

Program

- **Rozbor bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2023**
- **Diskuze**
- **Informace**
- **Závěr**

Rozbor bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2023

- Vybrané ukazatele
- Události na území České republiky
- Významné události podle kategorií provozu
- Zahraniční nehody
- Informace

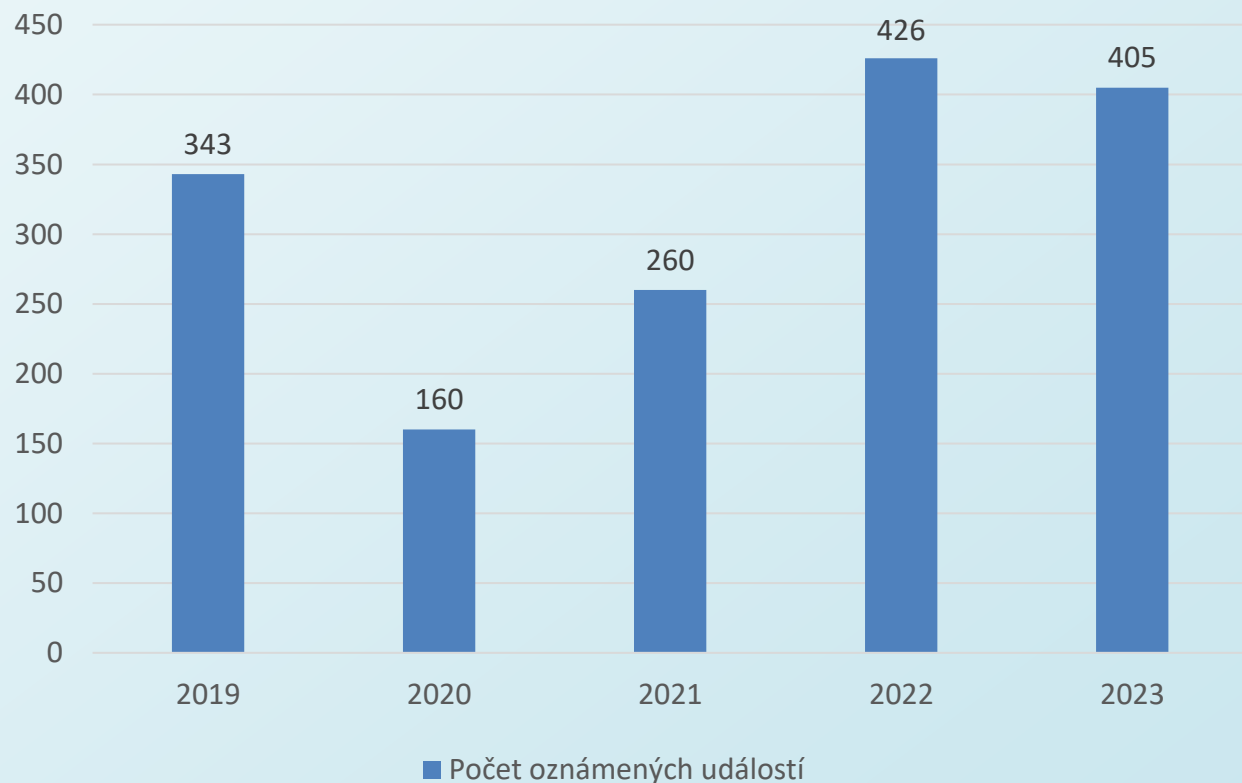
Vybrané ukazatele – 2. čtvrtletí 2023

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

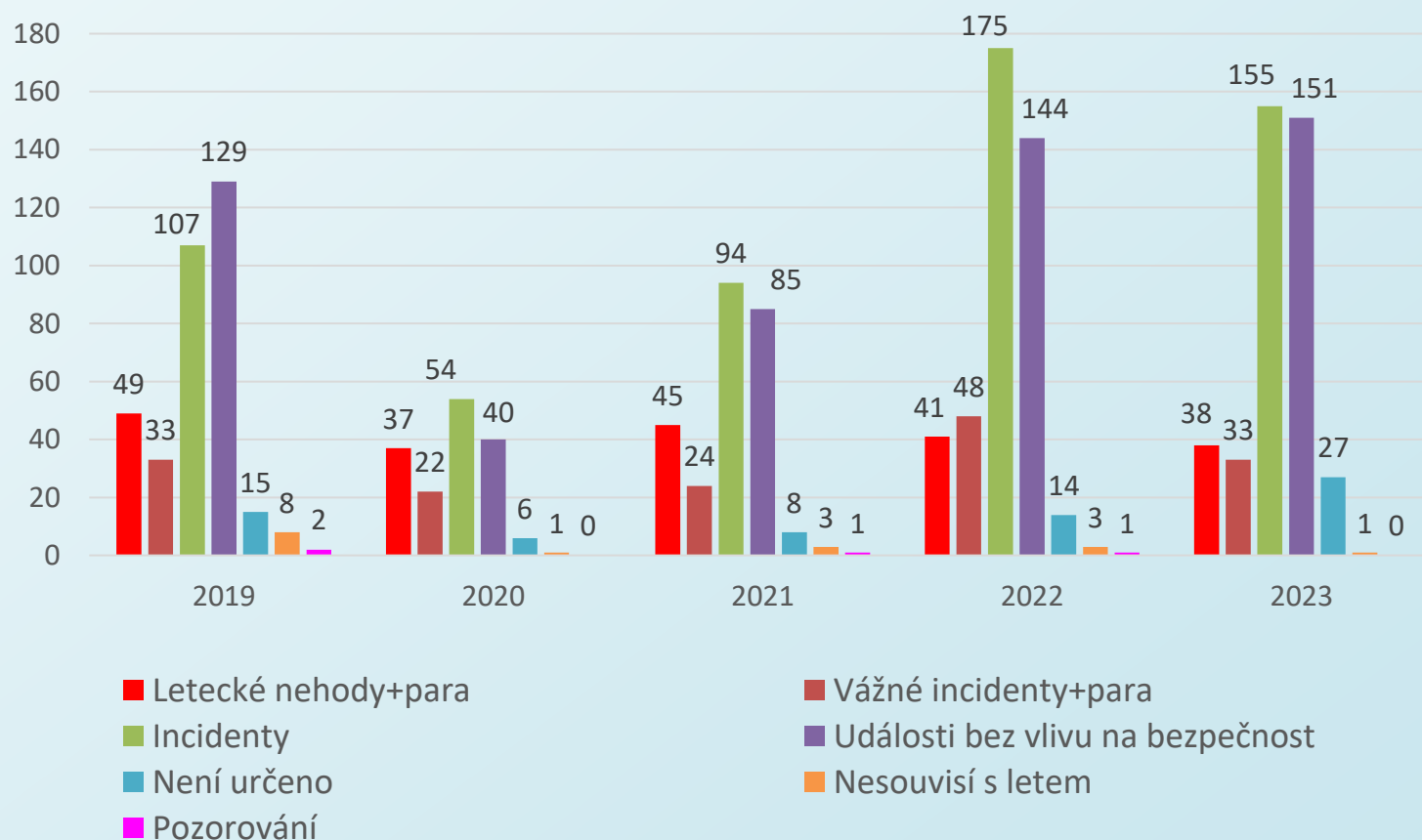
VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

Ve 2. čtvrtletí roku 2023 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 405 událostí.

To představuje meziroční pokles počtu oznámených událostí o 4,9 % oproti stejnému období v roce 2022.

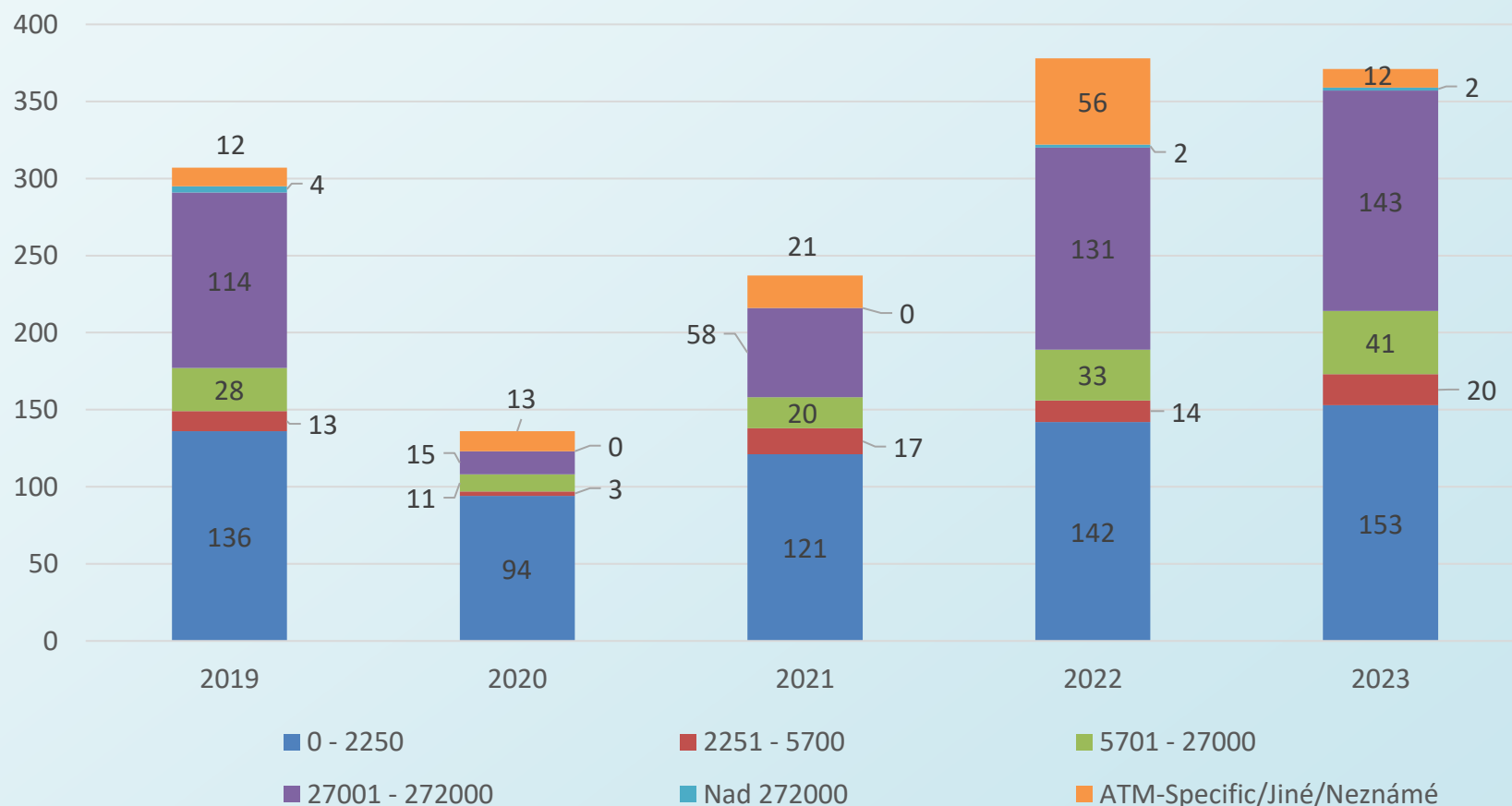


Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 2. čtvrtletí v letech 2019 - 2023



Vývoj celkového počtu událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 2. čtvrtletí v letech 2019 – 2023

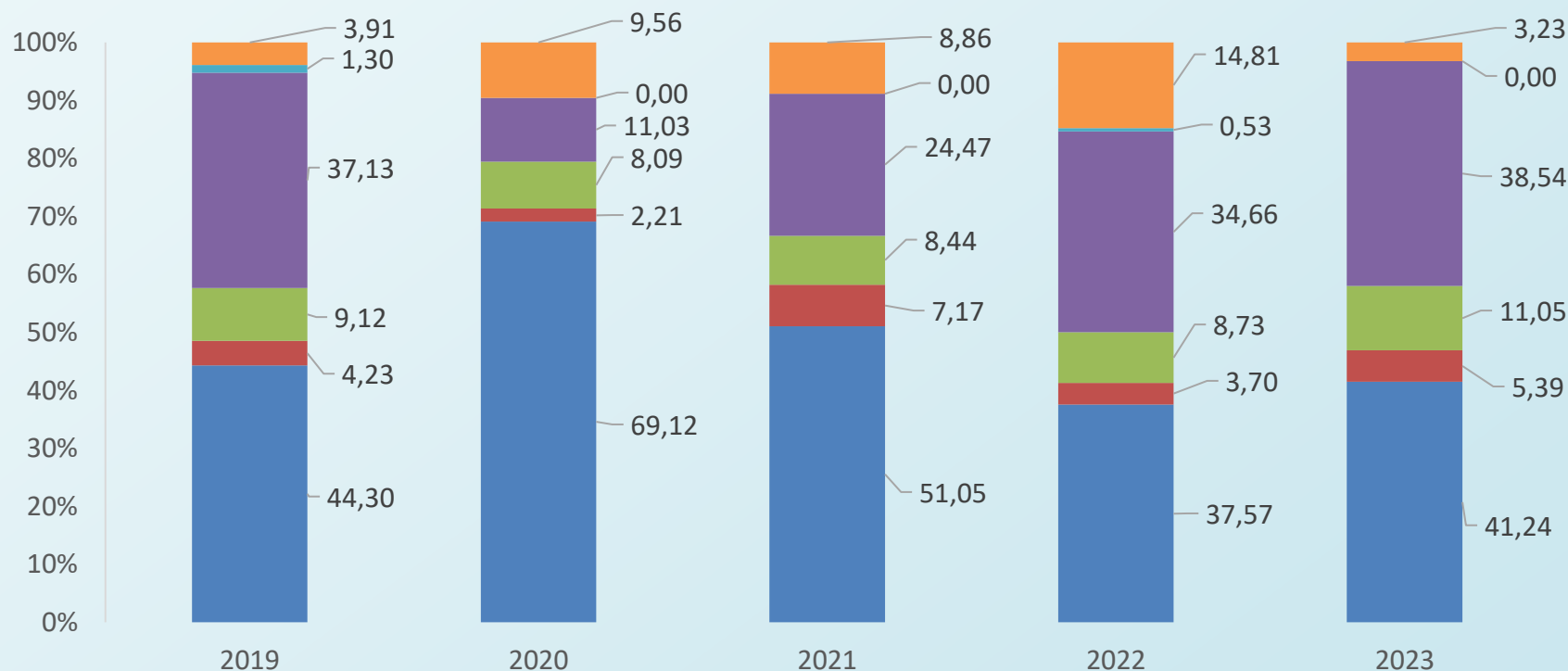
Pozn.: Data pro kategorii MTOM 0 – 2250 kg nezahrnují parašutistické nehody a incidenty



