

Porada k rozboru bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2017

Program porady

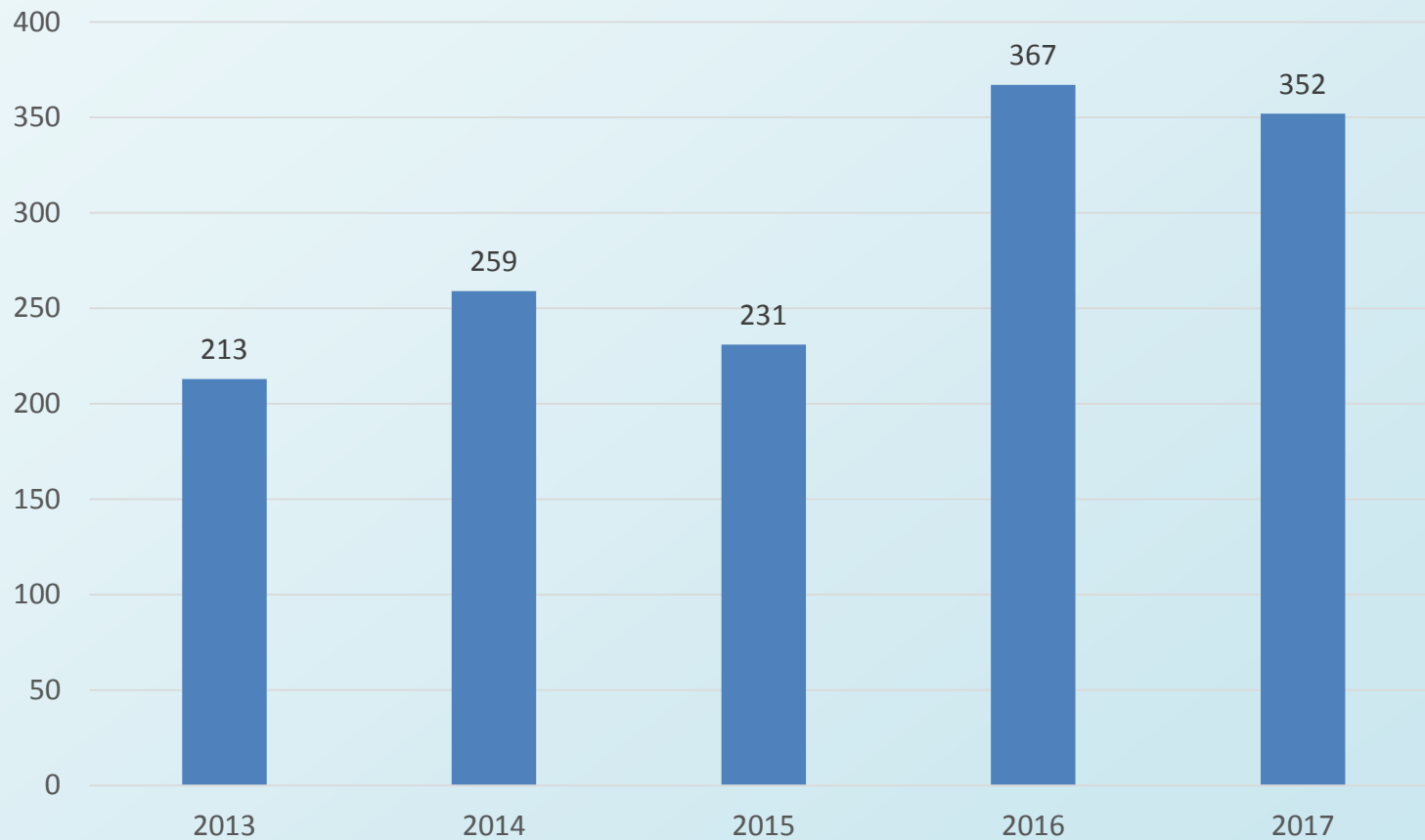
- **Rozbor bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2017**
 - Vybrané ukazatele
 - Události v obchodní letecké dopravě
 - Závažné události v ostatním provozu
 - Události související s bezpečností ve vztahu k ATM
- **Informace**
- **Závěr**

Rozbor bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2017

Vybrané ukazatele – 2. čtvrtletí 2017

- Události oznámené v rámci systému povinného hlášení a dobrovolného systému hlášení.
- Meziroční srovnání vývoje:
 - struktury událostí oznámených ÚZPLN,
 - počtu událostí v jednotlivých kategoriích letadel,
 - vývoje událostí podle dalších kritérií.
- Struktura událostí v 2. čtvrtletí.

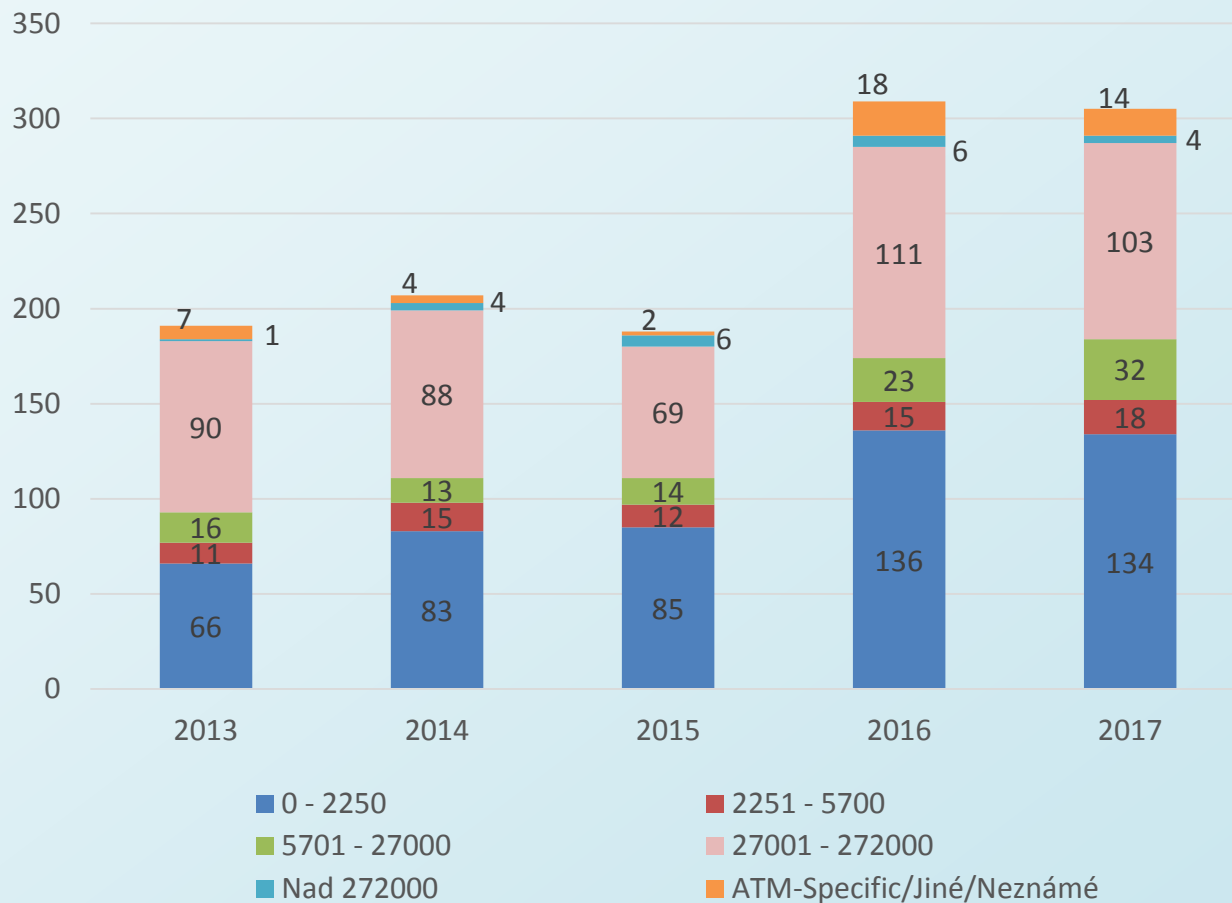
Ve druhém čtvrtletí roku 2017 bylo v rámci systému podávání hlášení událostí oznámeno celkem 352 událostí.



■ Počet oznámených událostí
Rozbor 2. čtvrtletí 2017

Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve druhém čtvrtletí podle váhové kategorie zúčastněných letadel

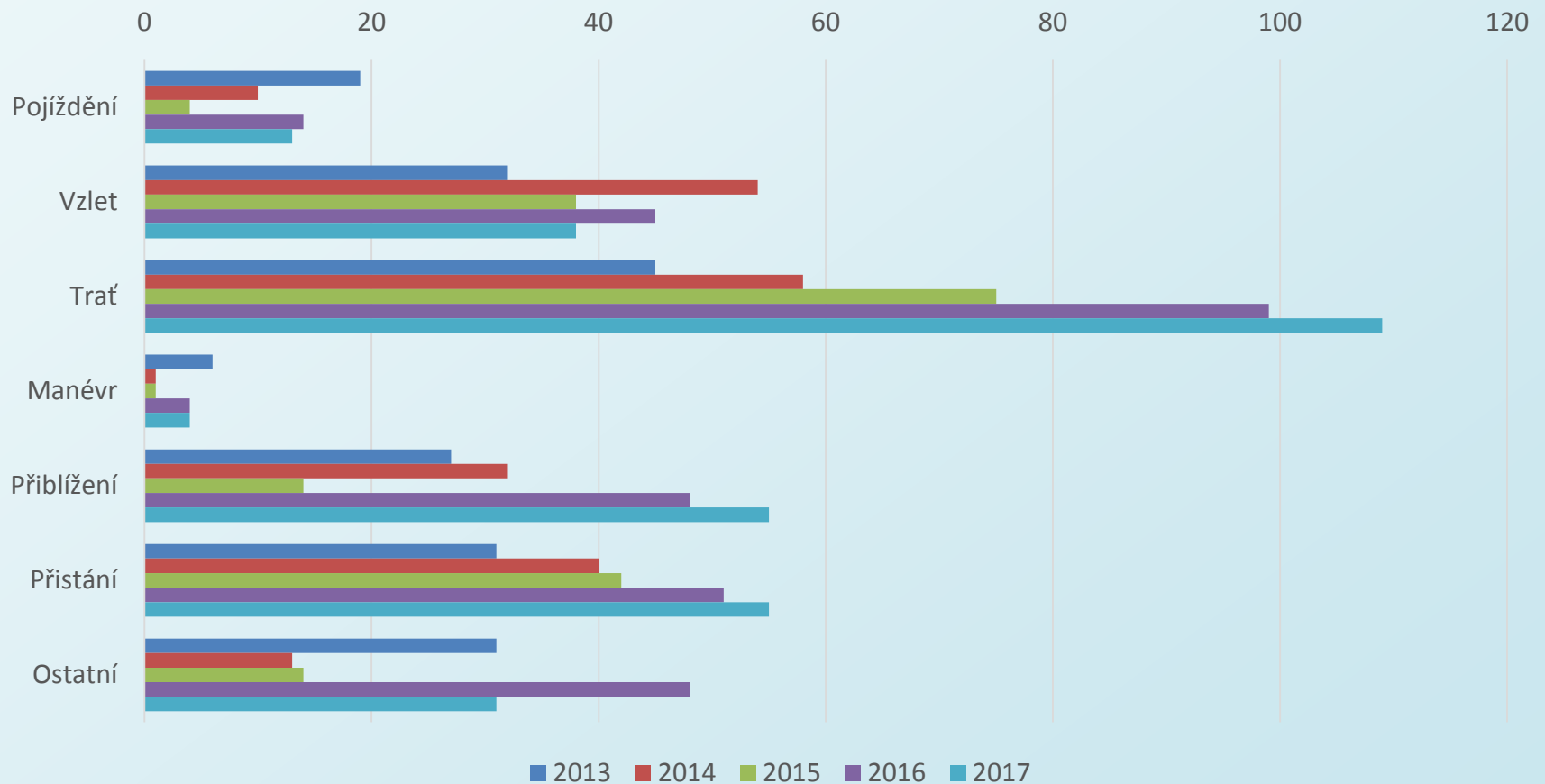
Mimo nehody a incidenty v parašutistickém provozu



Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve druhém čtvrtletí podle fáze letu

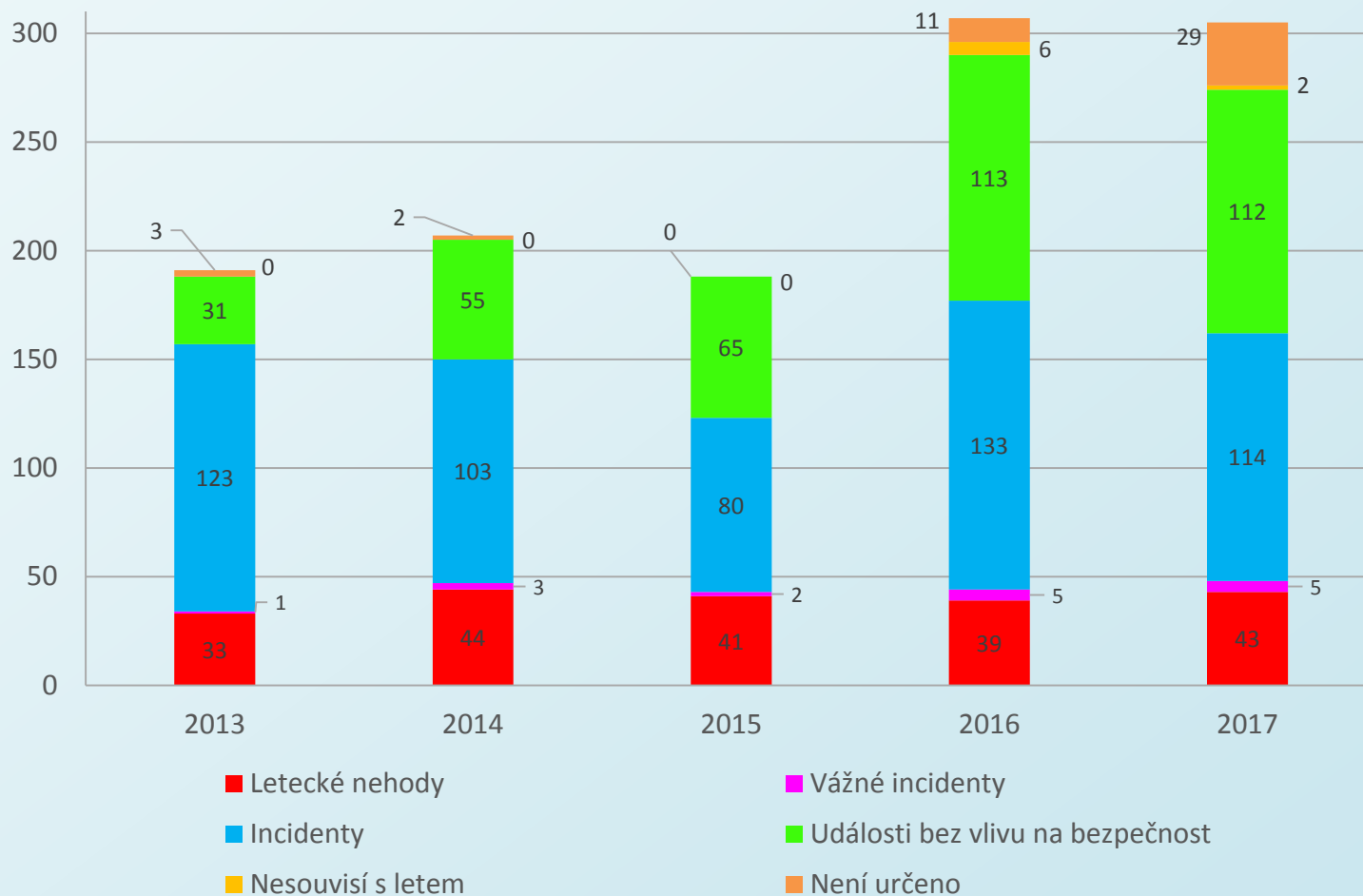
Mimo nehody a incidenty v parašutistickém provozu

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



Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve druhém čtvrtletí podle třídy události

Mimo nehody a incidenty v parašutistickém provozu



Struktura událostí ve 2. čtvrtletí

Letecké nehody, vážné incidenty a ostatní události hlášené v rámci systémů povinného hlášení a dobrovolného hlášení:

- Podle hmotnostní kategorie letadel,
- Podle druhu letadel,
- Podle druhu SLZ.

Oznámené letecké nehody a vážné incidenty letadel 2. čtvrtletí 2017

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace* ACCID	Na území ČR	Notifikace* INCID
	Celkem	Fatální nehody			
MCTOM > 5 700 kg	0	0	1	0	1
MCTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	2	0	0
MCTOM ≤ 2 250 kg	18	1	1	1	1
Celkem	18	1	4	1	2

* 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.

MCTOM - maximální schválená vzletová hmotnost

Struktura oznámených leteckých nehod a vážných incidentů podle rozdělení letadel – 2. čtvrtletí 2017

Druh letadla (mimo SLZ)	Letecké nehody (ACCID)			Vážné incidenty (INCID)	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace INCID
	Celkem	Fatální nehody			
Letouny	4	1	2	0	2
Vrtulníky	0	0	0	0	0
Kluzáky	12	0	1	1	0
Balóny a vzducholodě	0	0	1	0	0
Bezpilotní letadla	1	0	0	0	0
Celkem	17	1	4	1	2

Struktura oznámených leteckých nehod a vážných incidentů podle rozdělení SLZ – 2. čtvrtletí 2017

Druh SLZ mimo sportovní padáky	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace INCID
	Celkem	Fatální nehody			
UL letouny	11	1	5	0	1
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	5	1	0	0	0
Celkem SLZ	17	2	5	0	1

Struktura oznámených událostí mimo letecké nehody a vážné incidenty 2. čtvrtletí 2017

Události v provozu letadel, v ATM a letišť (mimo SLZ)	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno**
MCTOM > 5 700 kg	41	84	1	10
MCTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	10	5	0	1
MCTOM ≤ 2 250 kg	54	21	1	7
MCTOM neznámá	1	1	0	3
ATM - specific.	0	0	0	6
Letiště a pozemní služby	0	0	0	2
Celkem	106	111	2	29

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

Struktura oznámených událostí mimo letecké nehody a vážné incidenty 2. čtvrtletí 2017

Druh letadla (mimo SLZ)	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
Letouny	96	104	1	17
Vrtulníky	3	2	0	1
Kluzáky	6	0	1	0
Balóny a vzducholodě	0	5	0	2
Bezpilotní letadla	0	0	0	0
Celkem	105	111	2	20

Struktura oznámených událostí mimo letecké nehody a vážné incidenty v provozu SLZ 2. čtvrtletí 2017

Druh SLZ mimo sportovní padáky	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
UL letouny	7	1	0	0
UL vrtulníky a vírníky	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	0	0	0	0
Celkem SLZ	7	1	0	0

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky ve 2. čtvrtletí a počty osob, které při nich zahynuly. 2017 (2012 – 2016).

Rok události	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Letecké nehody celkem	35	23	26	30	23	25
Fatální nehody	3	4	1	3	1	4
Počet zahynulých osob	3	5	1	4	1	7

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	6	11	7	14	1	10
Fatální nehody	0	1	1	1	0	2
Počet zahynulých osob	0	1	1	1	0	2

Ve 2. čtvrtletí roku 2017 nedošlo na území České republiky u letounů a vrtulníků provozovaných v obchodní letecké dopravě k žádné letecké nehodě.

Civilní letectví v roce 2017 navázalo z hlediska vývoje na trendy z předchozích let. Z vyhodnocení na regionální úrovni vyplývá setrvalý nárůst počtu letových pohybů ve FIR Praha, cca 1,5% oproti roku 2016.



Následující přehled zahrnuje vybrané incidenty z těch událostí, které byly ohlášeny ve 2. čtvrtletí, představovaly významné riziko pro provozní bezpečnost civilního letectví a souvisely:

- s provozem prováděným složitými letadly,
- s údržbou a opravou letadel,

tuzemských provozovatelů obchodní letecké dopravy nebo zahraničních leteckých dopravců, pokud se staly ve FIR Praha.

Incident

Datum: 6. 4. 2017
Typ: Boeing 737-800
Místo: LFEE (FIR Francie)

- Během letu tuzemského dopravce z EPWA (Warszawa-Okecie) zaznamenala posádka pomalý, konstantní únik množství hydraulické kapaliny ze systému A -1% /10 min. Nejnižší hodnota za letu byla 37%.
- Během celého letu byl cítit silný zápach.
- Posádka divertovala na LKPR, kde bezpečně přistála.
- Při odstraňování závady byla provedena inspekce a kontrola dle WO 271/2017 a provedeno doplnění hydraulické kapaliny a kontrola těsnosti hydraulického systému.
- Po přistání s větší hmotností než je povoleno byla na letadle provedena předepsaná kontrola před uvolněním do dalšího provozu.

