

Rozbor bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2022

Obsah

- **Rozbor bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2022**
 - vybrané ukazatele,
 - události na území České republiky,
 - významné události podle kategorií provozu,
 - zahraniční nehody.
- **Informace**
- **Závěr**

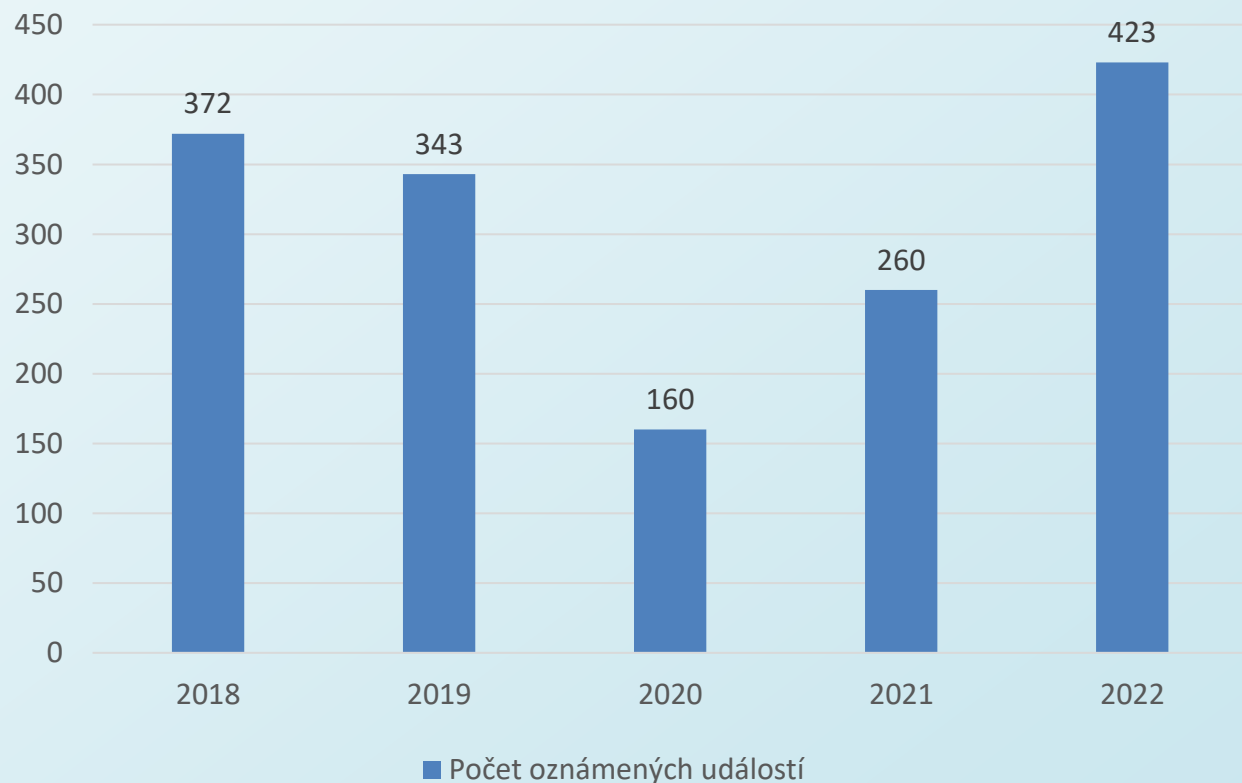
Vybrané ukazatele

- ➔ Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN ve 2. čtvrtletí 2022 v rámci systémů povinného hlášení a dobrovolného hlášení.
- ➔ Meziroční srovnání struktury událostí na území České republiky ve 2. čtvrtletí podle:
 - ➔ celkových počtů událostí podle závažnosti,
 - ➔ váhových kategorií letadel,
 - ➔ fáze letu.
- ➔ Struktura událostí ve 2. čtvrtletí 2022.