Struktura celkového počtu událostí (%) podle hmotnostních kategorií letadel

ve 2. čtvrtletí v letech 2019 – 2023

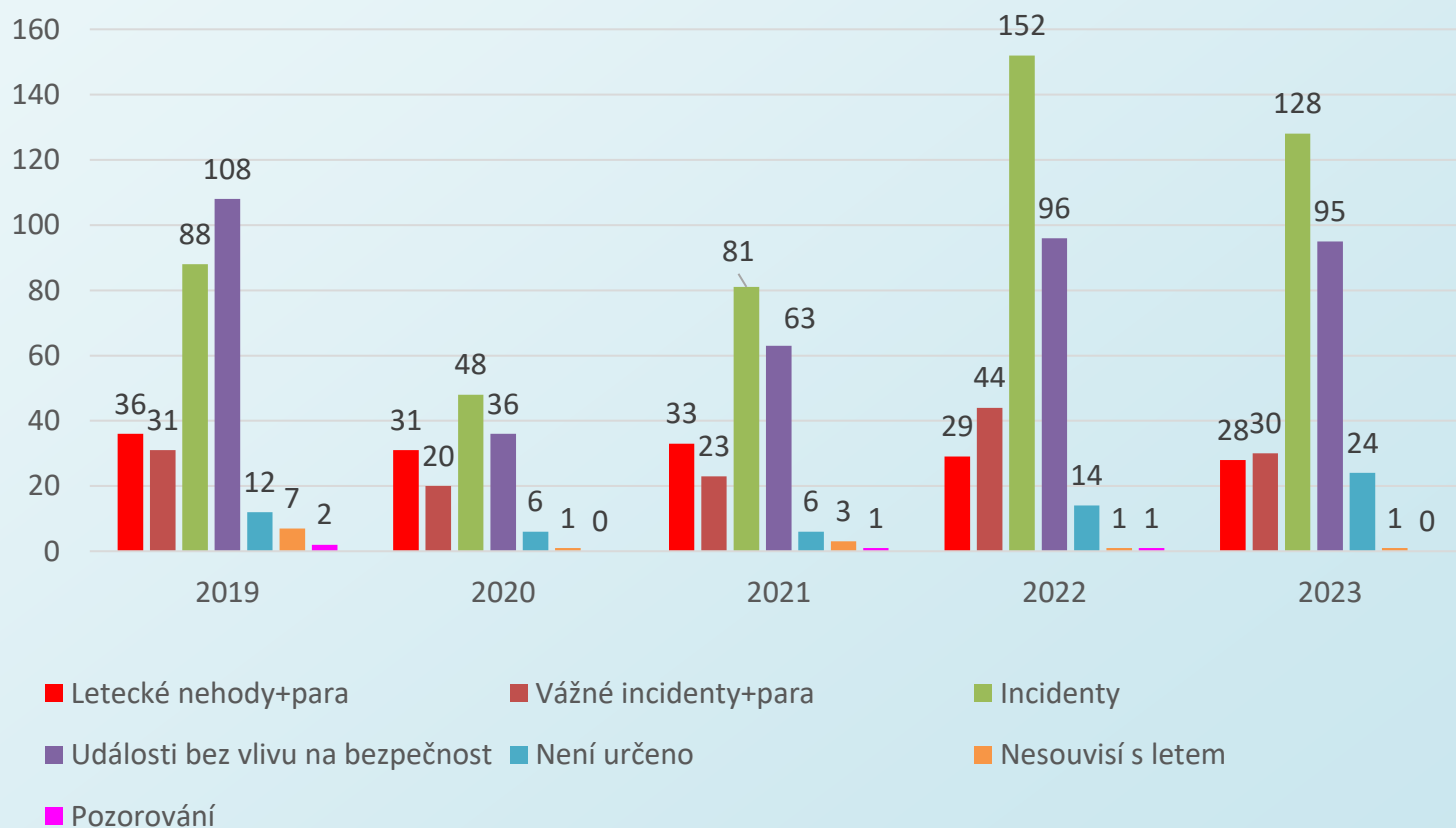
Pozn.: Data pro kategorii MTOM 0 – 2250 kg nezahrnují parašutistické nehody a incidenty



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

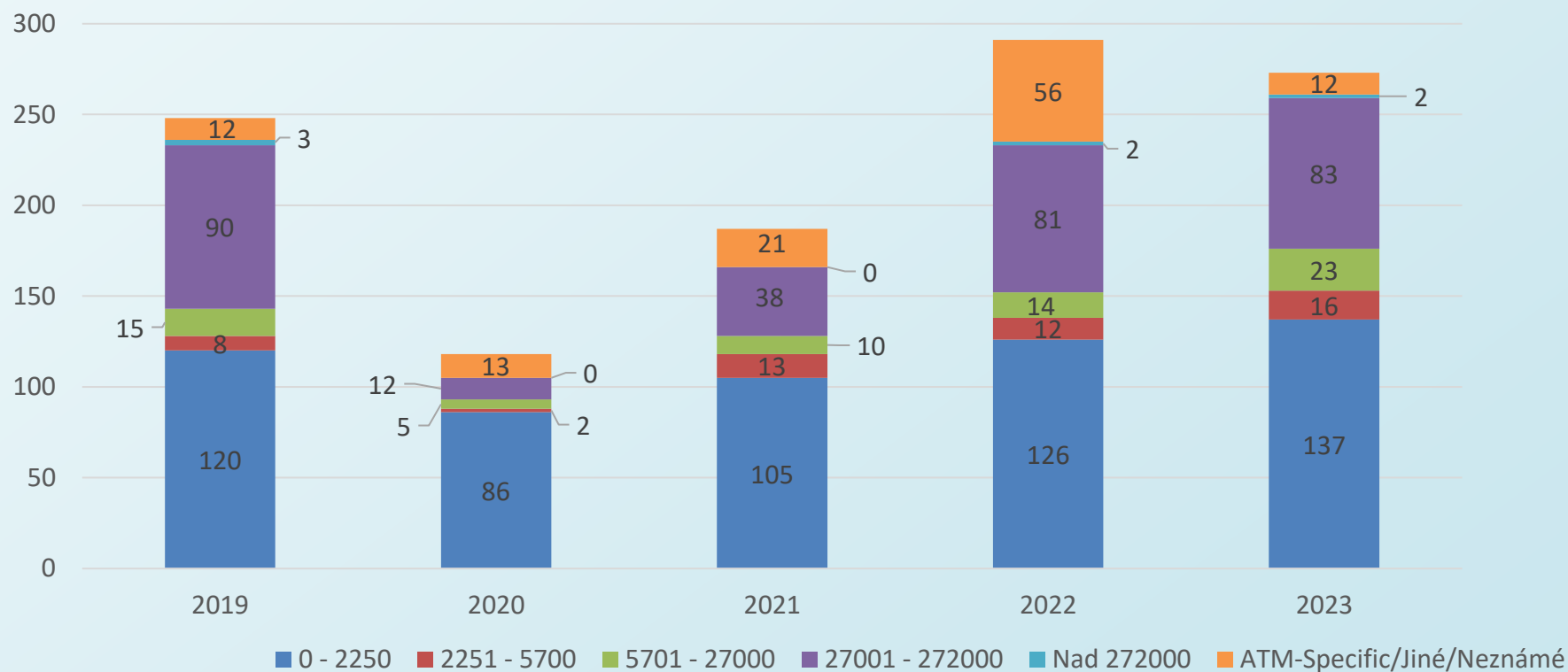
UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj počtu událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 2. čtvrtletí v letech 2019 – 2023



Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 2. čtvrtletí v letech 2019 – 2023

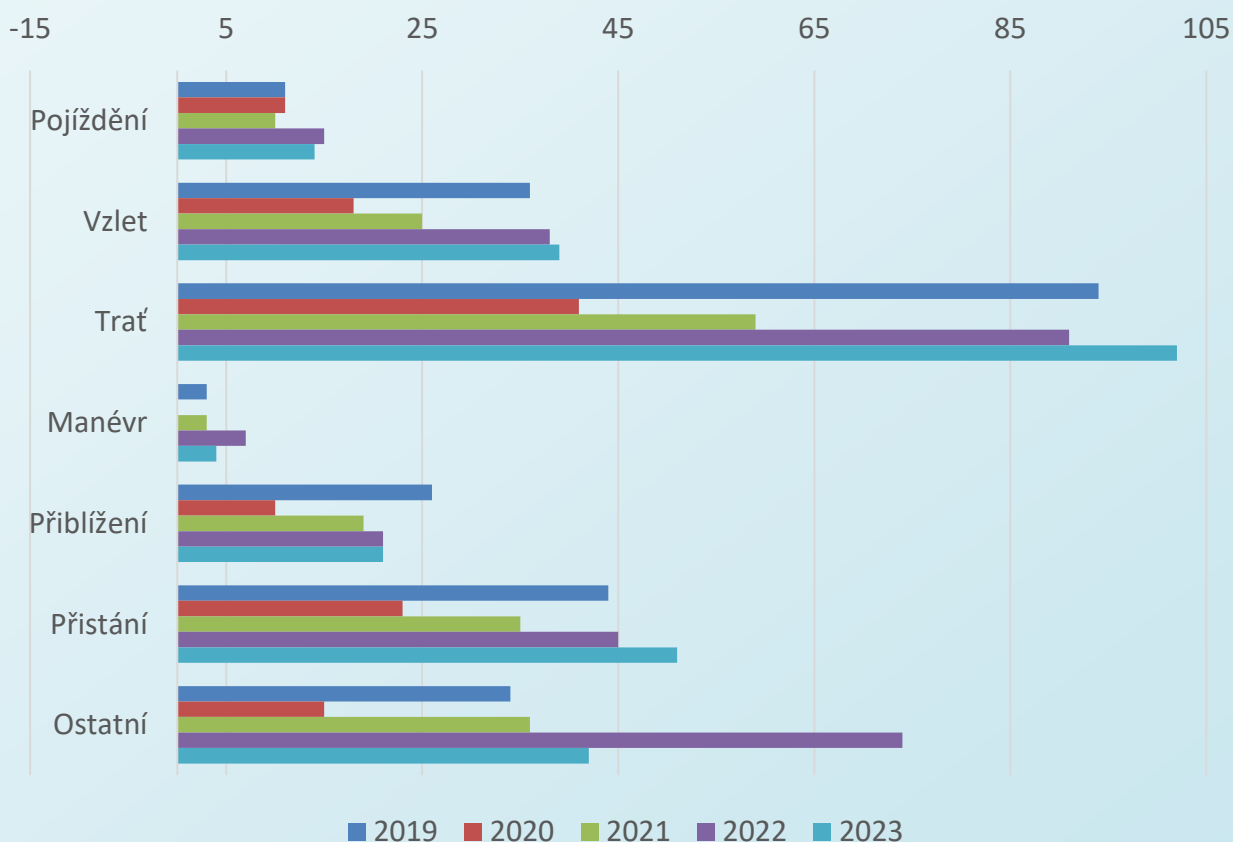
Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty



Vývoj struktury událostí oznámených ÚZPLN podle fáze letu ve 2. čtvrtletí v letech 2019 – 2023.