Incident

Datum: 20. 4. 2017
Typ: Airbus A 320-200
Místo: LKPR (Praha-Ruzyně)

- Posádka letounu letícího na trati Hannover (EDDV) – Wiena (LOWW) ohlásila dým na palubě a žádala přistání na LKPR.
- V 15:51 UTC byl vyhlášen na LKPR signál „Místní pohotovost“ pro RWY 24.
- V čase 16:03 letoun přistál na RWY 06 a uvolnil na TWY L.
- Zde byla provedena evakuace cestujících.
- Evakuace byla ukončena v 16:19.

Incident A 320-200 - pokračování



Stropní panel v kabině posádky

- Signálu „Místní pohotovost“ byl ukončen v 16:54 a následně byl letoun přetažen na stání č. 57.
- Při šetření byla zjištěna závada v systému signalizace dýmu v nákladových prostorech na panelu signalizace systému.

Incident

Datum: 28. 4. 2017
Typ: Boeing 737-800
Místo: GVAC (Cape Verde)

- ➔ Po přistání letounu tuzemského dopravce na GVAC byl zaznamenám únik hydraulické kapaliny ze systému.
- ➔ Technik zjistil únik hydraulické kapaliny na zpětné větvi „B“ systému u řídicího modulu zpětného tahu motorů.
- ➔ Dotáhl šroubení, provedl doplnění hydraulické kapaliny a kontrolu těsnosti hydraulického systému.
- ➔ Po kontrole těsnosti bylo letadlo uvolněno do provozu k odletu do LKPR (Praha Ruzyně).

Incident

Datum: 3. 5. 2017
Typ: Beech 400 A
Místo: LKAA (FIR Praha)

- Během stoupání po odletu z LKPR (Praha Ruzyně) se letoun tuzemského dopravce začal neřízeně naklánět na pravou stranu (cca 20°). Pilot (PF) odpojil autopilota a naklánění ustalo.
- Posádka autopilota přenastavila, znovu připojila a vše nasvědčovalo vyřešení problému.
- Během dalšího letu a v klesání se však letoun začal naklánět na levou stranu (cca 30°).
- Posádka bezpečně přistála v plánované destinaci EDMA (Augsburg).
- Během „troubleshootingu“ byla zjištěna závada na panelu autopilota. Panel byl vyměněn a letoun uvolněn do provozu.
- O události byl informován výrobce letadla, který systém autopilota prověřuje.

Incident

Datum: 24. 5. 2017
Typ: Embraer EMB 500-Phenom 100E
Místo: LKPR (Praha-Ruzyně)

- Letoun zahraničního dopravce letící z Ženevy (LSGG) do Vilniusu (EYVI) vyžádal přistání na diverzním letišti Praha Ruzyně (LKPR). Pilot uvedl jako důvod nízký tlak hydrauliky, a že má vysunutý podvozek.
- Pilot rovněž předpokládal možný problém s brzdami a žádal vyhlášení signálu „Místní pohotovost“ a následně signálu „Plná pohotovost“ pro hasiče.
- Letoun přistál bez závad, zastavil na RWY ke kontrole hasiči. Během kontroly nebyl zjištěn žádný únik provozních kapalin ani poškození.

Incident

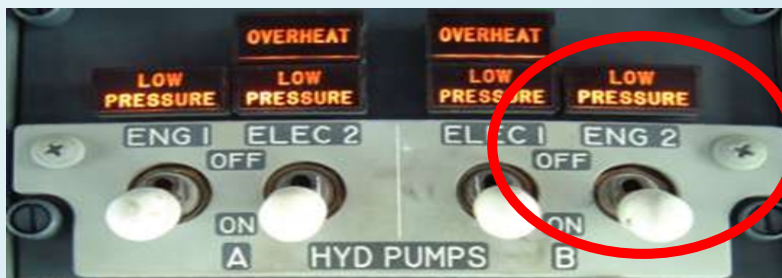
Datum: 25. 4. 2017
Typ: Boeing 737-800
Místo: LFMM (FIR Marseille - Francie)

- ➔ Během letu letounu tuzemského dopravce z EPWA (Warszawa-Okecie) zaznamenala posádka závadu na ISFD (INTEGRATED STBY FLIGHT DISPLAY).
- ➔ Posádka divertovala na LYS (Lyon, Francie), kde bezpečně přistála.
- ➔ Při odstraňování závady byla provedena výměna ISFD dle AMM Task 34-24-02-000-801, AMM Task 34-24-02-400-801.
- ➔ Po přistání s větší hmotností než je povoleno byla na letounu provedena předepsaná kontrola před uvolněním do dalšího provozu.

Incident

Datum: 29. 4. 2017
Typ: Boeing 737-800
Místo: HEGN (Hurghada, Egypt)

- ➔ Bezprostředně po přistání letounu tuzemského dopravce na HEGN se rozsvítila kontrolka systému B LOW PRESSURE hydraulického čerpadla ENG 2.



- ➔ Po příjezdu na stojánku a po vystoupení všech cestujících byl problém konzultován s „Maintenance Control Center“.
- ➔ Při provádění následné kontroly letounu se nepodařilo objasnit závadu, proč čerpadlo nedodávalo potřebný tlak do systému.
- ➔ Byla provedena výměna hydraulického čerpadla, proveden kontrolní test nového dílu a letoun byl uvolněn do provozu.

Vážný incident

Datum: 29. 5. 2017

Typ: Boeing 737-800

Místo: UIR Kyiv, Ukrajina a FIR Bratislava, Slovensko

- Při letu tuzemského dopravce z Warsaw/Babice, Polsko do Tel Aviv, Izrael došlo v UIR Kyiv, na FL 390, k náhlé několikanásobné změně přetlakování kabiny.
- Posádka řešila situaci provedením nouzového klesání do FL 100.
- Aktivovala kyslíkové masky. Informovala ATC.
- Přerušila let po plánované trati a přistála bez dalších komplikací na letišti Košice. Ke zranění osob na palubě letounu nedošlo.
- Byla zjištěna blokace Pitotových trubic a vedení od nich na vertikálním stabilizátoru.
- Blokace byla způsobena napečenou směsí prachu a květů.
- Bylo řešeno výměnou trubic a profouknutím systému.
- Příčiny šetří ÚZPLN s účastí příslušných organizací z Ukrajiny a Slovenska.

Incident

Datum: 30. 5. / 31. 5. 2017
Typ: Boeing 737-800 (dvě odlišné imatrikulace)
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ Po startu z LKPR posádka tuzemského dopravce v obou případech zaznamenala rozsvícení „FEEL DIFF PRESS“ signalizace rozdílu tlaku hydrauliky „A“ a „B“ větve.
- ➔ Posádky se v obou případech vrátily zpět do LKPR, kde technici provedli předepsané práce po přistání s větší hmotností než je povoleno.
- ➔ V prvním případě byly vyměněny Pitotovy trubice, původní byly zaneseny prachem a hmyzem. V druhém byla blokována prachem pravá větev mezi Pitotovou trubicí a počítačem. Po kontrole byly letouny uvolněny do provozu.
- ➔ Dopravce vydal „Technický informační bulletin“ o nutnosti zakrývání Pitotových trubic z důvodu zvýšeného počtu problémů způsobených zanesením systému prachem a dalším nechtěným materiálem.

Incident

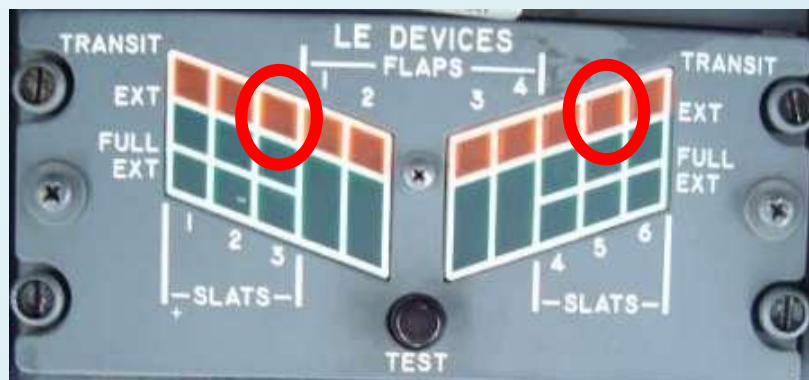
Datum: 15. 6. 2017
Typ: Boeing 737-800
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Při přiblížení letounu tuzemského dopravce na LCLK (Larnaca) zůstala po vysunutí vztlakových klapek svítit signalizace „LE FLAPS TRANSIT“ (vysouvání vztlak. klapek). Letoun byl po kontrole uvolněn k dalšímu letu.
- Při přiblížení na letišti LKPR (Praha Ruzyně), při vysouvání klapek z 15° na 30° signalizace "LE FLAPS TRANSIT" blikala i po ukončení vysouvání klapek a zůstala svítit signalizace slotů sekce č. 3 („SLATS No. 3 TRANSIT“)
- Posádka proto provedla přistání s klapkami 15° na vyšší rychlosti. Technickou údržbou byla provedena prověrka systému a vyhodnocen záznam zapisovače – vše bez závad.



Incident Boeing 737-800 - pokračování

- ➔ Téhož dne se při dalším letu závada opakovala v pozměněné formě projevu, když po vysunutí klapek na 30° blikala signalizace nezajištění slotu sekce č. 5.



- ➔ Byla provedena kompletní prověrka systému se závěrem, že systém nevykazuje žádnou závadu a pracuje správně.
- ➔ Závadu se podařilo identifikovat a odstranit až dne 18. 6. 2017. Závadu způsobily vadné senzory vysunuté a zasunuté polohy slotů. Oba senzory byly vyměněny.

