

Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2019

Program porady

→ Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2019

→ Diskuze

→ Informace

→ Závěr

Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2019



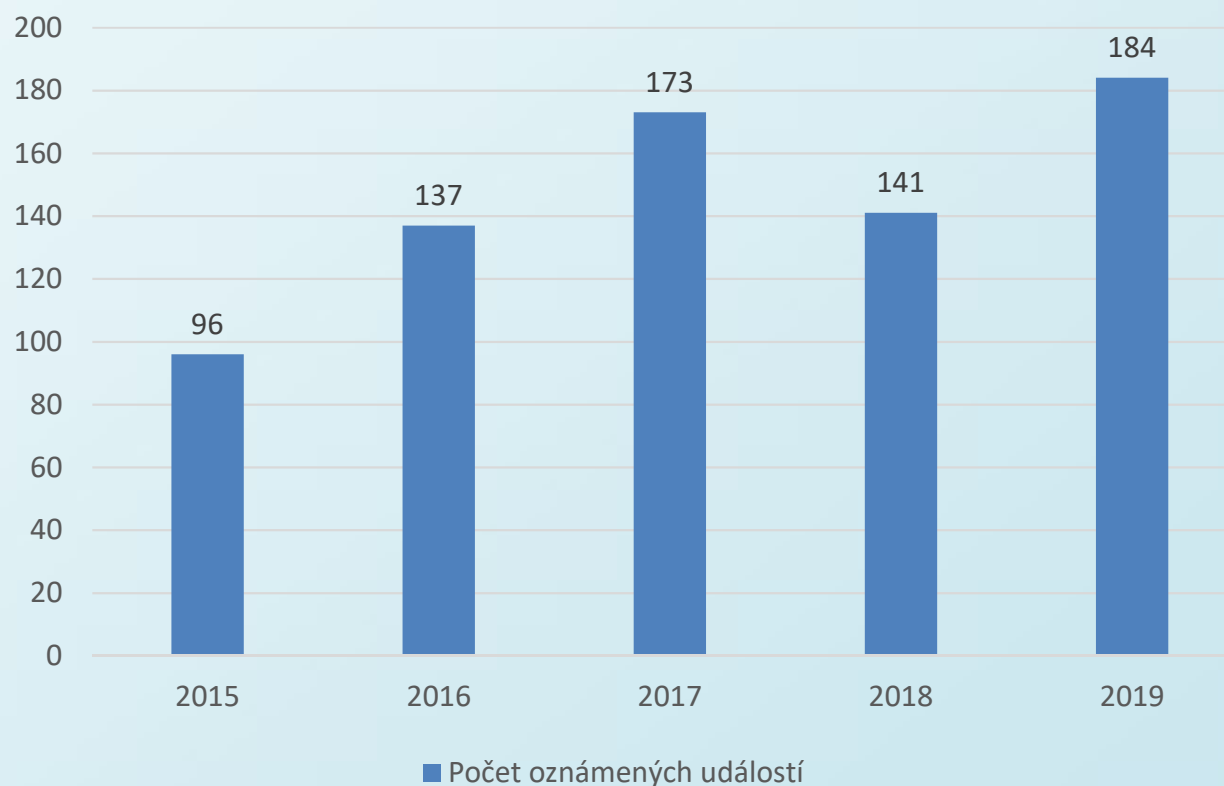
Vybrané ukazatele – 1. čtvrtletí 2019

- Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN v 1. čtvrtletí 2019 v rámci systému povinného hlášení a dobrovolného systému hlášení.
- Meziroční srovnání struktury událostí na území České republiky v 1. čtvrtletí 2019 podle:
 - celkových počtů událostí,
 - třídy událostí,
 - váhových kategorií letadel,
 - fáze letu.
- Struktura událostí v 1. čtvrtletí 2019.

VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

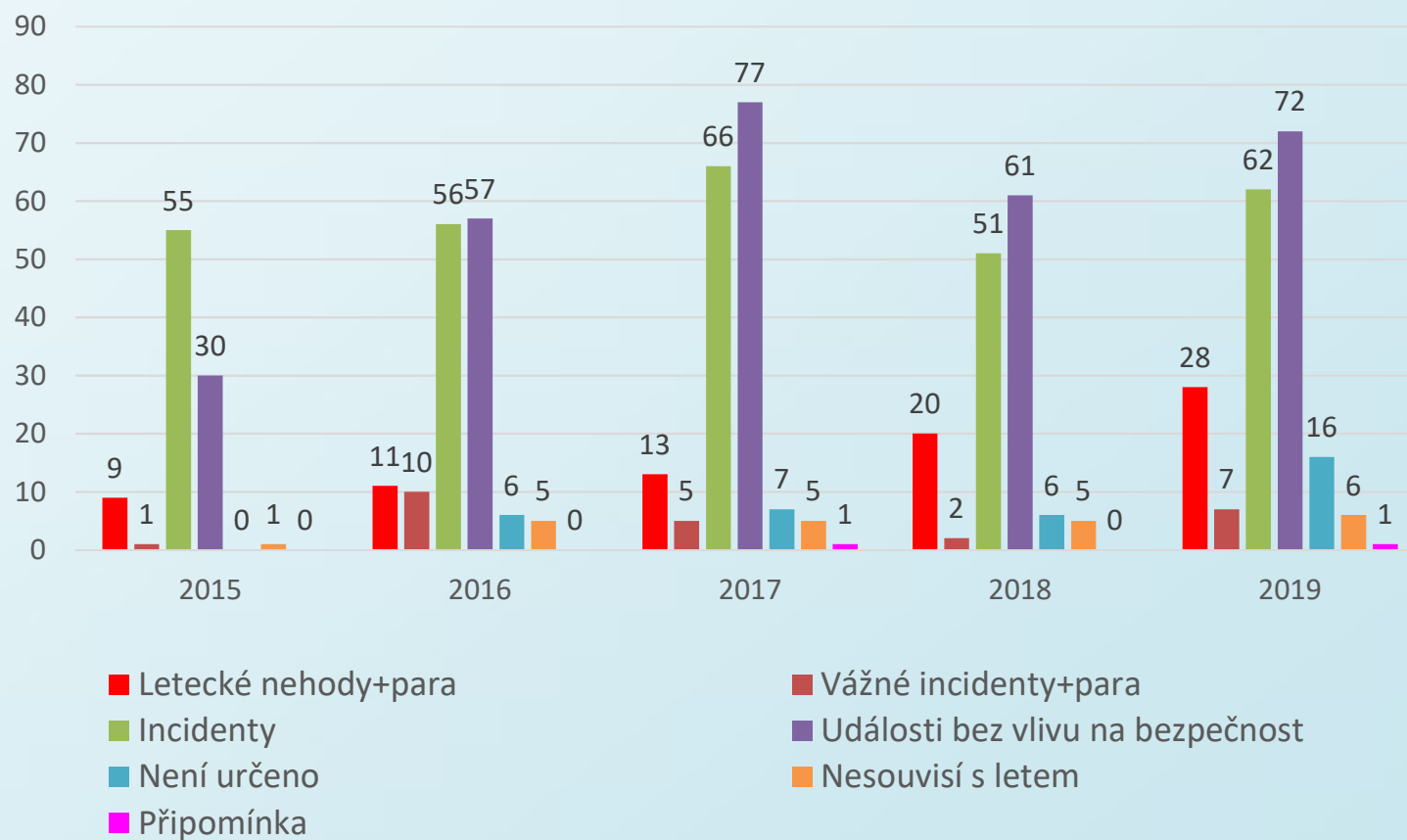
Ve 1. čtvrtletí roku 2019 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 184 událostí.

To představuje meziroční nárůst počtu oznámených událostí o 30,5 % oproti stejnému období v roce 2018.



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

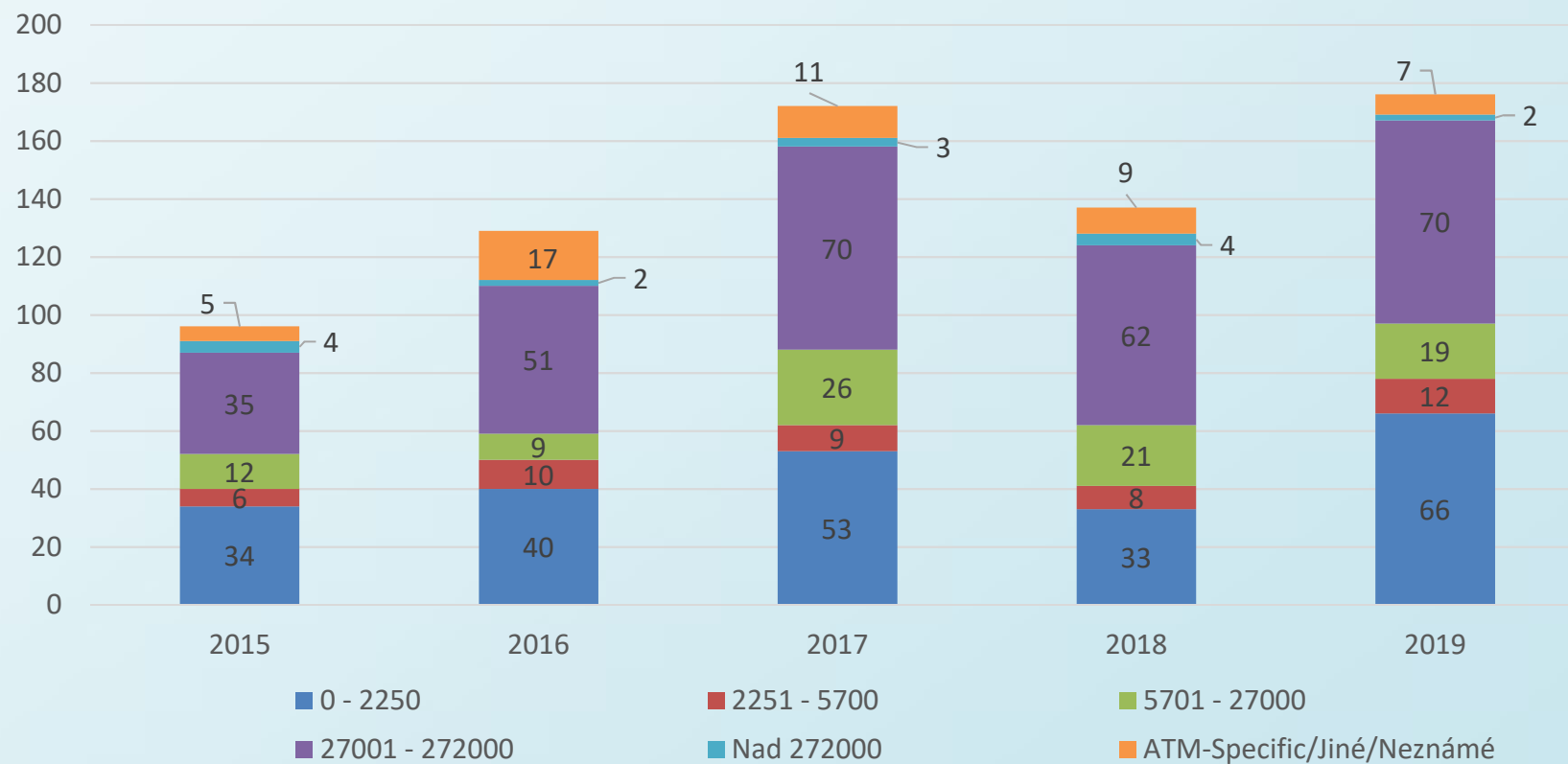
Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2015 - 2019



