

Porada k rozboru bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2017

Program porady

→ Rozbor bezpečnosti za 1. 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 1. čtvrtletí 2017

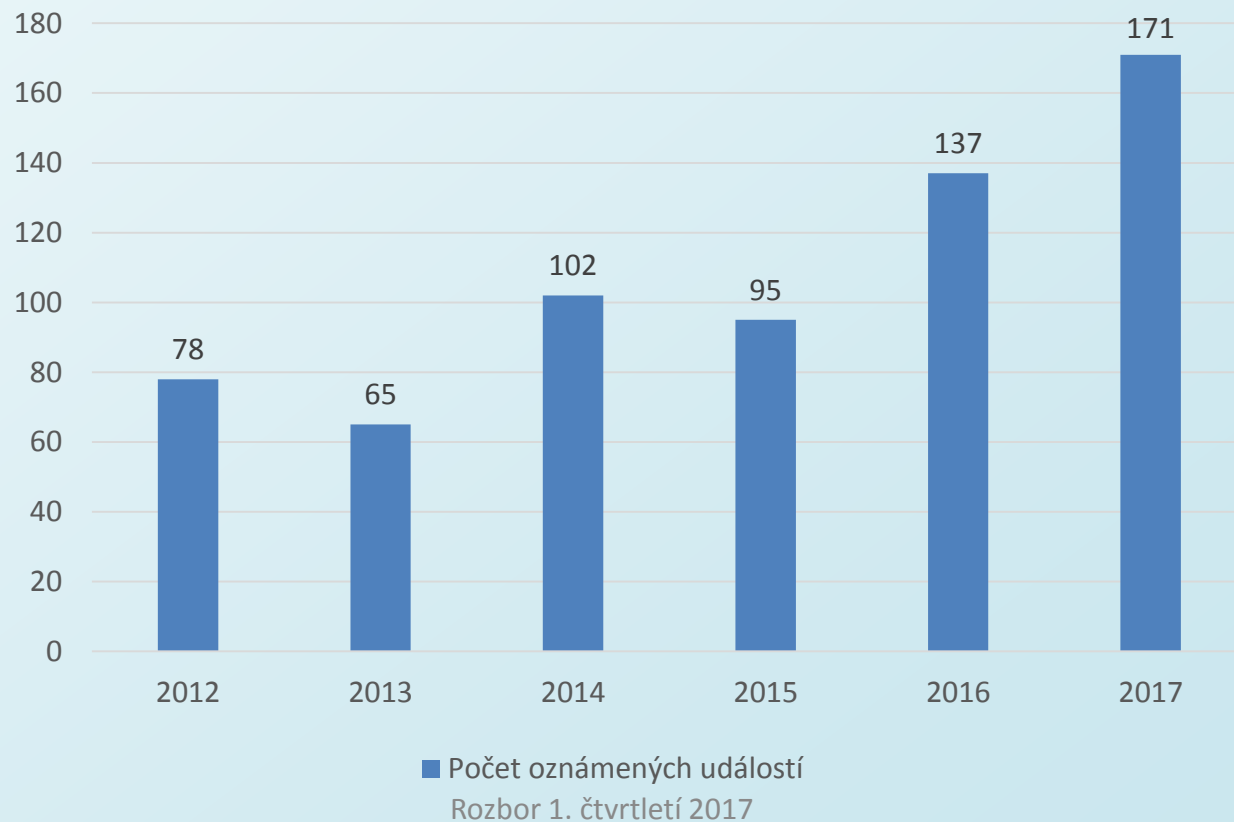


Vybrané ukazatele – 1. čtvrtletí 2017

- 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 1. čtvrtletí.

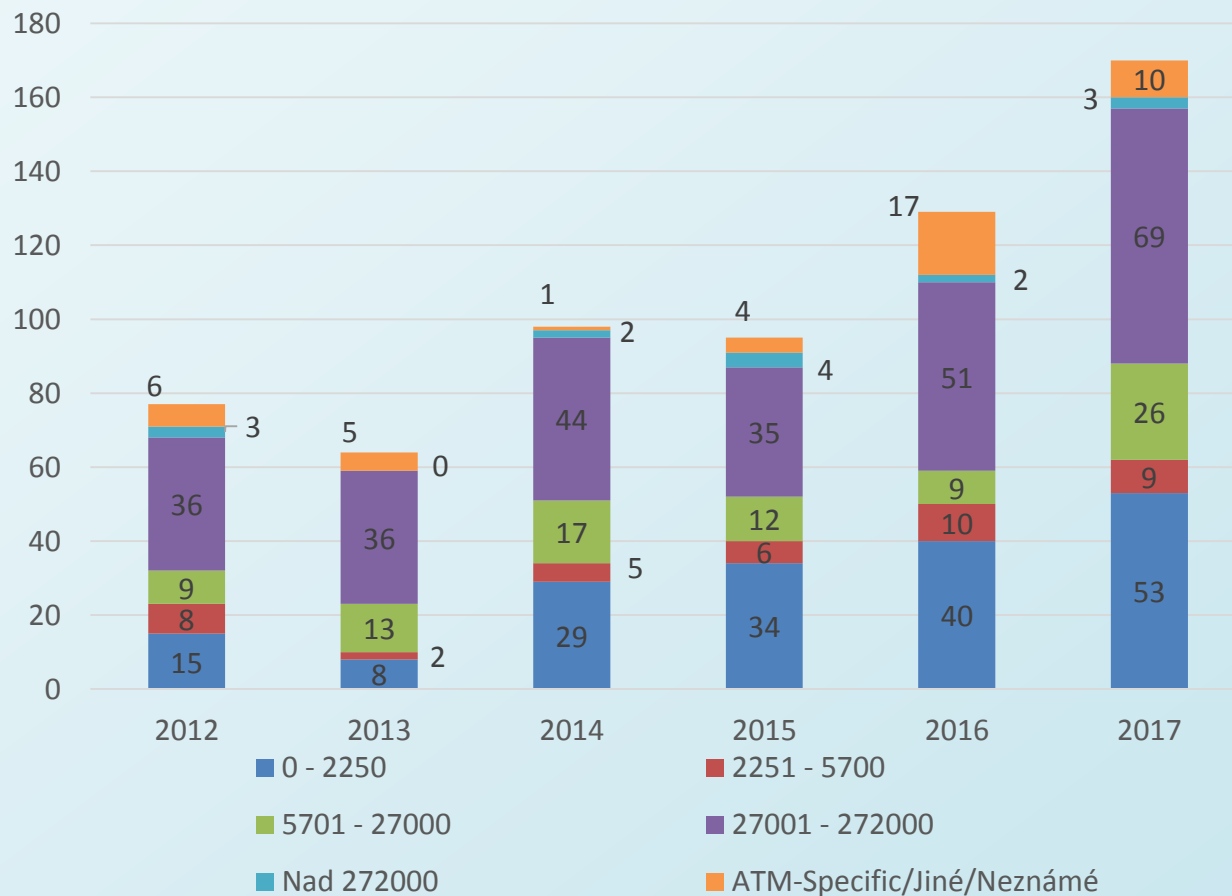
V prvním čtvrtletí roku 2017 bylo v rámci systému podávání hlášení událostí oznámeno celkem 171 událostí.

To představuje meziroční nárůst počtu oznámených událostí o 24,8% oproti stejnému období v roce 2016.



