Letiště Praha o výskytu dronu 3.4 km od THR RWY 24 ve výšce 300 m. Na finále RWY 24 se nacházel letoun Bombardier BD-700. Ve 14:58 byl PIC BD-700 informován o výskytu dronu a byla vydána instrukce k provedení průletu. Provoz byl převeden na RWY 30. V 15:11 byla přijata informace od krizového štábu o přistání dronu. Provoz byl převeden na RWY 24.

Potenciálně nejzávažnější typy událostí z hlediska bezpečnosti ve vztahu k uspořádání letového provozu (ATM).



→ Nepovolený vstup na dráhu



→ Porušení minim rozstupu



→ Události specifické pro ATM



→ Nepovolené narušení řízených, omezených a zakázaných prostorů



→ Odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM



Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion)

V 1. čtvrtletí 2021 byly oznámeny 3 události, kdy došlo k narušení dráhy v použití. Všechny události se staly na LKPR a byly způsobeny nesprávnou činností cizích posádek.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti ve vztahu k ATM	Popis
3.1.2021	TWR LKPR	Significant Incident	Letadlo SR22 při příjezdu na vyčkávací místo nezastavilo a přešlo HP CAT II/III TWY B s rozsvícenými červenými návěstidly s doprovodnou akustickou i světelnou signalizací na A-SMGCS. Na 8 NM finále bylo na přiblížení letadlo s povolením pokračovat v přiblížení.
19.1.2021	TWR LKPR	Significant Incident	Letadlo ATR 72-200 při pojíždění ke vzletu z RWY 24 přešlo vyčkávací místo. Letadlo B737 na krátkém finále dostalo pokyn Go Around.
30.3.2021	TWR LKPR	Significant Incident	Posádka letadla EMB135 při pojíždění ke vzletu používala zastaralou dokumentaci a věnovala se spíše technickému stavu letadla než pojíždění. Letadlo bez povolení křížovalo RWY 30.

Významný incident

Datum: 3. 1. 2021

Typ: Cirrus SR22

Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Velitel letadla SR22 dostal instrukci k pojíždění na vyčkávací místo RWY 24 CAT II/III na TWY B. Na LKPR probíhal provoz za nízké dohlednosti (LVP).
- ➔ Velitel letadla SR22 nezastavil a přejel vyčkávací místo s rozsvícenou světelnou signalizací červenými návěstidly.
- ➔ Na TWR došlo k indikaci konfliktu v systému A-SMGCS (varování o přejetí stop příčky).
- ➔ Na 8 NM na finále bylo na přiblížení další letadlo.
- ➔ TEC vydal instrukce pro SR22 k zastavení a pro letadlo na přiblížení k provedení postupu pro nezdařené přiblížení.
- ➔ Následně TEC vydal pro SR22 povolení ke vstupu na RWY a provedení vzletu. Letadlo provádějící postup nezdařeného přiblížení potom bezpečně přistálo.

Významný incident

Datum: 19. 1. 2021
Typ: ATR 72-600F
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Posádce letadla ATR 72-600F bylo povoleno pojíždění po TWY T a TWY A na vyčkávací místo RWY 24.
- ➔ Na finále bylo letadlo Boeing 737-400.
- ➔ Posádka letadla ATR 72-600F se blížila k vyčkávacímu místu CAT I na TWY A, nezastavila a pokračovala přes vyčkávací místo CAT I dále v pojíždění na RWY 24.
- ➔ Na TWR došlo k varovné indikaci konfliktu v systému A-SMGCS (varování o přejetí stop příčky).
- ➔ TEC vydal pokyn letadlu Boeing 737-400 k provedení průletu.
- ➔ Posádka letadla ATR 72-600F přerušila své pojíždění ve vzdálenosti 58 m od osy RWY 24 (56 m po přejetí vyčkávacího místa).
- ➔ Následně letadlo Boeing 737-400 bezpečně přistálo na LKPR.



Porušení minim rozstupu

V 1. čtvrtletí 2021 nebyla hlášena žádná událost v kategorii Porušení minim rozstupu.



Nepovolené narušení prostoru

V této kategorii bylo v 1. čtvrtletí 2021 hlášeno celkem 7 událostí.