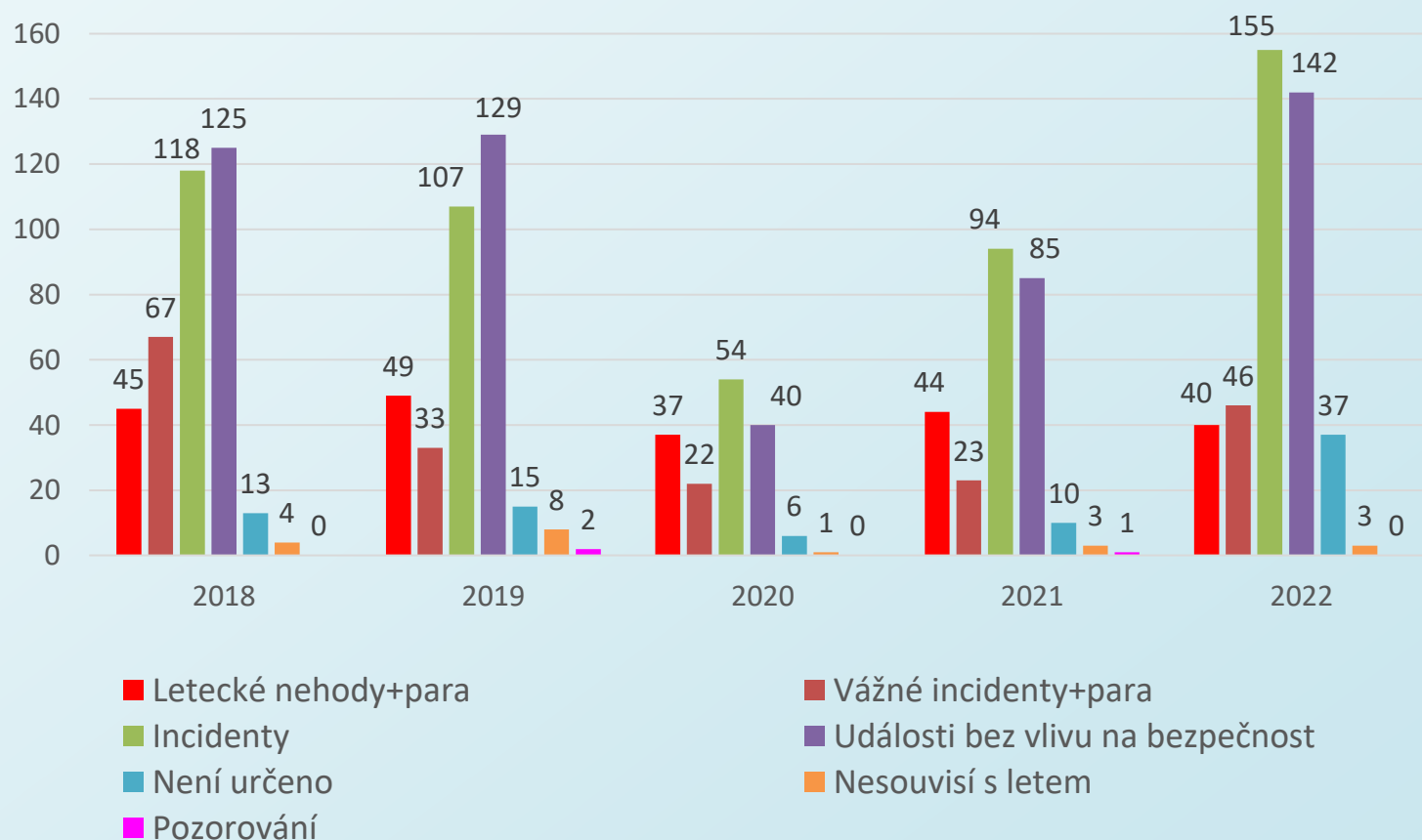
VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

Ve 2. čtvrtletí roku 2022 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 423 událostí.

To představuje meziroční nárůst počtu oznámených událostí o 62,7 % oproti stejnému období v roce 2021.