Struktura událostí oznámených ÚZPLN v prvním čtvrtletí podle váhové kategorie zúčastněných letadel

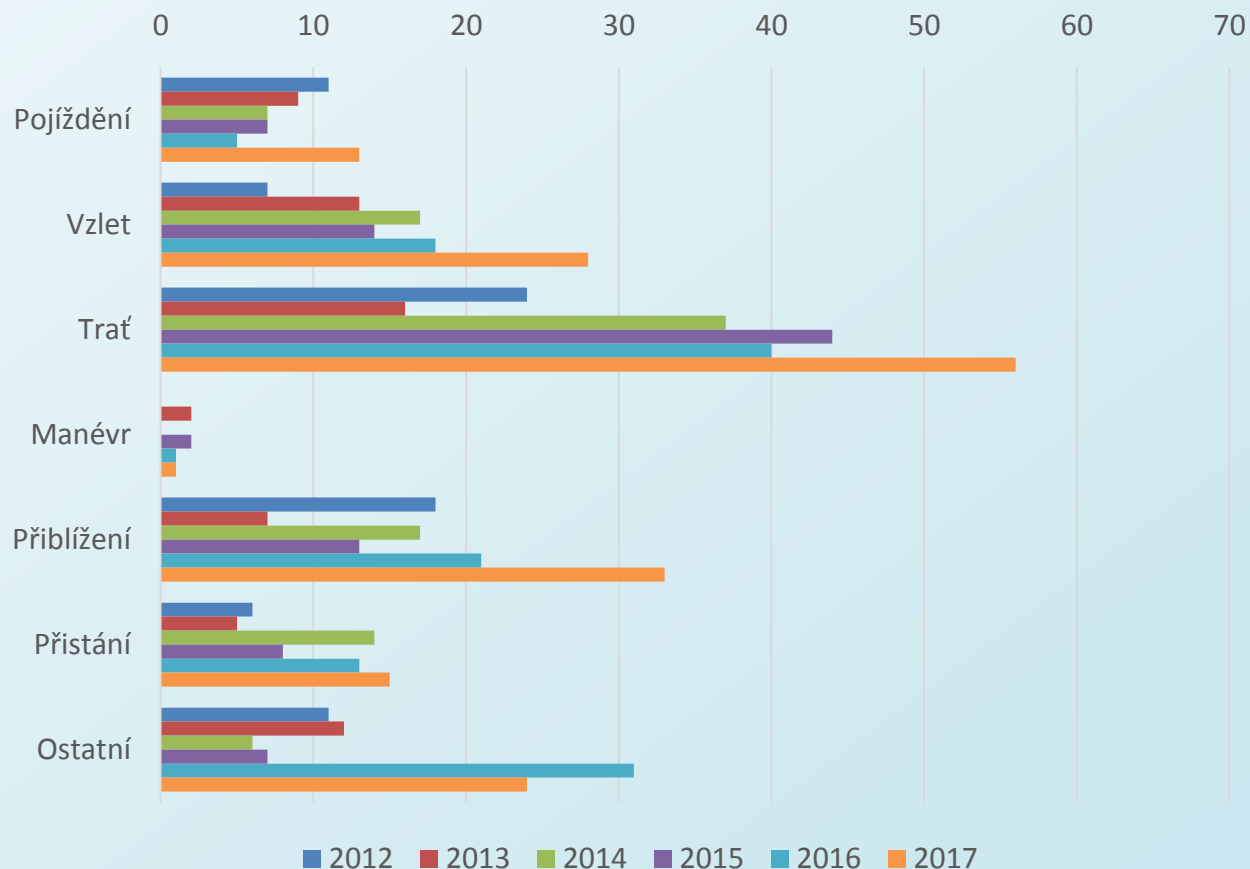
Mimo nehody a incidenty v parašutistickém provozu



Struktura událostí oznámených ÚZPLN v prvním čtvrtletí podle fáze letu

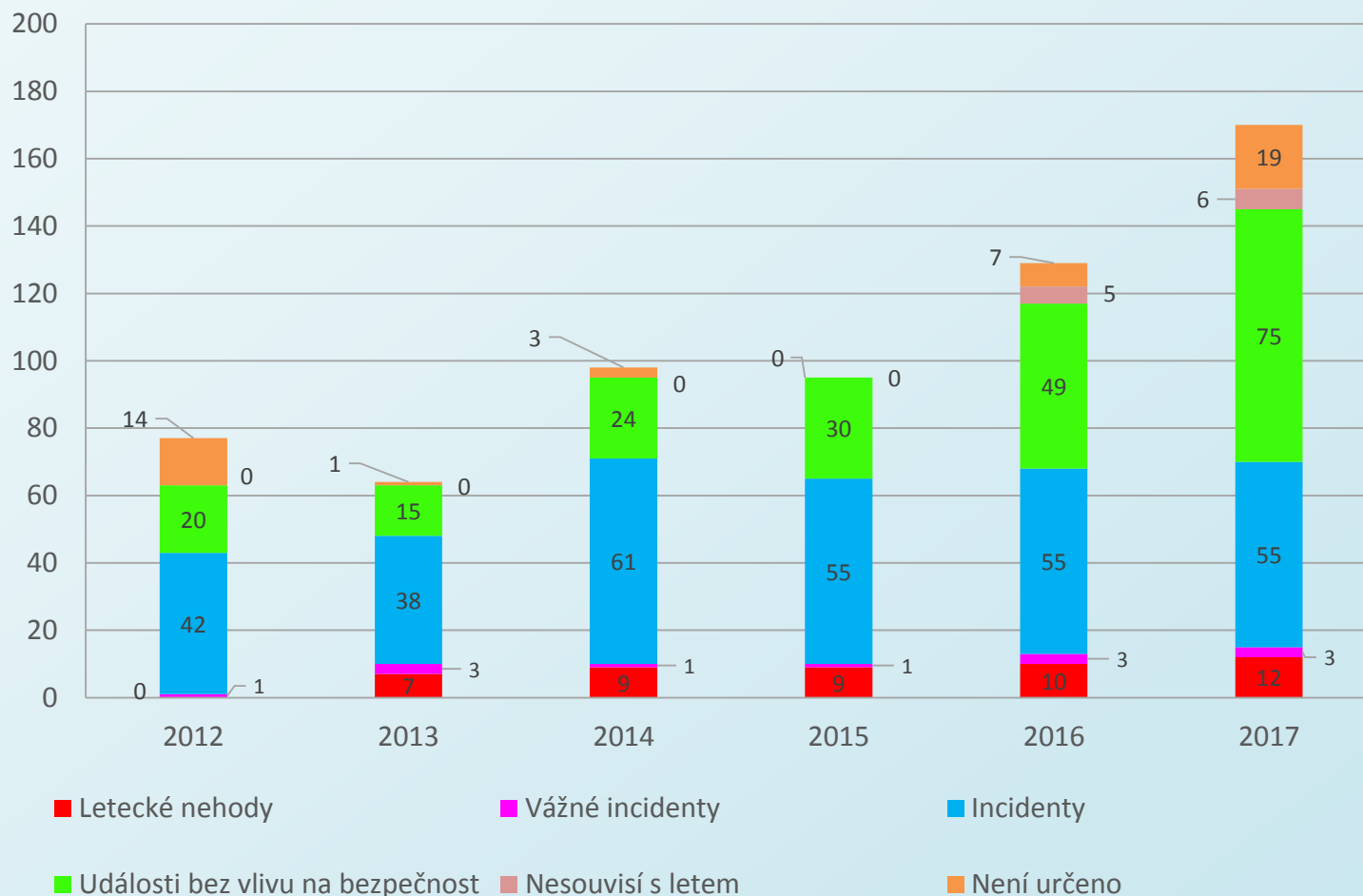
Mimo nehody a incidenty v parašutistickém provozu