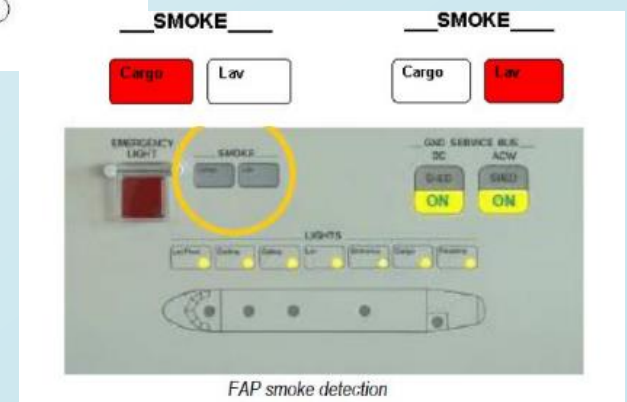
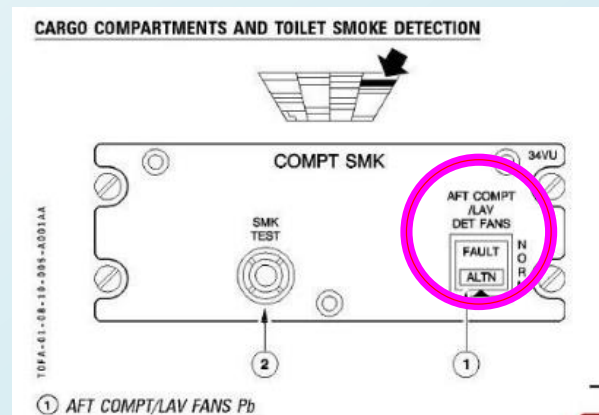
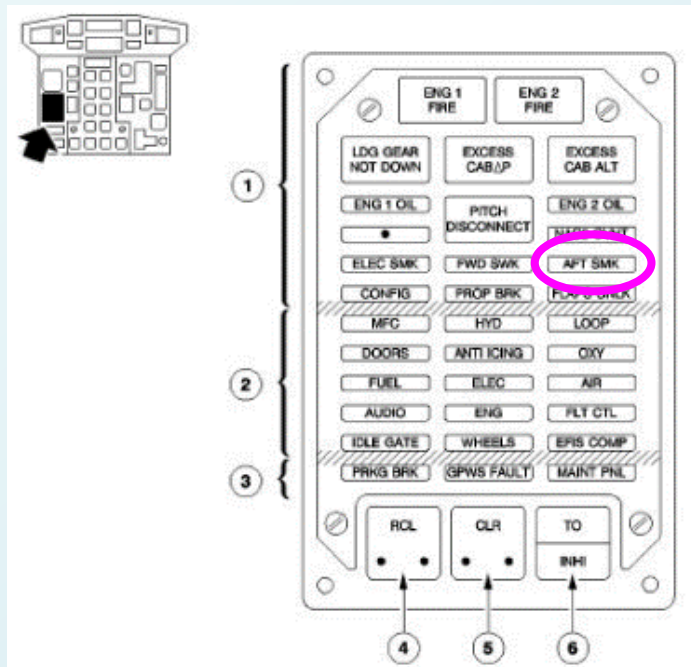
Incident

Datum: 19. 6. 2017
Typ: ATR 42-500
Místo: LZIB (Bratislava/Ivanka)

- Po vzletu z letounu tuzemského dopravce z LZIB došlo na panelu Centralized Crew Alerting System k signalizaci dýmu „AFT SMK“ a na overhead panelu k signalizaci „AFT COMPT/LAV DET FANS“.
- Při kontrole toalety palubní průvodčí nebyl zjištěn žádný zdroj dýmu. Byla provedena příprava kabiny na nouzovou situaci, posádka se rozhodla pro návrat zpět do LZIB.
- Při přistání byla na LZIB vyhlášena plná pohotovost. Přistání proběhlo bez potíží.
- Technici provedli „Operational Test of Smoke Detection“ dle JIC 26-15-00. Letoun byl k letu do LKPR uvolněn dle položky MEL 26-17-01.

Incident ATR 42-500 - pokračování

- ➔ Po návratu do LKPR byla provedena výměna Smoke Lavatory Detector dle JIC 26-15-21 a přezkoušení dle JIC 26-15-00, položka MEL byla zrušena.



Přehled hlášení „TCAS RA“

Ve 2. čtvrtletí 2017 ÚZPLN obdržel 10 hlášení „TCAS RA“, z toho:

→ 1 x od posádky zahraničního provozovatele v LKAA:

- Indikace byla způsobena vertikální rychlostí klesání tohoto letadla vůči protiprovozu. Ke snížení minima vertikálního rozstupu nedošlo.

→ 9 x od posádky českého provozovatele v zahraničí:

- Šest indikací bylo vyvoláno na FL vyšší vertikální rychlostí vůči protiprovozu.
- Dvě indikace letadel na finále byly způsobeny provozem v blízkosti AP.
- Jedna indikace byla posádkou vyhodnocena jako "ACAS SYSTEM MALFUNCTION“.





Střety s ptáky

V průběhu druhého čtvrtletí ÚZPLN obdržel celkem 35 oznámení o střetu s ptáky, z toho:

- ve 3 případech došlo k malému poškození letounu.
- k 24 střetům s ptáky došlo v České republice,
- posádky tuzemských dopravců ohlásily 11 střetů během letů v zahraničí.



Střety letadel se zvíř:í:

- ke střetu se zajíci došlo v 7 případech na LKPR. Z toho byl 1x letoun lehce poškozen v oblasti podvozku,
- v jednom případě pilot Cessny 208 provedl go-around, aby se vyhnul střetu se srnou na LKHK.

Přehled laserových útoků

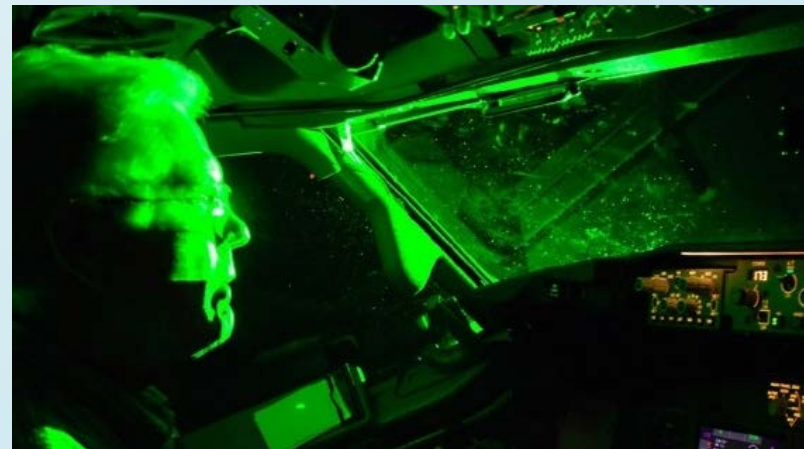
Ve 2. čtvrtletí 2017 ÚZPLN obdržel oznámení o 9 případech útoku laserovým paprskem ve FIR Praha.

Případy zasažení laserem byly oznámeny:

- 4 x posádkami českých provozovatelů,
- 5 x posádkami zahraničního provozovatele.

K ohrožení bezpečnosti provozu došlo:

- 5 x v různých fázích přiblížení na přistání na LKPR,
- 3 x při přiblížení na LKMT,
- 1 x při přiblížení na LKTB.



Následující přehled událostí se týká ostatního provozu letadel na území České republiky, ze kterých lze vyvodit poučení ke zlepšení bezpečnosti v rekreačním a sportovním létání.



Letecké nehody a vážné incidenty v provozu letounů

Ve 2. čtvrtletí 2017 ÚZPLN obdržel celkem 4 hlášení o letecké nehodě letounu provozovaného v rámci sportovního a rekreačního létání.

Příčiny leteckých nehod a dále některých incidentů jsou předmětem šetření, aby bylo možné vyvodit z nich poučení.



Incident

Datum: 3. 4. 2017
Typ: Commander 114
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- Pilot po vzletu ohlásil dispečerovi AFIS LKHK, že nelze zasunout podvozek. Při kontrolním průletu bylo zjištěno, že je zasunut pouze předový podvozek.
- Pilot se proto pokusil o vysunutí podvozku. Po opakovaných pokusech o vysunutí ohlásil, že je podvozek vysunut, ale nesvíí zajištění podvozku.
- Při kontrolním průletu zjištěno neúplné vysunutí předního podvozku.
- Dispečer vyhlásil pohotovost složkám IZS. Pilot provedl další pokus o vysunutí, včetně nouzového vysunutí podvozku.

Incident Commander 114 - pokračování

- Následně pilot ohlásil, že má podvozek vysunut a zajištěn, a místo do Šumperku pokračuje do Jihlavy, kde bez problémů přistál.
- Servisní organizací byla zjištěna závada řídicí jednotky hydraulického ovládání podvozku. Jednotka byla vyměněna.



Podvozek letounu Commander 114

Incident

Datum: 15. 4. 2017
Typ: Zlín Z 226MS
Místo: LKKU (Kunovice)

- Při provádění aerovleku kluzáku došlo ve výšce 3000 ft nad zemí cca 2 km od letiště k vysazení motoru.
- Pilot oznámil snížení výkonu motoru, přerušení vleku a klesání na RWY 21L LKKU, kde přistál bez zranění a poškození letounu.
- K vysazení pohonné jednotky došlo z důvodu nečinnosti vstřikovacího čerpadla.
- Poruchu způsobilo vypadnutí kolíku unašeče náhonu vstřikovacího čerpadla z vačkové hřídele v důsledku opotřebení otvoru v unašeči a ztráty funkce pojištění zadůlčikováním.

Incident Z 226MS - pokračování



Unašeč náhonu vstřikovacího čerpadla a vypadlý kolík



Letecká nehoda

Datum: 21. 4. 2017
Typ: Cessna 350 Corvalis
Místo: LKVP (Velké Poříčí)

- ➔ Ve čtvrtek v podvečer 20. 4. byl letoun vytlačen před hangár III, kde zůstal stát do rána.
- ➔ Ráno byla celá letištní plocha promrzlá (noční mráz -5° až -7°C) a dostatečně únosná pro odstartování letounu.
- ➔ Při vzletu z travnaté RWY 27, kterou pilot traverzoval pod úhlem 5° , došlo za půlkou dráhy k ostrému vybočení o cca 30° doleva.
- ➔ Pilotovi se nepodařilo zatáčení vyloučit a po 100 m vyjel do levé strany mimo letiště, kde na hraně letiště byla vyoraná cca 40 cm hluboká brázda. Letoun tuto brázdu přeskočil a pokračoval dál ještě 100 m, kde následně došlo ke zborcení předového podvozku a nárazu roztočenou vrtulí do země.

Letecká nehoda Cessna 350 Corvalis - pokračování

- ➔ Na pořízené fotodokumentaci z místa LN byly vztlakové klapky v poloze zavřeno a ovladač vrtule se nacházel v poloze pro let.
- ➔ Na zdokumentované trajektorii pokusu o vzlet nebylo zřejmé jakékoliv proboření a ani na trávě nebyly vidět stopy po brždění.
- ➔ Při kontrole brzdového systému levé podvozkové nohy činnost bez závad.
- ➔ Ke zranění osob na palubě nedošlo.



Incident

Datum: 25. 4. 2017
Typ: Cessna 172 RG
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Při přiblížení na přistání nedošlo k vysunutí podvozku standardním způsobem.
- ➔ Posádka přerušila přiblížení na přistání a provedla nouzové vysunutí podvozku (manuálně), které bylo úspěšné.
- ➔ Po dokončení okruhu letoun přistál na LKHK bez poškození.
- ➔ Při každé 100 h a vyšší revizi se provádí zkouška funkce zasouvání/vysouvání podvozku. Při kontrolní činnosti nebyly zjištěny žádné anomálie.
- ➔ Příčinou byla porucha hydraulického zdroj energie (Hydraulic Power Pack). Power Pack byl vyměněn, byly provedeny předepsané práce a letoun byl uvolněn do provozu.

