

2021



VÝROČNÍ ZPRÁVA

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod



OBSAH

Úvodní slovo ředitele	1
Personální zajištění činnosti ÚZPLN	2
Hospodaření ÚZPLN v roce 2021	3
Hlavní cíle a úkoly v roce 2021	4
Vývoj celkového počtu oznámených událostí v civilním letectví	5
Letecké nehody na území České republiky	5
Účast na šetření zahraničních leteckých nehod	12
Šetření vážných incidentů	12
Zhodnocení aktivit vyplývajících z působnosti odpovědného orgánu	14
Zhodnocení plnění dlouhodobých úkolů	16
Činnost ve vztahu k veřejnosti	16
Mezinárodní spolupráce	17



Vážené dámy a pánové,

tak jako každý rok Vás tato výroční zpráva seznamuje s výsledky práce a hospodařením Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) za uplynulý rok.

Rok 2021 byl stejně jako ten předchozí výrazně poznamenán trvající epidemií nemoci COVID-19, nouzovým stavem a protiepidemickými opatřeními. Tyto skutečnosti významně snížily objem letecké dopravy v českém vzdušném prostoru a na letištích. Celkově bylo ÚZPLN hlášeno 946 událostí v civilním leteckém provozu. Z hlediska bezpečnosti obchodní letecké dopravy hodnotíme jako pozitivní, že nedošlo k žádné letecké nehodě na území České republiky. V rámci rekreačního a sportovního létání provozovaného v České republice se stalo celkem 81 leteckých nehod, z toho šest fatálních, při kterých zahynulo deset osob. I přes tuto skutečnost lze hodnotit oblast bezpečnosti pozitivně. Úkoly se v tomto mimořádně obtížném roce podařilo inspektorům ÚZPLN zvládnout úspěšně.

Vzhledem k protiepidemickým opatřením nebylo možné uskutečnit plánované porady k bezpečnosti. Rozbory za jednotlivá čtvrtletí byly zveřejněny na webových stránkách



ÚZPLN. V rámci mezinárodní spolupráce probíhala jednání převážně formou videokonferencí.

Podrobné informace o rozsahu a výsledcích práce ÚZPLN jsou uvedeny v následujících částech této výroční zprávy.

Doufám, že se situace zlepší, a všem nám přeji úspěšný a bezpečný rok 2022.

Pavel Štrůbl, ředitel





PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ ČINNOSTI ÚZPLN

V průběhu roku plnil ÚZPLN úkoly stanovené dle platné národní legislativy a legislativy Evropské Unie v rámci schválené systemizace s patnácti pracovními místy. Všechna pracovní místa byla obsazena. Ústav nabízí rovné pracovní podmínky. Problémem je specifikum činnosti Ústavu a tím i omezená možnost získání žen na pozici inspektor, a to z důvodů omezeného výskytu žen v oborech letectví souvisejících s činností ústavu (pilot, letecký technik, pracovník v oblasti řízení letového provozu a letecké provozní bezpečnosti).

Věková struktura a poměrné zastoupení mužů a žen zaměstnaných v ÚZPLN v roce 2021 jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Tab. 1 – Struktura zaměstnanců ÚZPLN

Věková struktura zaměstnanců		Počet mužů/žen
Počet zaměstnanců	20–30 let	0/0
	31–40 let	1/1
	41–50 let	0/0
	51–60 let	5/0
	nad 60 let	6/2
	celkem	12/3





HOSPODAŘENÍ ÚZPLN v ROCE 2021

Celkové výdaje ÚZPLN v letech 2017–2021 jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Tab. 2 – Výdaje ÚZPLN v letech 2017–2021 (v tis. Kč)

Rok	2017	2018	2019	2020	2021
Výdaje	17 462	17 977	18 087	17 992	18 074

V roce 2021 hospodařil ÚZPLN s rozpočtovými prostředky členěnými do uvedených ukazatelů. Na rozvoj a obnovu materiálně-technické základny v rámci systému programového financování bylo vyčleněno celkem 1 300 tis. Kč.

Ústav hospodařil s dlouhodobým hmotným majetkem v celkové hodnotě brutto 14 613 tis. Kč a s dlouhodobým nehmotným ma-

jetkem v částce 331 tis. Kč (stav k 31. 12. 2021). Veškerý majetek byl plně využíván k činnosti ÚZPLN, který eviduje pohledávky v celkové výši 313 tis. Kč. Celková suma závazků v době splatnosti k 31. 12. 2021 činila 1 286 tis. Kč.

Údaje o rozpočtu příjmů a výdajů za rok 2021 jsou uvedeny v tabulce č. 3.

Tab. 3 – Údaje o rozpočtu příjmů a výdajů ÚZPLN

Ukazatel	Rozpočet		Skutečnost
	schválený	po změně	
Souhrnné ukazatele			
Příjmy celkem	0	0	29 941,06
Výdaje celkem	19 267 578	19 267 578	18 073 896,34
V tom:			
Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu	19 267 578	19 267 578	18 073 896,34
Průřezové ukazatele			
Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	8 501 195	8 501 195	8 465 131
V tom:			
Prostředky na platy	8 450 426	8 450 426	8 450 426
Ostatní platby za provedenou práci	50 769	50 769	14 705
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem	2 873 405	2 873 405	2 856 372
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	169 009	169 009	169 009
Platy zaměstnanců na pracovních místech	8 450 426	8 450 426	8 450 426
Platy zaměstnanců na služebních místech	0	0	0
Výdaje na financování programů reprodukce majetku	1 300 000	1 300 000	869 535,22



HLAVNÍ CÍLE A ÚKOLY V ROCE 2021

INFORMACE O PŮSOBNOSTI ÚZPLN A VLIVU PANDEMIE COVID-19

Činnost, postavení a působnost ÚZPLN upravuje zejména zákon 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 49/1997 Sb.). Ve své činnosti se ÚZPLN řídí rovněž mezinárodními smlouvami a dalšími právními předpisy České republiky. Ústav se při šetření a prevenci leteckých nehod a incidentů v civilním letectví řídí nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010. Rovněž plní úkoly vyplývající z působnosti odpovědného orgánu příslušného k provádění nařízení č. 376/2014 při sběru, vyhodnocení a sdílení informací o bezpečnosti. ÚZPLN, jako orgán pro šetření, podle ustanovení Článku 3 odst. 2 nařízení (EU) č. 996/2010 musí být funkčně nezávislý zejména na leteckých úřadech odpovídajících za letovou způsobilost, vydávání osvědčení, letovou činnost, údržbu, udělování licencí, řízení letového provozu nebo provoz letiště a obecně na všech jiných stranách nebo subjektech, jejichž zájmy nebo poslání by mohly být ve střetu s úlohou svěřenou orgánu pro šetření nebo by mohly ovlivnit jeho objektivnost. Nařízení (EU) č. 996/2010 v ustanovení Článku 3 odst. 3 dále stanoví, že nesmí během šetření od nikoho vyžadovat ani přijímat pokyny a má při provádění šetření neomezenou pravomoc. K plnění svých úkolů je Ústav oprávněn podle Článku 6 nařízení (EU) č. 996/2010 spolupracovat s ostatními orgány pro šetření.