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

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



Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve 2. čtvrtletí 2023

V následujících tabulkách je uvedena struktura událostí oznámených 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* SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
MTOM > 5 700 kg	0	0	1	0	1
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	1	0	0	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	10	1	5	1	0
Celkem	11	1	6	1	1

* 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 (SINCID)	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
Letouny	5	0	3	1	1
Vrtulníky	0	0	0	0	0
Kluzáky	4	1	1	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	2	0	0
Systémy dálkově řízených letadel	2	0	0	0	0
Celkem	11	1	6	1	1

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 SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
UL letouny	5	1	4	0	1
UL vrtulníky a vírníky	2	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	3	0	0	0	0
ZK a MZK	2	0	0	0	0
Celkem SLZ	12	1	4	0	1

Struktura ostatních událostí na území ČR

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

Události v provozu letadel, letišť, v leteckých službách a údržbě letadel	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno**
MTOM > 5 700 kg	32	70	1	6
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	10	4	0	1
MTOM ≤ 2 250 kg	61	18	0	14
MTOM neznámá	0	0	0	0
ATM - specific.	4	0	0	1
Letiště, letecké služby a údržba letadel	2	2	0	2
Celkem	109	94	1	24

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

Ostatní události na území ČR

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla (mimo SLZ)	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
Letouny	60	90	1	16
Vrtulníky	3	1	0	4
Kluzáky	11	1	0	1
Balóny a vzducholodě	3	0	0	0
Systémy dálkově řízených letadel	26	0	0	0
Celkem	103	92	1	21

Ostatní události v provozu sportovních létajících zařízení na území ČR

Rozdělení podle druhu SLZ

Druh SLZ mimo sportovní padáky	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
UL letouny	8	2	0	0
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	9	0	0	0
Celkem SLZ	18	2	0	0

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky ve 2. čtvrtletí v letech 2019 – 2023 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2023	2022	2021	2020	2019
Letecké nehody celkem	23	20	30	26	27
Fatální nehody	2	4	2	1	2
Počet zahynulých osob	3	4	3	2	2

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	5	9	3	5	9
Fatální nehody	0	1	0	1	1
Počet zahynulých osob	0	1	0	1	1

Následující přehled zahrnuje výběr z událostí, které byly oznámeny organizacemi ve 2. čtvrtletí 2023 a pro bezpečnost letectví představují významné riziko. Souvisely zejména s:

- provozem letadel v obchodní letecké dopravě,
- technickými problémy,
- údržbou a opravou letadel.



Incident

Datum: 8. 4. 2023
Typ: letoun Boeing 737-800
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Letoun tuzemského provozovatele prováděl let z LKPR na EDDB (Berlin-Schönefeld) se 6 člennou posádkou a 179 cestujícími.
- ➔ Během stoupání posádka zaznamenala chybnou indikaci záložního horizontu v podélném sklonu, kdy se indikovaná hodnota měnila od 8° do 28° místo 3°.
- ➔ Po konzultaci s MCC se posádka rozhodla k návratu na LKPR.
- ➔ Po přistání byl letoun předán technikům k výměně záložního horizontu. Po výměně a úspěšných testech byl letoun uvolněn do provozu.

Incident letounu Boeing 737-800 – pokračování



Záložní horizont Boeing 737-800.

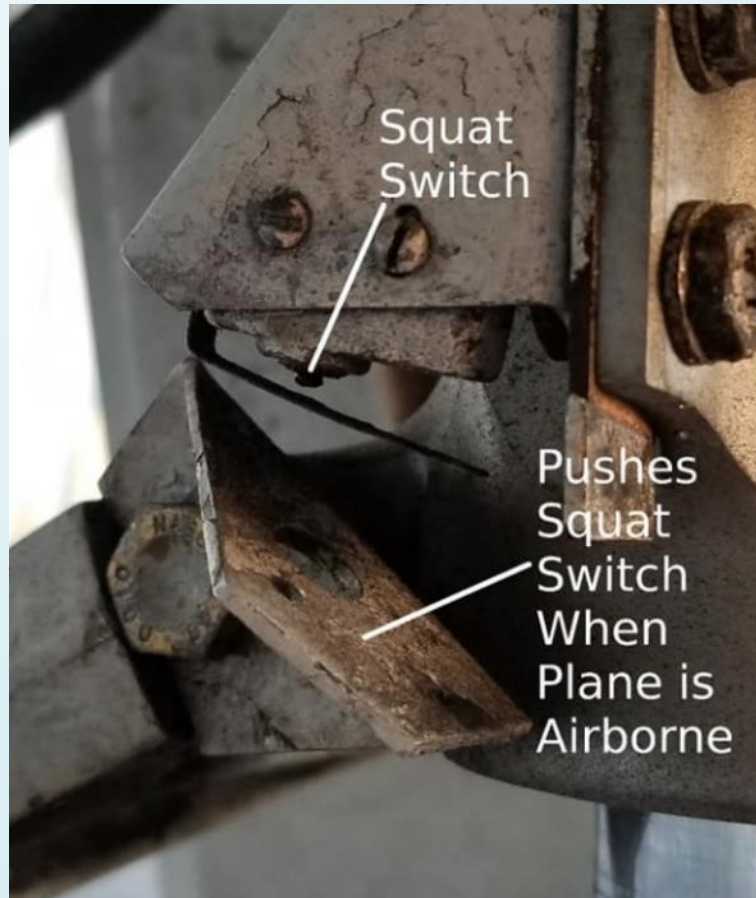
Incident

Datum: 6. 4. 2023
Typ: letoun Cessna 560XL
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Letoun tuzemského dopravce provedl vzlet z RWY 24 LKPR.
- ➔ Po vzletu se posádce nepodařilo zasunout podvozek.
- ➔ Ovládací páka podvozku zůstala v pozici „VYSUNUTO“, nebylo možné s ní manipulovat.
- ➔ Dle signalizace byl podvozek vysunut a zajištěn (3 zelené).
- ➔ Letoun přistál zpět na LKPR.
- ➔ Servisní organizací byla zjištěna chybná poloha koncového spínače zatížení podvozku „squat switch“.
- ➔ Po upravení polohy „squat switch“ a provedení všech funkčních testů byl letoun uvolněn zpět do provozu.

Incident letounu Cessna 560XL – pokračování

Koncový spínač zatížení
podvozku „Squat switch“



Zdroj: Air.Net

Incident

Datum: 20. 4. 2023
Typ: letoun Cessna 525 CitationJet
Místo: LKKB (Praha/Kbely)

- ➔ Posádka letounu měla v plánu provést let z LKKB do LFMD (Cannes Mandelieu)
- ➔ Po vzletu z LKKB nedošlo ke zhasnutí indikace „HYD PRESS ON“ a „GEAR TRANS“, posádka následně provedla postupy EMER/ABNORM a při resetování CB „GEAR CONTROL“ došlo k vysunutí pravé podvozkové nohy a signalizaci jejího vysunutí a indikace „HYD PRESS ON“ zhasla.
- ➔ Po dvojím provedení uvedeného úkonu se posádka rozhodla pro návrat na LKKB s vysunutým podvozkem.
- ➔ Po bezproblémovém přistání na LKKB byl letoun předán k revizi příslušné servisní organizaci a po odstranění závady, jejíž příčinou bylo znečištění konektorů, byl letoun uvolněn do provozu.

Incident letounu Cessna 525 CitationJet – pokračování



Ilustrační foto Cessna 525 CitationJet

Incident

Datum: 11. 5. 2023
Typ: letoun Airbus A320-200
Místo: FIR Praha – 30 NM jižně od bodu HDO

- ➔ Posádka letounu A320-200 zahraničního provozovatele při letu z LOWW (Vienna) do EDDH (Hamburg) 30 NM jižně od HDO na FL360 vyhlásila tísňový signál „MAYDAY“ – problém s přetlakem a nastavila na odpovídáči SSR kód „7700“.
- ➔ Letounu bylo povoleno klesání do FL100. Na této letové hladině letoun pokračoval do EDDH.
- ➔ Dodatečně bylo v EDMM (München) ověřeno, že let na cílové letiště na FL100 proběhl již bez problému.
- ➔ Příčinou vzniku situace byla závada na řídící jednotce systému přetlaku a klimatizace.

Incident A320-200 – pokračování



Ilustrační foto Airbus A320-200

Incident

Datum: 14. 5. 2023
Typ: letoun Cessna 680
Místo: LLBG (Tel Aviv/Ben Gurion)

- ➔ Posádka tuzemského provozovatele letounu Cessna 680 provedla přípravu k letu – bez závad. Posádka měla provést let z LLBG do LLET (Ejlat/J. Hozman).
- ➔ Během vzletu po nastavení vzletového výkonu motorů a při rychlosti cca 40 kt se krátce rozsvítila (blikla) signalizace „NO TAKE OFF“.
- ➔ Posádka přerušila vzlet a vrátila se na stojánku, kde při pracujících motorech byla provedena kontrola mechanizace křídla. Funkce všech trimů do max výchylek, spoilerů a klappek byla bez závad.
- ➔ Posádka konzultovala situaci se střediskem údržby. Poté byly opět provedeny prověrky a testy bez závad. Letoun poté bez závad provedl let na LLET.
- ➔ Závada se již neprojevila a příčinu se zatím nepodařilo zjistit.

Incident letounu Cessna 680 – pokračování



Ilustrační foto Cessna 680

Vážný incident

Datum: 14. 6. 2023

Typ: letoun Boeing 737-800

Místo: FIR Athens na trati LGSA (Chania) – LKPR

- ➔ Na letounu tuzemského dopravce byla na letišti LGSA provedena údržba z důvodu chybového hlášení „ENGINE COWL VALVE OPEN“ na pravém motoru. Letoun byl uvolněn řeckým technikem na základě MEL 30-03-03B.
- ➔ Během spouštění motorů posádka zaznamenala nízký tlak ve vzduchovém vedení pravého motoru. Po konzultaci s MCC se posádka rozhodla pokračovat v pojiždění na vzlet.
- ➔ Ve FL230 se rozeznělo varování kabinové výšky, posádka si okamžitě nasadila kyslíkové masky a zahájila odpovídající úkony.
- ➔ Posádka se rozhodla pro okamžité klesání do FL100. Pokusy o navázání spojení s ATC byly neúspěšné z důvodů obsazení frekvence, proto posádka nastavila kód odpovídače SSR 7700 a zahájila okamžitý sestup.

Vážný incident Boeing 737-800 – pokračování

- Krátce poté posádka navázala spojení s ATC a vyhlásila stav nouze a klesání do FL100.
- Během klesání kabinová výška stále stoupala.
- Piloti konzultovali stav cestujících s vedoucí kabiny a rozhodli se pro manuální aktivaci dýchacích masek pro cestující.
- Poté se posádka rozhodla pro diverzi na LGIR (Heraklion).
- Po dosažení FL80 si posádka sejmula kyslíkové masky a informovala palubní průvodčí a cestující o situaci a diverzi.
- Posádka zrušila stav nouze a informovala operační středisko v Praze.
- V průběhu přiblížení posádka zahájila postupné upouštění přetlaku z letounu. I přes opatrnou manipulaci s ovládáním přetlakového ventilu docházelo k velkým změnám kabinové výšky $\pm 1\ 000$ ft.
- Přistání proběhlo bez dalších komplikací.

Vážný incident Boeing 737-800 – pokračování

- ➔ V servisní organizaci na letišti v Heraklionu bylo zjištěno, že údržba na letišti v Chanii nebyla provedena v souladu s postupy uvedenými v MEL 30-03-03B. Došlo k nesprávné manipulaci s ventily ovládajícími přetlakový systém letounu.
- ➔ Letoun byl uvolněn servisní organizací na letišti v Heraklionu pro technický přelet bez cestujících do Prahy.

Vážný incident Boeing 737-800 – pokračování

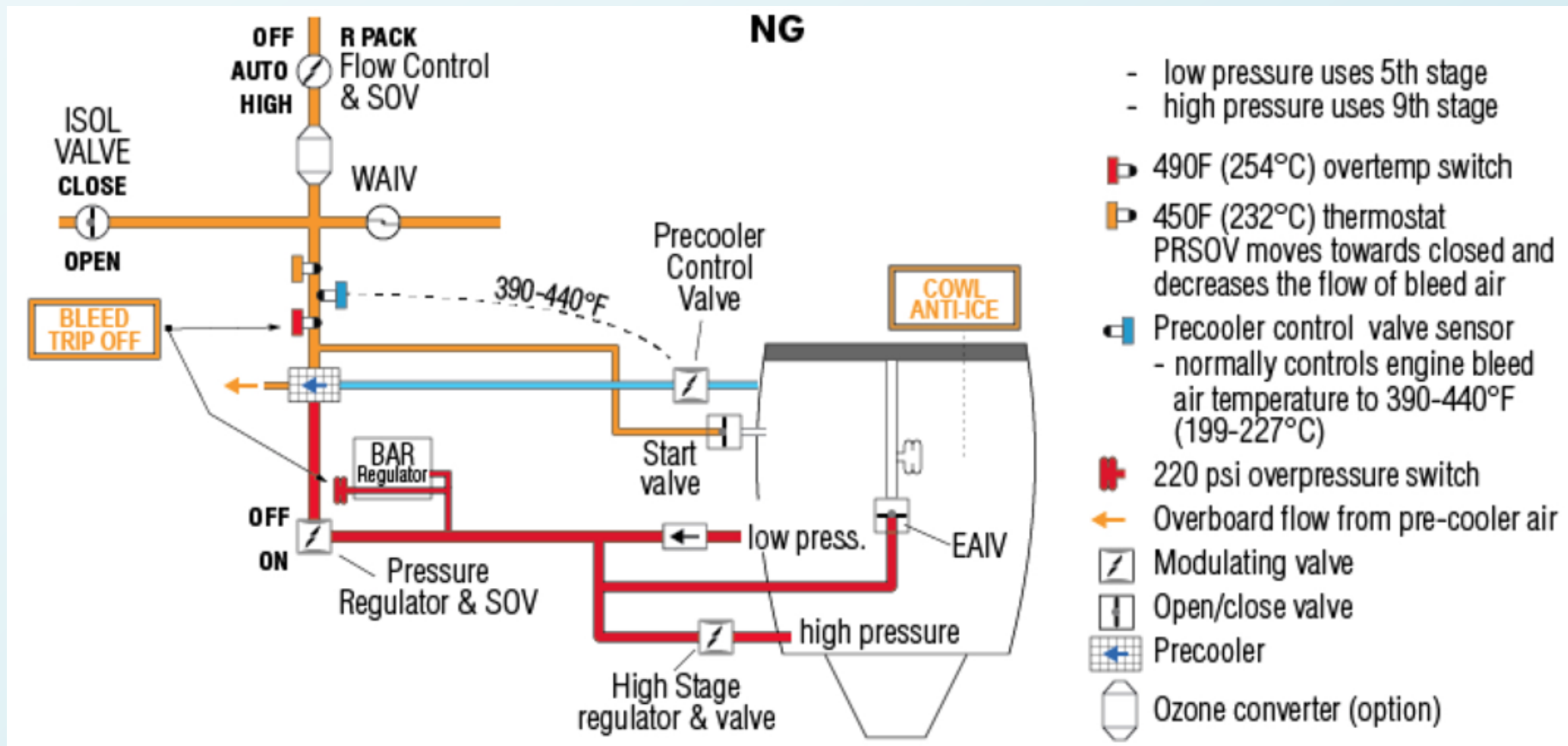


Schéma přetlakového systému na vstupu od motoru

Přehled laserových útoků

Ve 2. čtvrtletí roku 2023 ÚZPLN obdržel 10 oznámení o útoku laserovým paprskem.