Letecká nehoda

Datum: 18. 5. 2017
Typ: Piper PA 28-201T
Místo: LKPS (Plasy)

- ➔ Během IFR letu z LKTB (Brno) do LKKV (Karlovy Vary) pilot ohlásil potíže s motorem a žádal přechod na VFR a nouzové přistání na LKPS. Pilot reagoval na pokles otáček a tahu motoru za letu.
- ➔ Nezvládl však manévr bezpečnostního přistání na LKPS a tvrdě dosedl na vysoké rychlosti.
- ➔ Podle svědka dosedl až na konci RWY 21, kde vyjel za konec dráhy do svažitého travnatého terénu.
- ➔ Žádná ze čtyř osob na palubě nebyla zraněna, ale došlo k poškození předového podvozku a vrtule.
- ➔ Při kontrole magnet bylo zjištěno přidření ložiska pravého magnetu a vylomení 3 zubů rozvodového kola magnetu. Motor bude odeslán organizaci údržby k ověření funkce palivového čerpadla.

Letecká nehoda PA 28-201T - pokračování



Stav letounu po vyjetí za konec RWY 21 LKPS



Incident

Datum: 19. 5. 2017
Typ: Mig-15UTI
Místo: plocha SLZ Všeň

- Posádka prováděla přelet z letiště Hradec Králové na letiště Čáslav.
- Letoun měl prázdné 400 l přídavné nádrže.
- V silném turbulentním proudění byl letoun nestabilní v příčném řízení.
- Posádka vyhodnotila informaci o nárazech větru na letišti přistání i vzletu.
- V dané konfiguraci by přistání nebylo bezpečné.
- Posádka se rozhodla pro odhoz přídavných nádrží na plochu SLZ Všeň.
- Prověřila volnost plochy a informovala osoby na ploše.
- Po odhození přídavných nádrží provedla přistání na letišti vzletu, letoun bez poškození.

Incident

Datum: 29. 5. 2017
Typ: Cessna C-172
Místo: LKPM (Příbram)

- ➔ Po přistání letounu a zaparkování na konci TWY A došlo v důsledku mírného sklonu TWY, i přes použití parkovací brzdy, k jeho samovolnému pohybu směrem dozadu.
- ➔ Letoun C-172 se pak zastavil až o za ním několik metrů dále parkující letoun Beech 90.
- ➔ Narazil směrovým kormidlem do náběžné hrany levého křídla letounu Beech 90.
- ➔ Letoun Beech 90 nebyl poškozen.

Incident Cessna C-172 - pokračování

- ➔ Příčinou události bylo nedostatečné seřízení účinnosti parkovací brzdy letounu C-172 a nezajištění letounu při parkování blokovacím klínem.



Incident

Datum: 3. 6. 2017
Typ: Zlín Z 226T
Místo: LKSN (Slaný)

- ➔ Pilot absolvoval přeškolovací výcvik na typ Z 226T. S instruktorem uskutečnil celkem 9 letů po okruhu. Přistání i vzlety proběhly normálně a instruktor povolil provedení sólového letu.
- ➔ Pilot provedl let po okruhu a přistání na RWY 07. Podrovnání a dosednutí provedl správně.
- ➔ Poté se, již na zemi, letounu rozkývala křídla výrazným způsobem a letoun chvíli jel v náklonu po jednom podvozkovém kole.
- ➔ Pilotovi se rozkývání nedařilo zastavit a rozhodl se opakovat okruh.
- ➔ Po přidání plynu se letoun prudce stočil doprava. Rozhodnutí stáhnout plyn a zastavit letoun v krátkém časovém úseku již pilot neučinil a letoun se zastavil až o porost řepky vedle dráhy.

Incident Z 226T - pokračování

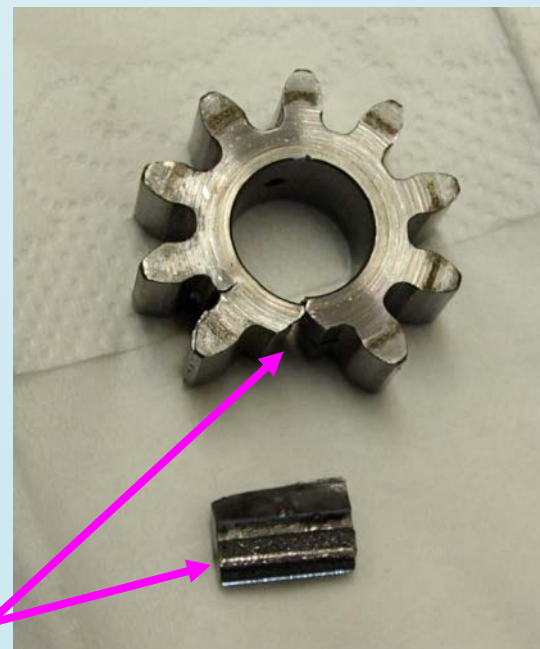


Incident

Datum: 10. 6. 2017
Typ: Zlín Z 226MS
Místo: LKKO (Kolín)

- ➔ Při aerovleku kluzáku došlo ve výšce cca 150 metrů k náhlému vysazení motoru. Pilot kluzáku se vypnul a přistál bez poškození.
- ➔ Pilot Z 226 provedl nouzové přistání kolmo na dráhu a zastavil na letištní ploše cca 5 metrů před dráhou bez poškození letadla.
- ➔ Stav oleje po přistání byl 5 litrů. Pilot uvedl, že stav oleje před započítáním letu k aerovleku byl 9 litrů.
- ➔ Motor byl aktuálně před plánovaným termínem GO.
- ➔ Při demontáži motoru bylo zjištěno poškození ozubeného kola vratného olejového čerpadla ve vačkové skříní.

Ulomený zub a prasklé ozubené kolo
vratného olejového čerpadla



Letecká nehoda

Datum: 13. 6. 2017
Typ: Diamond DA 20-A1
Místo: LKHS (Hosín)

- ➔ Pilot po spuštění motoru pojížděl po zpevněné TWY a RWY na práh RWY 24R. Zde se otočil a provedl vzlet do prostoru.
- ➔ V průběhu pohybu letounu se ulomil konec šroubu na noze předového podvozku, který zajišťuje sestavu vidlice kola.
- ➔ Po odpoutání se vidlice i s kolem uvolnila z nohy, aniž o tom pilot věděl.
- ➔ Po ukončení letu v prostoru pilot provedl normální přiblížení na přistání a dosedl na hlavní podvozek. V dojezdu, při poklesu rychlosti a předě uslyšel kovový drnčivý zvuk.
- ➔ Využil zbývající rychlost, přitažením řídicí páky nadzvednul před a snažil se vybočit do trávy.
- ➔ Příčinou lomu šroubu spoje nohy a sestavy vidlice předového kola bylo únavové tvárné porušení s pomalým rozvojem.

Letecká nehoda DA 20-A1 - pokračování



Detail lomu šroubu a šíření poruchy



Letecká nehoda

Datum: 25. 6. 2017
Typ: Piper L 4
Místo: LKHD (Hodkovice)

- Pilot, s kvalifikací ATPL, s další osobou na palubě, manželkou, vzletl z RWY 19.
- Okamžitě po odpoutání točil pravou zatáčku.
- Výška letu byla 30 – 50 m AGL.
- Náklon v zatáčce byl do 45°.
- Motor byl během zatáčky v chodu.



Letecká nehoda Piper L 4 - pokračování

- Při dotáčení o cca 270° letoun přešel po křídle do pádu.
- První kontakt byl s lesním porostem.
- Ihned po dopadu letoun začal hořet.
- Posádka opustila letoun bez pomoci. Obě osoby byly převezeny vrtulníky na popáleninové centrum.
- Cestující na následky popálenin zemřela.
- Letoun byl zcela zničen.



Letecké nehody v provozu kluzáků

Ve 2. čtvrtletí 2017 ÚZPLN obdržel celkem 13 hlášení o letecké nehodě kluzáku, z toho:

- 8 x v důsledku chyb při přistání na letišti,
- 5 x v důsledku chyb při přistání po rozhodnutí přistát do terénu.



Letecká nehoda

Datum: 8. 5. 2017
Typ: VSO 10
Místo: LKJA (Jaroměř)

- Pilot prováděl po aerovleku let v prostoru letiště Jaroměř.
- Po vypnutí v poloze po větru se pilot zařadil do okruhu pro přistání na RWY 14.
- Po čtvrté zatáčce, ve fázi přiblížení pro přistání, se rozhodl skluzem upravit rozpočet na přistání do omezeného prostoru.
- Při opravě směru letu ve skluzu náhle došlo k pádu po křídle do vývrtky.
- Kluzák narazil předí do měkkého povrchu pole se vzrostlou řepkou cca 268 m před THR RWY 14. Nárazem byl kluzák zničen.
- Pilot utrpěl těžké zranění a byl převezen do nemocnice.
- Příčinou byla chybná koordinace provedení skluzu ve fázi přiblížení na přistání a v důsledku toho ztráta rychlosti a pád do vývrtky.
- Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz

Letecká nehoda VSO 10 - pokračování



Zničený kluzák VSO 10 na místě nárazu do země

Letecká nehoda

Datum: 16. 5. 2017
Typ: L-23 Super Blaník
Místo: LKBE (Benešov)

- Pilot prováděl výcvik v opravě vadných přistání úloha I/5.
- V přípravě byly vysvětleny zásady oprav vadných přistání se zaměřením na pozdní reakce a hrubé zásahy do řízení.
- Během prvního a druhého letu pilot reagoval se zpožděním a křečovitým řízením.
- Instruktor jej upozornil na nutnost rychlé a správné reakce.
- Při třetím letu žák ve výšce cca 1,5 - 2 m prudce potlačil a přestože měl instruktor ruku na řízení, nestačil opravit chybu žáka.
- Kluzák narazil do travnatého povrchu dráhy v mírném skluzu přídí cca 170 m od prahu RWY 27. Následkem nárazu došlo k prohnutí prostředního podélníku křídla, prasknutí lemu náběžné části 3. a 5. žebra, roztržení potahu 7. přepážky, trhlině závěsu podvozku a dalším poškozením.