Rok 2021 byl nadále výrazně poznamenán pandemií COVID-19, která zasáhla aktivity ÚZPLN stejně jako všechny ostatní oblasti lidské činnosti. Vedení ÚZPLN bylo nuceno i v druhém pandemickém roce přijmout režimová a organizační opatření, která měla za cíl ochránit inspektory před nákazou a šířením onemocnění COVID-19. Během pandemie se inspektoři rozdělili do dvou skupin a střídali se v práci z domova, aby se setkávali na pracovišti co nejméně. Nezanedbatelná část šetření událostí i nadále probíhala vzdáleně bez fyzické přítomnosti inspektorů. Ambicí ÚZPLN

bylo i za této situace zajistit objektivní šetření leteckých nehod či vážných incidentů v rámci vymezené působnosti. K nejdůležitějším dopadům činnosti Ústavu patřilo zejména pozitivní působení na příslušné organizace za účelem odstraňování zjištěných nedostatků. V neposlední řadě ÚZPLN plnil také úkoly v rámci prevence. Pokračující pandemie COVID-19 a související opatření na národní i mezinárodní úrovni měla zásadní vliv na civilní letectví. V průběhu roku 2021 se celosvětově stalo celkem 11 nehod letadel se smrtelnými zraněními v obchodní letecké dopravě a následkem toho zemřelo 123 osob (cestujících a posádek letadel).¹⁾ V českém vzdušném prostoru pokračoval významný pokles objemu leteckého provozu, za celý rok 2021 bylo ve vzdušném prostoru České republiky zaznamenáno 361 522 pohybů, což představuje úroveň provozu ve výši 43,3 % posledního předkrizového roku, tedy roku 2019. Tento pokles byl horší, než vývoj v celoevropském vzdušném prostoru, kde objem provozu dosáhl úrovně 56 % provozu roku 2019.

S ohledem na pokračující situaci spojenou s opatřeními proti COVID-19 bylo snahou ÚZPLN udržet kvalitu, důvěryhodnost a efektivitu šetření událostí na území České republiky. Při vypracování závěrů ÚZPLN vždy zohledňoval zásadu, že cílem šetření událostí v leteckém provozu není stanovení viny či odpovědnosti, ale nalezení základních příčin, které umožňují přijetí efektivních opatření k zamezení jejich opakování. V odůvodněných případech ÚZPLN vydal bezpečnostní doporučení. Informace o vývoji v oblasti bezpečnosti poskytoval Ústav veřejnosti prostřednictvím čtvrtletních rozborů, zprávy o provozní bezpečnosti a na základě písemných žádostí. Kromě výše uvedené oblasti činností se ÚZPLN podílel na šetřeních prováděných státy, na jejichž území došlo k nehodě, a kdy Česká republika byla Státem projekce a Státem výroby zúčastněného letadla. Prostřednictvím online jednání ÚZPLN zajišťoval mezinárodní spolupráci se zahraničními orgány pro šetření.

¹⁾ Zdroj: Aviation Safety Network





VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU OZNÁMENÝCH UDÁLOSTÍ V CIVILNÍM LETECTVÍ

I když v průběhu roku 2021 vzrostla aktivita ve všeobecném letectví, stále zásadní byl výrazný propad objemu civilní letecké dopravy ve FIR Praha, který pokračoval až do konce roku. Struktura provozu se odrazila i v počtu hlášených událostí v civilním letectví.

Meziročně se o 17,7 % zvýšil celkový počet hlášení událostí souvisejících s provozem, technickými podmínkami a údržbou letadel, případně týkajících se letových navigačních služeb a zařízení, letišť a pozemních služeb, která ÚZPLN obdržel. Vývoj počtu hlášení událostí v civilním letectví od vzniku ÚZPLN uvádí tabulka č. 4. Vzhledem ke změně struktury provozu a poklesu počtu hlášení o událostech v civilním letectví ÚZPLN zaměřil pozornost na analyzování kvality hlášení, stanovení rizika pro bezpečnost civil-

ního letectví a předávání důležitých informací v rámci zavedeného systému bezpečnosti a spolupráce s dalšími subjekty civilního letectví v ČR.

I v období trvání opatření proti COVID-19 zůstávalo standardní povinností zúčastněné osoby neprodleně oznámit leteckou nehodu nebo vážný incident. ÚZPLN trvale zajišťoval příjem hlášení na k tomu určené nonstop telefonní lince.

S důrazem na efektivitu ÚZPLN v souladu se zákonem o civilním letectví nadále delegoval šetření méně závažných událostí na pověřené organizace.

Následující části výroční zprávy uvádějí zejména informace související s šetřením a nejproblematictějšími faktory provozní bezpečnosti.

Tab. 4 – Vývoj celkového počtu oznámených událostí v civilním letectví

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet	540	557	634	683	623	763	688	765	687	641

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Počet	696	735	869	1 100	1 171	1 206	1 162	803	946



LETECKÉ NEHODY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

V roce 2021 celkový počet oznámených leteckých nehod na území České republiky činil 81 včetně parašutistických nehod.

Ze statistických údajů vyplývá, že se celkový počet nehod oznámených v roce 2021 zvýšil o 10,9 % ve srovnání s rokem 2020.

Z hlediska provozní bezpečnosti civilního letectví je významné, že se žádná nehoda netýkala letadla provozovaného v obchodní letecké dopravě prováděné dopravními letouny. Nehody oznámené na území České republiky se staly pouze v provozu letadel s maximální vzletovou hmotností menší než 5 700 kg, zpravidla používaných pro rekreační a sportovní létání a v parašutistickém provozu.

Při porovnání jednotlivých čtvrtletí roku 2021 byl vývoj z hlediska četnosti nehod v rámci civilního letectví v ČR, s výjimkou parašutistických nehod, následující.

Nejmenší počet nehod byl hlášen v prvním a čtvrtém čtvrtletí, což bylo ovlivněno nouzovým stavem a následně dalšími opatřeními v souvislosti s pandemií COVID-19.

V prvním čtvrtletí bylo ohlášeno pouze 7 leteckých nehod letadel ve všeobecném letectví, z toho při nehodě ultralehkého vrtulníku utrpěly smrtelné zranění 2 osoby.

Výrazně vzrostla úroveň zátěže inspektorů ve druhém čtvrtletí, kdy se významně zvýšil provoz ve všeobecném letectví. Bylo hlášeno

celkem 28 leteckých nehod, 2 nehody měly za následek smrtelná zranění celkem 3 osob.

Podobná situace byla i ve třetím čtvrtletí, kdy se stalo 26 leteckých nehod ve všeobecném letectví. Tato situace kladla vzhledem k opatřením vysoké nároky na organizaci činnosti a rozsah úkonů vykonávaných komisemi a inspektory ÚZPLN, zejména proto, že 3 nehody měly za následek smrtelná zranění celkem 5 osob.

Ve čtvrtém čtvrtletí roku se projevil pokles četnosti provozu v rekreačním a sportovním létání. Bylo oznámeno pouze 5 leteckých nehod.