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



Struktura událostí oznámených ÚZPLN v prvním čtvrtletí podle třídy události

Mimo nehody a incidenty v parašutistickém provozu



Struktura událostí v 1. 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 1. čtvrtletí 2017

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Letecké nehody (ACCID)			Vážné incidenty (INCID)	
	Na území ČR		Notifikace* ACCID	Na území ČR	Notifikace* INCID
	Celkem	Fatální nehody			
MCTOM > 5 700 kg	0	0	0	0	1
MCTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	0	0	1
MCTOM ≤ 2 250 kg	4	0	1	1	0
Celkem	4	0	1	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 – 1. 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	3	0	0	1	2
Vrtulníky	0	0	0	0	0
Kluzáky	0	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	1	0	0
Bezpilotní letadla	1	0	0	0	0
Celkem	4	0	1	1	2

Struktura oznámených leteckých nehod a vážných incidentů v provozu SLZ – 1. čtvrtletí 2017

Druh SLZ mimo sportovní padáky	Letecké nehody (ACCID)			Vážné incidenty (INCID)	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace INCID
	Celkem	Fatální nehody			
UL letouny	0	0	3	0	0
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	2	0	1	0	0
Celkem SLZ	3	0	4	0	0

Struktura oznámených událostí mimo letecké nehody a vážné incidenty - 1. 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	33	52	3	9
MCTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	2	6	0	0
MCTOM ≤ 2 250 kg	18	15	2	2
Neznámé letadlo	0	0	1	0
ATM - specific.	0	1	0	6
Letiště a pozemní služby	1	0	0	1
Celkem	54	74	6	18

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

Struktura oznámených událostí v provozu letadel mimo letecké nehody a vážné incidenty - 1. čtvrtletí 2017

Druh letadla (mimo SLZ)	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
Letouny	53	72	3	9
Vrtulníky	0	1	1	2
Kluzáky	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	1	0
Bezpilotní letadla	0	0	0	0
Celkem	53	73	5	11

Struktura oznámených událostí v provozu SLZ mimo letecké nehody a vážné incidenty - 1. čtvrtletí 2017

Druh SLZ mimo sportovní padáky	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
UL letouny	1	1	0	1
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	1	1	0	1

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky ve 1. čtvrtletí a počty osob, které při nich zahynuly. 2017 (2012 – 2016).

Rok události	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Letecké nehody celkem	6	1	5	8	4	0
Fatální nehody	0	0	2	1	1	0
Počet zahynulých osob	0	0	2	1	1	0

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	1	1	0	1	0	0
Fatální nehody	0	1	0	0	0	0
Počet zahynulých osob	0	1	0	0	0	0

V 1. čtvrtletí roku 2017 nedošlo na území České republiky u letounů a vrtulníků provozovaných v obchodní letecké dopravě k žádné letecké nehodě. Velmi pozitivní skutečností je, že současně pokračoval také příznivý meziroční trend z provozního hlediska ve FIR Praha.



Následující přehled zahrnuje vybrané incidenty z těch událostí, které byly ohlášeny v 1. 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. 1. 2017
Typ: Boeing 737
Místo: EPWA (Warszawa-Okecie)

- ➔ Po startu z EPWA ohlásila posádka letounu tuzemského dopravce zvýšené vibrace motoru č. 2.
- ➔ Vrátila se zpět na letiště vzletu, kde bezpečně přistála.
- ➔ Při odstraňování závady byly provedeny inspekční práce na kontrolu vibrací u obou motorů.
- ➔ Dále byla odstraněna voda a led z prostoru zadního kužele motoru č. 2. Prostor byl vysušen horkým vzduchem.
- ➔ Po přistání s větší hmotností než je povoleno, byla na letadle provedena předepsaná kontrola před uvolněním do dalšího provozu.

Incident Boeing 737 - pokračování:

Led v prostoru
zadního kužele
motoru č. 2.



Incident

Datum: 12. 1. 2017
Typ: Cessna 525 B
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ Během stoupání po vzletu Cessny 525 B tuzemského dopravce z letiště EDDL (Düsseldorf) se rozsvítila signalizace „AIR DUCT OVER HEAT“ (přehřátí větve odběru vzduchu) na dobu cca 2 s a poté zhasla.
- ➔ Posádka provedla podle nestandardních postupů postup „M3“. Parametry motorů byly v normě. Posádka pokračovala v letu na cílové letiště.
- ➔ Při poletové prohlídce byla zjištěna chybějící část barvy na horní straně pylonu levého motoru a změna barvy vzduchového předchladiče.
- ➔ Závada vzduchového předchladiče způsobila tepelné poškození částí pylonu a potahu horkým vzduchem odebíraným od kompresoru motoru.

Incident Cessna 525 B - pokračování:

- Silové prvky pylonu, vyjma hlavního nosníku, musely být nahrazeny nově vyrobenými a individuálně certifikovanými díly.
- Po nezbytných technických opatřeních byl proveden technický přelet k zahraniční servisní organizaci.



Incident

Datum: 23. 1. 2017
Typ: Boeing 737
Místo: OOMS (Muscat-Seeb, Oman)

- ➔ Po startu z OOMS zaznamenala posádka letounu tuzemského dopravce během stoupání do FL 320 rozlepení pravého otevíratelného okna.
- ➔ Vrátila se zpět na letiště vzletu, kde po přistání došlo k prasknutí a rozbití rozlepeného okna.
- ➔ Na letišti byla provedena výměna okna a po provedení zkoušky na těsnost bylo letadlo uvolněno do dalšího provozu.



Incident

Datum: 23. 1. 2017
Typ: Boeing 737
Místo: EPKT (Katowice/Pyrzowice)

- ➔ Během přiblížení na přistání zaznamenala posádka letounu tuzemského dopravce rozdílnou polohu klapek.
- ➔ Přistála bez zranění osob na palubě a poškození letadla.
- ➔ Při odstraňování závady byl vyměněn vadný vysílač polohy pravých klapek.
- ➔ Dále byla provedena kontrola senzorů klapek na poškození, korozi a znečištění.
- ➔ Práce byly ukončeny kontrolou činnosti klapek ve všech polohách.

Incident

Datum: 31. 1. 2017
Typ: Beech 400A
Místo: LKPD (Pardubice)

- ➔ Při letu z Ženevy posádka letounu tuzemského dopravce, v době vstupu do FIR Praha, navázala spojení s MTWR a vyžádala si informace o stavu letiště Pardubice.
- ➔ Obdržela informaci o meteorologických podmínkách a o stavu letiště: „...runway is clear of snow, width 45 m, length 2500 m, BA medium to good, wet snow cover on RWY 1 mm“.
- ➔ Tato informace byla na základě úklidu RWY hotovostní jednotkou zimní údržby letiště s předpokladem přistání letadla ve 12:00 UTC. Průběh zásahu ale komplikovalo sněžení.
- ➔ Dle měření brzdných účinků civilním provozovatelem, ukončeného v 10:18, byly brzdné účinky dobré, ale velitel SLZ oznámil na základě zkušeností brzdné účinky střední/dobré.