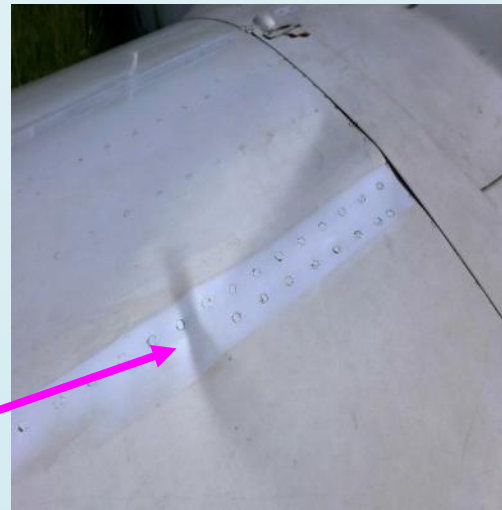
Letecká nehoda L-23 Super Blaník - pokračování



Místo nárazu kluzáku na RWY 27

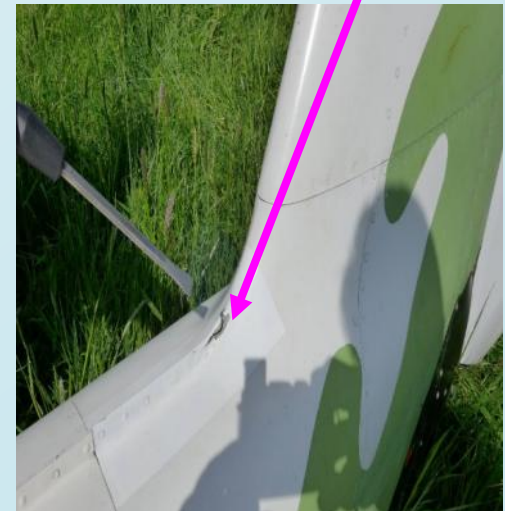


Detail poškození trupu nárazem



Zvlnění potahu pravé poloviny křídla

Roztržení potahu v přechodu trupu a SOP



Letecká nehoda

Datum: 21. 5. 2017

Typ: SF 34

Místo: pole na jižním okraji obce Bělá

- Pilotka (cizí státní příslušnice) se zúčastnila na LKZB Mistroství světa žen v plachtění.
- V daný den byla pro třídu standard vyhlášena trať v délce 200,73 km.
- Pilotka využila posledního stoupavého proudu v poloze cca 19 km jižně LKZB a zahájila dokluz.
- Po uletění cca 13 km (4,5 km od doletového kruhu) se rozhodla pro přistání do terénu.
- Přiblížení na zvolenou plochu proběhlo přes dvoje vedení vysokého napětí a řadu vzrostlých stromů.
- Po přelétnutí těchto překážek se kluzák dostal blízko pádové rychlosti, ale pilotka se přesto, s ohledem na velikost plochy, rozhodla použít brzdící klapky pro urychlení sestupu.

Letecká nehoda SF 34 – pokračování:

- ➔ Při tomto manévru kluzák narazil hlavním podvozkem, ostruhovým kolečkem a pravou polovinou křídla do země.
- ➔ Následoval odskok kluzáku a následné zastavení, během kterého se kluzák otočil o cca 90° vlevo.
- ➔ Působením sil při tvrdém přistání došlo k porušení strukturální integrity ocasní a přední části trupu a k méně závažnému poškození pravé poloviny křídla.
- ➔ Pilotka byla bez zjevného zranění dopravena do nemocnice na pozorování.
- ➔ Příčinou letecké nehody bylo pozdní rozhodnutí přerušit let a nezvládnuté přistání na nevhodně zvolenou plochu.

Letecká nehoda SF 34 – pokračování



Kluzák je otočen o 90° doleva od skutečného směru přistání

Letecká nehoda

Datum: 22. 5. 2017

Typ: JS 1

Místo: Šlechtín - 2,3 km SE LKZB

- Zahraniční účastnice mistrovství světa žen ve Zbraslavicích prováděla soutěžní let.
- Měla relativně malou letovou praxi na tomto typu kluzáku.
- Nevhodně zvolila plochu pro přistání do terénu při dokluzu z disciplíny. Závěrečný manévr provedla na malé rychlosti se vztlakovými klapkami nastavenými do polohy 1 (-5°).
- Vybraná plocha pro přistání byla krátká. Pilotka na poslední chvíli změnila rozhodnutí a vybočila cca 45° od původně zamýšleného směru.
- Přistání proběhlo po větru, při síle větru asi $12 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.
- Z důvodu malé rychlosti a zápornému nastavení klapek došlo k pádu z výšky asi 30 m do měkkého porostu.

Letecká nehoda JS 1 - pokračování

- ➔ Následoval odskok do měkké a podmáčené půdy. Při dotyku pravé poloviny křídla se zemí se kluzák stočil o 90° vpravo a dále pokračoval traverzem.
- ➔ Po bočním pohybu asi 5 metrů se levá polovina křídla zabořila do nerovného povrchu pole.
- ➔ Důsledkem nárazu křídla došlo k oddělení wingletu na levé polovině. Celá energie pohybu byla následně křídlem pohlcena a došlo k puknutí náběžné hrany asi 10 cm od kořene.
- ➔ Při tvrdém dopadu při prvním dotyku se zemí byl výrazně poškozen trup v přední části, cca 1 - 1,5 metru před hlavním podvozkem.

Letecká nehoda JS 1 - pokračování



Letecká nehoda

Datum: 27. 5. 2017
Typ: G 102 Astir CS
Místo: Doubravy u Zlína

- ➔ Pilot po vzletu aerovletemem z letiště Břeclav prováděl termický let v prostoru Moravy.
- ➔ Po vypnutí a získání výšky postupoval směrem na Bzenec, Napajedla a cca 7 km SE Zlín.
- ➔ Zde se dostal do oblasti bez výstupných proudů, neměl dostatečnou výšku na dokončení návratu na vhodné letiště.
- ➔ Pilot se v malé výšce nad zemí neúspěšně pokusil vyhledat stoupavý proud a rozhodl se přistát do terénu.
- ➔ Během příletu k vhodné ploše pro přistání změnil své rozhodnutí, pokračoval v klesání, aby vyhledal další plochu.

Letecká nehoda G 102 Astir CS - pokračování

- Severně od obce Doubravy si vyhlédl plochu, na kterou chtěl kvůli jejím rozměrům přistát proti větru.
- V průběhu pokusu o zatáčku nad zemědělským objektem do směru proti větru poklesla rychlost přiblížení na pádovou.
- Kluzák se propadnul v malé výšce nad zemí, dopadl na hranu stěny silážní jámy a náraz způsobil destrukci trupu v místě pilotní kabiny,
- Pilot utrpěl těžké zranění a byl převezen do nemocnice.
- Příčinou letecké nehody byla ztráta rychlosti v důsledku provádění zatáčky ve výšce nepostačující pro přiblížení na přistání proti větru.
- Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz

Letecká nehoda G 102 Astir CS - pokračování

Zamýšlená plocha pro přistání
do terénu



Zničený kluzák po nárazu na
betonovou stěnu



Letecká nehoda

Datum: 27. 5. 2017
Typ: L-33 Sóló
Místo: LKKU (Kunovice)

- Pilot při cvičném letu přistával se zvýšenou rychlostí o cca $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ z důvodu protivětru a přízemní turbulence.
- Po dosednutí kluzák najel na nerovnost a odskočil do výšky 1 až 2 m.
- Pilot rychle a příliš potlačil řídicí páku, aby opravil přistání.
- Došlo k nárazu přední části trupu do travnaté dráhy.
- Po druhém odskočení pilot již bezpečně dosedl.
- Po kontrole byly nalezeny poškození přední části trupu, deformace přepážky, botky, lehce zvlněný potah zadní části trupu, deformace potahu kýlu, roztržená přepážka č. 4 a deformace trupu v zadní části od nivelační roviny směrem vzhůru.

Letecká nehoda kluzáku L-33 Sóló – pokračování



Deformace spodní části trupu a botky



Lehce zvlněný potah zadní části trupu



Roztržená přepážka č.4

Letecká nehoda

Datum: 10. 6. 2017
Typ: SF 34
Místo: RWY 34 LKLB (Liberec)

- Pilotka prováděla letištní lety pro nácvik vyhledávání a ustředování do stoupavých proudů (první s instruktorem, další dva samostatně).
- Při třetím letu provedla při přistání chybně opravu vysokého podrovnání.
- Nevhodným zásahem do řízení a nekoordinovaným použitím brzdících klapek došlo následně k několika odskokům.
- Při tvrdém přistání na předové a hlavní kolo podvozku došlo k poškození konstrukce sklolaminátové přepážky v trupu kluzáku.
- Pilotka nebyla zraněna.
- Pravděpodobnou příčinou letecké nehody byl chybná oprava vysokého podrovnání.

Letecká nehoda SF 34 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 11. 6. 2017

Typ: ASW 20

Místo: Severní okraj obce Bystré u Svitav

- Pilot plánoval let v termice po trati: LKCM – Votice - Slavonice - Praděd – LKCM, v celkové délce 520 km.
- Na třetím úseku, po cca 4,5 h letu se pilotovi nepodařilo navázat do stoupavého proudu a byl nucen přistát do terénu.
- Místo včasného přistání na vybranou plochu stále vyhledával alespoň minimální stoupavý proud.
- V kritické výšce nad terénem se rozhodnul pro návrat k vybrané ploše, před kterou zahájil ve výšce cca 50 m AGL pravou zatáčkou manévr na přistání.
- Při tomto manévru pravou polovinou křídla narazil ve výšce cca 8 m AGL do vrcholku vzrostlého stromu.

Letecká nehoda ASW 20 – pokračování

- Při kolizi s kmenem stromu došlo k jeho přeseknutí a k oddělení části pravé poloviny křídla.
- Kluzák významně změnil trajektorii letu, předtím narazil do země a převrátil se do polohy na záda.
- Působením sil při nárazu do stromu a následném dopadu na zem, došlo k destrukci přední části trupu kluzáku a poškození křídla.
- Obyvatelé z blízkého domu vyprostili zraněného pilota z trosk kluzáku.
- Pilot byl následně hospitalizován v nemocničním zařízení.
- Pravděpodobnou příčinou letecké nehody bylo pozdní přerušení traťového termického letu a následné manévrování příliš nízko nad zemí se snaze nalézt stoupavý proud.

Letecká nehoda ASW 20 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 18. 6. 2017
Typ: VT 116 Orlík II
Místo: LKCM (Medlánky)

- ➔ Pilot kluzáku s náletem 29 hodin prováděl přeškolení na typ VT 116.
- ➔ Při druhém letu, při přistání, došlo k odskoku kluzáku.
- ➔ Pilot nevhodnou opravou odskoku způsobil sérii dalších odskoků se zvyšující se amplitudou.
- ➔ Po třetím odskoku došlo k tvrdému nárazu na ostruhu a poškození kluzáku.
- ➔ Pilot zraněn nebyl.