Bez dostupnosti hodnověrných údajů o objemu leteckého provozu ve všeobecném letectví je možnost podrobnějšího meziročního srovnání údajů o nehodovosti jen omezená.

Je nutné zdůraznit, že komise a inspektori ÚZPLN v průběhu roku 2021, navzdory potížím způsobeným pandemií, pokračovali v šetření leteckých nehod, které se staly v předcházejícím období a stanovení závěrů si vyžádalo více času. ÚZPLN ukončil šetření vydáním závěrečné zprávy u celkem 24 leteckých nehod.

LETECKÉ NEHODY LETADEL S MTOM NAD 5 700 KG

Rok 2021 lze považovat z hlediska bezpečnosti civilního letectví za příznivý i přes pokračující propad provozu obchodní letecké dopra-

vy, protože na území České republiky nedošlo v provozu letadel s MTOM vyšší než 5 700 kg k žádné letecké nehodě a pokračoval tak příznivý trend z minulosti.

LETECKÉ NEHODY LETADEL S MTOM NAD 2 250 KG A MÉNĚ NEŽ 5700 KG

V roce 2021 se v provozu letadel této kategorie na území České republiky staly celkem 2 letecké nehody. Jedna letecká nehoda měla za následek smrtelné zranění pilota. Tato skutečnost znamenala přerušení příznivého trendu z předcházejících tří let. Vzhledem k okolnostem a skutečnosti, že se jednalo o leteckou nehodu zahraničního letadla, ÚZPLN prováděl šetření příčin ve spolupráci se zahraničním orgánem pro šetření.

LETECKÉ NEHODY LETADEL S MTOM 2 250 KG A MÉNĚ

V roce 2021 ÚZPLN přijal hlášení o 65 leteckých nehodách letadel s MTOM 2 250 kg a méně, ke kterým došlo na území České republiky. Tento počet představuje meziroční nárůst o 6,5 %. ÚZPLN již dlouhodobě upozorňuje na skutečnost, že data o provozu na území České republiky nezahrnují údaje ze všech segmentů letadel používaných pro rekreační a sportovní létání. Zejména stále chybí kvalitní a úplné údaje o počtu neřízených pohybů ve vzdušném prostoru České republiky. Lze proto obtížně identifikovat trendy a rozpoznat případná rizika v provozu jednotlivých kategorií letadel.

V provozu letounů, vrtulníků, kluzáků, balónů a bezpilotních letadel se stalo 25 leteckých nehod. To představuje meziroční pokles o 10,7 %. V provozu všech druhů sportovních létajících zařízení (vyjma sportovních a tandemových padáků) se na území České republiky stalo celkem 41 leteckých nehod, to znamená meziroční nárůst o 24,2 %. Na tomto počtu se nejvíce podílely ultralehké letouny, při jejichž provozu se stalo 25 leteckých nehod. V provozu padákových kluzáků jich bylo celkem 11. V souladu s ustanovením § 55c odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ÚZPLN rozhodl, aby šetření příčin leteckých nehod SLZ, při nichž nedošlo k usmrcení osob, prováděla Letecká amatérská asociace ČR. V důsledku chybějících statistických údajů o provozu letadel ve všeobecném letectví není možné objektivní vyhodnocení trendu v provozní bezpečnosti z hlediska jednotlivých kategorií letadel.

Z analýzy ÚZPLN vyplynulo, že stejně jako v předcházejících letech lze za nejčastější příčinu leteckých nehod letadel s MTOM do 2 250 kg v rámci rekreačního a sportovního létání považovat kategorii označovanou v rámci společné taxonomie ICAO jako ztráta kontroly nad letadlem v důsledku chybné pilotáže.

PARAŠUTISTICKÉ NEHODY

V parašutistickém provozu se v roce 2021 stalo celkem 15 nehod. Příznivé je, že žádná parašutistická nehoda neměla za následek smrtelné zranění parašutisty.

Tab. 5 – Nehody v civilním letectví na území ČR v roce 2021

Kategorie	Nehody celkem	Nehody se smrtelným zraněním	Počet obětí
Provoz letadel (mimo SLZ)			
Letouny	12	3	5
Vrtulníky	1	0	0
Kluzáky	9	0	0
Balóny	0	0	0
Bezpilotní letadla	3	0	0
Celkem letadla	25	3	5
Provoz sportovních létajících zařízení			
Ultralehké letouny	25	1	1
Ultralehké vrtulníky	1	1	2
Ultralehké vírníky	1	0	0
Ultralehké kluzáky	0	0	0
Padákové kluzáky	11	0	0
Motorové padákové kluzáky	1	0	0
Závěsné kluzáky	1	0	0
Motorové závěsné kluzáky	1	1	2
Celkem sportovní létající zařízení	41	3	5
Parašutistický provoz			
Sportovní a tandemové padáky	15	0	0
Celkem všechny kategorie nehod v civilním letectví na území ČR	81	6	10



CELKOVÉ POČTY NEHOD V ROCE 2021

Celkové počty nehod v civilním letectví na území České republiky v roce 2021 jsou uvedeny v tabulce č. 5. ÚZPLN si kladl za cíl co nejširší informování letecké veřejnosti o šetření leteckých nehod. Svá zjištění zveřejnil na webových stránkách prostřednictvím prezentací. I přes trvající omezení kvůli pandemii COVID-19 se inspektoři podíleli na několika odborných seminářích a opakovaně upozorňovali na výsledky podrobné analýzy průběhu a příčin leteckých nehod, vše s cílem předcházet jejich vzniku.

ŠETŘENÍ LETECKÝCH NEHOD SE SMRTELNÝMI NÁSLEDKY

Následující část výroční zprávy je věnována výsledkům šetření leteckých nehod se smrtelnými následky. V souvislosti s pandemií onemocnění COVID-19 bylo náročné zejména dokončení šetření leteckých nehod, které se staly v roce 2020 a šetření pokračovalo v roce 2021.

Ačkoli prokazatelně dochází ke zlepšování úrovně palubního vybavení letadel, úspěšnost zjištění příčin do značné míry závisí na dostupnosti důkazů na místě letecké nehody. Zejména kategorie lehkých letounů zpravidla není vybavena letovými zapisovači a letecké přístroje nemají potřebný stupeň ochrany před ztrátou nebo zničením záznamů v důsledku destrukce konstrukce letadla a případného požáru trosk. Inspektoři ÚZPLN proto věnovali pozornost řádnému uchování důležitých důkazů při ohledání trosk a získání svědectví osob z místa letecké nehody. Důležitým zdrojem dalších informací byly rovněž technické expertízy.

- Při šetření letecké nehody letounu Zlín Z 526 AFS-V komise ÚZPLN zjistila, že příčinami byly chybné rozhodnutí ze strany pilota, sklesání pod minimální výšku pro lety VFR a nezvládnutí pilotáže manévru nízko nad zemí a obytnou zástavbou, při kterém došlo ke ztrátě rychlosti a následnému pádu letounu. Vzhledem k tomu, že ze zajištěných důkazů, z výsledků podrobné analýzy záznamu letu, z výpovědí svědka a účastníků letového provozu a z odborných expertíz nevyplývaly systémové nedostatky s pravděpodobností recidivy se závažnými důsledky, ÚZPLN nevydal bezpečnostní doporučení.