→ 8 hlášení bylo podáno ve FIR Praha, 4 zahraničními a 4 tuzemskými provozovateli.

Všechna byla podána při přiblížení na přistání na LKKU, LKHK, LKMT a při místní činnosti v blízkosti měst Valašského Meziříčí a Slaného.

→ 2 hlášení byla podána tuzemskými provozovateli v zahraničí, z toho:

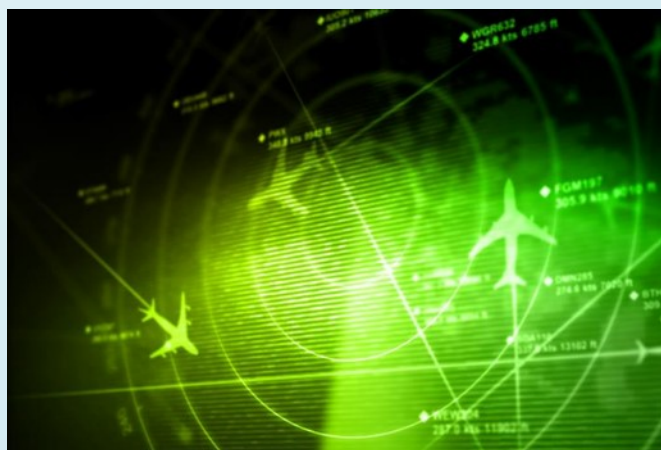
- 1 hlášení ve FIR Tunisia při přiblížení na DTMB (Jerba),
- 1 ve FIR Tel Aviv při přiblížení na LLBG (Ben Gurion).



Přehled hlášení „TCAS RA“

Ve 2. čtvrtletí 2023 ÚZPLN obdržel 9 hlášení „TCAS RA“:

- ➔ 2 hlášení podala posádka zahraničních provozovatelů v LKAA. Obě byly v důsledku velké ROC resp. ROD vůči protiprovozu. Nedošlo ke snížení minima vertikálního rozstupu.
- ➔ 5 hlášení bylo podáno posádkami českých provozovatelů v zahraničí. Hlášení byla podána po vzletu, resp. během počátečního stoupání. Posádky situaci řešily v souladu s příkazem TCAS a instrukcemi ATM.



Přehled hlášení „TCAS RA“ – pokračování

- ➔ 2 hlášení byla podána posádkami tuzemských provozovatelů v LKAA, z toho:
- 1 před dosažením CFL330, nedošlo ke snížení minima rozstupu,
 - 1 po T/O k IFR letu, došlo k indikaci vůči VFR provozu, nedošlo ke snížení minima rozstupu.





Střety s ptáky

Ve 2. čtvrtletí roku 2023 obdržel ÚZPLN celkem 64 oznámení o střetech s ptáky a 9 oznámení o střetu se zvěří.

K 23 střetům s ptáky došlo v zahraničí a 41 se stalo na území České republiky. Z toho v jednom případě pták poškodil levé spodní okno vrtulníku HEMS a jednou došlo k promáčknutí náběžné hrany křídla letounu YAK 55 při střetu s orlicí. Dále došlo 4x k omezení provozu na LKKV z důvodu přítomnosti srn na dráze.



Poškozené spodní okno vrtulníku EC135

Závažné události na území České republiky v provozu letadel s maximální vzletovou hmotností do 5700 kg, ze kterých lze vyvodit poučení ke zlepšení bezpečnosti.



Události, u nichž bylo zahájeno šetření

ÚZPLN zahájil ve 2. čtvrtletí šetření příčin leteckých nehod a incidentů:

- letounů Cessna F150-L, D-EGKD a Cessna 172, OE-DAI,
- kluzáku L 23, OK-4212, se smrtelným zraněním,
- tandemového PG s těžkým zraněním druhé osoby,
- letounu Cessna 152, OK-GOL,
- letounu Zlín Z37-T, OK-MFM,
- ULL UFM-10 XXL Samba, OK-MUS 15, se smrtelným zraněním,
- letounu Pilatus PC-6, EC-LQH.



Události, u nichž bylo zahájeno šetření - pokračování

ÚZPLN pověřil v souladu s § 55c odst. 1 zákona o civilním letectví příslušné organizace šetřením příčin leteckých nehod:

- UL vírníku Calidus, OK-VWC 36,
- UL letounu TST-7 Junior, OK-NUD 02,
- UL letounu Fantasy Air Cora Legato, OK-CUU 12,
- letounu Cessna 172S, OK-CAP,
- UL vírníku Cavalon, OK-AWC 09,
- motorového padákového kluzáku, OK-XMA 84,
- UL letounu Skyleader 600, OK-XUF 99,
- UL letounu Merlin 100, OK-TUM 13,
- motorového závěsného kluzáku OK-MZF 08,
- letounu Tecnam 2002 JF, OK-AOC.

Incident

Datum: 10. 4. 2023
Typ: motorový kluzák L-13 SE
Místo: LKKL (Kladno)

- ➔ Pilot pojížděl po provozní ploše na místo vzletu z RWY 12 LKKL. Cca 30 m NE od THR RWY 12 došlo k zapadnutí kola hlavního podvozku do terénní nerovnosti (díry) v travnatém pásu a k následnému střetu vrtule s terénem.
- ➔ Oba konce vrtule se roztříštily a motor Mikron III se zastavil.
- ➔ Pilot nebyl zraněn. Organizace údržby při kontrole motoru zjistila, že je způsobilý letového provozu.



Incident

Datum: 14. 4. 2023
Typ: letouny Cessna 150 x DV-20 Katana
Místo: LOAV (Vienna-Vöslau)

- ➔ Rakouský orgán ATS oznámil incident letounu Cessna 150 provozovatele z ČR při vzletu z LOAV.
- ➔ Pilot-žák s instruktorem prováděl let po okruhu. Počasí v prostoru letiště – déšť a nízká oblačnost.
- ➔ Na vyčkávacím místě RWY 31L posádka přehlédla přistávající letoun DV-20 Katana v poloze mezi 3. a 4. zatáčkou.
- ➔ Pilot-žák hlásil vstup na dráhu a vzlet: „*OK...Departing RWY 31.*“ Dispečer AFIS odpověděl: „On your own discretion, wind...“ Pilot přistávajícího letoun DV-20 Katana nevyslal žádnou zprávu.
- ➔ Instruktor dal žákovi pokyn, aby zpřesnil zprávu o vstupu na dráhu a vzletu – „*OK...Lining up, taking off RWY 31.*“ Dispečer AFIS nepředal žádné informace o provozu.

Incident letounu Cessna 150 x DV-20 Katana– pokračování

- ➔ Po vyslání zprávy a důležitých úkonech posádka letounu Cessna 150 vjela na RWY 31, kde zaslechla zprávu, že přistávající letoun je v poloze na finále. Ihned poté zahájila vzlet. Předpokládala, že na jeho provedení mají dost času.
- ➔ Posádka přistávajícího letounu DV-20 Katana zahájila, ale neohlásila, postup nezdařeného přiblížení.
- ➔ Na vzniklou nebezpečnou situaci reagovala posádka vrtulníku, která prováděla výcvik na paralelní dráze LOAV a dvakrát vysílala v němčině zprávu, aby vzlet přerušili.
- ➔ Instruktor letounu Cessna 150 zprávě nerozuměl. Po odpoutání si všimnul, že letoun DV-20 Katana letěl asi 20 metrů nad nimi.
- ➔ Instruktor snížil výkon a krátce pokračoval letem v blízkosti země, aby zvýšil rozstup.
- ➔ Poté zahájil mírné stoupání a odbočil doleva z osy dráhy přibližně o 70 m, aby dále zvýšili rozstup. Instruktor ohlásil: „*Traffic in sight, will continue as number two.*”

Incident

Datum: 16. 4. 2023
Typ: kluzák Schleicher ASK 21
Místo: LKRK (Rakovník)

- Během vzletu v aerovleku odpadl překryt zadní kabiny kluzáku.
- Pilot kluzáku se odpojil a přistál okruhem zpět na letišti.
- Překryt kabiny se následkem pádu rozbil.
- Ke zranění pilota ani dalších osob, ani dalšímu poškození nedošlo.
- Otevření překrytu kabiny způsobilo jeho nesprávné uzavření, nejednalo se o technickou závadu.

Letecká nehoda

Datum: 22. 4. 2023

Typ: závěsný kluzák COMBAT 12.7C

Místo: startoviště Staňkovka v Černošicích

- ➔ Pilot prováděl rekreační let. Po příjezdu na startoviště Staňkovka zkontroloval stav plochy, která byla poškozena půdní erozí.
- ➔ Pilot usoudil, že při vhodné rychlosti protivětru, bude vzlet bezpečný.
- ➔ Pilot sestavil ZK a napínák příčnicku nastavil do zcela povolené polohy (očekával zesilující vítr).
- ➔ Během krátkého rozběhu se pilotovi nepodařilo získat dostatečnou rychlost.
- ➔ Za hranou rozběhové dráhy se ZK začal stáčet doleva a po uletěných cca 40 m narazil do koruny suchého stromu, kde zůstal zaklíněn ve větvích.
- ➔ Zraněný pilot zůstal viset 5 m nad zemí v nepřístupném svažitém terénu.

Letecká nehoda ZK COMBAT 12.7C – pokračování

- ➔ Záchrana proběhla slaněním záchranáře z policejního vrtulníku a pilot byl následně vrtulníkem HEMS transportován k odbornému ošetření.
- ➔ Příčinou nehody byl pomalý rozběh pilota po krátké a erozí poškozené rozběhové dráze.
- ➔ Spolupůsobící příčinou bylo nevhodné nastavení napínáku příčnicku.



Incident

Datum: 1. 5. 2023
Typ: kluzák G 102 Astir CS
Místo: LKKA (Křižanov)

- ➔ Pilotka prováděla přeškolovací let na nový typ kluzáku.
 - ➔ Při provádění přistávacího manévru na RWY 14 LKKA kluzák tvrdě dosednul na travnatou plochu před prahové značení.
 - ➔ Kluzák se po krátkém výběhu zastavil na travnaté dráze.
 - ➔ Byl poškozen v malém rozsahu (poškození hlavního podvozku).
 - ➔ Pilotka kluzáku nebyla zraněna.
-
- ➔ Příčinou incidentu byl nesprávně provedený rozpočet na přistání.

Incident

Datum: 6. 5. 2023
Typ: TECNAM P2002-JF
Místo: LKBE (Benešov)

- ➔ V průběhu pomalého pojíždění na stojánku před hangárem (cca 2 m od stojánky) příd' letadla poklesla v důsledku vypadnutí kola z vidlice předového podvozku.
- ➔ Na signál provozního technika pilot zastavil a vypnul motor.
- ➔ Letoun byl v době incidentu před plánovanou revizí. Ta byla následně provedena včetně potřebné opravy.
- ➔ Letoun byl po provedení údržby uvolněn do provozu.

Incident letounu TECNAM P2002-JF – pokračování



Poškození předové
podvozkové nohy
letounu TECNAM
P2002-JF



Letecká nehoda

Datum: 7. 5. 2023

Typ: Cessna 172 B a Cessna F150

Místo: fáze přistání na RWY 09R LKKT (Klatovy)

- ➔ Pilot letounu Cessna 172 B, rakouský občan žijící v Čechách, hovořící česky, s dítětem na palubě, vzlétl v 17:20 k rekreačnímu letu okolo Nýrské přehrady.
- ➔ Komunikaci za letu vedl v českém jazyce na kmitočtu 122,210 Klatovy RADIO. Letoun přilétal do 4. zatačky od Bezděkova na dlouhé finále okruhu RWY 09R LKKT.
- ➔ Pilot druhého letounu Cessna F 150, rakouský občan žijící v Čechách, s dítětem na palubě, také vzlétl k rekreačnímu letu v 17:45 z LKKT.
- ➔ Trať letu vedla přes obce Ostřetice, Makalovy, Točník, Štěpánovice a zpět na LKKT.
- ➔ Komunikaci za letu vedl naslepo v anglickém jazyce a střídavě na dvou blíže neupřesněných frekvencích.