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2015 – 2019

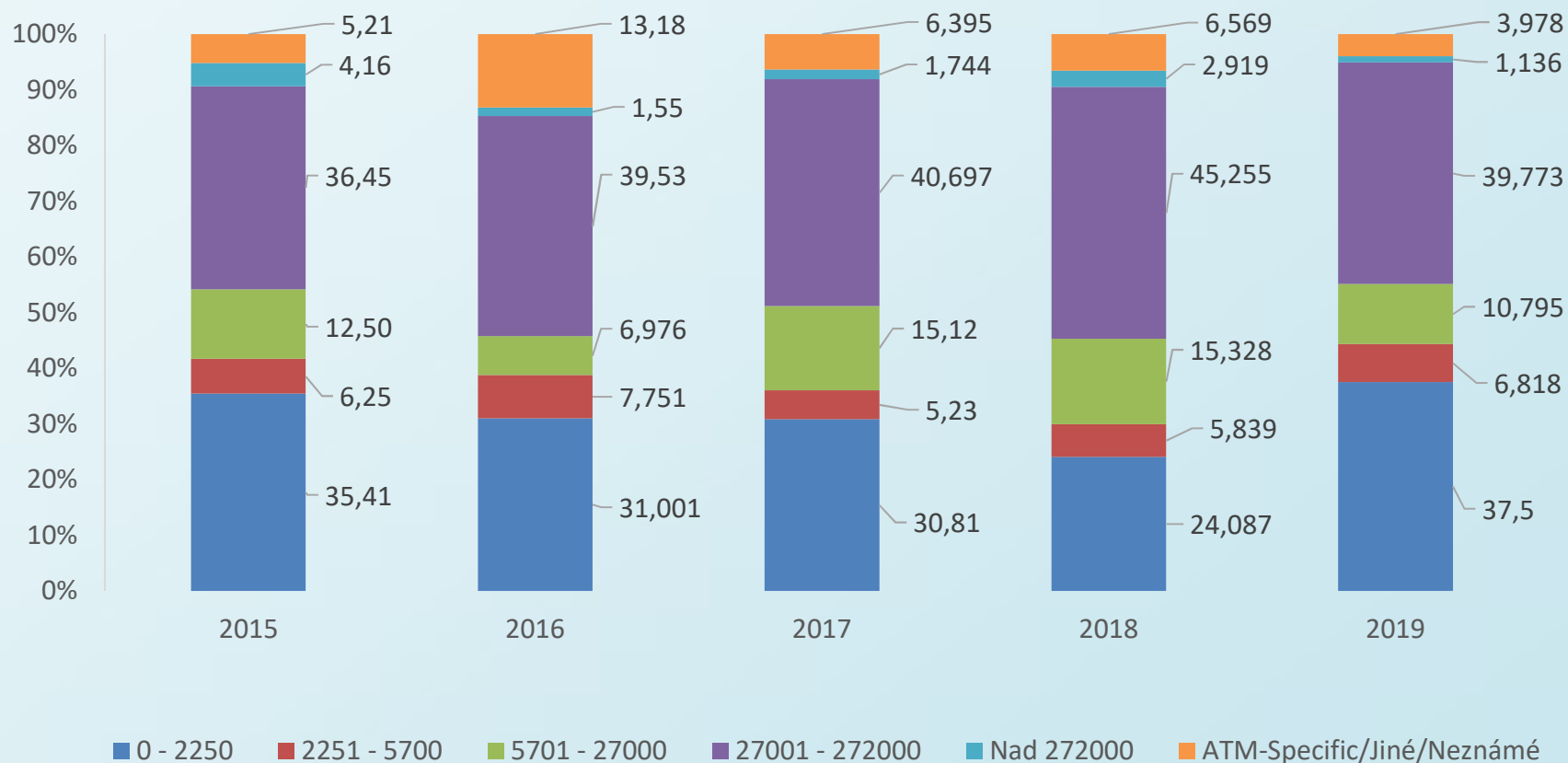
Pozn.: Data pro kategorii MTOM 0 – 2250 kg nezahrnují parašutistické nehody a incidenty



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

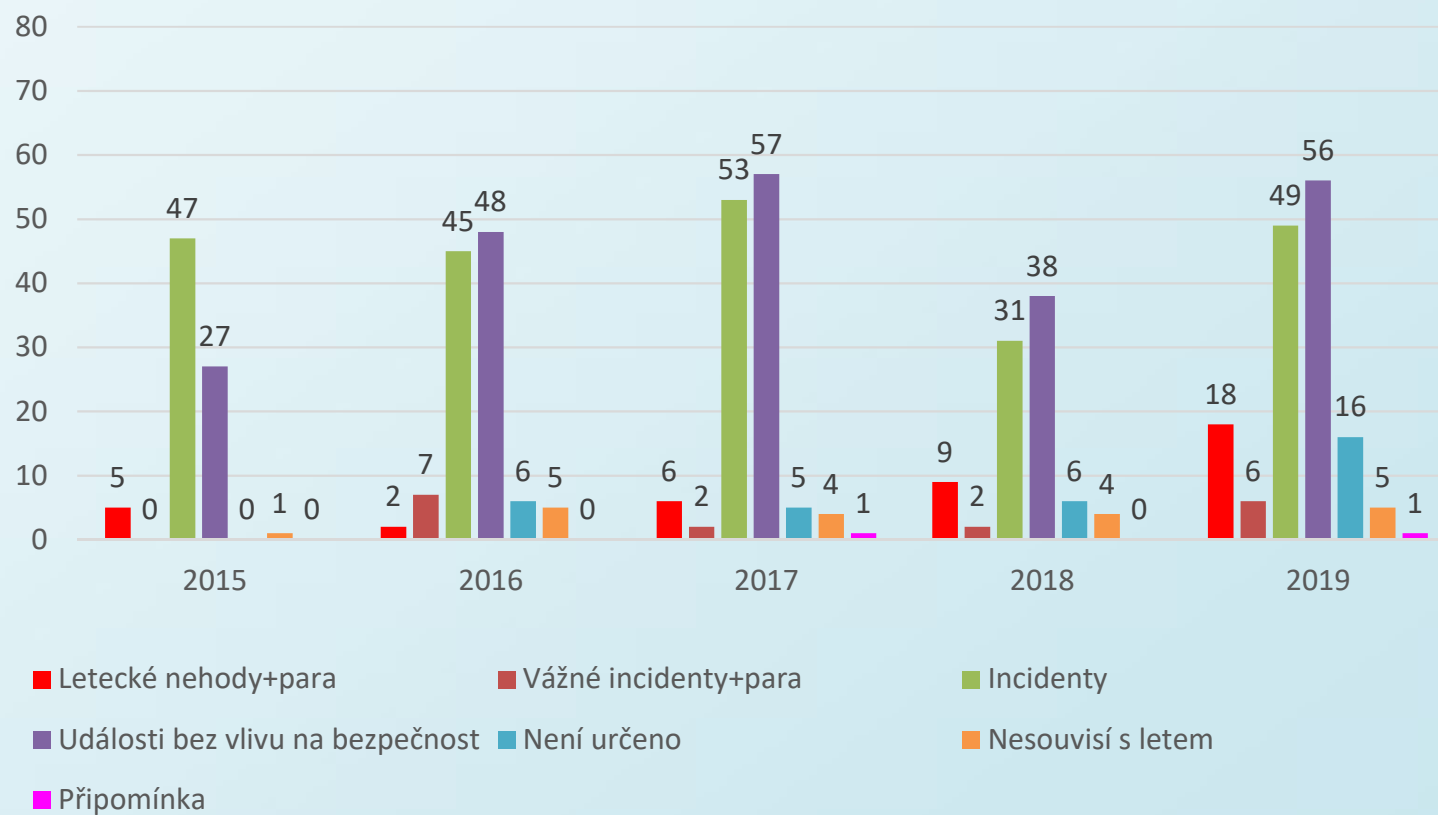
Struktura událostí (%) podle hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2015 – 2019

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



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

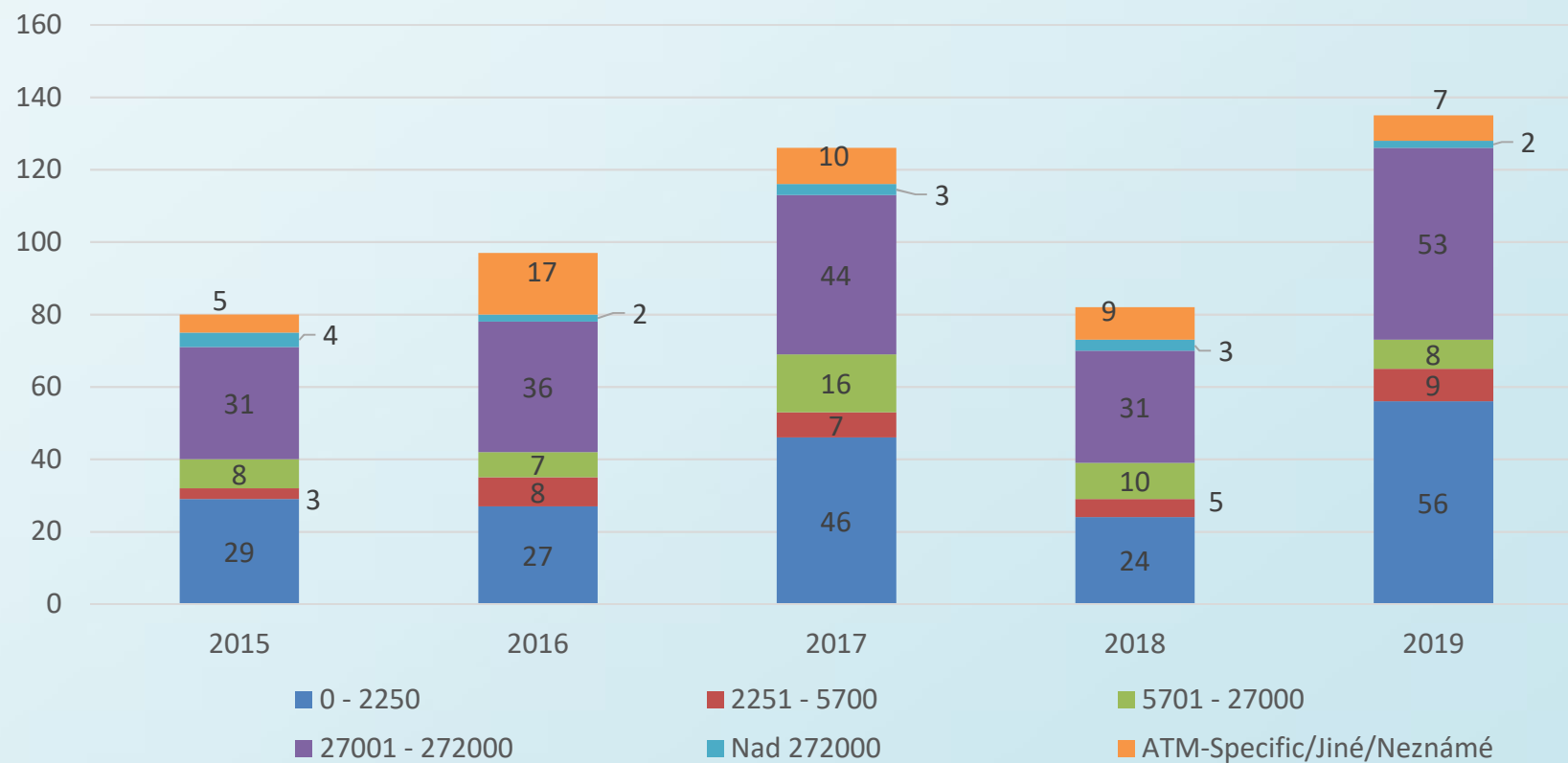
Vývoj událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2015 – 2019