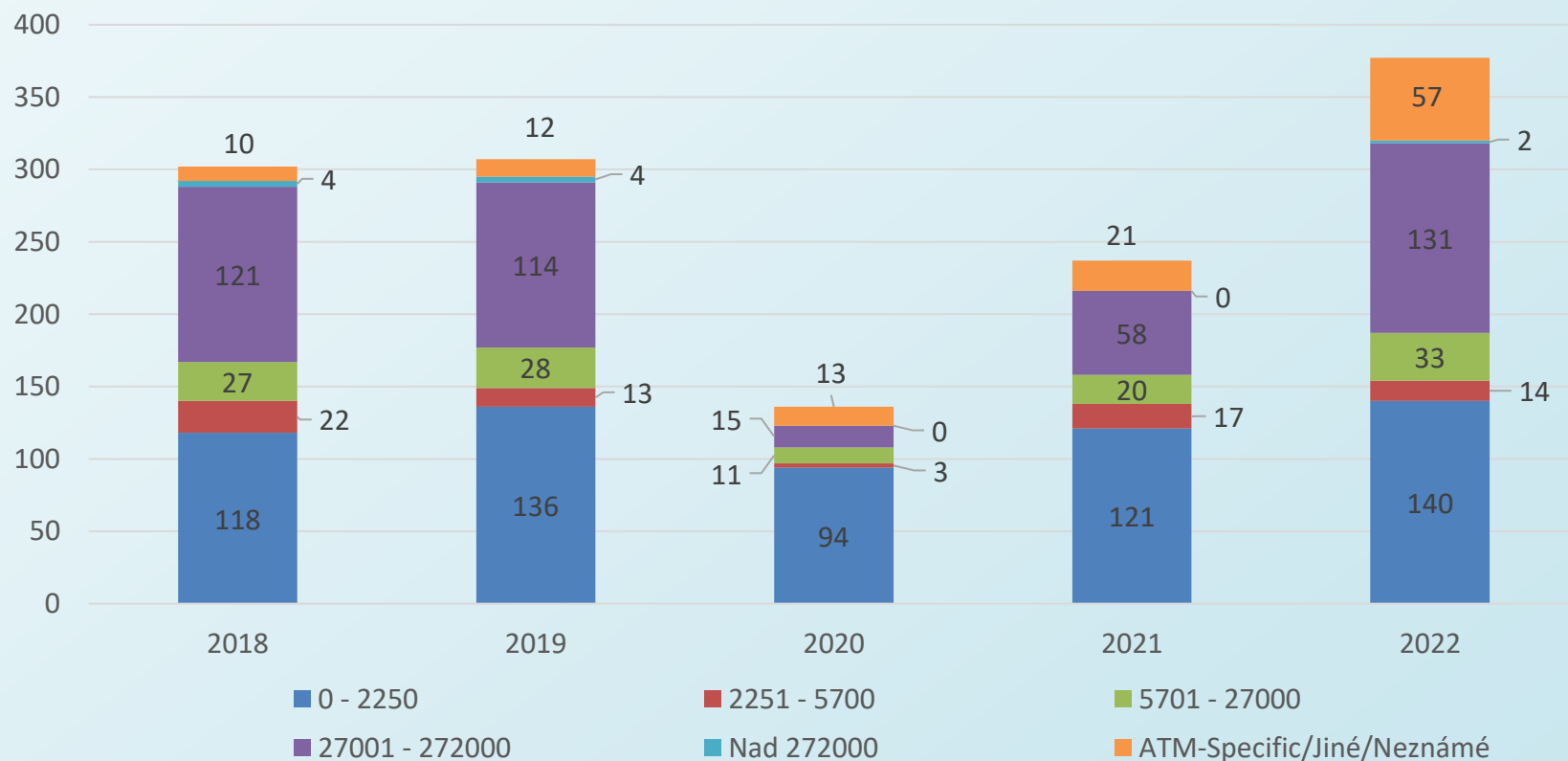


Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 2. čtvrtletí v letech 2018 - 2022



Vývoj celkového počtu událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 2. čtvrtletí v letech 2018 – 2022

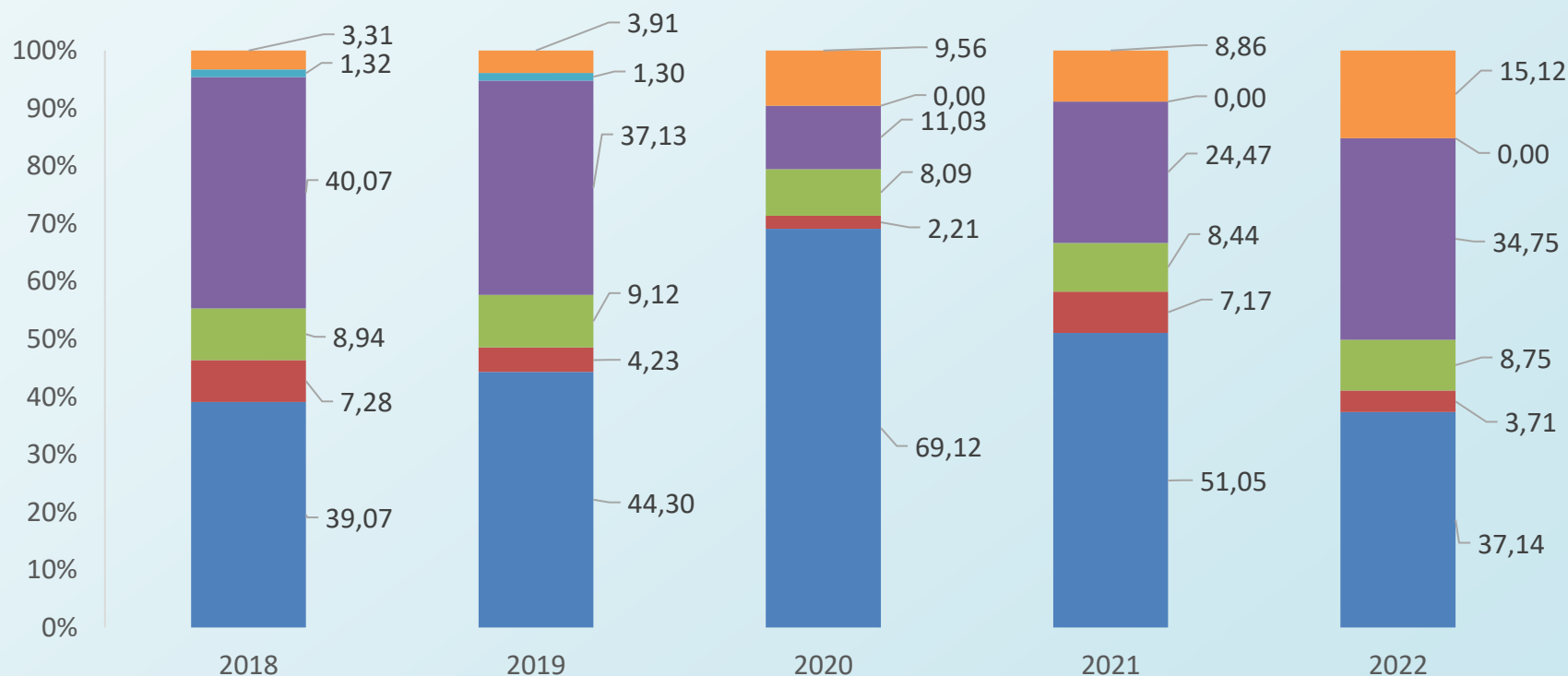
Pozn.: Data pro kategorii MTOM 0 – 2250 kg nezahrnují parašutistické nehody a incidenty