Letecká nehoda

Datum: 20. 6. 2017
Typ: Standard Cirrus 75B
Místo: Vrchovina (LKHD – Hodkovice)

- ➔ Pilot s náletem 50 hodin prováděl přiblížení na přistání z termického letu.
- ➔ Kluzák na malé výšce přešel do pravé spirály.
- ➔ Místo dopadu bylo cca 300 m S THR RWY 01.
- ➔ Pilot byl zraněn.
- ➔ Kluzák silně poškozen.



Letecká nehoda

Datum: 25. 6. 2017

Typ: L-33 Sóló

Místo: LKJI (Jihlava)

- ➔ Při přeškolování na typ kluzáku L-33 Sóló pilot zahájil pozdě přechodový oblouk. V důsledku toho došlo k tvrdému přistání na podvozkové kolo.
- ➔ Pilot reagoval tak, že příliš rychle přitáhl řídicí páku a došlo k opakovanému nárazu ocasní částí a předí.
- ➔ Nárazy došlo k poškození přední části trupu a deformaci zadní části trupu před kýlovou plochou. Rozsah dalších poškození je předmětem podrobné prohlídky letounu.



Letecká nehoda

Datum: 29. 6. 2017
Typ: G 103 TWIN ASTIR
Místo: mokřad pod mimoúrovňovou křižovatkou
2,1 km severozápadně od LKFR (Frýdlant)

- Pilot kluzáku prováděl přelet z LKHN (Hranice) do LKFR v aerovleku za letounem Z-226.
- Obě letadla po vzletu z LKHN plynule stoupala na přeletovou výšku 500 - 600 m AGL a bylo dohodnuto, že k vypnutí kluzáku dojde v blízkosti LKFR.
- Pilot se rozhodnul pro vypnutí nad úrovní Ondřejníku, pravděpodobně s úmyslem pokračovat ve svahovém létání a následně přistát na LKFR.
- Kluzák byl naposledy spatřen v letu na závětrné straně svahu Ondřejník.

Letecká nehoda G 103 TWIN ASTIR - pokračování

- V nestabilní vzduchové hmotě kluzák rychle ztrácel výšku a pilot byl nucen přistát do terénu.
- Při přiblížení k místu přistání kluzák nejdříve levou polovinou křídla zavadil o překážku a následně předí narazil do země a zastavil se otočený o 180° od původního směru příletu.
- Při tvrdém přistání došlo ke zničení přední části kluzáku, ke zlomení ocasního nosníku a poškození levé poloviny křídla.
- Pilot utrpěl vážná poranění a byl letecky transportován do fakultní nemocnice.
- Pravděpodobnou příčinou letecké nehody bylo vlétnutí do nestabilní vzduchové hmoty na závětrné straně svahu.

Letecká nehoda G 103 TWIN ASTIR - pokračování



Letecké nehody v provozu SLZ

Ve 2. čtvrtletí 2017 ÚZPLN obdržel celkem 18 hlášení o letecké nehodě SLZ.



Z tohoto počtu ÚZPLN zahájil šetření příčin komisí ve dvou případech, kterými jsou:

- 1 letecká nehoda ultralehkého letounu se smrtelným zraněním,
- 1 letecká nehoda závěsného kluzáku se smrtelným zraněním.

Letecká nehoda

Datum: 1. 4. 2017
Typ: ULL AL 600 Jasmin
Místo: Dub, 5 km NW Prachatice

- ➔ Letoun byl stavebně druhý prototyp tohoto typu, ale do provozu byl uveden jako první tohoto typu.
- ➔ Pilot provedl vzlet z letiště LKSR (Strunkovice).
- ➔ Počasí, skoro jasno, beze srážek.
- ➔ Pilot prováděl nezjištěnou činnosti NW LKSR.
- ➔ Před leteckou nehodou letěl od západu k východu k LKSR.

Ilustrační fotografie
ULL AL 600 Jasmin



Letecká nehoda AL 600 Jasmin - pokračování

- Pilot letěl severně obce Dub ve výšce 30 – 100 m nad zemí.
- Během letu se ULL začal ve vzduchu rozpadat a následně dopadl severně od obce Dub.
- Pilot neaktivoval záchranný systém, ten byl vymrštěn po dopadu.
- Pilot zahynul.
- SLZ bylo zničeno destrukcí za letu, dopadem na zem a požárem.
- Trosky se nacházely ve směru letu od západu k východu v jedné linii.
- Vzdálenost od prvních trosek k místu dopadu byla cca 1800 m.



Fotografie místa LN - proti směru přiletu od W

Letecká nehoda

Datum: 18. 6. 2017
Typ: Závěsný kluzák Zero 9-13.2
Místo: plocha SLZ Hradčany

- ➔ Pilot prováděl vzlet za odvíjákem na ploše SLZ Hradčany. Po přípravě k letu se na pokyn pilota vozidlo s odvíjákem rozjelo ve směru RWY 27 na rychlost cca $70 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.
- ➔ Po rozvinutí lana na cca 150 m zahájil vzlet s tím, že foukal boční a proměnný vítr. Vzápětí začal zatáčet vpravo.
- ➔ Navijákař proto snížil tah v laně a pilot opravil výchylku doleva.
- ➔ Ve výšce cca 30 m však již byl v náklonu vlevo cca 40° a vybočil téměř o 90° od směru jízdy vozidla. Navijákař proto ubral tah a přeseknul lano.
- ➔ Pilot s kluzákem padal prudce po levé polovině křídla závěsného kluzáku, téměř kolmo k zemi a narazil přídíl do betonového povrchu cca 170 m od THR RWY 27.
- ➔ Svědci ihned poskytli pilotovi pomoc, ale ten utrpěl zranění neslučitelné s životem.

Letecká nehoda závěsného kluzáku - pokračování



Havarovaný závěsný kluzák



Parašutistický provoz

Ve druhém čtvrtletí roku 2017 se aktivita v parašutistickém provozu zvýšila a počet hlášených událostí narůstal.

Došlo k 6 událostem, které byly hodnoceny jako parašutistická nehoda a dále ke 41 vážným incidentům.



Ilustrační foto



Bezpečnost v provozu bezpilotních systémů

Ve 2. čtvrtletí 2017 byla v provozu UAS na území České republiky hlášena 1 letecká nehoda.

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis
15.6.2017	obec Čečelice	Letecká nehoda	Při cvičném letu v režimu "A", došlo při nacvičování prvku - půlkruhová dráha letu (zadní část letadla vždy směrem k pilotovi) ke snosu poryvem větru do blízkého stromoví a následnému pádu letadla na zem. Rozsah poškození - rozlomené rameno letadla, zlomené dvě vrtule. Ke zranění osob ani škodám na cizím majetku nedošlo.

Ilustrační foto RPAS typ DJI



Klíčové kategorie incidentů z hlediska bezpečnosti ve vztahu k uspořádání letového provozu (ATM).

Hodnocení závažnosti událostí je uvedeno v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie, který požaduje hodnocení událostí metodikou RAT (Risk Analysis Tool).



→ nepovolený vstup na dráhu,



→ porušení minim rozstupu,



→ nepovolené narušení prostoru,



→ odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM.



Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion)

Ve 2. čtvrtletí 2017 bylo oznámeno 8 událostí, při kterých došlo k neoprávněné přítomnosti letadla v chráněném prostoru dráhy v použití.

Z hlediska závažnosti (dle RAT) byly hodnoceny:

- 1 událost jako „Major Incident“,
- 5 událostí jako „Significant Incident“,
- 2 události „Bez vlivu na bezpečnost“.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti ve vztahu k ATM	Popis
2. 4. 2017	TWR LKTB	Significant Incident	Pilot C 152 dostal pouze pokyn pokračovat v přiblížení. Přesto přistál na RWY 27.
6. 5. 2017	TWR LKTB	Major Incident	Pilot C 152 dostal povolení vstoupit na RWY 09. Nezastavil na dráze a provedl vzlet. Na dráze byl v té době jiný letoun po přistání.
16. 5. 2017	TWR LKPR	Significant Incident	Posádka po přistání na RWY 24 nestihla odbočit po TWY C. Na křížení RWY24 / RWY12 a TWY D došlo k záměně a odbočení po RWY 12. Posádka nedodržela stanovené postupy a instrukci.



Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion) – pokračování

Datum	ATS	Kategorie závažnosti ve vztahu k ATM	Popis
4. 6. 2017	TWR LKPD	Significant Incident	V rámci leteckého veřejného vystoupení na LKPD pilot Spitfire nedbal pokynů ATCo GND a pojížděl mimo přidělené instrukce. Vstoupil na RWY bez povolení ATCo TWR, načež bez povolení provedl vzlet.
6. 6. 2017	TWR LKTB	Significant Incident	Pilot C 152 žádal křížovat RWY 08 a RWY 09 od jihu ze stojánky HERBST k ÚL10 na severu. Dostal instrukci k pojíždění na vyčkávací místo RWY 09 po TWY W. Řídicí na TWR si všimli, že C 152 přešla vyčkávací místo a zůstala stát blíže než 60 m k RWY 09.
21. 6. 2017	TWR LKPR	Significant Incident	Pilot SR 22 dostal povolení ke vstupu na RWY 24. Pilot ale provedl vzlet bez povolení. Vzhledem k předcházejícímu provozu mohlo dojít ke snížení rozstupu turbulence v úplavu.



Porušení minim rozstupu

Ve 2. čtvrtletí 2017 bylo hlášeno 16 událostí, kdy mezi letadly nebyla dodržena předepsaná minima rozstupů. Z hlediska závažnosti (dle RAT) byly hodnoceny:

- 1 událost jako „Serious Incident“,
- 13 událostí jako „Significant Incident“,
- 2 události jako „Bez vlivu na bezpečnost“.

Důvodem porušení minim rozstupu byly zejména:

- reakce na povolení ke klesání, vydané jinému letadlu,
- zahájení přiblížení a přistání bez povolení a nedodržení letového povolení,
- chybná koordinace mezi orgány ATC.