Incident Beech 400A – pokračování

- ➔ Vrstva sněhu na RWY byla ošetřena chemikálií se skrápěním. Při dalším dotazu TWR na stav RWY před přiletem letadla velitel SLZ na základě zkušeností odhadl brzdné účinky jako střední.
- ➔ Posádka se rozhodla pro přistání na LKPD a zvažovala kvůli směru větru přiblížení okruhem na RWY 09. Oznámené meteorologické podmínky na LKPD ale byly pod minimy pro přiblížení okruhem.
- ➔ Při navázání spojení s MAPP LKPD obdržela informaci o stavu letiště: „... *we have runway snow removed, on the width 45 m, length 2500 m, rest of RWY 3 mm of wet snow BA medium*“.
- ➔ Posádka provedla přiblížení ILS RWY27 a po navázání spojení s TWR obdržela informaci: „...*wind zero eight zero degrees five knots, present visibility RVR two seven touch down zone one thousand seven hundred metres, light snow*“.

Incident Beech 400A – pokračování

- ➔ Při získání vizuálních referencí posádka viděla, že dráha je pokrytá sněhem a značení dráhy vidět nebylo.
- ➔ Po dosednutí použil pilot brzdy a pozemní spoilery, ale pocitově byl brzdňý účinek špatný. Když se blížili ke konci RWY 27, velitel letadla převzal řízení a pokusil se změnou směru prodloužit dráhu pohybu k vyjetí TWY D.
- ➔ Letoun se dostal do smyku a stočil se o cca 90° a vyjel za konec RWY 27 do předpolí, kde se asi 30 m od THR zastavil otočený o 170°.
- ➔ Posádka ohlásila vyjetí TWR, která aktivovala výjezd hotovostní jednotky.
- ➔ Nikdo z cestujících ani z posádky nebyl zraněn.

Incident Beech 400A - pokračování



Incident

Datum: 9. 2. 2017
Typ: Boeing 737
Místo: OOMS (Muscat-Seeb, Oman)

- Během procesu spouštění letounu tuzemského dopravce ohlásil pozemní personál kouř a hlasitý zvuk z motoru č. 2.
- Posádka přerušila spouštění a pasažéři vystoupili z letadla.
- Při odstraňování závady byla provedena výměna motoru č. 2, na kterém došlo k poškození spouštěcího ventilu při nezdařeném spuštění.

Incident

Datum: 17. 2. 2017
Typ: Saab 340A
Místo: LKPR (Praha-Ruzyně)

- ➔ Při přiblížení pro RWY 24 pilot letounu zahraničního dopravce ohlásil indikaci nevysunutí levé hlavní podvozkové nohy.
- ➔ Požádal o kontrolní průlet na ověření polohy podvozku.
- ➔ Po kontrolním průletu a ověření vysunuté polohy podvozku řídicí věž letoun pokračoval okruhem na přistání.
- ➔ Kapitán letadla nepožadoval vyhlášení signálu „Místní pohotovost“.
- ➔ Následné přistání bylo bez závad. Jednalo se o technickou závadu indikace polohy podvozku.

Incident Saab 340A pokračování:

SIGNALIZACE VYSUNUTÉ
POLOHY PODVOZKU



Incident

Datum: 22. 2. 2017
Typ: Boeing 737
Místo: MKJS (Montego Bay, Jamaika)

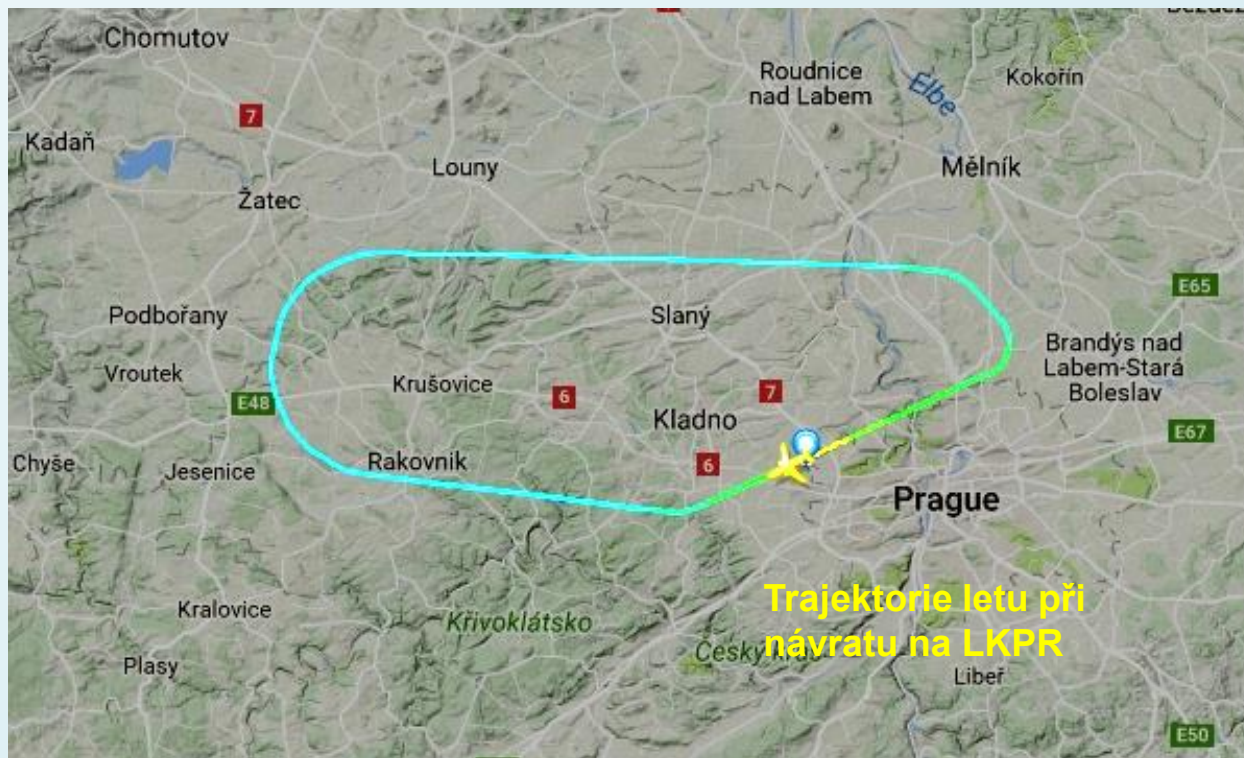
- Po přistání letounu tuzemského dopravce na MKJS a vypnutí motoru byl zjištěn velký únik hydraulické kapaliny z pravé podvozkové nohy.
- Na pomoc při odstraňování závady byl povolán místní mechanik, který provedl přetěsnění a dotažení spojů.
- Dále bylo provedeno doplnění hydraulické kapaliny a kontrola těsnosti hydraulického systému.
- Po provedeném přezkoušení bylo letadlo uvolněno do provozu.

Incident

Datum: 23. 2. 2017
Typ: Boeing 737
Místo: LKPR (Praha-Ruzyně)

- ➔ Letoun tuzemského dopravce vzletl z RWY 24 LKPR k letu do EBAW (Antwerp-Anvers). Pilot krátce po vzletu ohlásil nezvyklý drnčivý hluk, jehož zdrojem byl drak letadla. Neznámý nespécifikovatelný hluk byl pouze v přední části trupu.
- ➔ Posádka se proto rozhodla pro návrat na letiště vzletu.
- ➔ Po přistání letounu byla provedena kontrolní prohlídka letounu – bez nálezu.
- ➔ Letoun byl uvolněn do provozu. Závada se již neopakovala.