- U letecké nehody UL letounu P 92 Echo Super komise ÚZPLN zjistila, že příčinou bylo vysazení motoru z důvodu přerušení dodávky paliva způsobeného nesprávnou manipulací s palivovým kohoutem jedné z palivových nádrží během letu a následně nezvládnuté nouzové přistání do terénu. Cestující, který byl v bezvědomí, byl po resuscitaci letecky dopraven do fakultní nemocnice, kde v průběhu hospitalizace na intenzivním a resuscitačním lůžku na následky zranění zemřel. Na základě závěrů komise ÚZPLN reagoval provozovatel UL letounu na riziko spojené s nesprávnou manipulací s palivovými kohouty vydáním informačního bulletinu.

- Komise ukončila šetření příčiny letecké nehody ultralehkého letounu Bristell ELSA. Příčinou letecké nehody bylo nesprávné převedení UL letounu ze stoupání na klouzavý let při simulované poruše motoru krátce po vzletu, což mělo za následek ztrátu rychlosti a pád pod strmým úhlem. Po nárazu do země UL letoun začal hořet. Posádka v troskách UL letounu utrpěla zranění neslučitelná se životem. S ohledem na okolnosti letecké nehody ÚZPLN bezpečnostní doporučení nevydal.

- Komise ÚZPLN rovněž uzavřela šetření parašutistické nehody. Příčinou parašutistické nehody byla nesprávně provedená aktivace hlavního padáku a následně nezvládnutá kritická situace, klesání na hlavním padáku ve spirále, na kterou parašutista nereagoval okamžitým provedením odhozu nefunkčního hlavního padáku a aktivací záložního padáku. Po více než 10 otočkách parašutista narazil do země a svým zraněním na místě nehody podlehl.

Také u leteckých nehod, které se staly v roce 2021, ÚZPLN přizpůsobil způsob šetření přijatým opatřením v souvislosti se zamezením šíření onemocnění COVID-19. ÚZPLN zahájil šetření 6 leteckých nehod se smrtelnými následky, které se staly na území ČR. Jednalo se o 3 letecké nehody v provozu letounů, při kterých zahynulo celkem 5 osob. Další 3 letecké nehody se staly v provozu sportovních létajících zařízení, při kterých zahynulo 5 osob.

- V roce 2021 komise ÚZPLN v rámci šetření letecké nehody letounu Z 526-F zjistila, že se stala při letu v rámci organizovaného létání pro dětské účastníky příměstského tábora. Pilot s nezletilou

osobou na palubě po vzletu provedl zatáčku v malé výšce nad zemí a strmé stoupání, které zakončil „souvratovou“ zatáčkou ve výšce cca 130 m AGL. Po dokončení tohoto prvku přešel letoun do vývrtky, a i když se pilot pokusil o její vybrání, letoun pod plochým úhlem narazil do země a posádka letounu utrpěla zranění neslučitelná se životem.

- Komise ÚZPLN v rámci šetření letecké nehody letounu Cessna 152 v průběhu soutěžního navigačního letu po plánované trati, při kterém pilot s další osobou na palubě vyhledával pozemní cíle, zjistila analýzou důkazů z místa letecké nehody a svědeckých výpovědí, že během letu došlo k významnému snížení rychlosti letounu a pádu s následným přechodem do střemhlavého letu. Po vybrání střemhlavého letu pokračoval letoun ve strmém stoupání a na vrcholu strmého stoupání došlo opět ke ztrátě rychlosti a přechodu do vývrtky. Po cca 1/4 otočky levé vývrtky letoun narazil do země. Posádka letounu utrpěla zranění neslučitelná se životem.

- Šetření příčiny letecké nehody UL vrtulníku CH 77 Ranabot, ke které došlo, když pilot prováděl let s další osobou na palubě, prováděla komise ÚZPLN v úzké spolupráci se zahraničním výrobcem. Z šetření vyplynulo, že pilot z důvodu aktivace akustického varovného signálu – informace o zbytku paliva na 15 minut letu, provedl bezpečnostní přistání do terénu. Po přistání pilot telefonicky kontaktoval technika servisní organizace s dotazem, jak nastavit množství paliva na elektronickém přístroji Flybox Mini EIS. Provedl přenastavení dat a zvuková signalizace ustala. Po opětovném spuštění motoru pilot provedl vzlet. Komise zjistila, že krátce po vzletu UL vrtulník přešel z vodorovného do střemhlavého letu s rotací kolem podélné osy a pod strmým úhlem narazil



do země. Příčinou ztráty kontroly nad řízením a přechodu UL vrtulníku do strmého klesání byla nepřiměřená reakce na samovolné otevření nesprávně zavřených levých dveří kabiny UL vrtulníku krátce po vzletu. V souvislosti s příčinou letecké nehody ÚZPLN vydal bezpečnostní doporučení Letecké amatérské asociaci ČR zvážit proces prodlužování platnosti technických průkazů pouze u UL vrtulníků CH 77 Ranabot s provedenou instalací zařízení pro kontrolu správného zavření dveří v souladu se servisním bulletinem SB-70 vydaným výrobcem UL vrtulníku.

- Komise ÚZPLN na základě šetření letecké nehody UL letounu Fisher Flying HORIZON 1 zjistila, že pilot prováděl první samostatný let po sestavení a záletu UL letounu. Po vzletu a převedení do horizontálního letu ve výšce cca 100 m AGL se UL letoun prudce stočil doprava po větru a následoval přechod do vývrtky. Pilot utrpěl smrtelná zranění. Dle svědků na místě letecké nehody motor za letu pracoval. Při ohledání trosk motoru komise ÚZPLN zjistila znečištění palivové soustavy.

- Komise ÚZPLN v rámci šetření letecké nehody zahraničního letounu North American T-28B Trojan, která se stala během návratu skupiny historických letounů z leteckého vystoupení v polském Lesznu do Salzburku, zjistila z analýzy zajištěných důkazů, že let na území České republiky probíhal za VFR ve vzdušném prostoru třídy G. Letouny B-25 Mitchell a T-28B Trojan letěly ve skupině za sebou. Pilot s T-28B Trojan prováděl manévry v různých výškách, přičemž byl z vedoucího letounu B-25 Mitchell fotografován a byl pořizován videozáznam. Kritická situace nastala, když pilot T-28B Trojan prováděl akrobatický manévry – sudový výkrut v malé výšce. Při dotáčení výkrutu letoun sklesal až do lesního porostu, kde narazil do stromů. Po dalším nárazu do terénní nerovnosti se letoun odrazil a ve vzdálenosti cca 120 m od nárazu dopadl na rozhraní lesa a pole, kde začal hořet. Pilot zahynul a cestující utrpěl vážná zranění. Komise ÚZPLN při šetření příčin letecké nehody úspěšně spolupracuje na zjišťování technických a výkonnostních specifikací letounu T-28B Trojan s National Transportation Safety Board (USA).