Letecká nehoda letounů Cessna 172 B a Cessna F 150 – pokračování

- ➔ Pilot Cessny F 150 ohlásil svoji polohu „po větru“ a nad obcí Točnick zaslechl českou/anglickou korespondenci jiného letounu: „...rychleji...“.
- ➔ Na zaslechnutý pokyn „rychleji“ se rozhodl zúžit a urychlit okruh na přistání, dotočil 4. zatačku a klesal cca 130 km/h IAS na přistání.
- ➔ Pilot Cessny F 150 chtěl přistát na RWY 09L, ale protože v předchozích dnech pršelo, rozhodl se pro RWY 09R se šterkovým povrchem.
- ➔ Ve vzdálenosti cca 300-400 m dotácel doprava na RWY 09R.
- ➔ Ve stejné době letoun Cessna 172 B pokračoval cca 105-106 km/h IAS v přiblížení na přistání na RWY 09R LKKT.
- ➔ Na komunikaci pilota Cessny 172 B nikdo neodpovídal a pilot žádnou další komunikaci provozu neslyšel.
- ➔ Piloti letounů Cessna F 150 a Cessna 172 B o sobě nevěděli.
- ➔ Letoun Cessna F 150 byl v náklonu, pilot letoun Cessna 172 B neviděl. Zpozoroval ho cca 1 sec před nárazem.

Letecká nehoda letounů Cessna 172 B a Cessna F 150 – pokračování

- ➔ Ve výšce cca 5-10 m AGL, nad silnicí před prahem RWY 09R LKKT narazil letoun Cessna F 150 z převýšení nejprve vrtulovým kuželem do směrového kormidla letounu Cessna 172 B a následně do letounu narazil spodní přední částí trupu.
- ➔ Oba letouny dopadly zaklíněny z malé výšky na RWY 09R LKKT.
- ➔ Posádky obou letounů utrpěly lehká zranění.
- ➔ Letoun Cessna 172 B byl zničen, letoun Cessna F 150 měl poškozen vrtulový kužel, listy vrtule a konec levé poloviny křídla.

Letecká nehoda Cessny 172 B a Cessny F150 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 9. 5. 2023
Typ: UL vírník CALIDUS
Místo: ATZ LKLB (Liberec)

- ➔ Pilot s další osobou na palubě prováděl let po okruhu na LKLB.
- ➔ Po vzletu z RWY 16 LKLB pokračoval v letu pravým okruhem.
- ➔ V poloze „po větru“ pravého okruhu RWY 16 začal UL vírník samovolně ztrácet výšku.
- ➔ Pilot se rozhodnul přerušit let po okruhu a okamžitě přistát do terénu.
- ➔ Při tvrdém přistání na louku u Šrámkovy ulice došlo k převrácení UL vírníku na bok.
- ➔ Pilot ani cestující nebyl zraněn.
- ➔ UL vírník měl poškozené listy rotoru, pylon rotoru, tlačnou vrtuli, překryt kabiny a podvozek.

Letecká nehoda UL vírník CALIDUS – pokračování

- Dosavadním šetřením bylo zjištěno, že UL vírník začal samovolně klesat po vlétnutí do rotorového proudění na závětrné straně Ještědu (vítr na LKLB 135°/8 m/s) a pilot nezvládnul přistávací manévry do terénu při nárazovém větru.



UL vírník na místě nehody - posádkou byl vrácen na kola podvozku před příjezdem inspektora LAA ČR.

Letecká nehoda

Datum: 9. 5. 2023

Typ: UL motorový kluzák TST 7 JUNIOR

Místo: LKRY (Rokycany)

- ➔ Pilot prováděl kondiční let po delší přestávce v létání.
- ➔ Po vzletu z RWY 09 LKRY převedl UL motorový kluzák do „bezvýznamného“ stoupání.
- ➔ Nad prahovými značkami RWY 27, velmi nízko nad zemí zahájil točení levé zatáčky nad travnatou plochou letiště.
- ➔ Během provádění tohoto nebezpečného letového manévru došlo ke kontaktu konce levé poloviny křídla se zemí.
- ➔ Levá polovina křídla se po kontaktu se zemí částečně ulomila a UL motorový kluzák se roztočil kolem svislé osy.
- ➔ Během této rotace došlo postupně k odtržení přední části trupu, roztříštění náběžné hrany konce pravé poloviny křídla, zlomení trupu za centroplánem a ulomení svislé ocasní plochy.

Letecká nehoda UL motorového kluzáku TST 7 – pokračování

- ➔ Poté se UL motorový kluzák zastavil a zůstal stát na částečně vylomeném hlavním podvozku.
- ➔ UL motorový kluzák byl zničen.
- ➔ Pilot byl vážně zraněn.



Letecká nehoda

Datum: 13. 5. 2023

Typ: Kluzák L-23 Super Blaník

Místo: na poli cca 1,4 km od LKSZ (Sazená)

- ➔ Instruktor s pilotem se rozhodli procvičit vybírání vývrtky na L-23.
- ➔ Kluzák nastoupal v aerovleku výšku 1070 m QNH a v prostoru posádka provedla jeden nácvik uvedení L-23 do vývrtky s vybráním.
- ➔ Z přímého letu poté posádka uvedla kluzák do levotočivé vývrtky.
- ➔ Z videozáznamu je zřejmé, že po uvedení kluzáku do vývrtky následoval kontinuální průběh vývrtky beze změn a zjevných pokusů o její vybrání.
- ➔ Neproběhl odhoz kabiny a pokus posádky o opuštění kabiny kluzáku.
- ➔ Kluzák v levotočivé vývrtce pokračoval až do nárazu do země.

Letecká nehoda L-23 Super Blaník – pokračování

- ➔ Posádka utrpěla smrtelná zranění.
- ➔ Kluzák byl zničen.



Vážný incident

Datum: 17. 5. 2023

Typ: letoun Czech Sport Aircraft PS-28 Cruiser

Místo: LKLT (Letňany)

- ➔ Instruktor se žákem se vraceli z navigačního letu.
- ➔ Po přiletu na LKLT se zařadili do levého okruhu RWY 05R s úmyslem provést letmé přistání.
- ➔ Přistání žák provedl do první třetiny RWY 05R. Po odpoutání od země letoun nedostatečně akceleroval a zvuk motoru se změnil.
- ➔ Vzhledem ke snižujícím se otáčkám motoru a překážkám ve směru vzletu převzal instruktor řízení letounu, přerušil vzlet a provedl přistání před sebe s intenzivním brzděním.
- ➔ Letoun opětovně dosedl cca 40 m před koncovým značením RWY 05R a zastavil cca 120 m za koncovým značením.
- ➔ Letoun bez poškození pojížděl zpět k hangáru.

Vážný incident letounu PS-28 Cruiser – pokračování

- ➔ Po prvotním ohledání motoru byla nalezena prasklá membrána šoupátka v pravém karburátoru.
- ➔ Membrána v levém karburátoru měla také viditelné známky narušení, ale prasklá nebyla.
- ➔ Provozovatel přijal bezpečnostní opatření: provést kontrolu šoupátka a membrány ve všech motorech Rotax provozovatele a nahlásit jakýkoli případ nečekaného poklesu otáček nebo nepravidelného chodu motoru.



Letecká nehoda

Datum: 21. 5. 2023
Typ: kluzák Scheibe SF34
Místo: LKCB (Cheb)

- ➔ Při výcviku pilota kluzáku došlo před přistáním při rychlosti cca 80 KIAS k prosednutí kluzáku pravděpodobně vlivem poryvu větru a následně ke kontaktu se zemí v předpolí, kde se nacházely řádky posekané trávy.
- ➔ Instruktor ani žák na prosednutí v nízké výšce nad překážkou nestihli zareagovat.
- ➔ Po dosednutí následoval dotyk levé poloviny křídla se shrnutou trávou, levá rotace o 270° a zastavení po cca 75 metrech.
- ➔ Na kluzáku byl poškozen podvozek a upevnění křídla.
- ➔ Posádka bez zranění.

Letecká nehoda kluzáku Scheibe SF34 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 21. 5. 2023
Typ: padákový kluzák UP 52ML
Místo: startoviště Zvičina

- ➔ Pilot s cestující prováděl tandemový let jako součást zážitkového poukazu.
- ➔ Při vzletu ze startoviště Zvičina došlo po odpoutání PK k jeho rozkývání s následným prosednutím z výšky cca 5 m AGL.
- ➔ Tandem v kyvu tvrdě narazil do země.
- ➔ Padákový kluzák nebyl poškozen.
- ➔ Pilot nebyl zraněn. Cestující utrpěla vážné zranění.
- ➔ Po tvrdém přistání si stěžovala na bolest v pánevní oblasti. Při ošetření na specializovaném pracovišti byla potvrzena zlomenina pánevní kosti.

Letecká nehoda

Datum: 27. 5. 2023
Typ: kluzák L-13 Blaník
Místo: v blízkosti LKTA (Tábor)

- ➔ Pilot - žák ve výcviku prováděl přiblížení na přistání na RWY 34.
- ➔ S vysunutím vztlakových klapek došlo i k vysunutí brzdících klapek.
- ➔ Vysunutí brzdících klapek pilot - žák nezaregistroval.
- ➔ Instruktor pověřený dozorem vydal žákovi opětovné pokyny k zavření brzdících klapek. Na tento pokyn pilot - žák nezareagoval.
- ➔ Během přiblížení přes lesní porost došlo k zachycení pravou polovinou křídla o vrchol stromu.
- ➔ Kluzák pokračoval v letu a přistál na poli před prahem dráhy.
- ➔ Pilot – žák nezraněn, kluzák byl poškozen.

Letecká nehoda kluzáku L-13 Blaník – pokračování



Incident

Datum: 28. 5. 2023
Typ: horkovzdušný balón BB 78Z
Místo: louka u obce Velká Čierna (Slovensko)

- ➔ Pilot prováděl komerční let s cestujícími.
- ➔ Po 35 minutách letu zahájil z výšky 800 m AMSL klesání do prostoru plánovaného přistání.
- ➔ Ve výšce cca 200 m AGL při vertikálním klesání 1 m/s byl let balónu negativně ovlivněn významnou změnou proudění vzduchu.
- ➔ Střih větru vytlačil z obalu část teplého vzduchu a vertikální rychlost klesání se zvětšila.
- ➔ Pilot zahájil „dotápění“ obalu třemi hořáky, ale klesání se mu nepodařilo zastavit.
- ➔ Protože trajektorie letu směřovala přes nadzemní vedení nízkého napětí, pilot se rozhodnul pro nouzové přistání do prostoru před elektrické vedení.

Incident horkovzdušného balónu – pokračování

- ➔ Po dosednutí koše na zem došlo vlivem setrvačnosti k přepadnutí obalu přes vodiče nadzemního vedení, což vyvolalo zkrat.
- ➔ Posádka balónu nebyla zraněna a balón nebyl poškozen.



Ilustrační foto

Letecká nehoda

Datum: 29. 5. 2023
Typ: UL letoun JORA
Místo: LKMB (Mladá Boleslav)

- ➔ Pilot ULL provedl vzlet na LKMB z RWY 34 za účelem kondičního letu do prostoru.
- ➔ Krátce po vzletu, přibližně ve výšce 60 m AGL, došlo k vysazení motoru. Pilot se rozhodl pro návrat na letiště.
- ➔ Pilot proto provedl pravou zatačku o 180°, krátce na to následoval pád letadla s dopadem na předový podvozek s ulomením kola a převrácení letadla na záda.
- ➔ Pilot vyvázl nezraněn.
- ➔ Došlo k poškození letadla velkého rozsahu, při kterém byla zničena vrtule, poškozen podvozek, trup, prosklení kabiny, kryty motoru a vzpěra a koncový oblouk pravé poloviny křídla.

Letecká nehoda ULL JORA – pokračování



Poškozený ULL JORA po nouzovém přistání na LKMB

Letecká nehoda

Datum: 31. 5. 2023

Typ: UL vírník CAVALON

Místo: pole N neveřejné plochy SLZ Kunětice (LKKUNE)

- ➔ Pilot s další osobou na palubě prováděl rekreační let z LKKUNE s plánovaným přistáním na louku u obce Králíky.
- ➔ Krátce po vzletu z RWY 05 ve výšce cca 100 m AGL pilot zaznamenal ztrátu schopnosti UL vírníku stoupat.
- ➔ Přerušil let a zahájil postup nouzového přistání do terénu.
- ➔ Během nesprávně provedeného přistávacího manévru dopadl UL vírník z výšky cca 5 m AGL tvrdě na zem.
- ➔ UL vírník byl poškozen ve velkém rozsahu. Byly zničeny listy rotoru s rotorovou hlavou, pylon rotoru, překryt kabiny, tlačná vrtule, podvozek a nosník kýlových ploch. Bylo poškozeno řízení, zařízení GyroMotion a motor.
- ➔ Pilot a cestující byli lehce zraněni.