Incident Boeing 737, pokračování:



Vážný incident

Datum: 23. 2. 2017
Typ: L-410UVP-E
Místo: Isle of Man

- Dne 27. 2. 2017 obdržel ÚZPLN oznámení o události českého provozovatele - „Přistání při přepravním letu v silném větru“. Žádná osoba na palubě nebyla zraněna, letoun byl bez poškození.
- Dne 8. 3. 2017 obdržel ÚZPLN oznámení od AAIB UK - „ Aircraft wing-tip narrowly avoided ground contact while landing in strong, gusty crosswind. Damage NIL“.
- AAIB UK vyhodnotil událost jako vážný incident a provádí šetření.
- ÚZPLN jmenoval zplnomocněného představitele, který je ve styku s AAIB UK i provozovatelem.

Incident

Datum: 4. 3. 2017
Typ: Cessna 680
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Cestující na „jumpseat“ při vystupování z prostoru kokpitu zavadil o táhlo ruční brzdy a letoun odbrzdil.
- Letadlo popojelo o cca 3 - 4 m vzad a levou polovinou křídla narazilo do vozíků, které byly před zavazadlovým prostorem letadla. Jeden vozík se pod křídlem vzpříčil.
- Byla vyměněna poškozená klapka.



Incident

Datum: 19. 3. 2017
Typ: Boeing 737
Místo: GCFV (Fuerteventura)

- ➔ Po přistání letounu tuzemského dopravce na cílové destinaci, několik sekund po dotyku všech kol podvozku, posádka pocítila lehké vibrace a rozsvítily se signalizace úniku hydraulické kapaliny.
- ➔ Letoun pokračoval ve výběhu po přistání bez ztráty směrové stability s použitím automatu brzdění a reverzu motorů. Na konci výběhu posádka lehce přibrzděovala normálními brzdami. Podle projevu předpokládala poškození pneumatiky.
- ➔ Po zastavení byla provedena kontrola pozemním personálem, která zjistila rozsáhlé poškození. Letoun byl přetažen na parkovací místo a cestující normálním způsobem opustili palubu.

Incident Boenig 737 - pokračování:

- Explózí pneumatiky po přistání bylo způsobené vážné poškození:
- hlavní podvozkové nohy a levé pneumatiky,
 - vodící kolejnice vztlakových klapek,
 - brzdového systému,
 - komponentů hydraulického systému,
 - systému ovládání spoilerů.



Spodní část křídla s transmisním hřídelem a šroubovými zdviháky ovládání vztlakových klapek.



Poškozené potrubí hydraulického systému.

Foto archiv provozovatele



Poškozená Pneumatika.

Incident

Datum: 19. 3. 2017
Typ: Boeing 737
Místo: OMDB (Dubai)

- Během letu letounu tuzemského dopravce, cca 2 hodiny před přistáním na OMDB, posádka zaznamenala indikaci sondy TAT (Total Air Temperature).
- Při odstraňování závady byla dle pracovního příkazu WO 001005 provedena výměna TAT sondy.
- Po provedeném přezkoušení bylo letadlo uvolněno do provozu.

Přehled hlášení „TCAS RA“

V 1. čtvrtletí 2017 ÚZPLN obdržel 4 hlášení „TCAS RA“, z toho:

- 1 x od posádky zahraničního provozovatele v LKAA:
 - Indikace byla způsobena vertikálním pohybem na protisměrných tratích. V uvedeném případě nedošlo ke snížení minima vertikálního rozstupu.
- 3 x od posádky českého provozovatele v zahraničí:
 - Jedna indikace 5 NM před THR byla způsobena VFR provozem. ATS informovaly posádku až po jeho minutí.
 - Jedna indikace byla vyvolána na FL215 protiprovozem. Posádka informovala ATS.
 - Jedna indikace byla na finále v ALT 3000 ft.





Střety s ptáky

V průběhu 1. čtvrtletí ÚZPLN obdržel celkem 12 oznámení o střetu s ptáky:

- Z toho 1x došlo k vyhlášení plné pohotovosti po střetu s kachnou ve fázi podrovnání na přistání na LKPR s podezřením posádky na požár pravého motoru.
- Posádky tuzemských dopravců ohlásily 3 střety během letu v zahraničí.
- 4 x došlo ke střetu letounu se zvěří:
 - 2 x na LKPR,
 - 1 x na LKTB a na LKHK.



Přehled laserových útoků

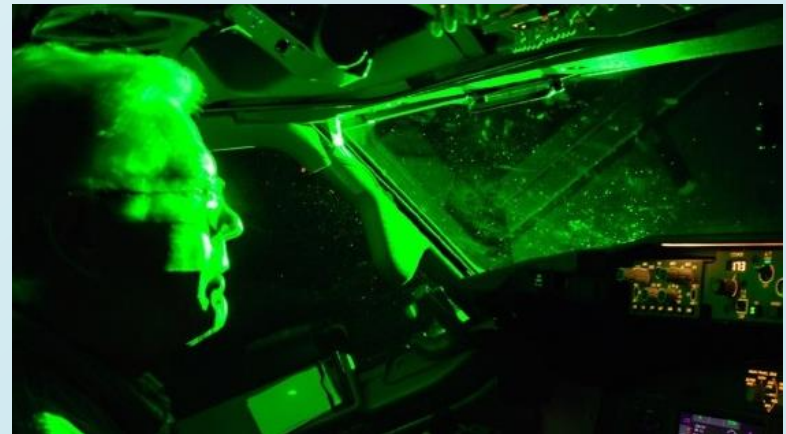
V 1. čtvrtletí 2017 ÚZPLN obdržel oznámení o 5 případech útoku laserovým paprskem ve FIR Praha.

Případy zasažení laserem byly oznámeny:

- 2 x posádkami českých provozovatelů,
- 3 x posádkami zahraničního provozovatele.

K ohrožení bezpečnosti provozu došlo:

- 2 x během přiblížení na přistání na LKPR,
- 1 x při přiblížení na LKMT,
- 2 x při letu v ALT 4000 resp. 5200 ft.



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.



Letecká nehoda

Datum: 28. 1. 2017
Typ: Piper PA34-200
Místo: LKMT (Ostrava/Mošnov)

- ➔ Pilot při přiblížení na přistání ohlásil, že nemá indikaci vysunutí podvozku a požádal o kontrolní průlet v blízkosti TWR pro vizuální kontrolu.
- ➔ TWR potvrdila, že všechny tři podvozkové nohy se jeví vysunuty a letoun pokračoval na přistání.
- ➔ Během výběhu po přistání došlo k samovolnému zavření pravé podvozkové nohy, letoun vybočil doprava a vyjel z RWY.
- ➔ Následně se vylomila levá podvozková noha a zavřela přední podvozková noha. Letoun se zastavil v trávě, cca 5 m mimo RWY.
- ➔ Ke zranění osob na palubě nedošlo.