- Komise ÚZPLN při šetření letecké nehody motorového závěsného kluzáku na základě analýzy důkazů zajištěných na místě letecké nehody a při ohledání trosk MZK, svědeckých výpovědí a videozáznamu kritické fáze letu z kamery na objektu AČR zjistila, že pilot prováděl postupně se dvěma cestujícími zážitkové lety. Při druhém, v době před občanským soumrakem, během letu v malé výšce nad terénem, došlo po prudkém manévru z levotočivé zatáčky k přechodu motorového závěsného kluzáku do spirály a nárazu do země. Pilot a cestující utrpěli zranění neslučitelná se životem.

Tabulka č. 6 porovnává počty leteckých nehod se smrtelným zraněním a počty osob, které při nich zahynuly v letech 2017–2021 na území České republiky.

ŠETŘENÍ LETECKÝCH NEHOD BEZ SMRTELNÝCH NÁSLEDKŮ

Následující části výroční zprávy jsou věnovány činností ÚZPLN při šetření leteckých nehod, které neměly smrtelné následky. Kvůli opatřením přijatým proti šíření onemocnění COVID-19 se ÚZPLN řídil právní úpravou na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, která umožňuje, s přihlédnutím k očekávaným poznatkům, rozhodnout šetření nezačít, jestliže se účastníkem nehody stalo letadlo s maximální vzletovou hmotností 2 250 kg nebo nižší, pokud nebyl nikdo smrtelně ani vážně zraněn.



Tab. 6 – Přehled počtu nehod se smrtelnými následky a počet zahynulých osob v letech 2017 až 2021

Kategorie letadla dle MTOM (bez SLZ)	Počet nehod se smrtelnými následky					Počet obětí				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Nad 5 700 kg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Od 2 251 do 5 700 kg	1	0	0	0	1	2	0	0	0	1
2 250 kg a méně	0	3	7	1	2	0	6	9	1	4
Celkový počet	1	3	7	1	3	2	6	9	1	5
Kategorie SLZ										
ULL	2	2	1	3	1	2	3	1	4	1
ULK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ULH	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
ULV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MPK	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0
ZK	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
MZK	0	1	0	0	1	0	1	0	0	2
Celkový počet	4	3	2	3	3	4	4	2	4	5
Parašutistický sport										
Parašutistické nehody	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0
Celkem všech nehod	6	7	10	5	6					
Celkem zahynulých osob						7	11	12	6	10

SLZ sportovní létající zařízení
 ULL ultralehké letouny
 ULH ultralehké vrtulníky

ULV ultralehké vírníky
 ULK ultralehké kluzáky
 PK padákové kluzáky

MPK motorové padákové kluzáky
 ZK závěsné kluzáky
 MZK motorové závěsné kluzáky

Komise ÚZPLN šetřily celkem 9 událostí v provozu letounů, vrtulníků a kluzáků, které souvisely se zraněním osob a s různými druhy poškození letadel. V provozu SLZ bylo komisí ÚZPLN zahájeno šetření příčin jedné letecké nehody UL letounu, protože se jednalo o letoun zapsaný v rejstříku jiného státu.

Vedle šetření komisemi určenými inspektoři ÚZPLN prováděli šetření dalších leteckých nehod v provozu letounů, vrtulníků a kluzáků. Vydáním závěrečné zprávy bylo ukončeno celkem 7 šetření leteckých nehod, které se staly v roce 2021.

ÚZPLN zjistil, že s chybami pilotů ve fázi vzletu nebo přistání souvisely především letecké nehody letounů Robin DR 400, Cessna 441 a Piper Pa 46. Nevhodné rozdělení pozornosti a nevhodná činnost pilota během vzletu byla příčinou letecké nehody letounu Cessna 182. V případě letecké nehody dvou letounů Cessna 152 byl příčinou náraz do překážky v důsledku nepozornosti pilota při pojíždění. Chybná pilotáž při manévrování nízko nad zemí byla příčinou letecké nehody vrtulníku Guimbal G2 Cabri. V důsledku poruchy motoru a přistání do terénu nastaly letecké nehody MH-46 ECL a motorového kluzáku Ventus CM. V jednom případě došlo k letecké nehodě při přistání do terénu v důsledku poklesu výkonu motoru způsobeného nepoužitím ohřevu karburátoru motoru letounu Cessna 150 při letu v podmínkách vysoké pravděpodobnosti tvorby námrazy. Na uvedené závažné chyby pilotů a potřebu poučit se z nich ÚZPLN upozorňoval v prezentacích publikovaných čtvrtletně k rozboru bezpečnosti.

ÚZPLN rovněž opakovaně upozorňoval na skutečnost, že letecké nehody kluzáků a motorových kluzáků souvisely zejména s chybou v pilotáži kluzáku při přistávacím manévru nebo při vynuceném přistání do terénu po ztrátě výšky během termického letu. V jednom případě pilot při přistání narazil s kluzákem do překážky u dráhy.

V provozu bezpilotních letadel šetření příčin leteckých nehod pro-

váděl na základě pověření provozovatel. Jednalo se o ztráty kontroly z důvodů poruchy a pádu, ale také pilotní chyby – nevhodného zásahu do řízení, který měl za následek pád.

V roce 2021 bylo v provozu všech druhů SLZ hlášeno celkem 38 leteckých nehod bez smrtelných následků. Představuje to meziroční nárůst o 26,6 %. ÚZPLN delegoval šetření příčin leteckých nehod v provozu SLZ u celkem 37 událostí. ÚZPLN v prezentacích k čtvrtletním rozborům bezpečnosti upozorňoval, že ve většině výše uvedených událostí SLZ bylo příčinou zejména nevládnutí techniky pilotáže při vzletu nebo přistání, případně při nouzovém přistání vynuceném poruchou motoru, a v důsledku toho poškození SLZ nebo zranění posádky.

Tabulka č. 7 porovnává celkové počty všech leteckých nehod na území České republiky v letech 2017–2021.

S problematikou šetření příčin leteckých nehod přímo souviselo zajištění a následný dohled nad technickými expertizami, které v odůvodněných případech potřeby znalosti speciálního oboru nebo zařízení prováděla certifikovaná pracoviště výrobních organizací nebo organizace letové způsobilosti a organizace oprávněné k údržbě. V technické oblasti spolupracoval ÚZPLN zejména se specializovanými pracovišti GE Aviation Czech, VZLÚ, a. s., LOM Praha, a. s., Kriminalistickým ústavem Policie ČR a Ústavem soudního lékařství ÚVN, ale i dalšími organizacemi, např. výrobci motorů a vrtulí.

V roce 2021 v souvislosti s výkonem pověření k šetření leteckých nehod a incidentů v civilním letectví podle §55c odst. 2 zákona o civilním letectví, ÚZPLN provedl kontrolu plnění povinností u jedné pověřené organizace – Letiště Ostrava, a. s. Kontrolou prověřoval odbornou způsobilost osob, které jsou určeny k šetření letecké nehody nebo incidentu v rozsahu vydaného pověření a postup při analýze událostí. Kontrolou nebyly zjištěny nedostatky.