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2015 – 2019

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

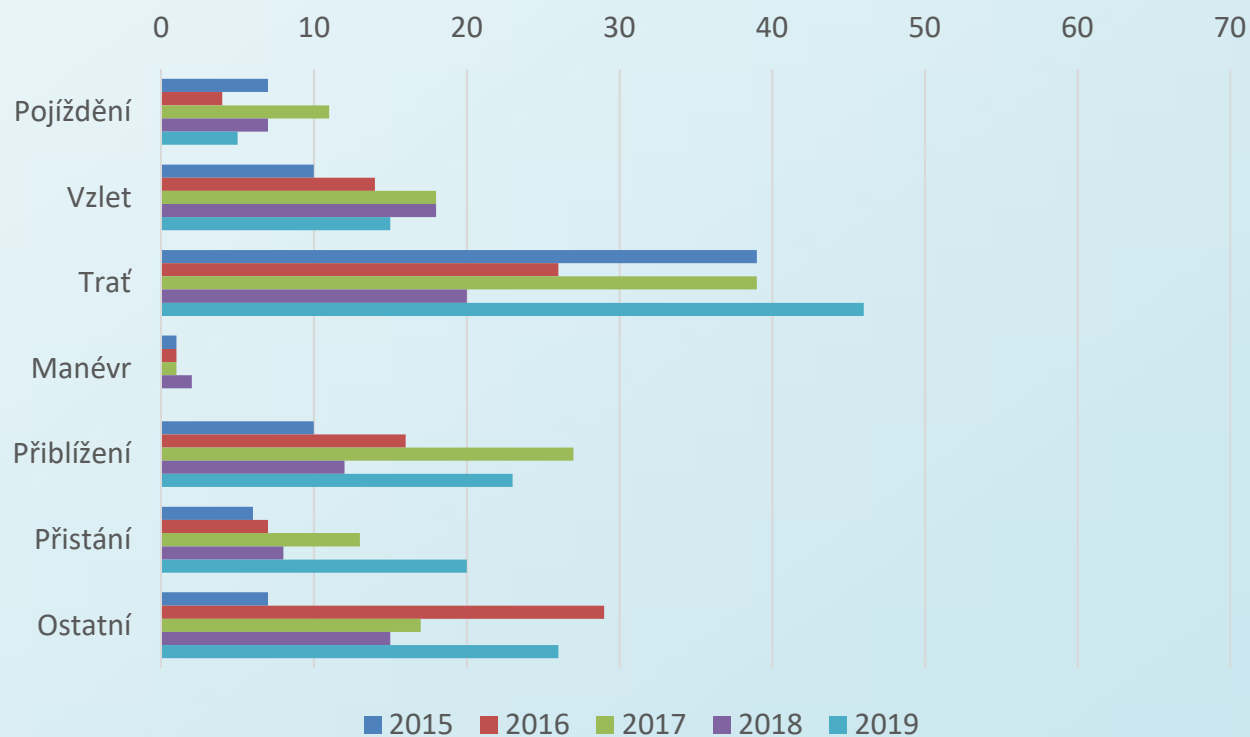


UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj struktury podle fáze letu událostí oznámených ÚZPLN v 1. čtvrtletí v letech 2015 – 2019.

Poznámka 1): Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

Poznámka 2): Některých událostí se účastní více letadel v různé fázi letu



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

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

1) Letecké nehody a vážné incidenty podle:

- hmotnostní kategorie letadel
- druhu letadel
- druhu SLZ

2) Ostatní události civilních letadel podle:

- hmotnostní kategorie letadel
- druhu letadel a leteckých služeb

3) Ostatní události podle druhu SLZ



Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

Rozdělení podle maximální vzletové hmotnosti letadla

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace* ACCID	Na území ČR	Notifikace* INCID
	Celkem	Fatální nehody			
MTOM > 5 700 kg	0	0	0	0	1
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	1	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	8	1	6	0	0
Celkem	8	1	7	0	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 (INCID)	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace INCID
	Celkem	Fatální nehody			
Letouny	2	0	6	0	1
Vrtulníky	1	1	0	0	0
Kluzáky	0	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	1	0	0
Bezpilotní letadla	5	0	0	0	0
Celkem	8	1	7	0	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 INCID
	Celkem	Fatální nehody			
UL letouny	3	0	3	2	0
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	1	0	0	0	0
ZK a MZK	1	0	0	0	0
Celkem SLZ	6	0	3	2	0

Struktura ostatních událostí

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

Události v provozu letadel, v ATM a letišt'	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno**
MTOM > 5 700 kg	31	46	3	10
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	6	3	2	0
MTOM ≤ 2 250 kg	20	12	1	1
MTOM neznámá	0	0	0	0
ATM - specific.	0	1	0	5
Letiště a pozemní služby	0	1	0	0
Celkem	57	63	6	16

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

Ostatní události

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla (mimo SLZ)	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
Letouny	55	59	4	11
Vrtulníky	1	2	1	0
Kluzáky	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	1	0
Bezpilotní letadla	1	0	0	0
Celkem	57	61	6	11

Ostatní události v provozu sportovních létajících zařízení

Rozdělení podle druhu SLZ

Druh SLZ mimo sportovní padáky	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
UL letouny	2	1	0	0
UL vrtulníky a vírníky	3	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	0	0	0	0
Celkem SLZ	5	1	0	0

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky v 1. čtvrtletí v letech 2015 – 2019 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2019	2018	2017	2016	2015
Letecké nehody celkem	14	6	6	1	5
Fatální nehody	1	0	0	0	2
Počet zahynulých osob	2	0	0	0	2

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	4	3	0	1	0
Fatální nehody	0	0	0	1	0
Počet zahynulých osob	0	0	0	1	0

Provozní bezpečnost civilního letectví mimořádným způsobem zasáhla letecká nehoda dne 10. března, kdy krátce po vzletu z Addis Abeby havaroval Boeing 737 MAX 8 Ethiopian Airlines. Druhá nehoda letadla nejnovější generace se totiž nedotkla jen oněch 349 lidí, kteří při ní a při říjnovém pádu stejného letadla v barvách indonéských Lion Air přišli o život, ale také tisíců dalších cestujících, které v důsledku následného postupného „uzemňování“ strojů B737 MAX 8 a MAX 9 nemohly aerolinky přepravit tak, jak původně plánovaly.

Uzemnění Boeingů ze strany EASA se dotklo tuzemského přepravce Smartwings bezprostředně - dvě z jejich letadel tohoto typu byla v době vydání restrikce již ve vzduchu a mířila do prostoru EU. Letoun z Kapverd do Prahy nakonec přistál v Tunisu, letoun z Dubaje mířící do české metropole přistál v Ankaře. Pro cestující vyslal přepravce náhradní letadla a uzemněné Boeingy zřejmě přepraví do Prahy v rámci povolené výjimky.

Na území České republiky v 1. čtvrtletí roku 2019 pokračoval příznivý trend v provozní bezpečnosti obchodní letecké dopravy. Nedošlo k žádné letecké nehodě.

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

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



Incident

Datum: 2. 1. 2019
Typ: Airbus A319-112
Místo: EDDS (Stuttgart, SRN)

- Po vzletu letounu českého dopravce z EDDS zaznamenala posádka indikaci nižší teploty na odběrech vzduchu (BLEEDs) u obou motorů. Po konzultaci s MCC byl z provozních důvodů proveden návrat zpět na letiště vzletu. Přistání proběhlo bez potíží.
- Techniky společnosti Lufthansa Technik byla na motoru č. 1 provedena výměna THERMOSTAT FAN AIR VALVE CONTROL dle MM 36-11-43.
- Na motoru č. 2 byla provedena výměna FAN AIR VALVE dle MM 36-11-54 a THERMOSTAT FAN AIR CONTROL VALVE dle MM 36-11-43.
- Práce byly zakončeny přezkoušením systému odběru vzduchu od motorů.

Incident Airbus A319-112 – pokračování:



Ilustrační foto Airbus A319-112

Incident

Datum: 8. 1. 2019
Typ: Boeing 737-800
Místo: CYEG (Edmonton, Canada)

- Po povolení ke startu z CYEG se posádka letounu tuzemského provozovatele rozhodla přerušit vzlet při nízké rychlosti přibližně 60 kt z důvodu rozsvícení signalizace integrovaného generátoru pohonů na motoru č.1.
- Letadlo se vrátilo zpět na místo stání k provedení technické kontroly.
- Při odstraňování závady byla dle pokynů MCC provedena výměna vadného integrovaného generátoru pohonů a dále byly provedeny předepsané práce podle WO 017317.
- Po provedené kontrole byl letoun uvolněn do dalšího provozu.

Vážný incident

Datum: 13. 1. 2019
Typ: Boeing 737-900
Místo: UUEE (Moskva, Šeremetěvo)

- Letoun českého leteckého přepravce se 40 cestujícími a 7 členy posádky.
- Po vstupu ke vzletu na RWY 24C ACFT bez zastavení vyjel vlevo mimo RWY.
- Podmínky na RWY podle SNOWTAM byly:
 - stav dráhy – suchý sníh,
 - znečištění dráhy v % - 11 – 25% dráhy znečištěno,
 - tloušťka vrstvy sněhu – 3 mm,
 - koeficient tření 36 (brzdící účinek „4“ střední – dobrý).
- Sníh mimo RWY měl tloušťku cca do poloviny kol podvozku.
- Posádka vypnula motory.
- Cestující, všichni byli bez zranění, byli přepraveni do terminálu.

Vážný incident Boeing 737-900 – pokračování

- ACFT byl odtažen na APRON.
- Příčiny události jsou zjišťovány ve spolupráci s příslušným orgánem civilního letectví Ruské federace (FATA).



Incident

Datum: 21. 1. 2019
Typ: LET L-410 UVP-E
Místo: LKTB (Brno Tuřany)

- Podle prvotní informace TWR při přistání letounu tuzemského provozovatele na RWY 09 došlo pravděpodobně ve fázi výběhu k samovolnému vypnutí levého motoru. Vypnutý levý motor zaznamenala posádka v okamžiku, kdy zvýšila výkon motorů pro uvolnění RWY.
- Letoun letěl k servisní organizaci na pravidelnou údržbu.
- Vypnutý motor již posádka nespouštěla a na stojánku pojížděla na pravý motor.
- Podle závěru šetření příčiny pilot vypnul levý motor před přistáním pro vadnou indikaci kroutícího momentu motoru.
- Výrobce motoru potvrdil závadu v systému měření a omezování kroutícího momentu.

Incident

Datum: 29. 1. 2019
Typ: Boeing 737-800
Místo: FL 265 po odletu z CYWG (Winnipegu)

- Při letu letounu českého dopravce z CYWG do Miami (KMIA), po 10 minutách od vzletu, zaznamenala posádka ve FL 265 signalizaci nízkého tlaku oleje na motoru číslo 1.
- Posádka přerušila stoupání a provedla úkony dle příslušného NON-normal check listu.
- Při návratu na letiště vzletu posádka postupovala dle „Safety landing with one engine INOP“.
- Letadlo předáno technikům k inspekci.
- Byl zjištěn únik oleje v prostoru 4. stupně kompresoru a nemagnetické, teflonu podobné „třísky“ v olejové vaně.
- Motor byl svěřen z letounu a převezen k celkové kontrole.

Incident Boeing 737-800 – pokračování

- Signalizace „LOW OIL PRESSURE“ na Boeing 737-800 na motoru č. 1. (Zdroj - internet).



Incident

Datum: 11. 2. 2019
Typ: BEECH 90 C90A
Místo: LZIB (Bratislava)

- Během letu do LKPR zpozoroval druhý pilot během fáze přiblížení, že na pravém motoru chybí levý kryt (na kontrolu stavu a doplnění oleje).
- Následně byla upravena rychlost letu a provedeno bezpečné přistání.
- Během vzletu nebylo ze strany posádky zaznamenáno nic neobvyklého a po celou dobu letu posádka nezaznamenala žádné varování / indikaci nebo snížení výkonnosti letounu.
- Utržený levý kryt pravého motoru byl posléze nalezen na okraji RWY 31 LZIB.
- Na poškozených závěsech byly viditelné zbytky krytu. Kontrolované zámky levého krytu motoru nevykazovaly žádné známky poškození.
- Příčinou události byla nedůsledně provedená kontrola před letem.