Z analýzy událostí vyplývá, že:

3 x došlo k narušení MCTR / MTMA a prostorů vyhlášených pro činnost AČR,

3 x došlo k narušení CTR / TMA,

1 x došlo k narušení zakázaného prostoru,

Všechny události způsobili piloti letadel s MTOM do 2250 kg, žádná událost nebyla způsobena chybou ATCo.



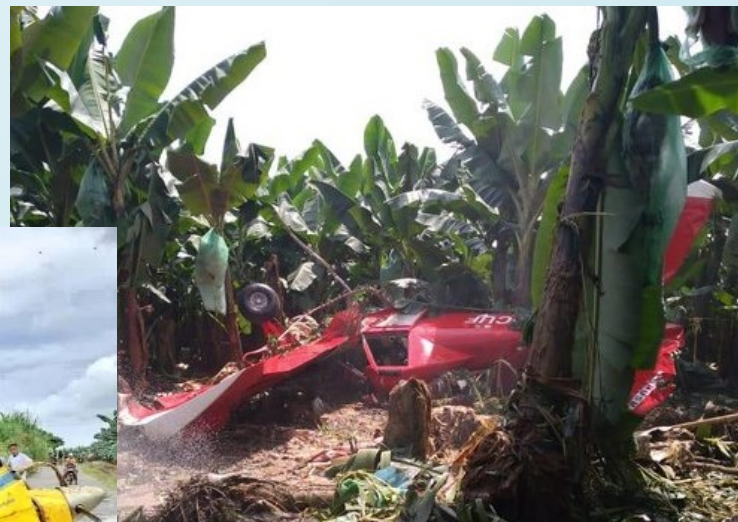
Události specifické pro ATM

V 1. čtvrtletí 2021 bylo hlášeno celkem 10 událostí.

Z hlediska závažnosti (dle RAT) byly všechny události hodnoceny jako „Bez vlivu na bezpečnost“.



V 1. čtvrtletí 2021 ÚZPLN obdržel celkem 7 oznámení o letecké nehodě v souvislosti s tím, že Česká republika je Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.



Zahraniční letecké nehody

Datum	Stát	Druh události	Typ
6. 1. 2021	Chile	ACCID	Bristell NG5
15. 1. 2021	USA	ACCID	TL-2000 Sting
15. 2. 2021	Ecuador	ACCID	Ayres S2R T34 (M601 E11)
16. 2. 2021	Ecuador	ACCID	Ayres S2R T34 (H80)
2. 3. 2021	Jižní Súdán	ACCID	L 410 UVP E
30. 3. 2021	Německo	ACCID	EV 97 EuroStar
31. 3. 2021	Holandsko	ACCID	TL-3000 Sirius

Při nehodě vrtulníku Airbus AS350 B3 (reg. N351SH) v Aljašských horách, dne 27. 3. 2021, tragicky zahynuli dva občané české národnosti a další tři osoby. Další občan české národnosti utrpěl vážné zranění.

Důvody nehody, při níž zahynulo celkem pět osob, jsou předmětem vyšetřování NTSB za účasti expertů ze strany výrobce vrtulníku.

Organizace porad k bezpečnosti letů

Porady k rozboru bezpečnosti letů ÚZPLN předpokládá organizovat v následujících termínech:

- | | |
|--------------|---|
| 22. 7. 2021 | VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 2. čtvrtletí |
| 21. 10. 2021 | VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 3. čtvrtletí |
| 20. 1. 2022 | Dům armády Praha, Vítězné náměstí 4 - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 4. čtvrtletí 2021 a za rok 2021 |

Uskutečnění porad bude záviset na epidemické situaci v souvislosti s výskytem koronaviru SARS-CoV-2 a přijatých opatřeních, vyhlášených pro ČR.

Začátek porad je plánován v 9:30 hod.

Na základě protiepidemických opatření v souvislosti s výskytem koronaviru SARS-CoV-2 ředitel ÚZPLN zrušil plánovanou poradou k rozboru bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2021. Pro potřebu organizací civilního letectví ČR, provozovatelů letadel a letecké veřejnosti ÚZPLN vydává rozbor formou prezentace.

Vybrané statistické ukazatele za 1. čtvrtletí 2021 jsou na základě informací k datu 31. 3. 2021. Hodnocení závažnosti a faktické údaje o leteckých nehodách a incidentech jsou předběžné informace, které se mohou změnit.