Tabulka č. 7 – Celkové počty všech leteckých nehod na území ČR (v období 2017 až 2021)

Letecké nehody v provozu letadel (s výjimkou SLZ) v ČR

Kategorie letadla (MTOM)	Počet leteckých nehod				
	2017	2018	2019	2020	2021
Letouny					
Nad 5 700 kg	0	0	0	0	0
Od 2 251 do 5 700 kg	1	0	0	0	2
2 250 kg a méně	9	9	12	12	10
Letouny celkem	10	9	12	12	12
Vrtulníky					
Nad 3 175 kg	0	0	0	0	0
Od 2 251 do 3 175 kg	0	0	0	0	0
2 250 kg a méně	3	2	2	1	1
Vrtulníky celkem	3	2	2	1	1
Kluzáky vč. motorových	18	12	11	13	9
Balóny a vzducholodě	0	1	0	2	0
Celkový počet nehod	31	24	25	28	22

Letecké nehody v provozu systémů dálkově řízených letadel (RPAS) v ČR

RPAS	Počet leteckých nehod				
	2017	2018	2019	2020	2021
Celkový počet nehod RPAS	4	7	10	1	3

Letecké nehody v provozu sportovních létajících zařízení (SLZ) v ČR

Kategorie SLZ	Počet leteckých nehod				
	2017	2018	2019	2020	2021
ULL	22	12	22	24	25
ULK	0	0	0	0	0
ULH	0	0	0	1	1
ULV	1	1	4	3	1
PK	7	13	14	4	11
MPK	4	3	3	0	1
ZK	1	4	1	0	1
MZK	1	1	1	1	1
Celkový počet nehod SLZ	36	34	45	33	41

Parašutistické nehody v ČR	Počet leteckých nehod				
	2017	2018	2019	2020	2021
Celkový počet	20	22	26	12	15

SLZ sportovní létající zařízení
ULL ultralehké letouny
ULH ultralehké vrtulníky

ULV ultralehké vírníky
ULK ultralehké kluzáky
PK padákové kluzáky

MPK motorové padákové kluzáky
ZK závěsné kluzáky
MZK motorové závěsné kluzáky



ÚČAST NA ŠETŘENÍ ZAHRANIČNÍCH LETECKÝCH NEHOD

V roce 2021 bylo v souladu s mezinárodními standardy oznámeno ÚZPLN celkem 43 zahraničních leteckých nehod týkajících se letadel nebo pohonných jednotek vzhledem k tomu, že Česká republika byla Státem projekce nebo Státem výroby. Cílem spolupráce bylo především koordinovat požadovanou pomoc ze strany výrobních organizací v České republice a v případech expertíz uskutečněných na území České republiky zajistit dohled zplnomocněným představitelem. Tato spolupráce se uskutečnila celkem v 6 případech leteckých nehod v Německu, v 5 případech leteckých nehod v USA, ve 4 případech leteckých nehod ve Španělsku a ve Spojeném království a ve 3 případech leteckých

nehod v Polsku a v Jižní Africe. Další spolupráce se týkala šetření vykonávaných orgány pro šetření leteckých nehod v civilním letectví v dalších 14 státech.

ÚZPLN klade důraz na oblast spolupráce zejména z důvodu případných budoucích rizik výskytu podobných událostí u stejných typů letadel provozovaných v České republice a realizace adekvátních opatření. Za rozsahem nejvýznamnější lze považovat zejména spolupráci na zahraničních událostech společně s GE Aviation Czech, Aircraft Industries, a. s., BRM AERO, s. r. o., Evektor-Aerotechnik, a. s., Czech Aircraft Group, s. r. o., Jihostroj, a. s., a TL-ULTRALIGHT, s. r. o.



ŠETŘENÍ VÁŽNÝCH INCIDENTŮ

Další stěžejní oblastí, na kterou se ÚZPLN zaměřil, je šetření vážných incidentů. Vážným incidentem se rozumí incident, který souvisí s provozem letadla, jehož okolnosti naznačují vysokou pravděpodobnost nehody. Podle článku 5 nařízení (EU) č. 996/2010, vážný incident letadla, na něž se vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, je předmětem šetření v členském státě, na jehož území k vážnému incidentu došlo. ÚZPLN v roce 2021 obdržel hlášení 11 vážných incidentů, přičemž 9 se stalo na území České republiky a 2 v zahraničí. Na celkovém počtu se podílel pouze provoz letadel s MTOM 2 250 kg a méně. Celkem 6 vážných incidentů se stalo v provozu letounů, kluzáků a vrtulníků, dalších 5 v provozu SLZ.

- Komise ÚZPLN ukončila šetření vydáním závěrečné zprávy k vážnému incidentu UL vrtulníku CH 7 Kompress Charlie zahraničního provozovatele. Z šetření vyplynulo, že příčinou vážného incidentu bylo nesprávné rozhodnutí pilota o provedení letu v prostoru nad údolní nádrží Římov pod minimální povolenou výškou pro lety VFR, a to v takové výšce nad vodní hladinou, která byla kolizní s překážkou (elektrickým nadzemním vedením). Došlo k poškození jednoho ze tří vodičů vedení vysokého napětí v prostoru údolní nádrže Římov.

S přihlédnutím k ponaučení, které lze vyvodit pro zlepšení provozní bezpečnosti letectví, byly příčiny zjišťovány u 5 vážných incidentů určenými inspektory ÚZPLN a ve 4 případech pověřenými





organizacemi. Události, u kterých okolnosti naznačovaly vysokou pravděpodobnost vzniku letecké nehody, byly rozebrány v publikovaných prezentacích ÚZPLN.

- Komise ÚZPLN ukončila šetření vydáním závěrečné zprávy k vážnému incidentu kluzáku ASW-19 B. Z šetření vyplynulo, že příčinou vážného incidentu bylo omezení řiditelnosti kluzáku, ke kterému došlo v důsledku nepřipojení rychlospoje táhla výškového kormidla a nedůsledné kontroly kluzáku po jeho montáži.

ÚZPLN se v součinnosti s Leteckým námorným vyšetřovacím útvarem Slovenska podílel na šetření vážného incidentu letounu L 200-A na území Slovenska.

VÁŽNÉ INCIDENTY V PARAŠUTISTICKÉM PROVOZU

V roce 2021 bylo v parašutistickém provozu oznámeno celkem 75 událostí. Celkem 5 událostí se stalo v průběhu tandemového seskoku. ÚZPLN v prezentacích k čtvrtletním rozborům bezpečnosti upozorňoval na tyto události zejména kvůli zranění osob.