Incident BEECH 90 C90A – pokračování:



Incident

Datum: 23. 2. 2019
Typ: Airbus A330-323
Místo: na trase letu z LKPR na RKSI (Inchon-Jižní Korea)

- Přibližně 2 hodiny po vzletu z LKPR zaznamenala posádka únik paliva. Velitel letadla se rozhodl pro návrat zpět do LKPR.
- Po přistání posádka zastavila letadlo na RWY a vypnula motory.
- Prohlídkou příslušníky HZS byl zjištěn únik paliva z gondoly motoru č. 1.
- Technici při prohlídce motoru č. 1 zjistili únik paliva z prostoru FUEL/OIL COOLER (záslepka - Triangle cover), kde chyběl jeden ze tří upevňovacích šroubů. Šrouby nebyly navíc zajištěny proti povolání.
- Chybějící šroub byl nalezen mezi dvěma trubkami z OIL/FUEL IDG COOLER do AIR/OIL COOLER. Obě trubky byly volným šroubem mechanicky poškozeny.

Incident Airbus A330-323 – pokračování

- V souladu s MM 79-12-16 byla provedena výměna těsnění Triangle cover, upevnění a zajištění šroubů dle MM 79-21-16. Dále provedena výměna obou poškozených trubek dle MM 73-21-26, MM 79-21-14 a MM 73-21-16.
- Práce byly zakončeny motorovou zkouškou.
- Letadlo bylo na revizi v Bordeaux koncem roku 2017, kde byly prováděny práce na motoru v tomto prostoru.
- O události byl informován výrobce letadla a výrobce motoru (Pratt & Whitney).
- Firma SABENA TECHNICS byla vyzvána k podání vysvětlení. Šetření události není dosud uzavřeno.

Incident Airbus A330-323 – pokračování



Chybějící šroub
na trojúhelníkové záslepce



Těsnění pod trojúhelníkovou záslepkou,
kudy teklo palivo.

Incident

Datum: 6. 3. 2019
Typ: Boeing 737-800
Místo: MUSC (Santa Clara – Kuba)

- Během rozjezdu letounu českého dopravce ke vzletu z MUSC se při rychlosti cca 50 kt rozsvítila signalizace závady elektroinstalace „ELEC“.
- Při rychlosti cca 60 kt posádka přerušila vzlet v souladu s postupy „Boeing FCOM“ a letoun se vrátil na stojánku.
- Technici provedli test elektroinstalace, který detekoval závadu statického měniče „Static Invertor no.1 INOP“.
- Po konzultaci s MCC (Maintenance Control Centre), technici závadu resetovali a dvakrát provedli test elektroinstalace s negativním nálezem „No stored faults“.

Incident Boeing 737-800 – pokračování



Žlutá „ELEC“ signalizace závady na elektropanelu (Zdroj – internet)

- Letoun byl uvolněn do provozu.
- Následný/plánovaný let Santa Clara – Montreal proběhl standardně a závada se již neobjevila.

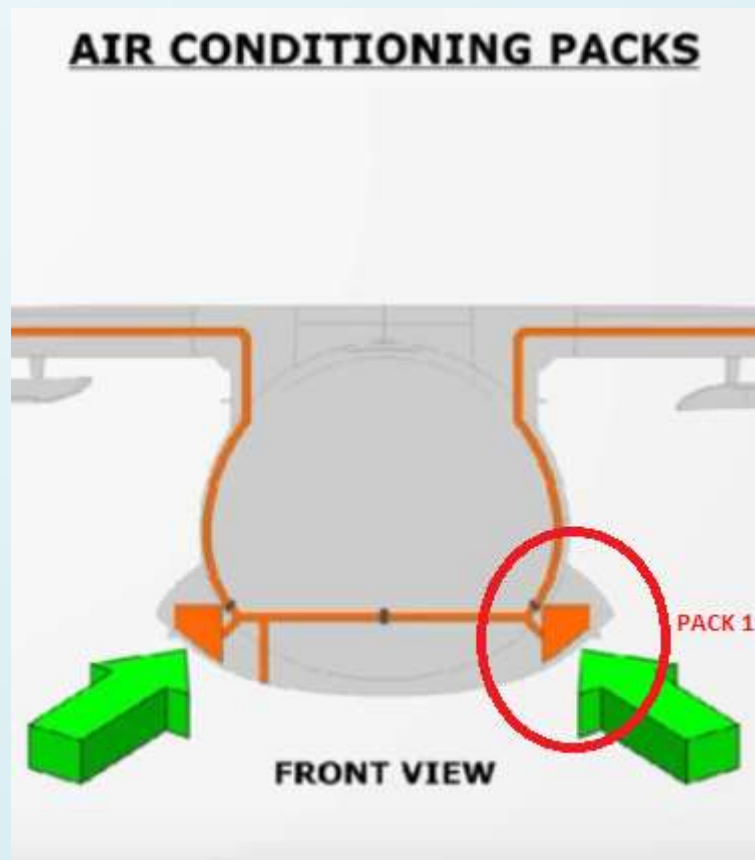
Incident

Datum: 16. 3. 2019
Typ: ATR 72-200
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Během odletu letounu českého dopravce z LKPR na LIRF (Fiumicino) došlo ve FL 64 k indikaci závady „PACK 1 FAULT“.
- Posádka se rozhodla pro návrat na letiště vzletu. Přistání proběhlo bez potíží.
- Technici zjistili závadu řídicího ventilu „Pack 1 Flow Control Valve“, který vyměnili.
- Po následném testu bylo letadlo uvolněno do provozu.



Incident ATR 72-200 – pokračování



ATR 72 – lokace PACK1 (Zdroj - internet)

Přehled hlášení „TCAS RA“

V 1. čtvrtletí 2019 ÚZPLN obdržel 6 hlášení „TCAS RA“. Z toho:

→ Tři hlášení byla od posádek zahraničního provozovatele v LKAA:

- Všechny indikace byly způsobeny vzájemnou vertikální rychlostí sblížení ACFT vůči protiprovozu.
- Ke snížení minim vertikálního rozstupu nedošlo.

→ Tři hlášení byla od českého provozovatele v zahraničí:

- 2 x byla indikace způsobena vzájemnou vertikální rychlostí sblížení letadel vůči protiprovozu. Ke snížení minim vertikálního rozstupu nedošlo.
- Jedna indikace „TCAS RA DESCENT“ byla způsobena ve stoupání vůči protiprovozu ve FL 130:
 - Došlo ke snížení vertikálního rozstupu na 400 ft.
 - Posádka měla informaci o provozu od ATC.

Přehled laserových útoků

V 1. čtvrtletí 2019 ÚZPLN obdržel oznámení o 14 případech útoku laserovým paprskem ve FIR Praha. Z toho:

- ➔ 11 hlášení bylo od posádek zahraničních provozovatelů. K ohrožení bezpečnosti došlo:
 - 8 x v různých fázích letu při přiblížení na přistání na LKPR,
 - 1 x při přiblížení na přistání v LKTB,
 - 2 x při letu po trati ve vyšších hladinách.
- ➔ 3 hlášení od posádek byla oznámena tuzemským provozovatelem:
 - 1 x při přiblížení na LKPR,
 - 1 x při přiblížení na LKTB,
 - 1 x při přiblížení na LKMT.





Střety s ptáky

V průběhu 1. čtvrtletí 2019 ÚZPLN obdržel celkem 8 oznámení o střetu s ptáky.

Na LKPR a na LKTB došlo ke střetu letounu se zajícem v průběhu přistání.

Ke střetům s ptáky došlo:

- 3 x u letounů zahraničních provozovatelů na LKPR,
- 2 x u letounů českých provozovatelů na letištích LKHK a LKMH,
- 1 x u letounu českého provozovatele na trati LSGS – LKPR,
- 1 x u letounu českého provozovatele na letišti v zahraničí (EHAM),
- 1 x u letounu české výroby na malém letišti v Jižním Súdánu, při kterém došlo k poškození náběžné hrany křídla.



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



Letecká nehoda

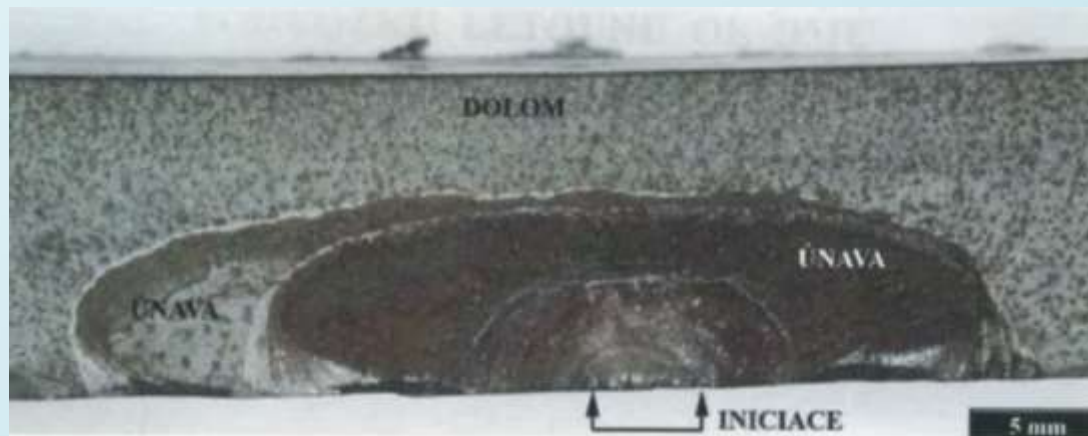
Datum: 6. 1. 2019
Typ: TECNAM P2008-JC
Místo: LKBE (Benešov)

- Po přistání letounu došlo při pojíždění po TWY C ke zlomení levé hlavní podvozkové nohy a následnému pádu letounu na levou polovinu křídla.
- Letoun byl dopadem na levou polovinu křídla vážně poškozen. Došlo ke zlomení levé části křídla a levé poloviny vodorovné ocasní plochy.
- Během nehody nedošlo k žádnému zranění ani k dalším škodám.
- Vzhledem k tomu, že se jedná o opakovaný případ, byla vyžádána odborná expertíza zlomené podvozkové nohy. Ta prokázala nezávadnost a čistotu materiálu, ze kterého je podvozková noha vyrobena. Lomová plocha vykazuje znaky kombinovaného lomu (koroze, únavový lom a křehký lom).

Letecká nehoda TECNAM P2008-JC – pokračování

- Ze zkoumání vyplynulo, že podvozkové nohy letounů typu TECNAM P2008-JC, které mají povolenou vyšší vzletovou hmotnost (660 kg), a které jsou provozovány k leteckému výcviku na travnatých letištích, jsou konstrukčně poddimenzovány.
- Kontrola podvozkových nohou však není výrobcem letounu stanovena ani náletem hodin ani počtem přistání. Ke zlomení podvozkových nohou došlo vždy ještě před prohlídkou letounu po nalétaných 2000 hod.
- O opakované události byl informován výrobce letounu. Předcházející letecká nehoda stejného typu, stejného provozovatele na LKBE byla 22. 3. 2018.

Letecká nehoda TECNAM P2008-JC – pokračování



Morfologie lomu

Letecká nehoda TECNAM P 2008 dne 22. 3. 2018 na LKBE



Incident

Datum: 15. 1. 2019
Typ: EXTRA-EA400
Místo: EDKB (Bonn-Hangelar, SRN)

- Pilot prováděl zálet letounu registrovaného v ČR po provedené prohlídce a údržbě po 500 hodinách provozu u servisní organizace na EDKB.
- Ve FL 140 posádka detekovala zápach spáleného oleje. Krátce potom (za 1-2 minuty) došlo ke ztrátě výkonu motoru.
- Pilot se rozhodl provést nouzové přistání na EDDK (Köln/Bonn) z důvodu délky dráhy, vybavení a navigačních pomůcek.
- Přistání proběhlo bez potíží.
- Dle vyjádření údržbové organizace příčinou ztráty výkonu motoru, ztráty oleje a zdrojem kouře bylo vadné labyrintové těsnění v turbodmychadle motoru s následným průnikem oleje do turbíny.