Vážný incident

Datum: 16. 5. 2017

Typ: Mi 171/ IFR – kluzák Standard Cirrus / VFR

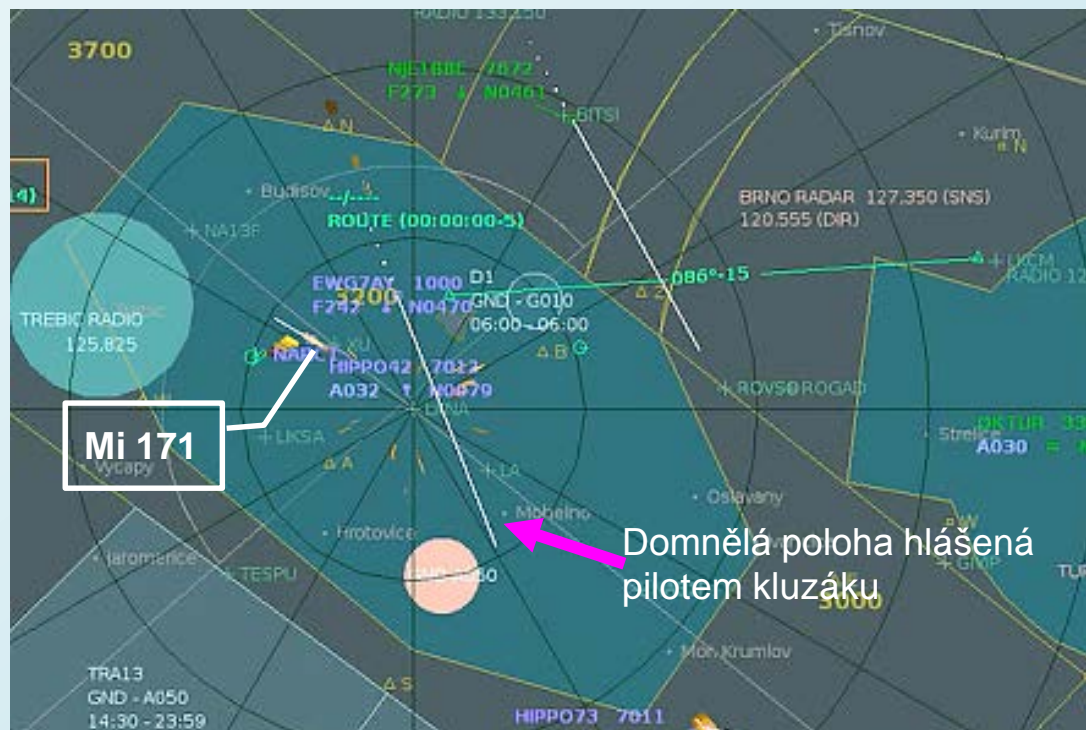
Místo: 4NM NW LKNA (Náměšť)

- V 16:00 UTC kluzák letěl NW LKNA v 3500 ft AMSL.
- Pilot kluzáku dostal od MTWR povolení pro přelet do LKCM.
- V čase 16:01 vyžádal řídící MAPP od řídícího MTWR přeladění Mi171 na přibližovací systém COPTER NDB.
- V 16:05 UTC se pilot kluzáku domníval, že se nachází v poloze u vod. n. Mohelno (SE LKNA) a oznámil MTWR tuto polohu.
- Řídící MTWR si neověřil polohu kluzáku podle zobrazení primárního radaru.
- Řídící MAPP proto nedostal od řídícího MTWR správnou informaci o poloze kluzáku.

Vážný Incident Mi 171 a Standard Cirrus – pokračování

- ➔ Trať letu vrtulníku vedla prostorem letu kluzáku, kde došlo ke sblížení. Kluzák spatřil palubní střelec, který upozornil posádku.
- ➔ Příčinou sblížení bylo neinformování posádky vrtulníku o letu kluzáku. Spolupůsobícím faktorem bylo nesprávné hlášení polohy pilotem kluzáku.

Situace v době sblížení
Mi 171 a kluzáku



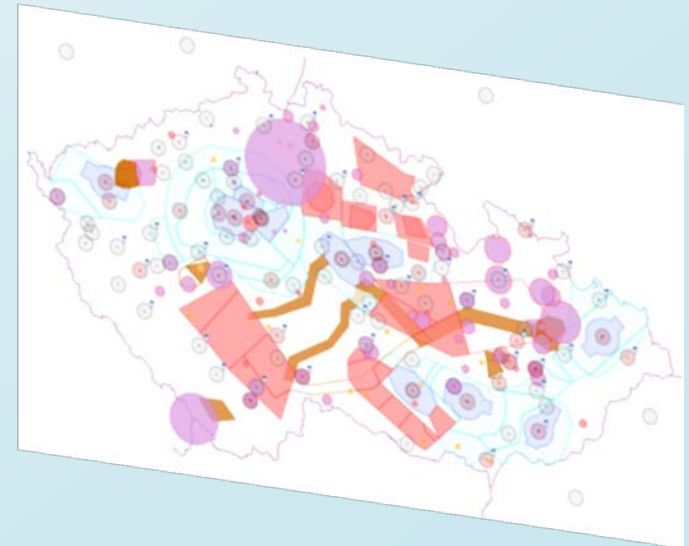


Nepovolené narušení prostoru

V této kategorii bylo ve 2. čtvrtletí 2017 ohlášeno celkem 34 událostí.

Z analýzy událostí vyplývá, že:

- 19 x došlo k narušení prostorů pro činnost voj. letectva, resp. MCTR / MTMA,
- 15 x došlo k narušení CTR / TMA,
- piloti letadel s MTOM do 2250 kg způsobili 30 událostí,
- žádná událost nebyla způsobena chybou ATCo.





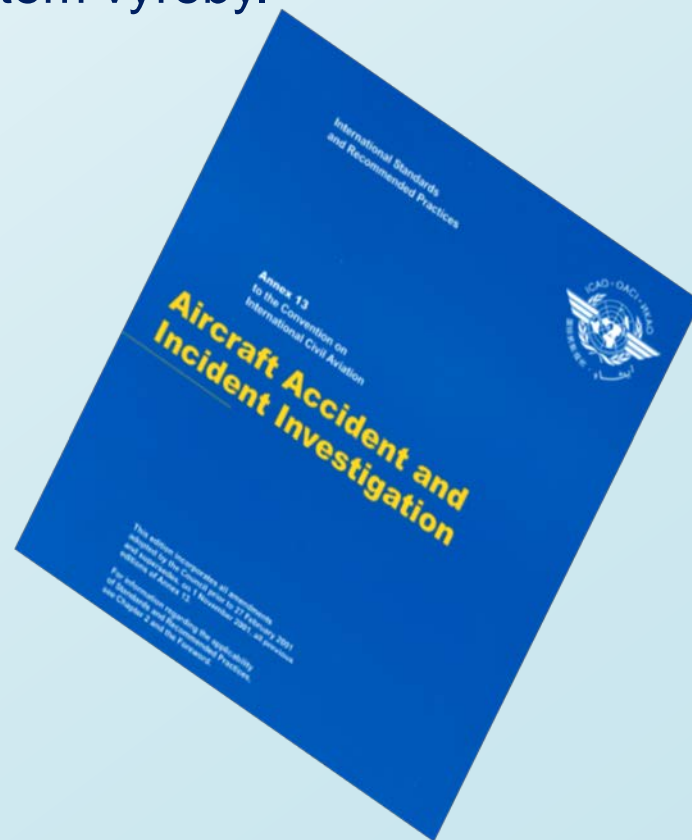
Události specifické pro ATM

Ve 2. čtvrtletí 2017 bylo hlášeno celkem 7 událostí specifických pro ATM.



Ve všech případech byly, s ohledem na závažnost, hodnoceny jako „Bez vlivu na bezpečnost“.

Ve 2. čtvrtletí roku 2017 ÚZPLN obdržel celkem 8 notifikací leteckých nehod a 2 notifikace vážných incidentů v souvislosti s tím, že Česká republika je Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.



Datum	Stát	Druh události	Typ
8. 4. 2017	Spojené Království	ACCID	EV-97
9. 4. 2017	Turecko	ACCID	BB-120P
5. 5. 2017	USA	ACCID	S2R – H80
7. 5. 2017	Spojené Království	ACCID	EV-97
17. 5. 2017	Spojené Království	ACCID	EV-97
25. 5. 2017	Austrálie	INCID	BRM Aero Bristell F/G
27. 5. 2017	Nepál	ACCID	L 410-UVPE 20
31. 5. 2017	Spojené Království	ACCID	LK-2M Sluka
14. 6. 2017	Německo	ACCID na území ČR	SZD 55-1 (Německý provozovatel ohlásil ACCID státu registrace)
17. 6. 2017	Francie	ACCID	Skyleader 200
24. 6. 2017	Slovensko	INCID	PS 28 Cruiser

ÚZPLN spolu s dotčenými výrobci letecké techniky poskytuje součinnost příslušným zahraničním orgánům pro šetření.

Ředitel ÚZPLN se zúčastnil jednání orgánů pro šetření zemí, pro něž se vžil název Visegrádská skupina, ve dnech 20. – 21. června 2017 v Budapešti.



Pracovní jednání se zabývalo zejména výměnou zkušeností z implementace nařízení (EU) č. 996/2010 a nařízení (EU) č. 376/2014 v podmínkách České republiky, Polska, Maďarska, Slovenska a rovněž Rumunska.

Představitelé orgánů pro šetření těchto zemí řeší podobné problémy a vyjádřili vůli navázat na pozitivní výsledky dosavadní spolupráce a pokračovat v ní i nadále.

Zástupci ÚZPLN se zúčastnili pravidelného koordinačního jednání EASA s orgány pro šetření leteckých nehod zemí EU ve dnech 8. a 9. května 2017 v sídle EASA.

Cílem bylo seznámení s aktuální činností EASA a výměna informací o zkušenostech a metodách práce zejména při:



- identifikaci zásadních problémů v oblasti provozní bezpečnosti v civilním letectví,
- implementaci společného evropského systému klasifikace rizik,
- sdílení informací a využití databáze bezpečnostních doporučení,
- šetření vybraných událostí v civilním letectví,
- přípravě standardizačních inspekcí k implementaci nařízení 376/2014.

Zástupce ÚZPLN se zúčastnil pravidelného pracovního jednání skupiny expertů pro šetření leteckých nehod - ECAC/ACC 46 ve dnech 22. a 23. května 2017 v Dublinu.



Pracovní jednání bylo zaměřeno zejména na:

- zkušenosti z šetření příčin leteckých nehod vrtulníků v rámci Evropského regionu,
- volbu předsedajícího ACC na další čtyřleté období,
- výměnu informací o závažných leteckých nehodách letadel s MTOM nad 5700 kg šetřených členskými státy,
- zkušenosti z oblasti kybernetické bezpečnosti a možného vlivu na bezpečnost civilního letectví.

Organizace porad k bezpečnosti letů

Porady k rozboru bezpečnosti letů ÚZPLN organizuje v následujících termínech:

- | | |
|--------------|---|
| 19. 10. 2017 | VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 3. čtvrtletí |
| 18. 1. 2018 | Dům armády Praha, Vítězné náměstí 4 - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 4. čtvrtletí 2017 a za rok 2017 |

Začátek porad je v 9:30 hod.

A photograph of a rocket launch. The rocket is a thin, dark line extending from the bottom left towards the top right. It leaves a long, thick, white plume of smoke and vapor that tapers as it goes. The background is a clear blue sky above a reddish-brown, hazy ground. The text "Děkuji za Vaši pozornost" is overlaid in the lower right quadrant in a bright blue, bold font.

**Děkuji
za Vaši pozornost**