ZHODNOCENÍ AKTIVIT VYPLÝVAJÍCÍCH Z PŮSOBNOSTI ODPOVĚDNÉHO ORGÁNU

Základními právními a regulatorními normami upravujícími činnost odpovědného orgánu je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 a prováděcí nařízení komise (EU) 2015/1018. Posláním ÚZPLN je shromažďovat, hodnotit, zpracovávat, analyzovat a uchovávat podrobné údaje o událostech, které mohou představovat významné riziko pro bezpečnost letectví a jsou důležitým zdrojem pro odhalování aktuálních potenciálních

hrozeb, a výstupy předávat příslušným orgánům civilního letectví. ÚZPLN spravuje databázi kompatibilní se systémem ECCAIRS (Evropské koordinační centrum pro systémy hlášení leteckých událostí), ve které uchovává hlášení o událostech vyplývajících z údajů o událostech shromážděných v rámci systémů povinných a podle okolností i dobrovolných hlášení událostí. Ústav klade důraz na přísné uplatňování pravidel o ochraně důvěrnosti.

Tab. 8 – Celkový přehled o všech hlášeních incidentů přijatých ÚZPLN v roce 2021 (data jsou uvedena k 31. 3. 2022)

Letadla mimo SLZ Kategorie (MTOM)	Celkový počet všech incidentů	Počet vážných incidentů	Počet incidentů
Letouny			
Nad 5 700 kg	115	0	115
Od 2 251 do 5 700 kg	33	0	33
Do 2 250 kg	88	1	87
Letouny celkem	236	1	235
Vrtulníky			
Nad 3 175 kg	2	0	2
Od 2 251 do 3 175 kg	3	0	3
Do 2 250 kg	8	1	7
Vrtulníky celkem	13	1	12
Kluzáky vč. motorových	21	2	19
Balóny a vzducholodě	0	0	0
Bezpilotní letadla (RPAS)	12	0	12
Celkový počet incidentů letadel mimo SLZ	282	4	278
Druh SLZ			
ULL	38	0	38
ULK	0	0	0
ULH	0	0	0
ULV	4	0	4
PK	8	0	8
MPK	0	0	0
ZK	0	0	0
MZK	0	0	0
Celkový počet incidentů SLZ	50	0	50
Celkem incidenty specifické pro ATM a provoz letišť	21	0	21
Celkem parašutistické incidenty	75	75	0

SLZ sportovní létající zařízení
ULL ultralehké letouny
ULH ultralehké vrtulníky

ULV ultralehké vírníky
ULK ultralehké kluzáky
PK padákové kluzáky

MPK motorové padákové kluzáky
ZK závěsné kluzáky
MZK motorové závěsné kluzáky



Činnost ÚZPLN související se všemi formami ohlašování událostí v civilním letectví a jejich administrací i v roce 2021 kladla zvýšené nároky na inspektory a na administrativní zátěž. ÚZPLN provádí klasifikaci událostí s využitím Evropského systému klasifikace rizik. Vyhodnotil, že v důsledku nedostatků v úplnosti a správnosti dat v hlášení událostí od organizací, nepodávala některá hlášení pravdivý obraz o skutečnostech významných pro analýzu rizik, která událost představuje pro bezpečnost civilního letectví a pro využití informací. ÚZPLN na základě vyhodnocení kvality hlášení poskytoval pomoc ke správnému pochopení úlohy organizací při zvýšení kvality hlášení v rámci povinného systému hlášení událostí.

V tabulce č. 8 je uveden celkový přehled o všech incidentech hlášených ÚZPLN v roce 2021.

V roce 2021 bylo přijato 349 hlášení incidentu ve významu definice jiného než vážného incidentu dle nařízení (EU) č. 996/2010. Oproti roku 2020 to představuje meziroční nárůst o 28,3 %. Některá hlášení se týkala více různých typů letadel. Nejvyšší počet, 235 hlášení incidentů, bylo z obchodního i neobchodního provozu letounů. Výrazně nižší počty hlášení incidentů přijal ÚZPLN z provozu ostatních typů letadel. Například v provozu kluzáků přijal ÚZPLN 19 hlášení a v provozu vrtulníků pouze 12 hlášení. V provozu SLZ bylo hlášeno celkem 50 incidentů, přičemž v provozu UL letounů se stalo celkem 38 incidentů. Inci-

dentů, které jsou specifické pro ATM a provoz letišť bylo hlášeno celkem 21.

ÚZPLN v mezích své působnosti průběžně sledoval a důrazně upozorňoval v rozbořech bezpečnosti, že se nedaří zlepšit trend událostí v oblasti sportovního a rekreačního letectví, zejména v oblasti respektování pravidel létání za VFR. Dlouhodobě ÚZPLN upozorňuje na oblast neoprávněných narušení prostorů. Převážný počet, 52 neoprávněných narušení prostorů, v roce 2021 způsobili piloti letadel s MTOM do 2 250 kg. Příčiny spočívaly nejčastěji v nedodržení příslušných předpisů, nesprávném postupu a pochybení ze strany pilotů.

Také v roce 2021 byly potenciálně nejzávažnější typy událostí s ohledem na bezpečnost letového provozu, kterými jsou porušení minim rozstupů, neoprávněné vstupy na dráhu a události specifické pro ATM systémy, hodnoceny nástrojem pro analýzu rizika (RAT), používaným ŘLP ČR, s. p.

V roce 2021 přijal ÚZPLN celkem 7 hlášení neoprávněných narušení dráhy na letištích na území ČR. Z hlediska závažnosti dle RAT bylo 5 hodnoceno jako významný incident (Significant incident).

Dalším potenciálně nejzávažnějším typem události je porušení minim rozstupů. V roce 2021 ÚZPLN přijal celkem 7 hlášení hodnocených jako významný incident (Significant incident), z toho 2 události se týkaly snížení minima rozstupu dle kategorie turbulence v úplavu.



ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ DLOUHODOBÝCH ÚKOLŮ

Také v roce 2021 protipandemická opatření a související omezení zkomplikovaly plánovanou účast na odborných kurzech. Vzdělávání zaměstnanců je pro ÚZPLN významnou oblastí, která zásadně přispívá k rozvoji jejich odbornosti. Zároveň to ale bylo impulzem pro inspektory, kteří si tak měli možnost osvojit aplikace jako Zoom, Webex nebo Meetings a využívali je pro účast zejména na mezinárodních pracovních jednáních a školeních. ÚZPLN byl z důvodu pandemie a zavedení nouzového stavu nucen výrazně omezit své zapojení do spolupráce se složkami Integrovaného záchranného systému v oblasti přípravy podle typové činnosti v souvislosti s leteckou nehodou. Přesto se podařilo realizovat aktivní účast na školení příslušníků HZS. Dobrá vzájemná spolupráce se potvrdila při šetření leteckých nehod i v roce 2021.

ÚZPLN se dlouhodobě věnuje přednáškové činnosti, v jejímž rámci inspektoři ÚZPLN uskutečnili řadu přednášek organizovaných ke zvýšení provozní bezpečnosti letectví. V rámci periodického školení pilotů a seminářů uskutečnil přednášky k problematice bezpečnosti letů pro piloty LPS, s. r. o., OKA FLIGHT SERVICES, s. r. o., a instruktory Letecké amatérské asociace ČR.

ÚZPLN vynaložil značné úsilí na realizaci potřebných kroků k zajištění sběru dat o událostech v civilním letectví a jejich zpracování pro další využití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 376/2014.