Incident EXTRA-EA400 – pokračování

- Událost není uzavřena, LBA (Luftfahrt-Bundesamt SRN) postoupil tento případ EASA k posouzení.



Incident

Datum: 16. 1. 2019
Typ: Piper PA-34-220T
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- Žák s instruktorem se vraceli z výcvikového letu na LKHK.
- Dráha v používání byla 33R a vítr vál z 250°/12 kt.
- Pilot se rozhodl po dosednutí na RWY k okamžitému položení předového podvozku ke zvýšení odporu a zkrácení dojezdu letounu.
- Při poryvu bočního větru posádka nestihla včas zareagovat příčným řízením (křídélky) a letoun se naklonil o více jak 10° k zemi pravou polovinou křídla, společně s mírným podélným sklonem letounu tzv. na „hlavu“.
- Posádka po takto silném poryvu větru nezaznamenala během dojezdu nic mimořádného, co by nasvědčovalo, že došlo k poškození vrtule.
- Po přistání, během poletové prohlídky bylo zjištěno, že všechny 3 listy vrtule pravého motoru byly na koncích násilně ohnuty vzad do vzdálenosti cca 2 cm od konce listů.

Incident letounu Piper PA-34-220T – pokračování



Incident

Datum: 26. 2. 2019
Typ: SOCATA TBM700-C2
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- Při příletu letounu ze zahraničního letu na LKHK pilot ve 22:26 UTC ohlásil, že mu nejde vysunout podvozek. Oznámil, že bude pokračovat východně od letiště a pokusí se podvozek vysunout.
- Dispečer AFIS o události informoval LS LPS na letišti Pardubice a FIC Praha.
- Ve 22:41 pilot ohlásil, že se mu podařilo podvozek vysunout a ve 22:50 přistál bez závad na RWY 15L.
- Servisní organizace prohlídkou zjistila, že příčinou byla porucha elektrohydraulického generátoru.
- Generátor byl vyměněn a letoun byl uvolněn do provozu.

Letecká nehoda

Datum: 12. 3. 2019
Typ: letoun PIPER PA-28-180
Místo: pole na levém okraji RWY 31L LKRO

- Pilot-žák (cizí státní příslušník) provedl samostatný navigační let po plánované trati z LKLN na LKRO.
- Po cca hodinové pauze na letišti v Roudnici měl instruktorem nařízeno provést zpáteční let na LKLN po plánované trati.
- Pilot se rozhodnul, že na LKRO provede několik letů po okruhu s letmým přistáním.
- Při druhém letmém přistání na RWY 31L došlo k vyjetí letounu z dráhy na pole západně od letiště.
- Letounu se po přejetí terénní nerovnosti mezi letištní plochou a polem vylomil předřový podvozek.
- Letoun se krátce na to, po 22 m, zastavil s předí zapíchnutou v ornici.

Letecká nehoda letounu - pokračování

- Došlo k poškození podvozku a vrtule včetně násilného zastavení motoru.
- Pilot nebyl zraněn.
- Příčinou letecké nehody byla nezvládnutá pilotáž při letném přistání, kdy pilot nevhodně reagoval na boční nárazový vítr a letoun nekontrolovaně vyjel z dráhy.



Incident

Datum: 15. 3. 2019
Typ: TECNAM P2006 T
Místo: LKBU (Bubovice)

- U dvoumotorového letounu tuzemské výcvikové organizace došlo během výcvikového letu po trati k vibracím levého motoru s následným poklesem výkonu.
- Posádka letounu se rozhodla provést bezpečnostní přistání na nejbližším letišti a přistála v pořádku na letišti Bubovice.
- Následně bylo zjištěno, že jeden válec nemá kompresi. Po rozebrání motoru byla ve válci zjištěna ulomená část výfukového ventilu, která zdevastovala i píst.
- Motor byl ke dni 31. 1. 2019 po revizi. Provozovatel po sejmutí motoru z letounu zvažuje odeslání k opravě.

Incident TECNAM P2006 T – pokračování



Poškození hlavy válce.
Šipka označuje chybějící část
výfukového ventilu.



Píst poškozený úlomkem
výfukového ventilu.

Incident

Datum: 18. 3. 2019
Typ: Cessna 172 P
Místo: LKTB (Brno Tuřany)

- Pilot při výcvikovém letu po okruhu RWY 27 ohlásil ve druhé zatáčce na TWR kouř v kabině.
- Na dotaz ATC nepožadoval pilot místní ani plnou pohotovost.
- Pilot bez zdržení bezpečně přistál na RWY 27 a pojížděl na TWY W. Po zastavení a vypnutí motoru provedla jednotka HZS prohlídku letounu. Požár nezjištěn.
- Dle vyjádření údržbové organizace došlo za letu k oddělení části gumového těsnění chlazení motoru, které vletlo do systému topení (Muffler / Heat shroud), zde se guma napekla na vnější obal výfuku a vytvořila zápach, který pilot ohlásil.
- Velikost chybějícího gumového těsnění mezi kapotou motorového prostoru a kovovou částí (baffle seal) byla cca 2x2 cm.

Incident Cessna C172 P – pokračování:

- ➔ Příčinou události bylo pravděpodobně poškození gumového těsnění při nasazování kapoty při provádění poslední prohlídky po 100 h.



Letecká nehoda

Datum: 22. 3. 2019

Typ: vrtulník ENSTROM 480B-G

Místo: pole na východním okraji obce Blažkov na Náchodsku

- Pilot-žák (cizí státní příslušník) prováděl výcvikový let (návuk letu podle přístrojů dle výcvikové osnovy schválené zahraničním objednavatelem výcviku) s instruktorem (občan ČR) na palubě vrtulníku.
- Po cca 1 h letu pilot provedl 2 zatáčky o 360° doleva. Po jejich ukončení do kurzu cca 060° plynule pokračoval v točení zatáčky doprava.
- Po dotočených cca 270° se vrtulník dostal do nezvyklé polohy na „záda“.
- V této poloze pod strmým úhlem se sklonem přídě cca 20° pod horizont padal, resp. prudce klesal k zemi a po nárazu do země explodoval.

Letecká nehoda vrtulníku ENSTROM 480B-G – pokračování

- Vrtulník byl nárazem do země a následným požárem zcela zničen.
- Posádka v troskách vrtulníku zahynula.



Letecká nehoda vrtulníku ENSTROM 480B-G – pokračování

Při ohledání místa LN bylo zjištěno, že:

- Vrtulník dopadl celý na jedno místo v poloze na zádech, došlo k výbuchu a následnému požáru, příd' směřovala do kurzu cca 060°.
- Na poli cca 300 m jižně od místa LN byla nalezena papírová dokumentace vrtulníku a kusy horního plexiskla (zasklení stropu kabiny vrtulníku).



Letecká nehoda vrtulníku ENSTROM 480B-G – pokračování

Ohledání trosek vrtulníku na speciálním pracovišti ÚZPLN:

- K deformaci trupu a ocasního nosníku došlo nárazem do země.
- Žádný list NR nebyl poškozen kontaktem s trupem vrtulníku za letu, všechny listy nesly stopy po kontaktu se zemí v rotaci a na všech silových prvcích byly pouze křehké lomy (silové) způsobené nárazem do země.
- Transmise (náhon ocasní vrtulky) byla přerušena při nárazu do země přibližně v polovině své délky a evidentně krutem.
- Pohonná jednotka s nejvyšší pravděpodobností pracovala až do nárazu vrtulníku do země a byla mechanicky poškozena nárazem a tepelně hořením paliva na zemi.
- Nosný rotor i ocasní vrtulka se otáčely až do nárazu do země a jednotlivé listy byly poškozeny až nárazem do země.
- Veškeré zjištěné lomy na konstrukčních prvcích vrtulníku byly křehkého charakteru, tedy způsobené silou při nárazu do země.

Letecká nehoda vrtulníku ENSTROM 480B-G – pokračování

Provedené expertízy:

- Segment plexiskla ze stropního okna se zbytky pravděpodobně organické hmoty na vnější straně plexiskla.
- Paměťové karty se záznamem dat z EFIS GARMIN 1000H (2 ks).
- Ohořelý fragment záznamové kabinové kamery.
- Videozáznam z průmyslové kamery z nedaleké farmy.
- Pitva a biochemie těl posádky.

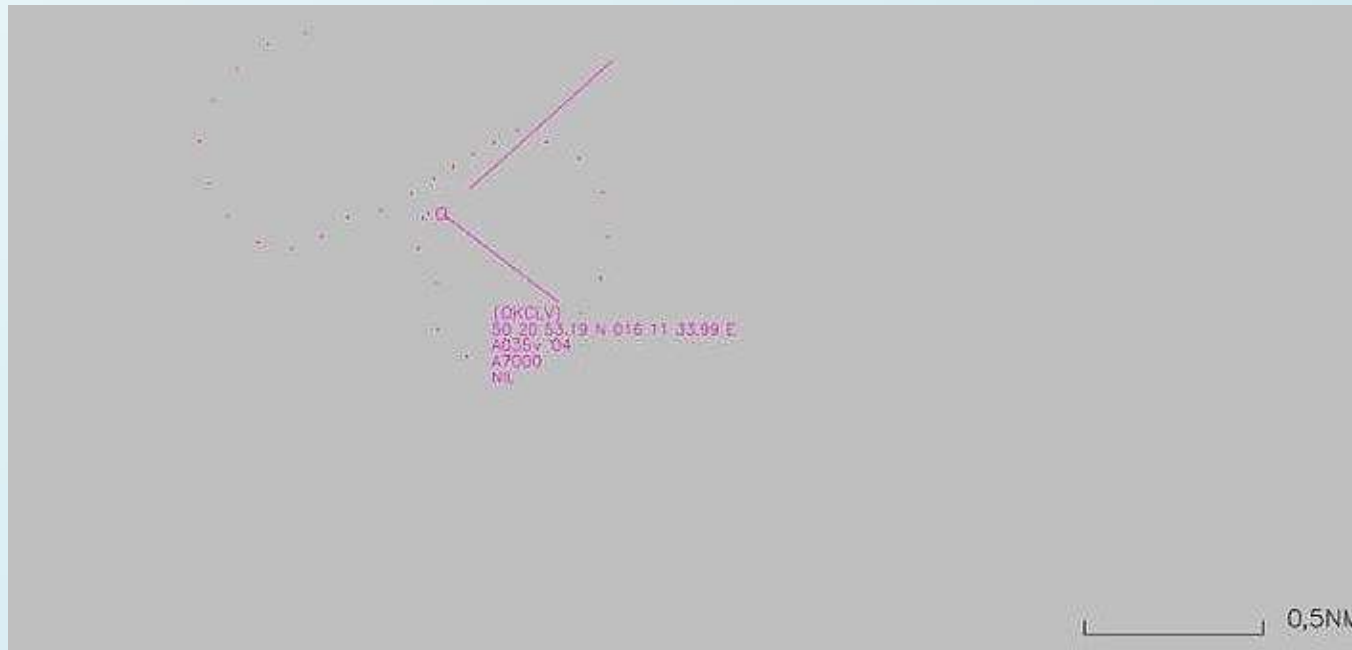
Výpovědi svědků potvrdily:

- Provádění zatáček na relativně velké výšce v daném prostoru.
- Vypadávání listů papírů z vrtulníku.
- Překlopení vrtulníku na záda „půlvýkrutem“.
- Střemhlavý let vrtulníku na zádech až do nárazu do země.
- Zvýšený hluk motoru v průběhu kritické fáze letu.
- Velmi dobré povětrnostní podmínky pro let i pozorování.