Letecká nehoda UL vírník CAVALON – pokračování

- ➔ Na místě nehody došlo ke škodám na vzrostlém obilí.
- ➔ Motor UL vírníku byl odeslán na expertízu na specializované pracoviště opravárenské organizace.



Letecká nehoda

Datum: 1. 6. 2023

Typ: motorový padákový kluzák

Místo: neveřejná plocha SLZ LKPIISK (Písek/Krašovice)

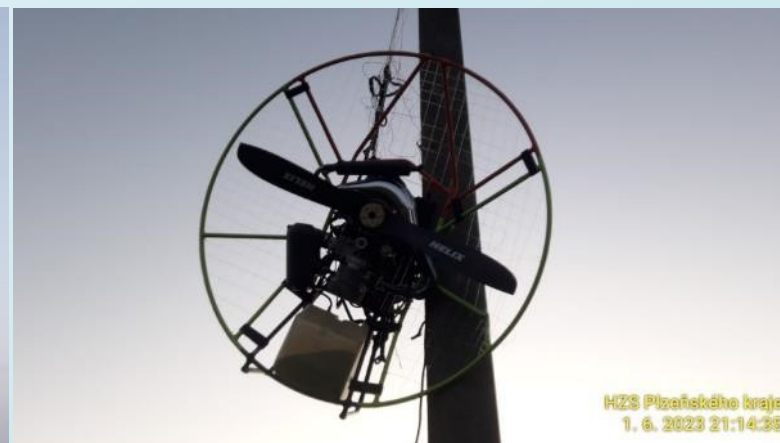
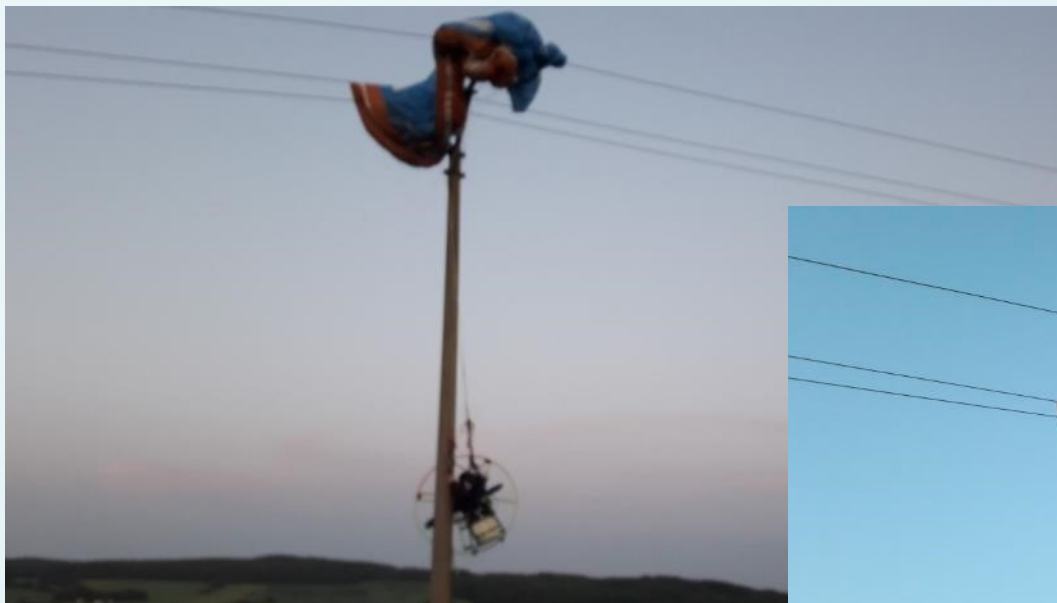
- ➔ Pilot MPK byl členy modelářského klubu požádán o pomoc při hledání ztraceného RC modelu.
- ➔ Pilot žádosti vyhověl a po vzletu zahájil vyhledávání modelu v blízkém okolí SLZ LKPIISK.
- ➔ Během manévrování nízko nad zemí došlo vlivem nesprávné pilotáže k vlétnutí MPK do vlastního úplavu.
- ➔ Došlo k náhlému masivnímu zaklopení vrchlíku PK.
- ➔ Pilot ztratil kontrolu nad řízením a MPK dopadl na drátěný plot ohraničující areál LKPIISK.
- ➔ Při nárazu do překážky byl MPK poškozen v malém rozsahu. Došlo k poškození majetku třetí osoby.
- ➔ Pilot utrpěl vážné poranění ruky.

Incident

Datum: 1. 6. 2023
Typ: motorový padákový kluzák RR 200
Místo: nadzemní vedení VN u obce Švihov

- ➔ Pilot MPK prováděl rekreační let v okolí místa bydliště.
- ➔ Dle výpovědi pilota došlo během horizontálního letu k náhlé ztrátě výkonu motoru.
- ➔ Pilot na vzniklou situaci reagoval provedením postupu pro nouzové přistání do terénu.
- ➔ Během přistávacího manévru došlo ke kontaktu MPK s nadzemním vedením vodičů vysokého napětí.
- ➔ MPK zůstal viset na kovové konzoli s izolátory instalované na vrcholu betonového sloupu nadzemního vedení.
- ➔ Pilot nebyl zraněn a bez cizí pomoci slezl po sloupu na zem.
- ➔ MPK byl jednotkou HZS odstraněn z výškové překážky.
- ➔ Vznikla škoda na majetku třetí osoby.

Incident MPK RR 200 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 3. 6. 2023

Typ: letoun CESSNA 152

Místo: jihovýchodní okraj LKST (Strakonice)

- ➔ Pilot s další osobou na palubě prováděl rekreační let z LKPM (Příbram) na LKST.
- ➔ Po příletu k letišti se pilot zařadil do polohy po větru pravého okruhu RWY 13 LKST.
- ➔ V poloze třetí zatáčky přerušil přistávací manévr zatáčkou o 360° z důvodu dání přednosti na přistání pro vlečný letoun.
- ➔ Pilot upravil rozpočet na přistání a s ohledem na kluzák u prahu RWY 13 LKST přistál delší.
- ➔ Po dosednutí cca v polovině délky dráhy letoun pokračoval v pohybu po zemi bez známek snižování rychlosti.

Letecká nehoda letounu Cessna 152 – pokračování

- ➔ Po opuštění dráhy letoun najel do hromady hlíny porostlé vysokou trávou a převrátil se na záda.
- ➔ Letoun byl poškozen ve velkém rozsahu.
- ➔ Posádka letounu nebyla zraněna.



Letecká nehoda

Datum: 3. 6. 2023

Typ: kluzák L-13 Blaník

Místo: v blízkosti LKFR (Frýdlant)

- ➔ Pilot s instruktorem provedli vzlet v aerovleku.
- ➔ Provedli nácvik pilotáže v prostoru a pak se zařadili do pravého okruhu RWY 08 LKFR.
- ➔ Vzhledem k silnému větru upravili tvar okruhu.
- ➔ Ve 4. zatáčce se projevilo silné klesání.
- ➔ S klesající výškou se vliv větru umocňoval.
- ➔ Vzhledem ke stoupajícímu terénu a silnému protivětru nedoletěli na dráhu a přistáli cca 5 m před koncem řepkového pole, 50 m před prahem dráhy.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.
- ➔ Stabilizátor s výškovým kormidlem byl odtržen od trupu.

Letecká nehoda kluzáku L-13 Blaník – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 10. 6. 2023

Typ: UL letoun JA-600 Skyleader 600

Místo: RWY 07L LKJH (Jindřichův Hradec)

- ➔ Pilot s ULL provedl dlouhý rozpočet na přistání na RWY 07L.
- ➔ Pilot nemohl po dosednutí ULL dobrzdit a rozhodl se opakovat okruh.
- ➔ Na konci dráhy byl ULL při vzletu přetažený a na malé rychlosti.
- ➔ V náklonu levé zatáčky a bez dostatečné rychlosti ULL přešel do klesání a dopadl na posečenou louku cca 150 m za dráhou.
- ➔ Pilot byl lehce zraněn.
- ➔ ULL byl poškozen ve velkém rozsahu.

Letecká nehoda JA-600 Skyleader 600 – pokračování



Incident

Datum: 15. 6. 2023
Typ: letoun Cessna 150 L
Místo: LOAS (Spitzerberg Rakousko)

- ➔ U letounu s českou poznávací značkou zahraničního provozovatele došlo přibližně po 1 hodině letu k nepravidelné činnosti motoru. Po krátké době došlo k úplnému vysazení motoru.
- ➔ V nádržích letounu bylo před letem celkem 40 l paliva.
- ➔ Pilot se ještě před vysazením motoru rozhodl vrátit na letiště vzletu. Po vysazení motoru s letounem provedl nouzové přistání do terénu. To se obešlo bez zranění osob a bez poškození letounu.
- ➔ Letoun přistál na pole cca 2 km před prahem dráhy.
- ➔ Rakouské úřady a policie byly informovány a povolily odtažení letounu na LOAS.
- ➔ Příčina vysazení motoru se zjišťuje.

Letecká nehoda

Datum: 15. 6. 2023
Typ: UL letoun Merlin 100
Místo: LKVP (Velké Poříčí)

- ➔ Pilot UL letounu prováděl vzlet z LKVP. V průběhu vzletu zjistil ztrátu výkonu a vysazení motoru.
- ➔ Pilot se pokusil o nouzové přistání na pole vlevo od LKVP.
- ➔ Při přistání zachytil podvozkovou nohou o terén a došlo k jejímu vylomení a převrácení UL letounu na záda.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.



Incident

Datum: 17. 6. 2023
Typ: letoun Cessna 172
Místo: LKCS (České Budějovice)

- ➔ Pilotka provedla let a přistání na LKCS s dalšími třemi osobami na palubě, z nichž jedna byla též pilot.
- ➔ Přistání pilotky vlivem bočního větru bylo tvrdé, po doteku došlo k odskoku letounu.
- ➔ Tvrdé přistání potvrdil i AFIS LKCS.
- ➔ Pilotka při vizuální kontrole na stojánce na LKCS neshledala na letadle žádnou závadu.
- ➔ Pojízďení, vzlet a let na LKBE byly „normální“.
- ➔ Přistání v LKBE bylo jemné.
- ➔ Při pojízďení pilotka cítila problémy s řízením na pojízďecí dráze.
- ➔ Na stojánce bylo zjištěno poškození předního podvozku.
- ➔ Ke zranění osob na palubě nedošlo.

Incident letounu Cessna 172 – pokračování



Pokles
přídového
podvozku

Letecká nehoda

Datum: 18. 6. 2023

Typ: padákový kluzák LHOTSE 2 (EN B)

Místo: Ranská hora

- ➔ Pilot prováděl sportovní let vzletem ze startoviště na Ranské hoře.
- ➔ Padákový kluzák krátce po odpoutání od země vlétnul do úplavu za jiným PK.
- ➔ Vlivem úplavu a silné termické konvekce došlo k zaklopení náběžné hrany vrchlíku PK.
- ➔ Pilot nesprávnou reakcí na vzniklou situaci PK „přebrzdil“.
- ➔ „Přebrzděný“ vrchlík PK ztratil vztlak a začal nekontrolovaně padat k zemi.
- ➔ Pilot nedokázal tvrdému dopadu na zem zabránit.
- ➔ Padákový kluzák nebyl poškozen.
- ➔ Pilot byl těžce zraněn.

Letecká nehoda PK – pokračování



Snímky z videozáznamu: Vrchlák PK ztratil vztlak a začal nekontrolovaně padat.

Letecká nehoda

Datum: 18. 6. 2023

Typ: MZK, podvozek VM-09, křídlo PROFI TL

Místo: Staré Ždánice

- ➔ Pilot MZK s cestujícím prováděl přelet z letiště Hradčany na travnatou plochu u Starých Ždánic.
- ➔ Pilot provedl s MZK přistání na vyšší rychlosti s dosednutím v cca polovině délky plochy.
- ➔ Rozhodl se opakovat vzlet, ale pozdě zvýšil výkon pohonné jednotky.
- ➔ Zbývající délka plochy nestačila pro získání dostatečné rychlosti pro vzlet a MZK narazil do stojícího bagru na konci plochy.
- ➔ MZK se nárazem převrátil na bok, byla poškozena nosná plocha křídla, podvozek a ulomeny listy vrtule.
- ➔ Pilot a cestující utrpěli lehká zranění.

Letecká nehoda MZK – pokračování



Incident

Datum: 22. 6. 2023
Typ: letoun Zlín Z37 T
Místo: pole u obce Domoradice

- ➔ Při postřiku zemědělské plochy došlo ke kontaktu podvozku letounu s vedením vysokého napětí a k jeho přeseknutí.
- ➔ Přeseknuté vodiče poškodily projíždějící osobní vozidlo.
- ➔ Na letounu bylo způsobeno lehké poškození na podvozkových nohách a mechanismu postřiku.
- ➔ Dle výpovědi pilota nebylo předmětné vedení VN viditelné při obhlídce ze vzduchu, kterou prováděl v souladu s provozní příručkou před zahájením prací.
- ➔ Vodiče jsou nataženy na okraji ošetřované plochy a od posledního sloupu, který se nachází na okraji předmětné plochy, vedení uhýbá šikmo přes roh ošetřované plochy do zástavby.