ÚZPLN vydal souhrnnou bezpečnostní zprávu obsahující vybrané ukazatele provozní bezpečnosti za rok 2020. Již druhým

rokem prováděl hodnocení rizik metodikou ERCS u událostí, které eviduje v národní databázi. Z výsledků hodnocení v roce 2021 vyplývá, že velkým problémem v hmotnostní kategorii do 5 700 kg jsou stále události s vysokou úrovní rizika u událostí kategorie NAV (chyby při navigaci) a MAC (srážka letadel za letu). V kategorii NAV jsou zastoupeny události představující vlétnutí do omezených/zakázaných prostorů, narušení řízených prostorů civilních a vojenských letišť apod. V této oblasti sice dochází k pozvolnému zlepšení, kdy hodnota rizika resp. počet událostí hodnocených nejvyšším stupněm rizika klesá, ale zastoupení tohoto typu události je ve středním stupni rizika stále poměrně vysoké.

U letadel vyšších hmotnostních kategorií (nad 5 700 kg) došlo k mírnému snížení počtu událostí, které byly hodnoceny vysokým (vyšším) stupněm rizika. Při hodnocení rizik u letadel hmotnostní kategorie nad 5 700 kg se vysoká úroveň rizika vyskytovala u kategorie událostí, při kterých hrozí srážka letadel za letu (MAC) a nepovolený vstup na vzletovou/přistávací dráhu (RI). Větší výskyt událostí se střední úrovní rizika ÚZPLN vyhodnotil u kategorií událostí NAV, MAC, RI a také u kategorie selhání nebo závady na systému nesouvisející s pohonnou soustavou (SCF-NP).

V roce 2021 pokračovala také spolupráce s ostatními partnerskými organizacemi v civilním letectví, například ke zvýšení kvality dat v návaznosti na jejich využití v rámci vnitrostátního dozorového orgánu při dohledu nad provozní bezpečností.



ČINNOST VE VZTAHU K VEŘEJNOSTI

Podobně jako v minulých letech bylo cílem komunikace s leteckou veřejností posilování prevence leteckých nehod a incidentů a důvěryhodnosti šetření. V rámci přímé komunikace s leteckou veřejností k tomu ÚZPLN plánoval využívat pravidelné čtvrtletní rozborů leteckých nehod. Přijatá opatření v souvislosti s COVID-19 se promítla do nahrazení čtvrtletních porad prezentací rozborů prostřednictvím webových stránek. ÚZPLN je větší měrou využíval i pro oficiální sdělení o vydání závěrečných zpráv, bulletinu notifikací zahraničních nehod letadel české výroby a pro doprovodné informační aktivity. V souladu s nařízením Evropského parlamen-

tu a Rady č. 376/2014 na základě požadavků umožnil oprávněným osobám přístup k vybraným datům uloženým v Evropské databázi bezpečnostních doporučení.

POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ PODLE ZÁKONA Č. 106/1999 Sb. O SVOBODNÉM PŘÍSTUPU K INFORMACÍM A PODLE NAŘÍZENÍ (EU) Č. 376/2014

V průběhu roku 2021 ÚZPLN obdržel jednu písemnou žádost o informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Na tuto žádost

poskytl požadované informace v plném rozsahu, např. informace o způsobu a výsledcích šetření událostí v civilním letectví a smluv uzavřených ÚZPLN s různými subjekty a žádost právnické osoby o způsobu nakládání s troškami po ukončení šetření.

V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 376/2014 na základě požadavků umožnil oprávněným osobám přístup k vybraným datům uloženým v Evropské databázi bezpečnostních doporučení. Jedná se zejména o anonymizované informace z národní databáze událostí ECCAIRS. Na postup ÚZPLN při vyřizování žádostí o informace nebyla podána žádná stížnost.

V rámci možností vykonávali inspektori vedení a konzultační činnost u bakalářských a diplomových prací studentů, jejichž práce byly orientovány na oblast bezpečnosti civilního letectví.

V rámci přímé komunikace s veřejností vyřídil ÚZPLN zvýšený počet podání (telefonických a elektronických podnětů, stížností, žádostí, dotazů atd. občanů a právnických osob). Žádosti se týkaly širokého spektra informací, přičemž dotazy směřovaly zejména k leteckým nehodám a okolnostem jejich šetření. Tento nárůst odráží zejména zvýšený zájem odborné letecké veřejnosti o provozní bezpečnost v civilním letectví. Hlavní pozornost při zpracování odpovědí na žádosti je věnována ochraně osobních údajů.

Vzhledem k pandemii a omezení cestování ÚZPLN zaznamenal ojedinělé žádosti cestujících, kteří se dotazují na informace týkající se příčin zpoždění či rušení letů v situaci, kdy uplatnili svůj nárok na kompenzaci u leteckého dopravce.

MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

Největší podíl mezinárodních aktivit ÚZPLN trvale představovaly aktivity v rámci koordinování součinnosti při šetření zahraničních nehod a za účasti poradců v případech, kdy výrobce letadla nebo pohonné jednotky je z České republiky, zapojení do Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví (ENCASIA) a účast na jednání skupiny odborníků pro šetření leteckých nehod (ACC) Evropské konference pro civilní letectví (ECAC) s cílem rozvoje profesní spolupráce, sdílení osvědčených postupů a vzájemného informování o nejzávažnějších leteckých nehodách.

Společným jmenovatelem pro mezinárodní spolupráci v roce 2021 bylo úsilí i v rámci složitých podmínek realizovat s využitím videokonferencí předávání zkušeností mezi partnerskými organizacemi v rámci EU, ECAC a Sekce vyšetřování nehod (AIG) ICAO. Obě plánovaná plenární zasedání ENCASIA a aktivity pracovních skupin se uskutečnily virtuální formou. ÚZPLN předal v souvislosti s přípravou další fáze vzájemného hodnocení (Peer review) veškeré potřebné údaje v rámci dotazníku.

Za přísných opatření z důvodu pandemie COVID-19 a zavedení cestovních omezení ve většině evropských států se podařilo z iniciativy pracovní skupiny ENCASIA realizovat účast na workshopu v Toulouse zaměřeném na problematiku bezpečnostních doporučení a spolupráci s leteckým průmyslem. Rovněž plánovaných jednání ACC a výměny informací k nejzávažnějším leteckým nehodám v roce 2020 a informování o probíhajících šetřeních leteckých nehod v průběhu roku 2021 se zástupce ÚZPLN zúčastnil prostřednictvím videokonferencí.

Pracovních jednání Sítě analytiků bezpečnosti letectví v rámci Evropské agentury pro bezpečnost (NoA/EASA) se zástupce ÚZPLN zúčastnil virtuální formou. Hlavní aktivity směřovaly k otestování a následnému plnohodnotnému přechodu na nový systém ECCAIRS 2. V rámci dalších činností Sítě analytiků byl v roce 2021 stěžejní přechod na hodnocení rizik dle metodiky ERCS a probíhala školení pro správné pochopení tohoto systému klasifikace.





ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD



www.uzpln.cz

Beranových 130
199 01 Praha 99-Letňany
Tel.: +420-266 199 231
Fax: +420-266 199 234
e-mail: info@uzpln.cz