Letecká nehoda Piper PA34-200 - pokračování



Poškozený letoun po přemístění mimo pohybové plochy LKMT

Incident

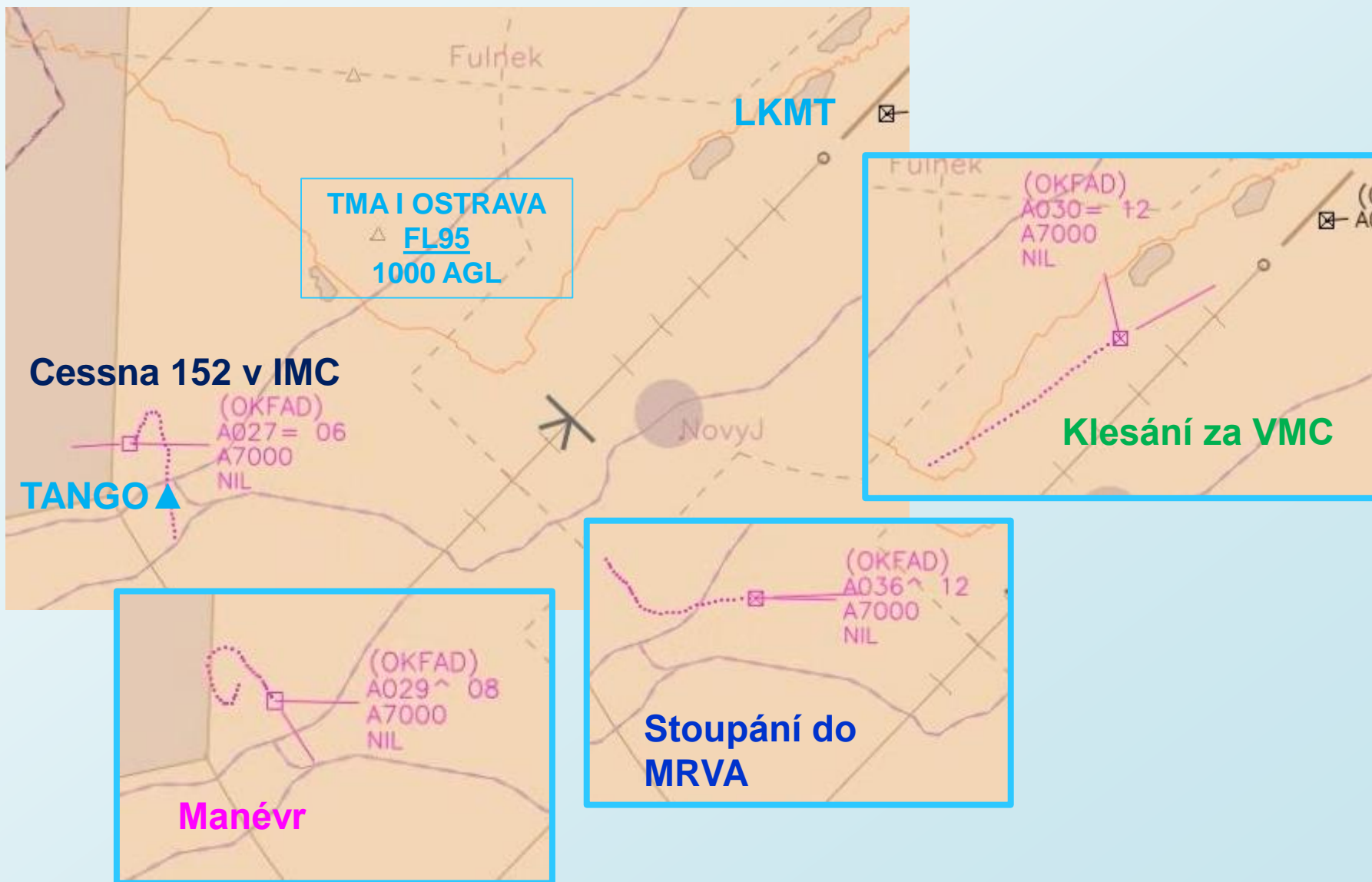
Datum: 20. 2. 2017
Typ: Cessna 152
Místo: TMA I Ostrava

- ➔ Pilotka ve výcviku s celkovým náletem cca 51 h prováděla samostatný navigační let VFR. Na úseku trati z LKKU do LKMT u bodu TANGO (TMA I Ostrava) vletla do prostoru se zhoršenou letovou dohledností v 2600 ft AMSL.
- ➔ Letěla mimo oblačnost a při vizuálním kontaktu se zemí. Na FREQ APP Ostrava probíhal let bez problémů, pilotka si nestěžovala na horšící se počasí.
- ➔ Po přechodu na TWR Mošnov potvrdila povolení k přiblížení na RWY 22, a vzápětí oznámila: „I cannot see anything“ a žádala o upřesnění instrukcí.
- ➔ Po ověření, že pilotka opravdu ztratila VMC nejprve TEC oznámil MRVA v jejím prostoru (3200 ft ALT) a předal doporučený kurz na letiště Ostrava.

Incident Cessna 152 - pokračování

- ➔ METAR LKMT: 201500Z 21011KT 9000 BKN038 04/01 Q1017 NOSIG, v TMA lokálně snížená letová dohlednost.
- ➔ Pilotka oznámila, že tímto směrem nic nevidí, TEC jí nabídl návrat do Brna nebo možné přistání na nejbližším letišti, což bylo letiště v Hranicích (2 minuty letu od její polohy ve směru letu) – pilotka obojí odmítla, potvrdila, že se pokusí pokračovat do Ostravy a požádala o kurz k letišti.
- ➔ Pilotka potvrdila IMC a oznámila, že nevidí vůbec nic.
- ➔ Následně TEC opět předal informaci o MRVA, požádal pilotku, aby se pokusila udržovat současnou ALT 2700 ft (měl obavu, aby nezačala klesat s cílem obnovit VMC), vzápětí přikázal stoupat na MRVA a dovedl PIC pomocí doporučených kurzů do blízkosti LKMT, kde PIC obnovila VMC a byla schopna dokončit přiblížení. TEC předal aktuální počasí na letišti Ostrava.
- ➔ Pilotka obnovila VMC v poloze 4 NM jihozápadně od letiště Ostrava po více než 8 minutách letu v IMC.

Incident Cessna 152 - pokračování



Incident

Datum: 22. 2. 2017
Typ: Cessna 525
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Po provedení vzletu zaznamenala posádka letounu signalizaci, že nedošlo k zasunutí podvozkových noh.
- ➔ Let byl ukončen v souladu s nouzovým postupem (R2 pro letoun Cessna 525) na LKHK.
- ➔ Letoun byl předán do servisního střediska, kde bylo provedeno seřízení a testy signalizace zasunutí přední podvozkové nohy dle MM Model 525 a po provedené kontrole funkčnosti systému byl uvolněn do provozu.



Letecká nehoda

Datum: 26. 2. 2017
Typ: Tecnam P2008 JC
Místo: LKBE (Benešov)

- ➔ Posádka dvou pilotů, jeden byl instruktor, prováděla kondiční let.
- ➔ Vzlet zahájili z RWY 06.
- ➔ Vlivem rozměklého povrchu dráhy při rozjezdu došlo k jeho výraznému prodloužení.
- ➔ Posádka reagovala použitím většího přitažení řízení a letoun se nadzdvihl na vysokém úhlu náběhu do několika desítek centimetrů nad zem, ale nezačal stoupat.
- ➔ Na konci RWY 06 došlo k zachycení kol hlavního podvozku o terén, zbrzdění letounu a výběhu ve velmi měkkém uvláčeném předpolí.
- ➔ Důsledkem bylo zlomení nohy předového podvozku, zničení vrtule a poškození přídě letounu, včetně motorové přepážky.

Letecká nehoda Tecnam P2008 JC - pokračování



Poškození letounu ve
výběhu



Letecká nehoda

Datum: 12. 3. 2017
Typ: Padákový kluzák GOLDEN 4-26
Místo: Přistávací plocha „Motokros Raná“

- ➔ Pilot padákového kluzáku prováděl rekreační létání v prostoru kopce Raná.
- ➔ Přistával s bočním větrem.
- ➔ Vlivem termického poryvu došlo k přizvednutí padákového kluzáku a hrozilo přelétnutí přistávací plochy.
- ➔ Pilot na vzniklou situaci reagoval neadekvátním zásahem do řízení a pravděpodobně „přebrzdil“ vrchlík padákového kluzáku.
- ➔ Po tomto manévru došlo k pádu pilota na záda z výšky cca 1 m.
- ➔ Pilot nárazem do země utrpěl těžké zranění.