Struktura celkového počtu událostí (%) podle hmotnostních kategorií letadel

ve 2. čtvrtletí v letech 2018 – 2022

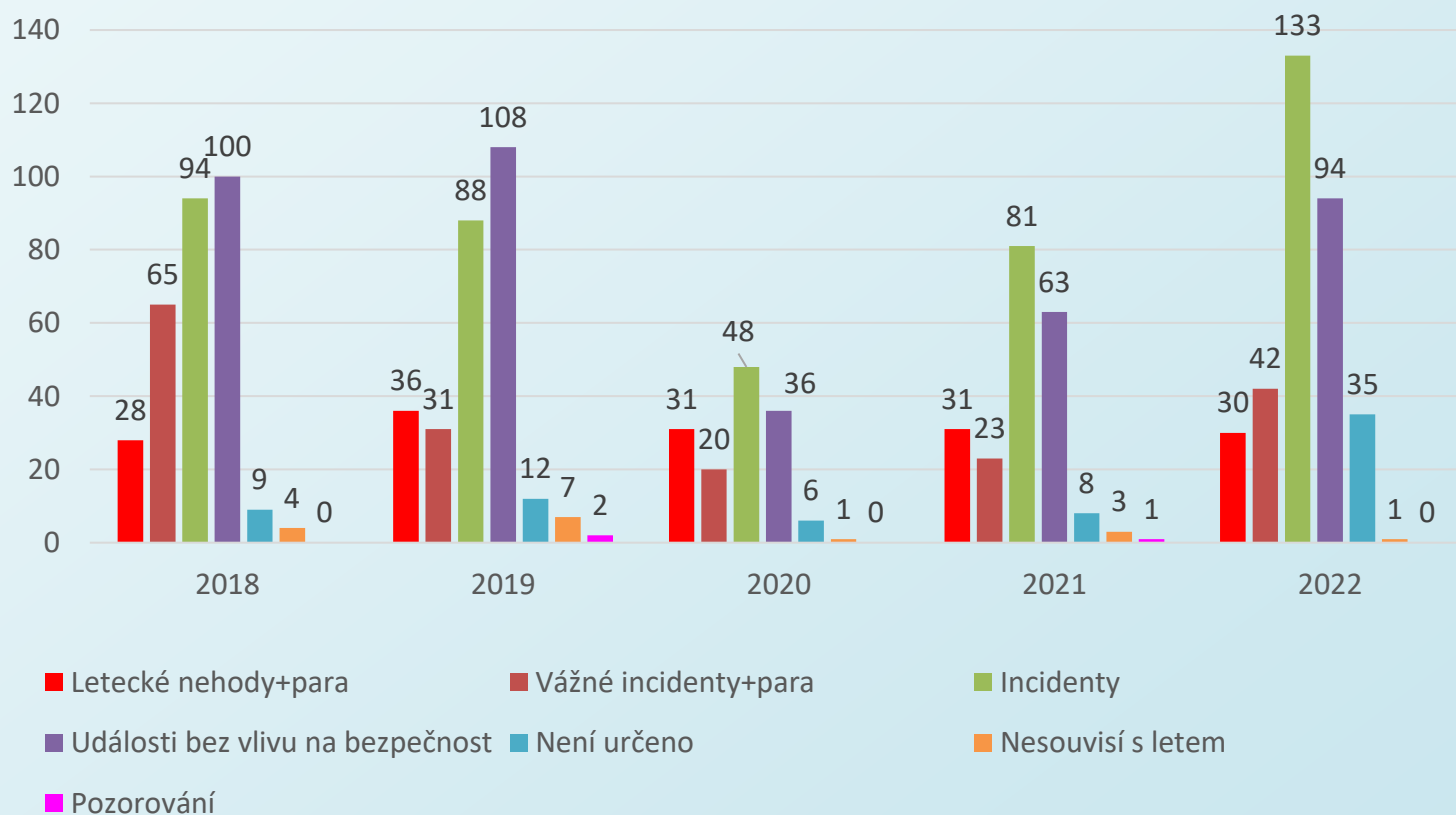
Pozn.: Data pro kategorii MTOM 0 – 2250 kg nezahrnují parašutistické nehody a incidenty