Letecká nehoda vrtulníku ENSTROM 480B-G – pokračování

Zjištěné objektivní informace:

Záznam pasivního sledovacího systému společnosti ERA, a.s. a záznam multiradarové informace z radaru ŘLP ČR, s.p. jasně prokazují, že posádka prováděla let v souladu s výcvikovou osnovou a že k prudké změně letových parametrů (rychlost, směr a výška) došlo zcela náhle z pravotočivé zatačky prováděné v mírném klesání, mírnou úhlovou rychlostí.



Letecká nehoda vrtulníku ENSTROM 480B-G – pokračování

Záznam kritického letu – zdroj Flightradar24



Vážný incident

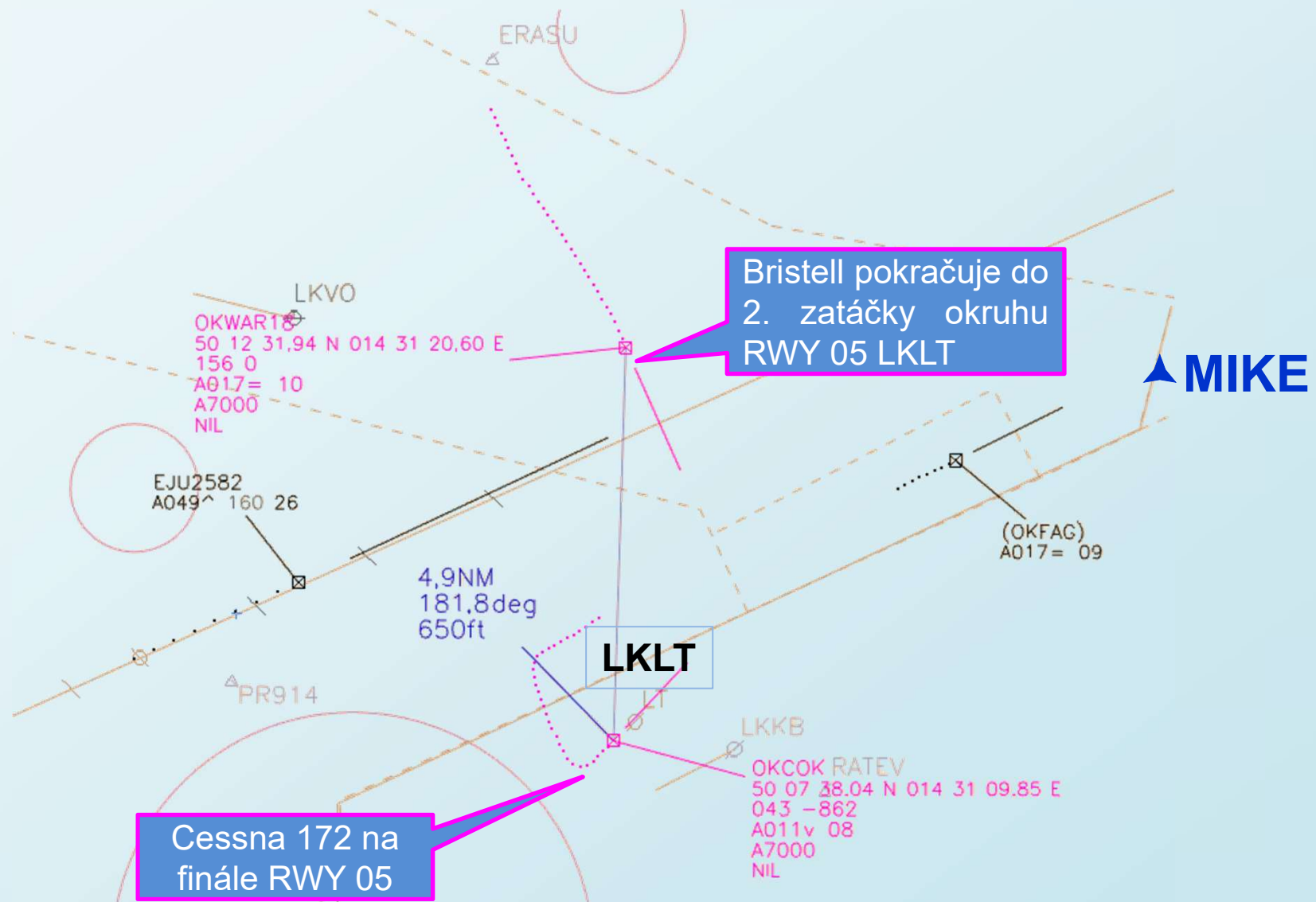
Datum: 31. 3. 2019
Typ: Cessna 172 a Bristell
Místo: LKLT (Letňany)

- Instruktor s pilotním žákem na C 172 prováděli cvičné lety po okruhu LKLT. Dráha v používání byla 05 R.
- Pilot letounu Bristell vyslal na kmitočtu AFIS LKLT zprávu: „*Bristell z Ústí nad Labem do Letňan na úrovni Neratovic žádám přímo Letňany vstup do CTR – na přistání samozřejmě*“.
- Dispečer AFIS LKLT na zprávu reagoval předáním informace: „*QNH 1020 hPa dráha 05 pravá pokračujte do okruhu*“. Pilot informaci potvrdil: „*QNH 1020 pokračuji rovnou dráha v používání 05 pravá*“.
- V té době se Cessna 172 nacházela na okruhu v poloze „po větru“. Když instruktor v Cessna 172 ohlásil polohu ve 3. zatáčce levého okruhu RWY 05, Bristell se nacházel cca 6 NM severně od Cessny.

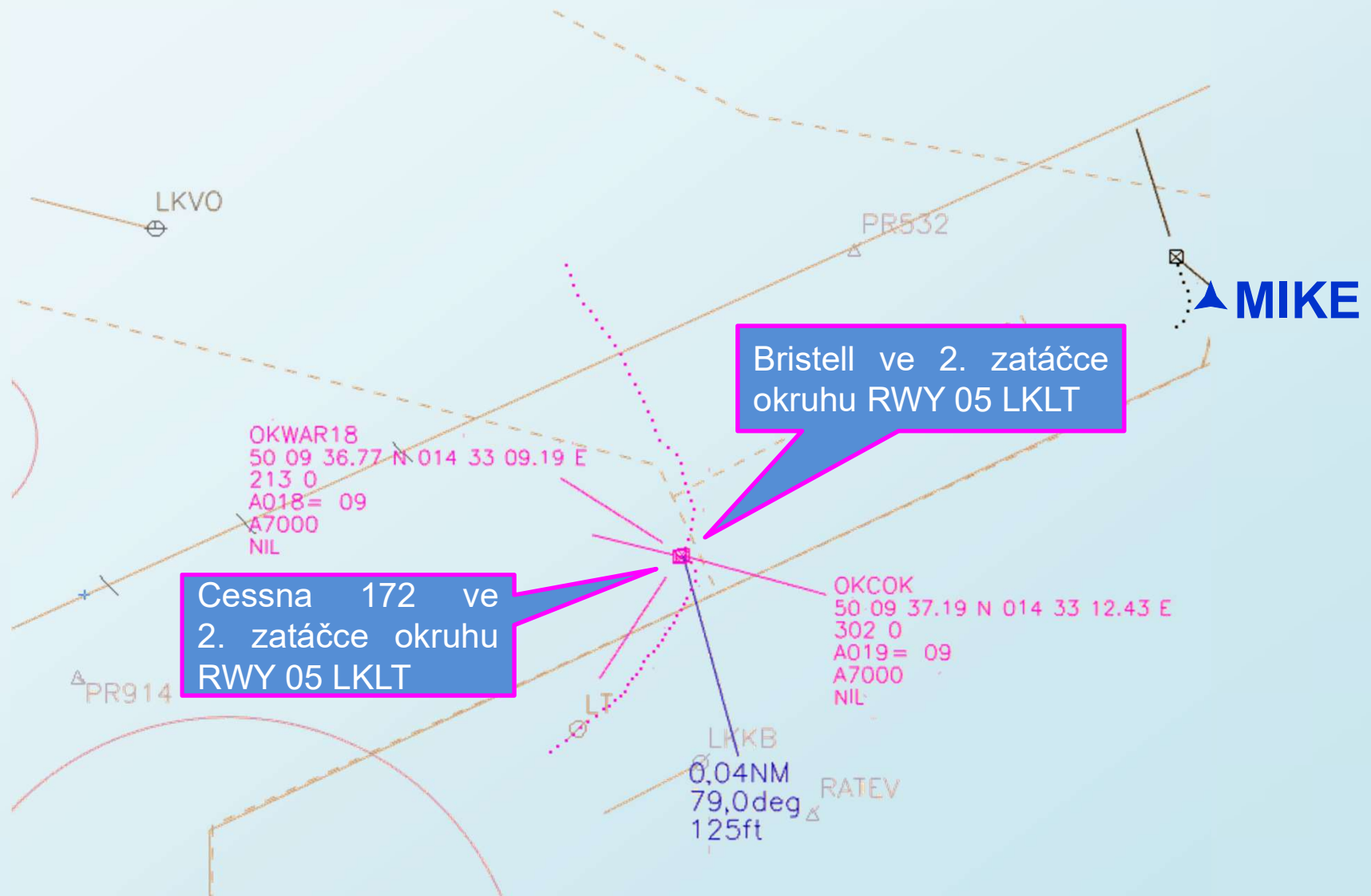
Vážný incident Cessna 172 a Bristell – pokračování

- Dispečer AFIS LKLT předal informaci: „COK jako první na finále dráhy 05“.
- Po 4. zatáčce instruktor oznámil, že provedou průlet: „Zamýšlaná činnost schválená 05 průlet nízký jo?“
- Dispečer AFIS LKLT jim předal informaci: „Volno pro COK na 05 pravou k zamýšlené činnosti vítr 020 stupňů 10 uzlů“.
- Pilot letounu Bristell pokračoval stále přímo do prostoru 2. zatáčky levého okruhu RWY 05.
- Posádka Cessna 172 po průletu nad RWY 05L pokračovala ve stoupání kurzem do 1. zatáčky okruhu.
- Těsně před druhou okruhovou zatáčkou žák zpozoroval na levé straně neznámý provoz, který je podletěl a pokračoval pravotočivou zatáčkou do polohy po větru před ně. Uvedl, že byl pod nimi ve vzdálenosti cca 5 metrů.

Vážný incident Cessna 172 a Bristell – pokračování



Vážný incident Cessna 172 a Bristell – pokračování



Vážný incident Cessna 172 a Bristell – pokračování

- Pilot letounu Bristell zahlédl letoun před sebou, provedl zatáčku doprava a dolů z 1850 ft na 1700 ft.
- Uvedl, že neměl informaci o tom, kde se aktuálně Cessna 172 nacházela. Poslední slyšel hlášení finále, ale kvůli poloze slunce, které ho oslňovalo, letoun před sebou dříve neviděl.

Události v provozu sportovních létajících zařízení

V 1. čtvrtletí roku 2019 bylo v provozu jednotlivých druhů SLZ na území ČR hlášeno 6 událostí hodnocených z hlediska závažnosti jako letecká nehoda a 1 událost jako vážný incident.

Dalších 6 událostí, které se staly v provozu SLZ, bylo s ohledem na rozsah poškození hodnoceno jako události s nižší klasifikací závažnosti.



Incident

Datum: 3. 1. a další 2. 2. 2019
Typ: UL vírníky CAVALON a CALIDUS
Místo: LKPO (Přerov)

- V prvním čtvrtletí roku 2019 došlo k opakovanému přistání UL vírníků na kontaminovanou dráhu uzavřeného letiště Přerov. Piloti provozující UL vírníky na LKPO nerespektovali platné NOTAMY B0009/19 a Y0097/19 vydané provozovatelem letiště.
- Sérii nahlášených incidentů řešili inspektoři provozu LAA ČR. Provedli rozbor událostí s inspektorem provozu UL vírníků na LKPO.
- Na základě dostupných informací bylo provedeno proškolení pilotů provozujících UL vírníky na LKPO.
- Nařízeno doplnění koordinační dohody mezi provozovatelem letiště a provozovateli UL vírníků na LKPO s ohledem na specifiku provozu daného SLZ.