Letecká nehoda

Datum: 24. 3. 2017
Typ: UL vírník Cavalon
Místo: LKVO (Vodochody)

- ➔ Pilot prováděl vzlet z RWY 28.
- ➔ Neopravil dostatečně poryv bočního větru.
- ➔ UL vírník se naklonil na stranu, následně se příčně rozkmital a listy rotoru se dotkly země.
- ➔ Vírník v levé zatáčce vyjel z RWY a převrátil se.
- ➔ Pilot neutrpěl žádné zranění.
- ➔ Vírník byl poškozen.



Letecká nehoda

Datum: 30. 3. 2017
Typ: Cessna 152
Místo: LKRA (Raná)

- Při přistání na LKRA došlo k několikanásobnému odskoku.
- Pilot s náletem 35 hodin nedokázal tyto odskoky zkorigovat.
- Při posledním odskoku došlo k dopadu letounu na předové kolo a následnému zlomení předového podvozku a poškození vrtule.
- Pilot nebyl zraněn.





Parašutistický provoz

V 1. čtvrtletí roku 2017 poklesla v parašutistickém provozu aktivita a byla hlášena pouze 1 událost hodnocená jako vážný incident.



Parašutistický provoz – vážný incident

Datum: 26. 3. 2017
Typ: Sonic 220
Místo: LKPM (Příbram)

- Parašutista prováděl seskok ze 4000 m – disciplínu RW2.
- Po rozchodu skupiny v 1500 m AGL zahájil sekvenci otevírání hlavního padáku a při této došlo k aktivaci AAD Vigil ve výšce cca 1300 m AGL. Následovala závada typu „Dva venku“ v konfiguraci „Biplane“, která přešla do konfigurace „Downplane“.
- V této fázi parašutista provedl odhoz hlavního padáku a bez problému přistál na záložním padáku.
- Důvodem aktivace AAD v této výšce bylo to, že před cca 14 dny prováděl propagační seskok do hor s offsetem +1000 m, který měl nastaven. V přístroji evidentně zůstalo toto nastavení.

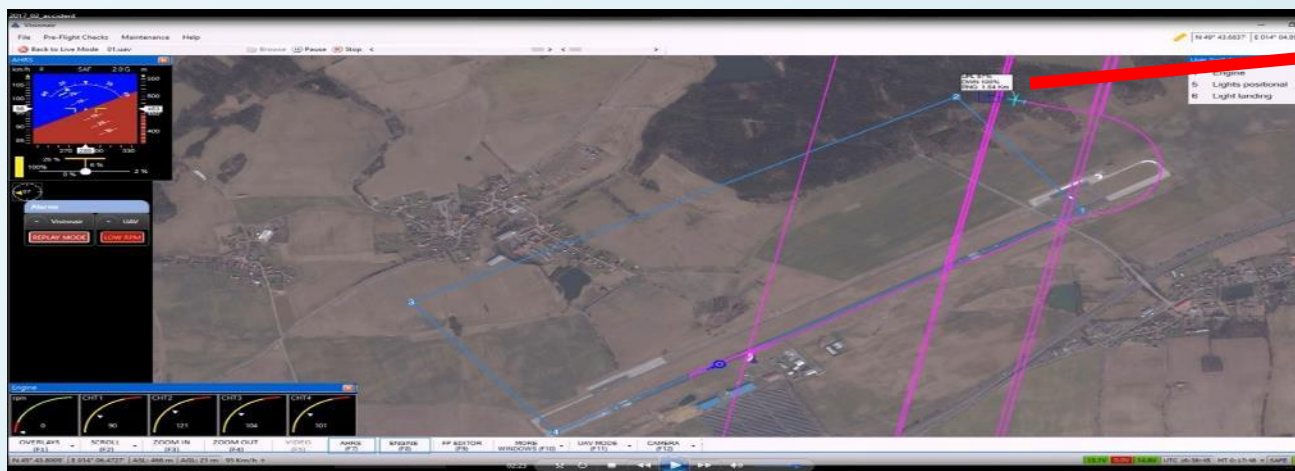


Bezpečnost v provozu bezpilotních systémů

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



Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis události
13. 2. 2017	LKPM	Letecká nehoda	Bezpilotní letoun Primoco UAV One-100 odstartoval na autopilota (auto Take-off). Ve vzdálenosti 800 m od vzletu, ve výšce 100 m AGL došlo pravděpodobně k závadě řídicí jednotky, vysazení motoru a z výšky 50 m AGL k neřízenému pádu do lesního porostu.



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)

V 1. čtvrtletí 2017 byly oznámeny 4 události, při kterých došlo k neoprávněné přítomnosti letadla v chráněném prostoru dráhy v použití.

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





Porušení minim rozstupu

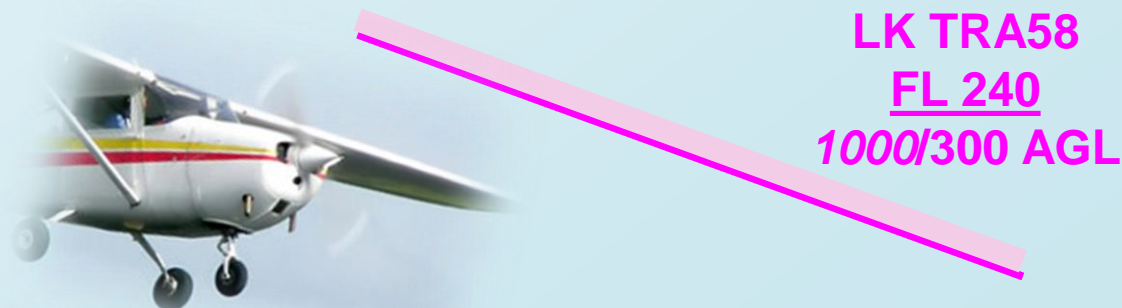
V 1. čtvrtletí 2017 bylo hlášeno 7 událostí, kdy mezi letadly nebyla dodržena předepsaná minima rozstupů. Všechny události byly z hlediska závažnosti hodnoceny jako „Significant Incident“.

Ve třech případech se jednalo o snížení rozstupů mezi letadly po vzletu.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti ve vztahu k ATM	Popis
2. 1. 2017	LKPR	Significant Incident	Došlo ke snížení rozestupu mezi A321 a B400 při odletu z LKPR
26. 1. 2017	LKKV	Significant Incident	Došlo ke snížení rozestupu mezi dvěma C172 při IFR odletu z LKKV
7. 2. 2017	LKTB	Significant Incident	Došlo ke snížení rozestupu mezi P200 a ATR72 při odletu z LKTB

Tři další události jsou sice zařazeny do kategorie SMI, ale ve skutečnosti se jednalo o snížení rozestupu od horizontální hranice aktivovaného prostoru pro vojenskou činnost, resp. narušení ochranného pásma.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti ve vztahu k ATM	Popis
3. 3. 2017	ACC	Significant Incident	Nejednoznačně vydaným letovým povolením A319 došlo v FL 320 ke snížení rozestupu od TRA70
15. 3. 2017	APP	Significant Incident	SR22 nesprávným postupem ATM narušil ve FL 100 ochranný prostor TRA58.
16. 3. 2017	APP	Significant Incident	Pilot C172 neočekávaně nedodržel nařízenou trať letu a v FL80 narušil prostor TRA58.