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

UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

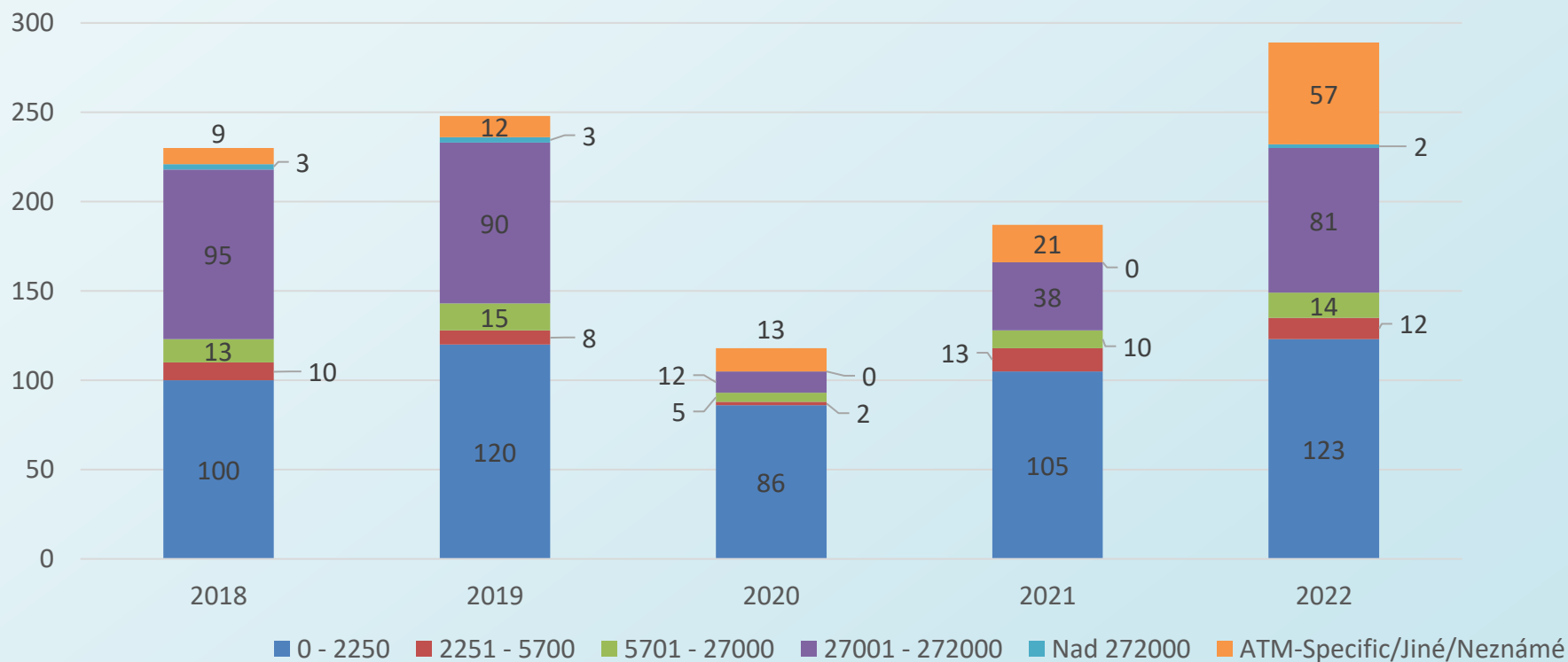
Vývoj počtu událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 2. čtvrtletí v letech 2018 – 2022



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 2. čtvrtletí v letech 2018 – 2022.