Incident Z37 T – pokračování



Incident Z37 T – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 24. 6. 2023
Typ: UL letoun Samba XXL
Místo: 1 km SW LKHB (Havlíčkův Brod)

- ➔ Při aerovleku kluzáku došlo po rozletu ke stoupání vlečného UL letounu pod velkým úhlem, následovala ztráta rychlosti a pád po křídle s následným přechodem do levé vývrtky.
- ➔ Kluzák se při počínajícím pádu vlečného UL letounu odpojil a bezpečně přistál na letišti vzletu.
- ➔ Po jedné a půl otočce došlo k nárazu UL letounu do země a k následnému požáru.
- ➔ UL letoun byl nárazem a následným požárem zničen, pilot utrpěl zranění, kterým na místě podlehl.
- ➔ Během kritické situace nedošlo k aktivaci záchranného padákového systému, kterým byl UL letoun vybaven.

Letecká nehoda Samba XXL – pokračování

- ➔ Pilot absolvoval výcvik na aerovlek 14 dní před kritickým letem. Kritický let byl prvním aerovletem od výcviku.
- ➔ Dle zápisníku letů měl na typu celkový nálet 4 hodiny 26 minut při 37 startech, z toho 1 hodina 6 minut v rámci výcviku aerovleku.



Letecká nehoda

Datum: 26. 6. 2023
Typ: letoun Tecnam P2002 JF
Místo: LKBE (Benešov)

- ➔ Pilotní žákyně s celkovou praxí 14 hodin prováděla výcvikové lety s instruktorem po okruhu na LKBE.
- ➔ Při kritickém letu, nácviku nouzového přistání z polohy „Po větru“, letoun ve fázi podrovnání zachytil pravou podvozkovou nohou o lampu nadzemního prahového návěstidla na THR RWY 24.
- ➔ Nárazem došlo k ulomení podvozkové nohy letounu a poškození lampy návěstidla.
- ➔ Letoun při následném dosednutí a poklesu rychlosti vybočil z přímého směru a vyjel z RWY 24. Při vyjetí ulomil další lampu dráhového návěstidla a zastavil se pokleslý na pravou polovinu křídla.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.

Letecká nehoda letounu Tecnam P2002 JF – pokračování



Odlomená pravá podvozková noha
a poškozená pravá vztlaková klapka.



Letecká nehoda

Datum: 28. 6. 2023
Typ: Pilatus PC-6/B2-H4
Místo: LKPM (Příbram)

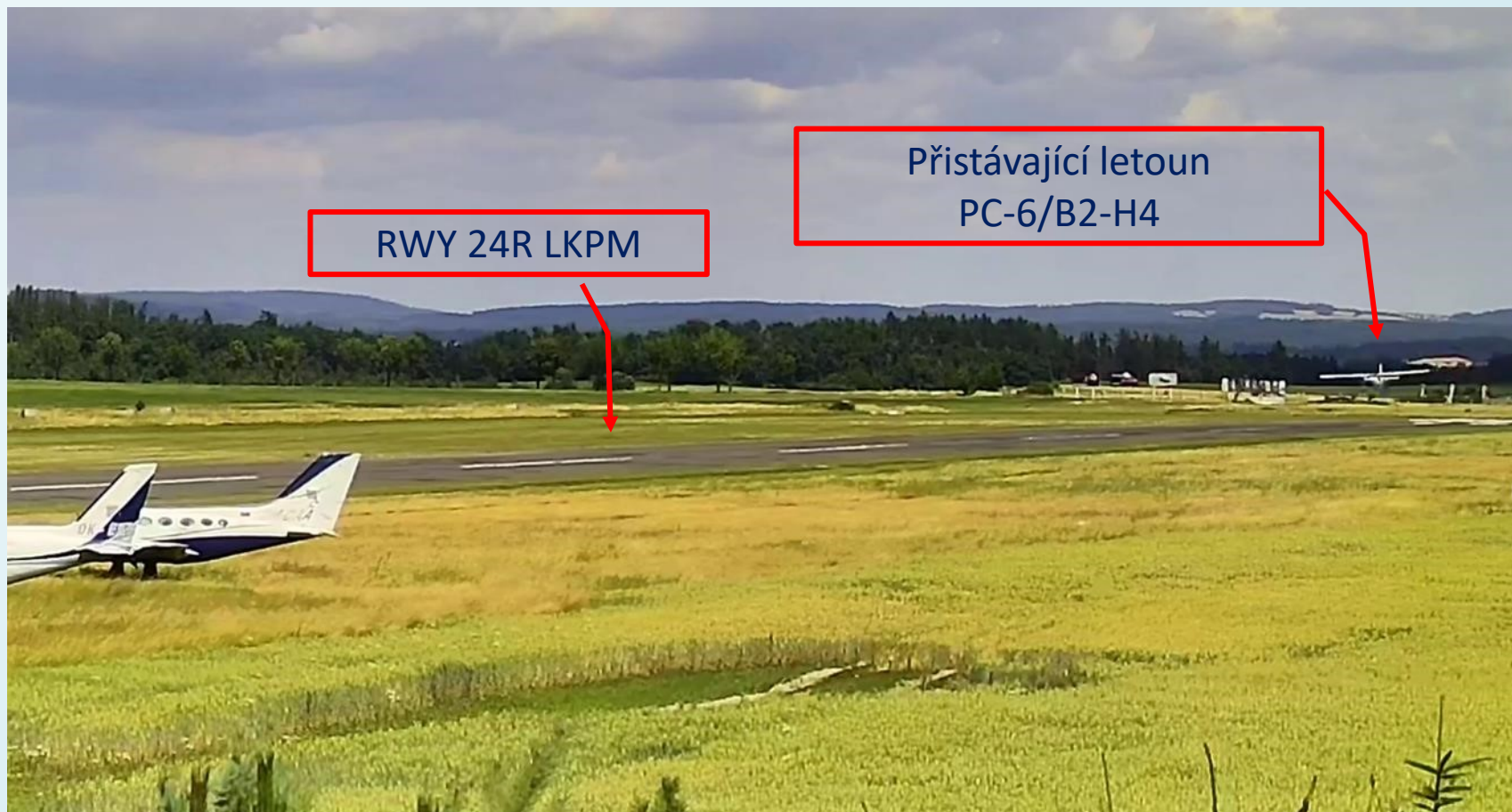
- ➔ Pilot letounu prováděl výsadek.
- ➔ Po vysazení parašutistů zahájil strmé klesání a přiblížení na přistání na LKPM.
- ➔ Přistání pilot prováděl na travnatou RWY 24R za podmínek přízemního větru z 300°/10 kt.
- ➔ Podle vysvětlení pilota po dosednutí v silném bočním větru z důvodu nezaaretovaného ostruhového kola došlo k zatačení letounu doprava.
- ➔ Aretace ostruhového kola se provádí pákou v pilotní kabině v rámci checklistu „Before Take-off“, je ale zapotřebí ostruhové kolo skutečně fyzicky zaaretovat v neutrální poloze, podle letové příručky střídavým sešlápnutím pedálů.

Letecká nehoda letounu Pilatus PC-6/B2-H4 – pokračování

- ➔ Pilot se domníval, že tento úkon před vzletem neprovedl dostatečně razantně.
- ➔ Zatačením doprava došlo ke stlačení levé podvozkové nohy a poklesu levé poloviny křídla. Současně se do zvedající pravé poloviny křídla "opřel" silný boční vítr.
- ➔ K vybočení po přistání mohly ještě přispět plně otevřené pravé výsadekové dveře, které se během strmého sestupu nepodařilo zavřít.
- ➔ Při poklesu levé poloviny křídla zachytila špička statického vyvážení levého křídélka (upevněného zespodu na vnější dělené polovině levého křídélka) o travnatý povrch dráhy.
- ➔ Vnější část levého křídélka se vytrhnula ze závěsů na konstrukci křídla, došlo k deformaci odtokové části v oblasti křídélka, roztržení posledního žebra a silné deformaci koncového oblouku levé poloviny křídla.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda letounu Pilatus PC-6/B2-H4 – pokračování

Videozáznam situace při přistání na RWY 24R



Letecká nehoda letounu Pilatus PC-6/B2-H4 – pokračování



Poškození levé poloviny křídla
a levého křídélka.



Incidenty PK v období od 1. 4. do 30. 6. 2023

Typ: padákové kluzáky

Místo: lesní porost v různých lokalitách v ČR

Přehled událostí:

- ➔ 6. 4. 2023 katastr obce Dolní Krupka – během přistávacího manévru pilot PK uvízl v koruně stromu ve výšce 15-20 m AGL. Byl vyproštěn jednotkou HZS. Pilot nebyl zraněn.
- ➔ 29. 4. 2023 katastr obce Derflice u Znojma – přistání pilota PK do koruny stromu. Pilot utrpěl lehká zranění. Na místě zasahoval vrtulník LZS a pozemní jednotky IZS. Pilot byl převezen na vyšetření do nemocnice.
- ➔ 27. 5. 2023 katastr obce Dolní Brusnice na Trutnovsku – pilot PK přistál do koruny stromu. Pilot nebyl zraněn.
- ➔ 28. 5. 2023 katastr obce Třebihošť – pilot PK přistál do koruny stromů. Záchranné složky zasahovaly na místě. Pilot nebyl zraněn.

Incidenty Incidenty PK v období od 1. 4. do 30. 6. 2023 – pokračování

- ➔ 1. 6. 2023 katastr obce Lužany – při pokusu o sportovní přelet si pilot PK na trati omylem aktivoval záchranný padák a následně přistál v koruně stromu. Pilot nebyl zraněn. Zásah složek IZS.
- ➔ 24. 6. 2023 Jíloviště u Prahy – pilot PK přistál v koruně stromu. Pilot nebyl zraněn.
- ➔ 29. 6. 2023 katastr obce Horní Krupka – pád pilota PK do větví stromu. Pilot nebyl zraněn. Zásah jednotky HZS.

Incidenty PK v období od 1. 4. do 30. 6. 2023 – pokračování



Závěrem – přistání do větví stromů je událost v civilním letovém provozu, která je minimálně klasifikována jako incident a je tudíž povinností pilotů SLZ tuto událost oznámit kompetentnímu orgánu v souladu s ustanovením § 55b odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb.

Letecká nehoda

Datum: 30. 6. 2023
Typ: letoun Cessna 172 S
Místo: LKFR (Frýdlant)

- ➔ Pilot s celkovou praxí 85 hodin prováděl let z LKMT (Ostrava – Mošnov) na LKFR.
- ➔ Při příletu do ATZ LKFR hlásil vstup do 3. zatáčky levého okruhu RWY 08 a pokračování v letu na přistání.
- ➔ Přitom zaslechnul přerušovanou komunikaci jiného letadla, ze které vyrozuměl, že provoz přistává na RWY 26.
- ➔ Pilot se proto rozhodl provést zatáčku o 180° a znovu se zařadit na přiblížení.
- ➔ Po zatáčce oznámil polohu „Base leg pravého okruhu RWY 08“ a následně finále. V důsledku chybného rozpočtu letoun dosednul až cca v polovině RWY 08.

Letecká nehoda letounu Cessna 172 S – pokračování

- ➔ Pilot nedokázal letoun ubrzdit na dráze a vyjel vlevo do travnatého porostu.
- ➔ Vlivem terénních nerovností došlo k vylomení přední podvozkové nohy, poškození vrtule, levého konce křídla a pravděpodobně poškození motoru.
- ➔ Posádka letounu nebyla zraněna.





Parašutistický provoz

Ve 2. čtvrtletí roku 2023 se v parašutistickém provozu stalo celkem 5 leteckých nehod, 21 vážných incidentů při samostatných a 7 při tandemových seskocích.

V jednomu případě došlo při tandemovém seskoku v ATZ LKPM ke sblížení s kluzákem, jehož pilot se neohlásil a ani nereagoval na hlášení Příbram RADIO a svým jednáním tak výrazně ohrozil probíhající výsadečkovou činnost.



Ilustrační foto



Bezpečnost v provozu systémů dálkově řízených letadel (RPAS)

V průběhu 2. čtvrtletí 2023 bylo hlášeno 28 událostí souvisejících s provozem RPAS.

Ve 25 případech se jednalo o detekci dronů DJI systémem Aeroscope, pohybujících se ve výškách nad 100 m v CTR LKPR, ve vzdálenosti menší než 5,5 km od vztažného bodu letiště. Všechny tyto události byly hodnoceny jako incident.

Ve dvou případech byla událost hodnocena jako letecká nehoda – jednou se RPAS nepodařilo dohledat a jednou z důvodu poškození.

Podrobnější informace z vybraných hlášených událostí souvisejících s provozem RPAS:

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis události
25. 4. 2023	CTR Ruzyně Praha Zličín	Incident	Neohlášená a nepovolená činnost dronu ve výšce cca 190 m AGL, jižně od osy provozované RWY 30 v době uzavírky RWY 06/24.
3. 5. 2023	CTR Ruzyně Praha Chrášťany	Incident	Neohlášená a nepovolená činnost dronu v ochranných pásmech LKPR ve výšce cca 235 m AGL.