Nepovolené narušení prostoru

V této kategorii bylo v 1. čtvrtletí 2017 ohlášeno celkem 6 událostí.

Z analýzy událostí vyplývá, že:

- všechny tyto události byly způsobeny letadly všeobecného letectví s MTOW do 2250 kg,
- 5 x byl narušený prostor CTR/TMA,
- 4 události byly hodnoceny jako „Significant Incident“,
- 1 x byl narušený LKP13 (Vrbětice).





Události specifické pro ATM

V prvním čtvrtletí 2017 bylo hlášeno celkem 11 událostí specifických pro ATM.



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

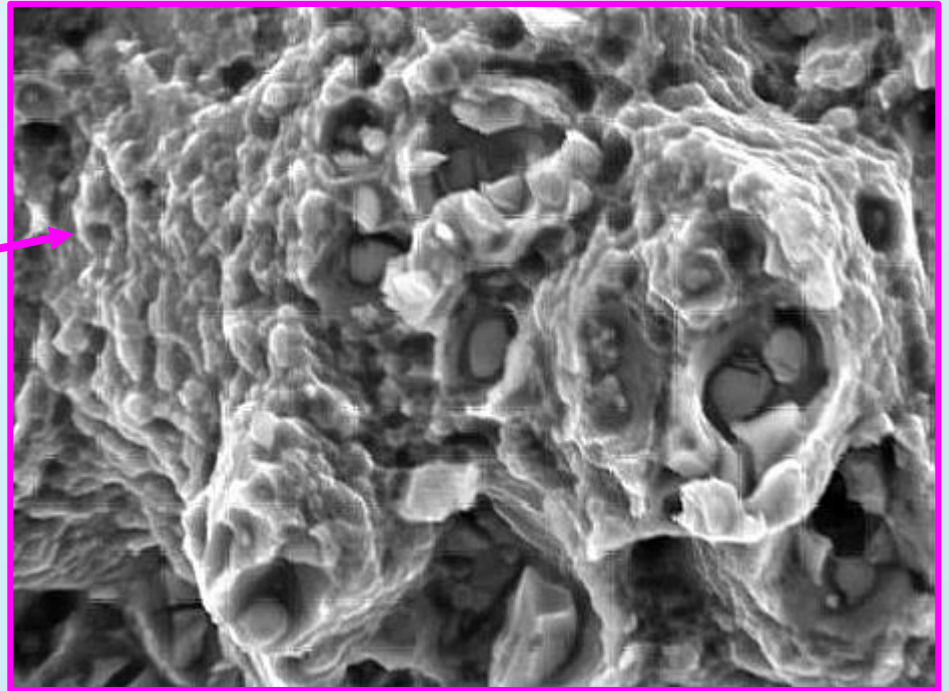
V 1. čtvrtletí roku 2017 ÚZPLN obdržel celkem 7 notifikací leteckých nehod a vážných incidentů v souvislosti s tím, že Česká republika je Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.



Datum	Stát	Druh události	Typ
10. 1. 2017	Spojené Království	ACCID	EV-97 TeamEurostar UK Kolize s překážkou při pojíždění
13. 1. 2017	Rusko	ACCID	Balón BB 26 V průběhu letu kolize se stožárem
23. 2. 2017	Spojené Království	INCID	L 410 UVP E
24. 2. 2017	Austrálie	ACCID	PG Gradient Ztráta ovladatelnosti při vzletu
24. 2. 2017	Austrálie	INCID	L 39 C Kolaps předového podvozku
20. 3. 2017	Austrálie	ACCID	EV-97 Sportstar Plus Kolize se zemí při vzletu v turbulenci
20. 3. 2017	Austrálie	ACCID	Legend 600 Tvrdé přistání

Spolupráce při šetření příčin zahraničních leteckých nehod

Spolupráce s AAIB UK při šetření příčin letecké nehody EV-97 TEAMEUROSTAR UK dne 18. 9. 2016 pokračovala pracovním jednáním k rozboru výsledků zkoušek prováděných při metalografickém zkoumání částí spodní pásnice nosníku levé poloviny křídla a posuzování možné poruchy nosníku křídla za účasti výrobce.



Ředitel ÚZPLN se v rámci mezinárodní spolupráce zúčastnil pracovního jednání ENCASIA ve dnech 8. - 9. února 2017 v Bruselu.

Pracovní jednání se zabývalo zejména:



- volbou předsedy ENCASIA a jeho zástupce na další období – zvolen byl ředitel BEA,
- vyhodnocením činnosti v roce 2016, zejména programu výcviku inspektorů a výsledků činnosti pracovních skupin,
- průběhem vzájemného hodnocení “Peer Review”,
- návrhem pracovního programu ENCASIA v roce 2017,
- využitím databáze bezpečnostních doporučení.

**Prostor pro Vaše
dotazy,
připomínky,
názory a
doporučení.**



Organizace porad k bezpečnosti letů

Porady k rozboru bezpečnosti letů ÚZPLN organizuje v následujících termínech:

- | | |
|--------------|---|
| 20. 7. 2017 | VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 2. čtvrtletí |
| 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.

Změna webových stránek ÚZPLN

Na základě analýzy potřeb návštěvníků webových stránek ÚZPLN připravuje jejich optimalizaci a rozšířenou verzi od 1. 5. 2017.

Slouží především k informování o činnosti ÚZPLN a k propojení na systém hlášení událostí v civilním letectví. Nabídnou kvalitní prezentaci přínosného obsahu a jasnou orientaci návštěvníka.

The screenshot displays the website of ÚZPLN (Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod). The page features a navigation menu, a main content area with a news overview, a table of incidents, and a sidebar with reporting options. The footer contains contact information and a newsletter sign-up form.

ÚZPLN
ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN
LETECKÝCH NEHOD

Ústav • Pověření • Předpisy • Zprávy LN • Bezpečnostní doporučení • Porady k bezpečnosti • Bulletin • Žádost ECCAIRS • Kontakt

Organizační struktura

Přehled událostí o událostech v daných zprávách v letectví

Hlášení událostí
HOTOVOST +420 724 300 800

Datum události	Výroční zprávy	Druh události	Druh provozu
2016-09-28	Zprávy o provozní bezpečnosti	o obce Zbydavec Rekreační a sportovní letání	Letecká nehoda
2016-08-27	Přístup k informacím	Rekreační a sportovní letání	Letecká nehoda
2016-08-16	Osamlení protiprávního jednání	Ostatní	Letecká nehoda
2016-06-19	Závěrečná zpráva	Ložka u osady Žitohlava	Incident
2016-07-04	Závěrečná zpráva	Pole u obce Česká v ATZ UČER	Rekreační a sportovní letání

Aktuality
Nové webové stránky Ústavu
01. 05. 2017
Komentář k zahájení provozu nových webových stránek ÚZPLN

Obdobně zprávy LN a aktuality na e-mail
Váš e-mail

Název organizace
Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Sídlo organizace
Benešova 100, 199 01 Praha 9 - Letňany, Č. 20900004

Kontakty
Tel. +420 284 199 221, Fax +420 284 199 224
e-mail: info@uzpln.cz, www.uzpln.cz

01002_03.02.011 | © ÚZPLN | 2017



**Děkuji
za Vaši pozornost**