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

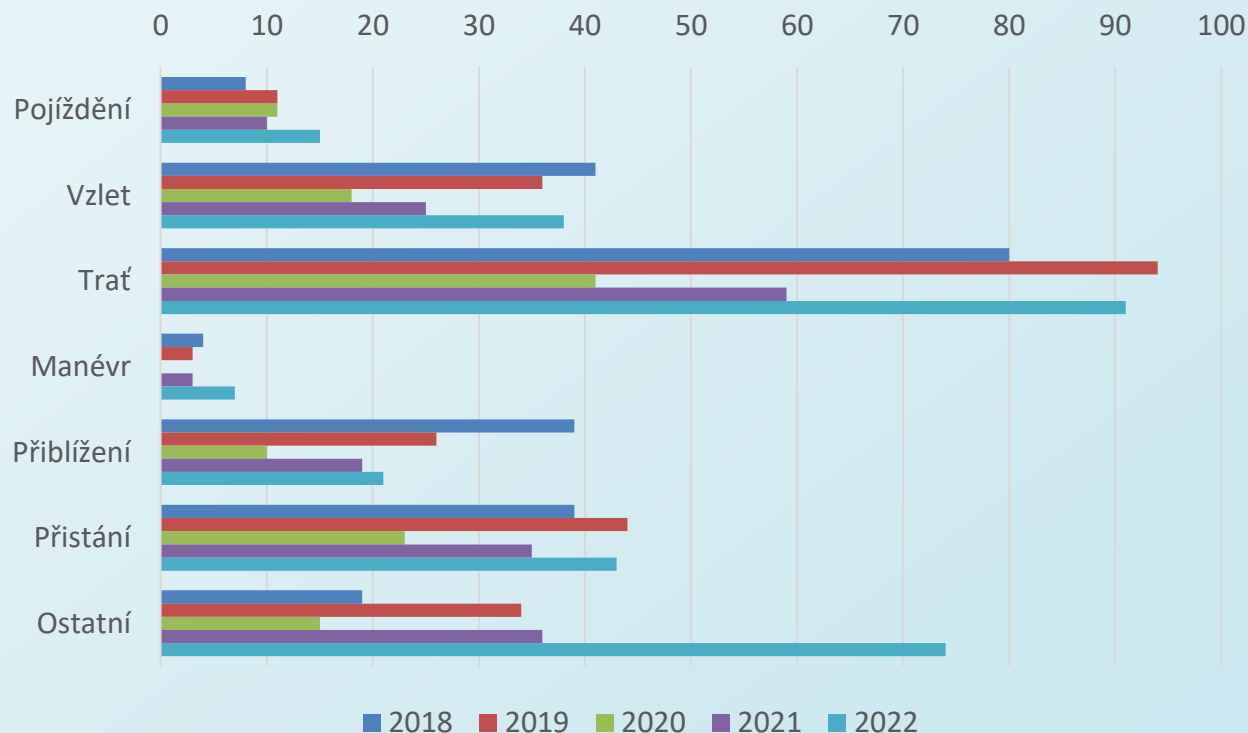


UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj struktury událostí oznámených ÚZPLN podle fáze letu ve 2. čtvrtletí v letech 2018 – 2022.

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

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



UDÁLOSTI V PRŮBĚHU 2. ČTVRTLETÍ 2022

V následujících tabulkách je uvedena struktura událostí oznámených v průběhu 2. čtvrtletí 2022 v rámci systémů povinného hlášení a dobrovolného hlášení:

1) Letecké nehody a vážné incidenty podle:

- hmotnostní kategorie letadel
- druhu letadel
- druhu SLZ

2) Ostatní události civilních letadel podle:

- hmotnostní kategorie letadel
- druhu letadel a leteckých služeb

3) Ostatní události podle druhu SLZ

Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

Rozdělení podle maximální vzletové hmotnosti letadla

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace* ACCID	Na území ČR	Notifikace* SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
MTOM > 5 700 kg	0	0	0	0	0
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	0	1	0
MTOM ≤ 2 250 kg	9	1	3	3	2
Celkem	9	1	3	4	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.

MTOM - maximální vzletová hmotnost

Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla	Letecké nehody (ACCID)			Vážné incidenty (SINCID)	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
Letouny	4	1	1	4	1
Vrtulníky	1	0	0	0	0
Kluzáky	2	0	1	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	1	0	1
Systémy dálkově řízených letadel	2	0	0	0	0
Celkem	9	1	3	4	2

Struktura oznámených leteckých nehod a vážných incidentů v provozu sportovních létajících zařízení

Druh SLZ (mimo sportovní padáky)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
UL letouny	5	0	5	0	1
UL vrtulníky a vírníky	3	0	1	0	0
UL kluzáky	1	0	0	0	0
PK a MPK	2	2	1	0	0
ZK a MZK	1	0	0	0	0
Celkem SLZ	12	2	7	0	1

Struktura ostatních událostí na území ČR

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

Události v provozu letadel, letišť, v leteckých službách a údržbě letadel	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno**
MTOM > 5 700 kg	36	54	0	6
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	8	2	0	1
MTOM ≤ 2 250 kg	54	17	0	5
MTOM neznámá	1	2	0	0
ATM - specific.	17	12	0	21
Letiště, letecké služby a údržba letadel	1	2	1	1
Celkem	117	89	1	34

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

Ostatní události na území ČR

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla (mimo SLZ)	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
Letouny	63	70	1	10
Vrtulníky	3	1	0	0
Kluzáky	9	1	0	2
Balóny a vzducholodě	0	0	0	0
Systémy dálkově řízených letadel	22	1	0	0
Celkem	97	73	1	12