Letecká nehoda

Datum: 7. 1. 2019
Typ: UL vírník ORION M24
Místo: LKSTIP (plocha SLZ Zlín/Štípa)

- Pilot plánoval rekreační let v prostoru letiště.
- Po roztočení rotoru zahájil vzlet rozjezdem po asfaltové RWY 09 zbavené vrstvy sněhu pluhováním.
- Rozhodnul se přerušit vzlet ve fázi těsně před odpoutáním UL vírníku a začal intenzivně brzdit.
- UL vírník se na zpevněné dráze nezastavil a pokračoval v pohybu cca 50 m po travnatém předpolí.
- Zde vjel do terénní nerovnosti a převrátil se na levý bok.
- UL vírník byl vážně poškozen.
- Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda UL vírníku – pokračování:

- Pravděpodobnou příčinou letecké nehody bylo chybně provedené přerušení vzletu z obavy před možným střetem UL vírníku s hejnem ptáků.



Letecká nehoda

Datum: 21. 1. 2019

Typ: ATEC Zephyr 2000

Místo: Sirá, Rokycany

- Pilot prováděl s UL letounem rekreační let jihozápadně obce Cekov.
- Během letu v malé výšce došlo k vysazení motoru.
- Vítr váł z 060°/ 3 m/s, teplota -6 °C, dohlednost 10 km.
- Pilot provedl zatáčku doleva o 180° a rozhodl se pro nouzové přistání.
- Provedl dlouhý rozpočet.
- Zachytil předřovým podvozkem o okraj silnice.
- Přešel silnici a narazil předí UL letounu do náspu za silnicí.
- Po nárazu se UL letoun převrátil na záda.
- Pilot vyvázl bez zranění.

Letecká nehoda ATEC Zephyr 2000 – pokračování

- ➔ Na UL letounu byl poškozen předový podvozek, byla poškozena vrtule, hlavní podvozek, překryt kabiny, obě poloviny křídla, vodorovná ocasní plocha a došlo k deformaci sklolaminátové skořepiny trupu.



Letecká nehoda

Datum: 16. 2. 2019
Typ: Straton D8 Moby Dick
Místo: LKKM (Kroměříž)

- Pilot při letu po okruhu zaznamenal nepravidelný chod motoru.
- Po čtvrté zatáčce při přistání na RWY 20 došlo k prudkému nárůstu otáček motoru.
- Pilot motor ihned vypnul a provedl přistání na letišti.
- Při prohlídce letadla po přistání byl zjištěn zlomený unašeč vrtule, zničený hnací řemen a ztráta vrtule během letu.
- Vrtule při svém pádu poškodila solární panel a střechu domu, nad kterým letadlo přelétalo.

Letecká nehoda Straton D8 Moby Dick – pokračování



UL letoun
s chybějící vrtulí
a hnacím
řemenem.

Koroze a tepelné vyžhání levé zadní nosné vzpěry motoru a opravené poškození trupu (šedá plocha) způsobené nevhodně vyústěným výfukem.

Letecká nehoda

Datum: 17. 2. 2019
Typ: Závěsný kluzák LAMINAR 14 EZ
Místo: Vítovka v Odrách, okr. Nový Jičín

- Pilot ZK odstartoval z prudší části svahu ke cvičnému letu a po několika zatáčkách bezpečně přistál.
- Pro druhý start zvolil vyšší místo s menším sklonem louky.
- Vítr vál přímo na svah o rychlosti cca 5 m/s.
- Pilot se málo rozběhl a už po dvou krocích zalehl do postroje.
- ZK se začal stáčet vlevo a zachytil levou polovinou křídla o 3 m vysoké křoví.
- Let pokračoval v levé rotaci a po cca 50 m od startu dopadl ZK na zem.
- Po nárazu do země byla u ZK zjištěna zlomená trapézka.
- Pilot v důsledku nárazu během rotace ZK utrpěl těžké zranění.

Letecká nehoda ZK LAMINAR 14 EZ – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 17. 3. 2019
Typ: UL letoun Bristell
Místo: LKTREB (plocha SLZ Třebíč)

- ➔ Pilot s další osobou na palubě plánoval kondiční let po okruhu.
- ➔ Po vzletu z RWY 29 pokračoval letem po levém okruhu.
- ➔ Po dotočení 4. zatáčky prováděl přiblížení na přistání plochým úhlem.
- ➔ V okamžiku, kdy se nacházel nad komunikací na východním okraji plochy, došlo k prosednutí UL letounu a ten zachytil vrtulí a podvozkem o střechu projíždějícího osobního automobilu.
- ➔ Pilot přerušil přistávací manévr a po několika průletech nad plochou, za účelem kontroly podvozku, bezpečně přistál.
- ➔ Při kontaktu s osobním automobilem došlo k poškození jednoho listu vrtule, krytu předového a levého kola podvozku.

Letecká nehoda UL letounu – pokračování:

- Na vozidle byla poškozena střecha a zničen střešní zavazadlový kontejner.
- Posádka UL letounu ani osoby v automobilu nebyly zraněny.
- Příčinou letecké nehody byl nesprávně provedený rozpočet na přistání, kdy nebyla dodržena minimální bezpečná výška nad překážkou tvořenou pozemní komunikací.



Letecká nehoda UL letounu – pokračování:

- Příkaz k zachování bezpečnosti civilního letectví dle § 89, písm. x) zákona číslo 49/1997 Sb. Pro všechny velitele/piloty letadel všech kategorií a provozovatele letišť.

NÁPRAVNÉ OPATŘENÍ ÚCL č. 2/2005 publikované v AIC C 2/06.

1. Všechny přírodní i umělé překážky, včetně osob a zvířat, musí být při vzletu či přistávání přelétávány v minimální výšce 10 m od nejnižší části letadla nebo vlečeného předmětu. Za překážku vysokou 5 m se pro tento účel rozumí i jakékoli neuzavřené komunikace (silnice, cesty, železniční dráhy, vodní toky atd.) či přístupné účelové plochy (parkoviště, hřiště, vodní plochy atd.).

Letecká nehoda

Datum: 23. 3. 2019

Typ: Motorový kluzák JENIFER, vrchlík Neptun 2

Místo: LKVY (Vyškov)

- Pilot MPK prováděl v pořadí druhý let bezprostředně po ukončeném rozboru leteckých nehod před zahájením sezóny.
- Měl v úmyslu provést nízkou zatáčku s velkým náklonem v jejímž průběhu by se dotkl koncem křídla země.
- Pro tento let zvolil helmu pro jízdu na skútru s odklopným hledím.
- Let se natáčel a pilot si byl toho vědom.
- Během vysoké rychlosti se odklopené hledí helmy začalo chovat jako vzdušná brzda, která vytvářela značný moment na helmu.
- Přestože si pilot helmu před letem zapnul, silný moment způsobený větrem nutil pilota, aby si helmu přidržoval rukou a plně se nevěnoval řízení.

Letecká nehoda MPK JENIFER – pokračování

- Let pokračoval v sestupné pravé spirále z výšky cca 50 m až do země.
- Asi ve 2 m nad zemí helma vlivem síly větru odletěla pilotovi z hlavy.
- Bez helmy a ve spirále na vysoké rychlosti pilot narazil s MPK do země.
- Pilot v důsledku nárazu utrpěl těžká zranění.
- Vrtule, korpus MPK a rám vrtule byly nárazem zničeny.

Letecká nehoda MPK JENIFER – pokračování





Parašutistický provoz

V 1. čtvrtletí roku 2019 bylo v parašutistickém provozu hlášeno celkem 8 událostí:

- jako parašutistická nehoda byly hodnoceny 4 události,
- další 4 události byly hodnoceny jako vážné incidenty.





Události v provozu bezpilotních systémů

V průběhu 1. čtvrtletí bylo hlášeno 6 událostí, z toho byly 4 LN, 1 incident a 1 událost bez vlivu na bezpečnost. Ke 2 leteckým nehodám došlo u RPAS v hmotnostní kategorii 100/150 kg.

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis události
18. 2. 2019	LKPK	LN	Na finále RWY 34 na letišti Písek došlo k vysazení motoru a následnému pádu letadla na letištní plochu.
21. 2. 2019	LAM VOR	Bez vlivu na bezpečnost	Posádka letounu A319 českého dopravce při vyčkávání nad bodem LAM VOR (20 NM NE letiště HEATHROW), v hladině FL 90 zpozorovala dron a následně na FL 80 další. Oba drony se pohybovaly ve směru východ – západ mírně pod letounem. Událost posádka oznámila ATC a po přistání poskytla výpověď místní policii.
26. 2. 2019	LKLB	LN	V průběhu nácviku přistávacího manévru na LKLB došlo k převrácení bezpilotního vrtulníku a k jeho značnému poškození.



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 prvním čtvrtletí 2019 byly oznámeny celkem 4 události související s narušením dráhy v použití. Z hlediska závažnosti (dle RAT) byly 3 události hodnoceny jako „Významný incident“ a 1 událost jako „Incident“.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti ve vztahu k ATM	Popis
30. 1. 2019	TWR LKTB	Významný incident	Letadlo Cessna 152 bez povolení přešlo vyčkávací místo RWY 09.
10. 3. 2019	TWR LKPR	Významný incident	Letadlo A 320 po přistání pojíždělo po RWY 12, místo po TWY D.
14.1.2019	TWR GCFV	Významný incident	Letadlo B737-800 českého provozovatele vstoupilo na RWY 19 z nesprávné TWY a proto pilot žádal o uvolnění dráhy a pojíždění na její začátek.



Porušení minim rozstupu

V prvním čtvrtletí 2019 byla hlášena 1 událost, kdy nebyla dodržena předepsaná minima rozstupů při turbulenci v úplavu.

Z hlediska závažnosti (dle RAT) byla hodnocena jako „Bez vlivu na bezpečnost“.



Události specifické pro ATM

V prvním čtvrtletí 2019 bylo hlášeno celkem 6 událostí.

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



Nepovolené narušení prostoru

V této kategorii bylo v prvním čtvrtletí 2019 hlášeno celkem 10 událostí.

Z analýzy událostí vyplývá, že:

- všechny události způsobili piloti letadel s MTOM do 2250 kg,
- 8 x došlo k narušení CTR / TMA,
- 2 x došlo k narušení MCTR / MTMA a prostorů vyhlášených pro činnost AČR,
- žádná událost nebyla způsobena chybou ATCo.



V 1. čtvrtletí 2019 ÚZPLN obdržel celkem 10 oznámení o letecké nehodě a 1 oznámení vážného incidentu v souvislosti s tím, že Česká republika je Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.



Zahraníční letecké nehody

Datum	Stát	Druh události	Typ
3. 1. 2019	USA	ACCID	Zlin Savage
18. 1. 2019	Chile	ACCID	BRM Aero Bristell S-LSA
17. 2. 2019	Německo	ACCID	Bücker T131
24. 2. 2019	Španělsko	ACCID	EV-97 EuroStar SL
16. 3. 2019	Portugalsko	ACCID	Sport Cruiser
17. 3. 2019	Polsko	ACCID	TL-3000 Sirius
24. 3. 2019	Itálie	ACCID	Balón BB51-Z
28. 3. 2019	USA	ACCID	Rockwell - S2R
30. 3. 2019	Itálie	ACCID	Z 50 LA
31. 3. 2019	Itálie	ACCID	Zlin Savage

Zahraníční vážné incidenty

Datum	Stát	Druh události	Typ
13. 1. 2019	Rusko	INCID	Boeing 737-900

Zahraniční letecká nehoda v Chile

Datum: 18. 1. 2019
Typ: BRM Aero - Bristell S-LSA
Místo: SCTB (Santiago / Eulogio Sanchez)

- Chilský orgán pro šetření zaslal notifikaci nehody letounu Bristell S-LSA.
- Podle dosavadního šetření posádka vzlétla z RWY 19.
- V průběhu počátečního stoupání svědci viděli, že letoun přestal stoupat.
- Pilot ohlásil ATC poruchu motoru (ROTAX 912).
- Ihned zahájil zatáčku s klesáním k návratu na RWY 01.
- V blízkosti země ale letoun přešel do vývrtky a narazil do terénu ve vzdálenosti cca 20 m od THR RWY 01.