Bezpečnost v provozu RPAS - pokračování

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis události
4. 5. 2023	CTR Ruzyně 2 NM NE Nebušice	Incident	PIC kalibračního letu ohlásil výskyt dronu přibližně v poloze Nebušice. PIC prováděl přiblížení na RWY 24, letadlo se nacházelo přibližně 2NM od THR RWY 24. PIC dron specifikoval jako blikající světlo ve výšce 2 000 ft. Samotný dron pilot nezahlédl. Posádka následujícího ACFT už nic nepozorovala.
23. 5. 2023	Obec Krásná	Letecká nehoda	Během snímkování terénu byla nevhodně zvolena výška letu s ohledem na členitost terénu. Dron se při otáčení zachytil o větev vzrostlého stromu. Tím došlo k poškození vrtulí a k následnému pádu z výšky asi 20 metrů. Zjištěná poškození: dosedacích prvků, termokamery, kamery, nosných ramen motorů a ztráta jednoho motoru.
26. 5. 2023	CTR Ruzyně Praha Sobín	Incident	Neohlášená a nepovolená činnost dronu ve výšce cca 300 m v prostoru modelářského letiště Sobínka.
26. 5. 2023	ATZ LKPA (Polička)	Incident	ULL za letu v prostoru LKPA ve výšce 4 200 ft minul dron ve vzdálenosti cca 50 m.
15. 6. 2023	Žehuň - Dobšice	Letecká nehoda	RPAS DJI Phantom Advanced za letu ztratil v nezasítěném prostoru GPS signál a možnost ovládání pilotem. S ohledem na mírný vítr a ztrátu GPS není přesná lokalizace přistání Failsafe. RPAS se nepodařilo dohledat.

Potenciálně nejzávažnější typy událostí s ohledem na bezpečnost letového provozu.



→ 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)

Ve 2. čtvrtletí 2023 byly oznámeny 2 události, kdy došlo k narušení dráhy v použití.

Dne 15. 6. 2023 na LKTB pilot Boeing 737 nedodržel mez povolení vydanou ATCo a přešel vyčkávací místo pro RWY 09 LKTB.

Dne 20. 6. 2023 došlo na LKPR k nepovolenému vstupu na RWY 24 LKPR letadla Embraer ERJ170. ATCo nařídil postup nezdařeného přiblížení letu, který byl na finále a měl již povolení k přistání RWY 24.



Porušení minim rozstupu

Ve 2. čtvrtletí 2023 byla hlášena 1 událost.

Dne 21. 6. 2023 došlo v TMA Brno ke snížení předepsaného minima rozstupů mezi Boeing 737 a Cessna 172 v situaci, kdy ATCo při zajišťování rozstupů neměl kompletní informace o schopnosti, resp. současném výpadku MSSR Javor a MSSR Vídeň.

Událost je v šetření, předběžně byla závažnost hodnocena jako Velký incident („Major Incident“).



Nepovolené narušení prostoru

Ve 2. čtvrtletí 2023 bylo hlášeno celkem 21 událostí nepovoleného narušení prostoru.

Z analýzy událostí vyplývá, že:

- CTR Ruzyně / TMA Praha byly narušeny celkem 6x letadly s MTOM do 2250 kg, z toho 3x UL letounem soukromého vlastníka s českou poznávací značkou,
- CTR Tuřany / TMA Brno byly narušeny celkem 3x letadly s MTOM do 2250 kg, z toho:
 - 1x UL vírníkem soukromého vlastníka,
 - 1x UL letounem soukromého vlastníka,
 - 1x kluzákem s rakouskou poznávací značkou.
- CTR/TMA Karlovy Vary byly narušeny 1x kluzákem s německou poznávací značkou.

Nepovolené narušení prostorů - pokračování

- TMA Vodochody byla narušena 2x letadly s MTOM do 2250 kg, z toho 1x UL letounem soukromého provozovatele s českou poznávací značkou.
- MCTR / MTMA Kbely byly narušeny 2x letouny s MTOM do 2250 kg
- LKP 1 byl narušen letounem B737
- LKP 4 byl narušen letounem DA40 zahraničního provozovatele

Z analýzy vyplývá, že stálých prostorů se týká celkem 80% všech oznámených narušení.

Narušení dočasně vyhrazených a rezervovaných prostorů

- TRA / TSA prostory byly ve 2. čtvrtletí narušené 3x, z toho:
 - 1x C172 českého provozovatele,
 - 1x ULL zahraničního provozovatele,
 - 1x C525 zahraničního provozovatele.
- Prostor vyhlášený NOTAMem A0318 byl narušený C150, českého provozovatele.



Události specifické pro ATM systémy

Ve 2. čtvrtletí 2023 bylo hlášeno celkem 9 událostí specifických pro ATM systémy.

U všech událostí zatím probíhá šetření a předběžně jsou hodnoceny jako bez vlivu na bezpečnost.





Registrace nouzových majáků polohy nehody ELT

V roce 2023 bylo RCC Praha při ověřování zjištěno 18 případů nezaregistrovaných nebo neplatně registrovaných nouzových majáků polohy nehody ELT.

- ➔ Neplatná registrace ELT znamená, že od původní registrace ELT se změnil provozovatel, kontakty apod.
- ➔ Jeden případ byl v 1.Q 2023 a 17 případů bylo ve 2.Q 2023. Informace uvedené v registraci jsou rozhodující pro úspěšné pátrání a záchranu.
- ➔ Ve většině případů provozovatelé po upozornění rychle zjednali nápravu. V několika případech se nepodařilo zjistit kontakt na provozovatele a v jednom případě provozovatel nereaguje na upozornění a nekomunikuje.
- ➔ Provozovatel letadla je povinnen provést při jakýchkoliv změnách údajů o letadle, provozovateli, kontaktech přeregistrování nouzového majáku polohy nehody (vyplnění nového registračního formuláře ELT).

- ➔ Provozovatel je povinen v souladu s předpisem L 10/III, Částí II, Hlavou 5 zaregistrovat každý ELT.
- ➔ Registrace **ELT** není zpoplatněna a provede se zasláním tohoto vyplněného **formuláře** na adresu uvedenou v záhlaví formuláře.

Řízení letového provozu ČR, s.p., Záchránné koordinační středisko, Navigační 787, 25261 JENEČ
rccpraha@ans.cz

Registrační formulář ELT 406 MHz
Informace uvedené v tomto formuláři jsou rozhodující pro úspěšné pátrání a záchranu (SAR)

Provozovatel je povinen v souladu s předpisem L 10/III, Částí II, Hlavou 5 zaregistrovat každý ELT.
Všechny údaje, uvedené v tomto formuláři, mohou být poskytnuty jiným organizacím, které se podílejí na pátrání a záchraně.
Registrace ELT není zpoplatněna a provede se zasláním tohoto vyplněného formuláře na výše uvedenou adresu.

a) Důvod registrace
☐ Nová registrace ELT ☐ Změna informací o ELT / provozovateli / vlastníkovi / letadle
☐ Tento ELT je záměnou za ELT dříve registrovaný pod 15ti místným kódem:

Poznámka: při každé změně registračních údajů zpracujete a odešlete nový registrační formulář.

b) Informace o ELT
 Kódování ELT podle L10/III, Části II, Doplnku 1 k Hlavě 5, ustanovení 1.3 a) ☐ (letadla zapsaná v LR ČR)
 ustanovení 1.3 b) ☐ (letadla nezapsaná v LR ČR)
 Typ ELT: ☐ ručně aktivovaný ☐ (AF) Automatic Fixed ☐ (AP) Automatic Portable
☐ (AD) Automatic Deployable ☐ (S) Survival ELT ☐ počet ELT na letadle
 - 15ti bitová identifikace majáku v hexadecimálním tvaru
 (poskytnuto dodavatelem ELT)
 Výrobce ELT: _____ Model: _____ S/N ELT: _____
 ELT musí být určen pro spolupráci se systémy COSPAS-SARSAT, daný typ musí být schválen (C/S T.007).

c) Informace o provozovateli
 Provozovatel / Vlastník: _____
 Adresa: _____
 ☎ domů _____ ☎ zaměstnání _____ ☎ mobil _____
 FAX: _____ 1. e-mail: _____ 2. e-mail: _____
Novozový kontakt (H24):

	Kontakt 1	Kontakt 2	Kontakt 3
Jméno			
☎ domů			
☎ do zaměstnání			
☎ mobil			

d) Informace o letadle
 Poznávací značka: _____ Typ / Model: _____ Základna: _____
zkratka ICAO
 - 24 bitová letadlová adresa - 6 znaků v hexadecimálním tvaru – **byla-li přidělena pro palubní odpovídač sekundárního radaru módu S** (přiděluje ÚCL pro civilní a MO pro vojenská letadla)
 Barva / Značení letadla: _____
 Číslo satelitního / mobilního telefonu používaného na palubě: _____ / _____
 Poznámky: _____

Požadavek: na všechna dispečerská stanoviště provozovatelů, sklady leteckého materiálu a laboratoře, kde se provádí manipulace s ELT, umístit kontakt na RCC z důvodu zrušení falešného poplachu, který byl způsoben nahodilým spuštěním ELT.
 Aktuální kontakty jsou uvedeny v AIP GEN 3.6.1.

Datum: _____ Jméno / Podpis: _____ / _____

CAA-F-OLD-001-1-16

Ve 2. čtvrtletí 2023 ÚZPLN obdržel celkem 10 oznámení o letecké nehodě v souvislosti s tím, že Česká republika je dle ust. 4.1 Annex 13 Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.



Přehled notifikací zahraničních leteckých nehod, u kterých zahraniční úřady zahájily šetření:

Datum	Stát	Druh události	Typ
1. 4. 2023	Mexiko	Požár v koši balónu po kontaktu s terénem ve fázi přistání.	BB-37 N
8. 4. 2023	USA	Vylomení přední podvozkové nohy a převrácení letounu.	Legend 600
19. 4. 2023	USA	Náraz do koruny stromu a budovy v průběhu přiblížení na přistání.	L-139
13. 5. 2023	Litva	Pád do vývrtky krátce po vzletu.	Banjo STX
20. 5. 2023	Spojené království	Vyjetí z dráhy po přistání.	SportCruiser
23. 5. 2023	Polsko	Náraz do budovy při vzletu.	Zenair CH601
4. 6. 2023	Slovensko	Pád a náraz do terénu krátce po vzletu při aerovleku.	Zlín Z 226 MS
4. 6. 2023	Spojené království	Pád do vývrtky po vzletu a náraz do země.	EV-97 Teameurostar
9. 6. 2023	Francie	Přistání s odskoky a zlomení předního podvozku.	SportStar RTC
17. 6. 2023	Švýcarsko	Před vzletem únik plynu a požár v koši balónu.	BB-60 Z

Přehled notifikací zahraničních vážných incidentů

Datum	Stát	Druh události	Typ
10. 6. 2023	Spojené Království	Porucha motoru a nouzové přistání.	Bristell NG5
14. 6. 2023	Řecko	Porucha přetlakování letadla, MAY DAY, nouzové klesání na FL100 a přistání na LGIR.	Boeing 737-800

Na základě přijetí oznámení ÚZPLN zastupující ČR jako Stát zápisu do rejstříku, Stát provozovatele, Stát projekce a Stát výroby jmenoval zplnomocněného představitele k účasti na zjišťování příčin zahraničních nehod a poskytuje příslušným orgánům pro šetření důležité informace, které má k dispozici o letadle a posádce zúčastněné na nehodě.

Závěrečné zprávy o šetření zahraničních leteckých nehod

Ve 2. čtvrtletí 2023 zahraniční orgány pro šetření zveřejnily následující závěrečné zprávy k leteckým nehodám, které se staly letadlům registrovaným v ČR nebo dle ust. 4.1 Annex 13 je ČR Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.

Stát	Letecká nehoda nebo vážný incident	Link
Maďarsko (TSB)	SINCID Zlin Z-326, pozn. zn. HA-TRT, který se stal dne 13. června 2022, LHUD Szeged.	http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2022-0719-4_ZJ.pdf
Polsko (PKBWL)	ACCID TL-3000 Sirius, pozn. zn. OK-UUA 92, která se stala dne 11. 11. 2022, Polsko.	https://pkbwl.gov.pl/wp-content/uploads/2023/04/2022_6569_RK.pdf
Holandsko (DSB)	ACCID TL-3000 Sirius, pozn. zn. PH-4F9, která se stala dne 25. 2. 2023, EHHO Hoogeveen.	https://www.onderzoeksraad.nl/nl/media/inline/2023/6/1/quarterly_aviation_report_q1_2023.pdf
Kyrgyzská republika (IAC)	ACCID Bristell NG5 LSA, pozn. zn. EX-N404N, která se stala 20.10.2022, Kyrgyzská republika.	https://mak-iac.org/upload/iblock/7dd/nns9lpa5ps1ikyiga4be3yo2ah52znpv/report_ex-77019.pdf
Rumunsko (AIAS)	ACCID PS-28, pozn. zn. YR-CRU, která se stala 13. 8. 2019, LRCB - Siria Airport.	https://www.aias.gov.ro/images/publicatii/rapoarte-de-investigatie/20190813_FR_YR-CRU_RO.pdf

Organizace porad k bezpečnosti letů

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

- | | |
|--------------|--|
| 19. 10. 2023 | VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 3. čtvrtletí |
| 18. 1. 2024 | Dům armády Praha, Vítězné náměstí 4 – Rozbor leteckých nehod a incidentů za 4. čtvrtletí a za rok 2023 |

Začátek porad je plánován v 9:30 hod.