Ostatní události v provozu sportovních létajících zařízení na území ČR

Rozdělení podle druhu SLZ

Druh SLZ mimo sportovní padáky	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
UL letouny	12	4	0	1
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	3	1	0	0
Celkem SLZ	16	5	0	1

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky ve 2. čtvrtletí v letech 2018 – 2022 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2022	2021	2020	2019	2018
Letecké nehody celkem	21	28	26	27	20
Fatální nehody	3	2	1	2	1
Počet zahynulých osob	3	3	2	2	2

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	9	3	5	9	8
Fatální nehody	1	0	1	1	1
Počet zahynulých osob	1	0	1	1	1

Následující přehled zahrnuje výběr z událostí, které byly oznámeny organizacemi ve 2. čtvrtletí 2022 a pro bezpečnost letectví představují významné riziko.

Souvisely zejména s:

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



Incident

Datum: 3. 4. 2022

Typ: Hawker 400 A

Místo: LKPR – LIML (Milano/Linate)

- ➔ Posádka tuzemského provozovatele prováděla obchodní let z LKPR na LIML.
- ➔ Během pojíždění posádka provedla kontrolu autopilota (AP), připojení/odpojení.
- ➔ Vzlet z RWY 30 LKPR byl proveden v 06:20.
- ➔ F/O byl pilot letící a AP byl připojen na stranu CM 2 ve 4 500 ft. Posádka obdržela instrukci od ATC stoupat na FL170. F/O nejprve nastavil V/S na 2 500 ft/min a se zvyšující se IAS zvýšil V/S na 3 000 ft/min. Po snížení IAS snížil V/S opět na 2 500 ft/min.
- ➔ Přes nastavenou hodnotu V/S 2 500 ft/min došlo k následnému zvýšení V/S až na 5 000 ft/min a k poklesu IAS pod 200 kt.
- ➔ Při průletu FL 100 se rozsvítila signalizace PITCH TRIM FAIL.

Incident Hawker 400 A – pokračování

- ➔ F/O informoval CPT a odpojil AP s následným projevem narůstající síly v řízení „těžký na ocas“. TRIM vyvážení zůstal v zeleném poli a nebylo možné letoun vyvážit. Dle QRH E-18 byly provedeny body 1-3.
- ➔ Podélné vyvážení letounu nereagovalo na ovladač TRIMu na beranech řízení.
- ➔ Bylo provedeno přepnutí PITCH TRIM SELC do polohy EMER.
- ➔ V 06:27 byl vyhlášen pilnostní signál PAN PAN a proveden návrat na LKPR s vyžádáním místní asistence.
- ➔ Vyvážení letounu bylo prováděno manuálně až do přistání.
- ➔ Vysunutí vztlakových klapek a podvozku proběhlo normálně.
- ➔ Přistání a pojíždění proběhlo bez problémů.

Incident Hawker 400 A – pokračování

Závěry analýzy šetření:

- ➔ Po události během předepsaných prací nebyla diagnostikována žádná závada na systému vyvážení ani ovládání autopilota.
- ➔ Tlačítko ovládání autopilota se nachází na středovém panelu mezi piloty hned vedle tlačítka přepínání kanálů autopilota. Bylo tedy možné tato tlačítka zaměnit a místo zapnutí autopilota pouze přepnout kanál z pravého na levý a opačně. F/O - pilot letící, v tomto případě CM 2, měl nastaveno V/S na 2 500 ft/min.
- ➔ Ve chvíli, kdy pilot monitorující chtěl připnout autopilota mylně přepnul kanál autopilota na levou stranu, kde byla nastavena větší vertikální rychlost stoupání než na pravé straně.
- ➔ Ve chvíli, kdy si uvědomil svou chybu, připnul autopilota, který se však snažil stoupat nastavenou vertikální rychlostí u levého pilota – tedy cca 4 500 ft/min.

Incident Hawker 400 A – pokračování

- ➔ Tím nastal problém s podélným vyvážením, což se projevilo signalizací MASTER WARNING a rozsvícením tabla PITCH TRIM MISCOMPARE, chybně interpretované posádkou jako PITCH TRIM FAIL a následným řešením ABNORMAL CHECKLISTu pro tuto situaci.
- ➔ Mylnou interpretaci je možné vysvětlit dynamickou situací při vysoké vertikální rychlosti a nemožnosti jejího snížení spolu s hrozícím „LEVEL BUST“.
- ➔ Závěr: Incident byl způsoben ovládáním autopilota a mylnou interpretací vzniklé situace.

Incident

Datum: 11. 4. 2022
Typ: Cessna 680
Místo: při odletu z OMDW (Al Maktoum International Airport)

- ➔ Při odletu letounu Cessna 680 českého dopravce z OMDW posádka zaznamenala vysoké teploty výstupních plynů na motoru číslo 2.
- ➔ Posádka se při nízké rychlosti rozhodla pro přerušení vzletu.
- ➔ Posádka po návratu na určené stání informovala provozní dispečink a techniky.
- ➔ Technici identifikovali vadný vysokotlaký ventil motoru číslo 2.
- ➔ Po výměně vadného ventilu byla provedena úspěšná motorová zkouška, po které byl letoun uvolněn do provozu.