Zahraniční letecká nehoda Bristell S-LSA - pokračování

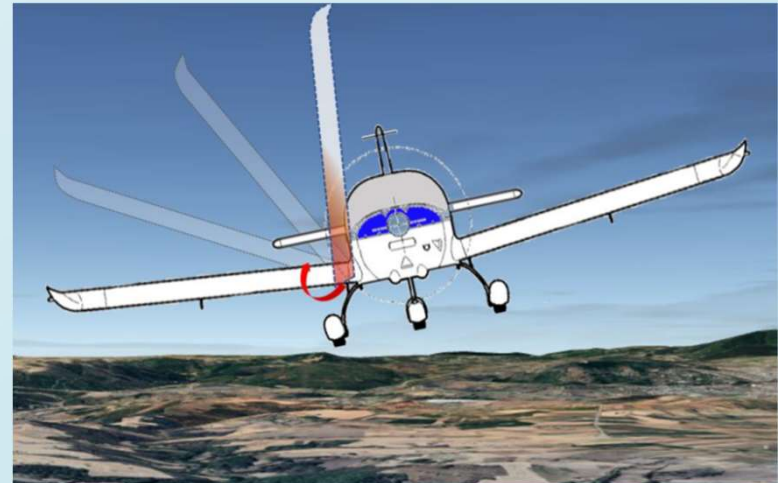
- Posádka byla při nárazu těžce zraněna a pomoc jí poskytly osoby z letiště.
- Letoun byl zničen požárem.



Zahraniční letecká nehoda v Portugalsku

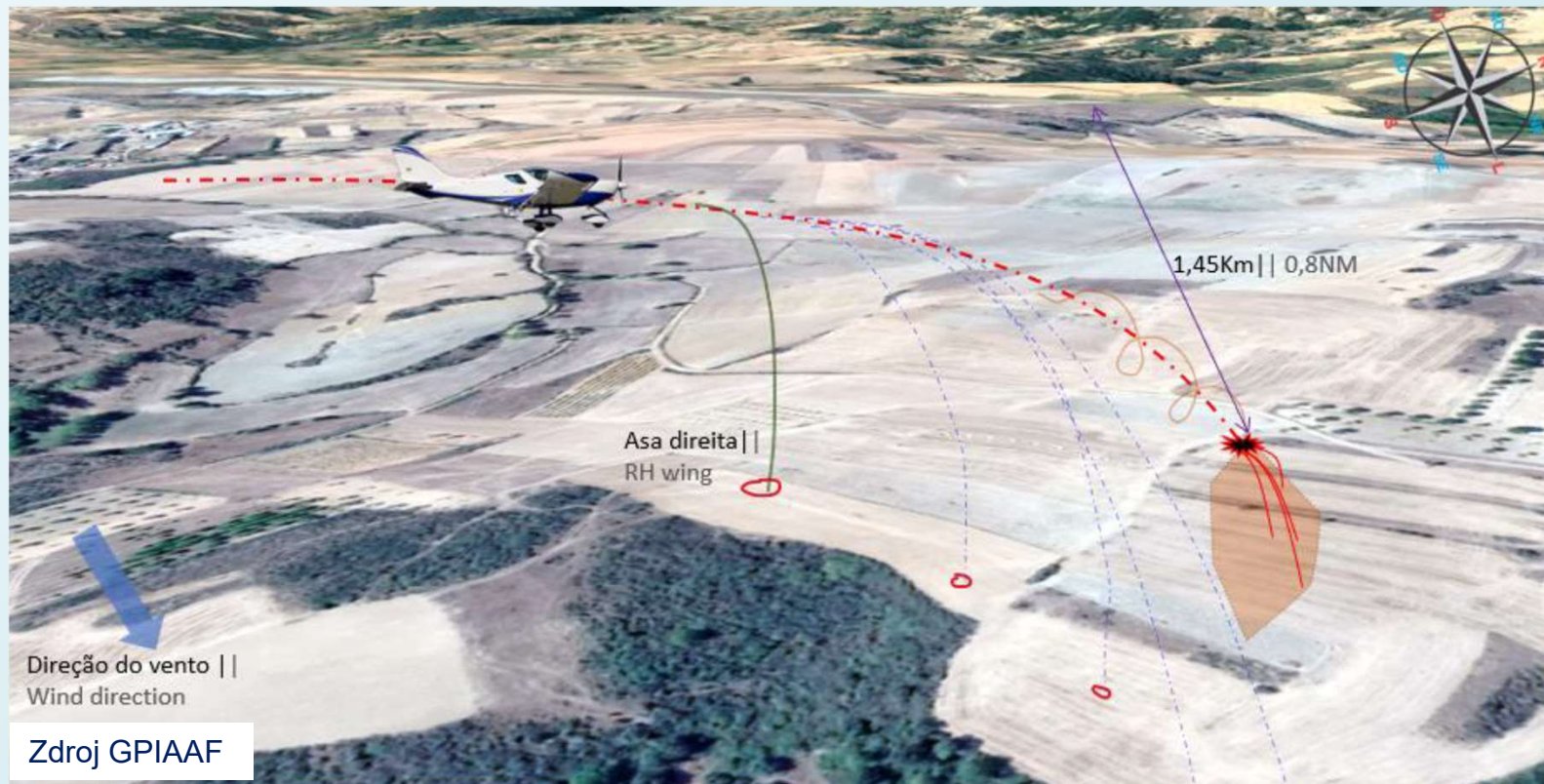
Datum: 16. 3. 2019
Typ: Sport Cruiser UL
Místo: LPBG (Bragança)

- Portugalský orgán pro šetření (GPIAAF) zaslal notifikaci nehody letounu Sport Cruiser UL.
- Podle dosavadního šetření posádka vzlétla z RWY 20, a letěla po jihovýchodním levém okruhu. Posádka vyslala naslepo hlášení o finále na RWY 20, aniž by však uvedla svůj záměr. Po přiblížení na RWY 20 letoun bez přistání pokračoval v letu do prostoru východně od RWY.
- Během blíže neurčeného manévru došlo k poruše pravé poloviny křídla a nárazu do kabiny.



Zahraniční letecká nehoda Sport Cruiser UL - pokračování

- Neovladatelný letoun se ve spirále zřítil na zem 1,45 km od letiště Bragança. Posádka zahynula.
- Na základě požadavku GPIAAF výrobce letounu Sport Cruiser UL poskytuje součinnost při šetření příčiny.



Ve dnech 6. a 7. února 2019 se konalo 18. pravidelné jednání ENCASIA – Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví. Hlavní cíle jednání:

- vyhodnocení aktivit v rámci programu Evropského systému vzájemné podpory (EMSS) v roce 2018 ,
- výsledky dosažené v rámci pracovních skupin ENCASIA,
- program na rok 2019 a čerpání finančních prostředků,
- zásady pro účast třetích zemí v roli pozorovatelů v rámci programu ENCASIA,
- výměna zkušeností z šetření leteckých nehod a změn, které přinese GDPR (Obecné nařízení o ochraně osobních údajů).



Vydání Bulletinu č. RTC-043b

Držitel typového certifikátu – výrobce letounu SPORTSTAR RTC se rozhodl na základě zkušeností z provozu oživit postupy při pojíždění, vzletu a přistání s bočním větrem.

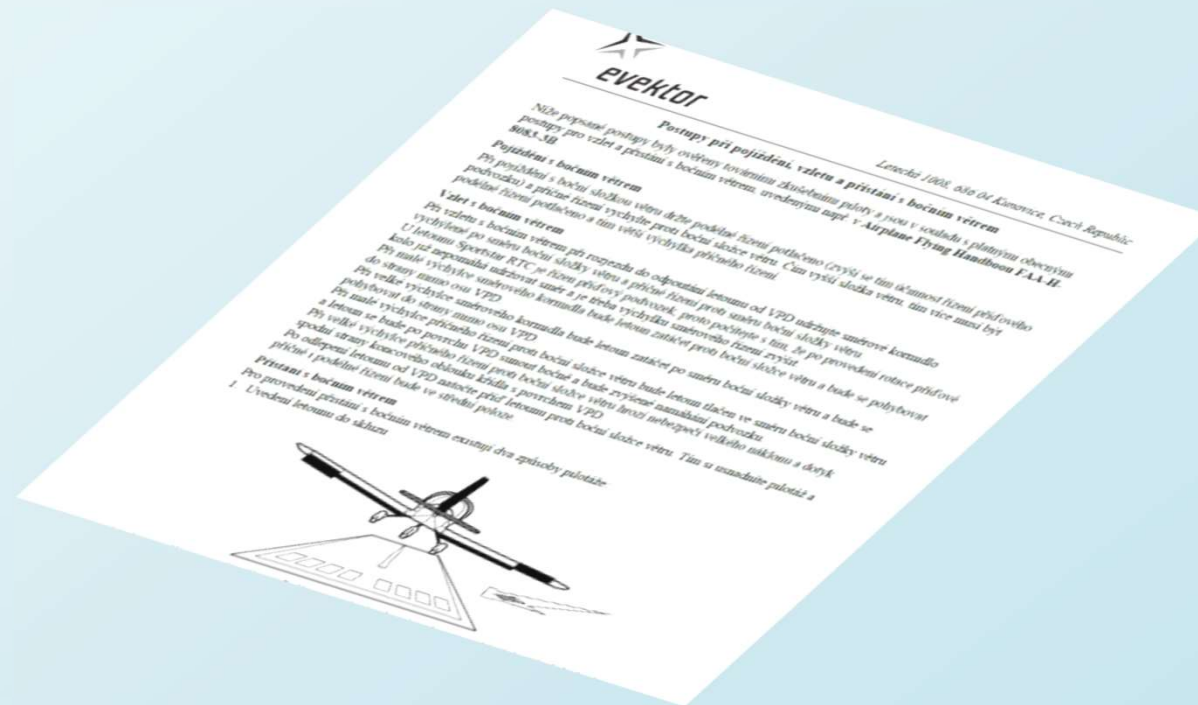
Jedním z podnětů pro vydání byla spolupráce výrobce letounu se Švédským orgánem pro šetření leteckých nehod při šetření příčin nehody Sportstar RTC ve Švédsku v roce 2018.



Vydání Bulletinu č. RTC-043b – pokračování

Postupy byly ověřeny továrními zkušebními piloty a jsou v souladu s platnými obecnými postupy pro vzlet a přistání s bočním větrem, uvedenými např. v Airplane Flying Handbook FAA-H-8083-3B.

Přistání lze bezpečně provést při otevření vztlakových klapek do polohy 30° i 50° při síle boční složky větru 18 kt.



Organizace porad k bezpečnosti letů

Porady k rozboru bezpečnosti letů ÚZPLN organizuje v následujících termínech:

- | | |
|--------------|---|
| 25. 7. 2019 | VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 2. čtvrtletí |
| 24. 10. 2019 | VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 3. čtvrtletí |
| 23. 1. 2020 | Dům armády Praha, Vítězné náměstí 4 - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 4. čtvrtletí 2019 a za rok 2019 |

Začátek porad je v 9:30 hod.



**Děkuji za
pozornost**