Incident Cessna 680 – pokračování



Ilustrační foto Cessna 680 (internet)

Incident

Datum: 18. 4. 2022
Typ: Pilatus PC-24
Místo: FIR LFMM (Marseille, Francie)

- ➔ Při letu letounu tuzemského provozovatele z LEPA (Palma de Mallorca) na LKTB došlo ve FIR LFMM ve FL430 k závadě na autopilotu. Závada byla spojena se závadou systému podélného řízení. Posádka vyřešila checklist pro obě závady a pokračovala v letu.
- ➔ Ve FIR LIPP (Padova, Itálie) posádka oznámila ATC, že není možné pokračovat v RVSM z důvodu ztráty autopilota. V té době let probíhal mimo RVSM ve FL450.
- ➔ Let pokračoval bez dalších problémů na LKTB, kde byla servisní organizací provedena kontrola letounu k odstranění závady. Závada se nepotvrdila.
- ➔ Výrobce autopilota ve spolupráci s výrobcem letounu doporučil výměnu karty systému autopilota v rámci záruky letounu.

Incident Pilatus PC-24 – pokračování

- Výměnu doporučeného dílu provedla smluvní servisní organizace.
- Letoun byl uvolněn do provozu.



Ilustrační foto – Pilatus PC-24

Incident

Datum: 25. 4. 2022
Typ: Beech-400 A
Místo: EGHI (Southampton)

- ➔ Po nastavení vzletového režimu letadla českého provozovatele na dráze EGHI došlo k rozsvícení signalizace „TAKEOFF CONFIGURATION“.
- ➔ Posádka provedla přerušení vzletu při nízké rychlosti.
- ➔ Zkontrolovala indikátor polohy vyvážení, který byl ve správné poloze v rozsahu zeleného pole.
- ➔ Při předletové kontrole funkce vyvážení posádka nezjistila žádný problém.
- ➔ Aby měl velitel letadla jistotu, provedl prohlídku polohy stabilizátoru. Nacházel se ve správné poloze.
- ➔ Posádka znovu provedla kontrolu funkce vyvážení a protože nezjistila žádný problém, rozhodla se provést vzlet.
- ➔ Po vstupu na dráhu, zastavení a nastavení vzletového režimu již k signalizaci nedošlo. Posádka provedla normální vzlet.

Incident Beech-400 A – pokračování

- Kontrola vyvážení byla přidána k úkolům blížící se plánované údržby. Během kontroly bylo zjištěno ohnuté táhlo vyvážení stabilizátoru, které bylo v souladu s MM 27-40-00 vyměněno.
- Letoun byl uvolněn do provozu.



Ilustrační foto – Beech-400 A

Vážný incident

Datum: 16. 5. 2022

Typ: Beech-400 (400 XT)

Místo: na trati LKPR – ESSB (Stockholm – Bromma)

- ➔ Při letu letounu Beech-400 tuzemského provozovatele z LKPR na ESSB došlo k závadě na systému přetlaku. Letoun letěl bez cestujících.
- ➔ Po té, co posádka zahájila klesání z FL410, došlo k výrazným změnám hodnot kabinové výšky a hodnot kabinového variometru. Přibližně po 30 sekundách se rozsvítilo upozornění, že systém klimatizace a přetlaku má závadu (Master Warning – „AIR COND FAIL“). V té chvíli kabinový variometr ukazoval nárůst kabinové výšky rychlostí cca 4000 ft/min, což posádka také fyzicky vnímala.
- ➔ Posádka začala závadu řešit dle QRH (Quick Reference Handbook), ale vzápětí se rozsvítila signalizace nízkého tlaku v kabině.

Vážný incident Beech-400 (400 XT) – pokračování

- Po nasazení kyslíkových masek posádka přepnula volič mikrofonu na „OXY MASK“, ale zjistila, že se navzájem neslyší a neslyší ji ani ATC. Posádka nastavila na odpovídači kód A7700. Mohla přijímat pouze pokyny ATC, které potvrzovala stisknutím tlačítka „SQUAWK IDENT“.
- Při nárůstu kabinové výšky na 12 000 ft vypadly automaticky kyslíkové masky pro cestující.
- Posádka pokračovala v sestupu do FL110. Pod FL100 si posádka sundala kyslíkové masky a obnovila verbální komunikaci s ATC. Upozornění na nízký tlak v kabině „CABIN PRESS LO“ zhaslo, po dosažení 5 000 ft, ale signalizace „AIR COND FAIL“ zůstala v činnosti.
- Posádka musela na sestupu zrušit přetlak manuálně jeho odpouštěním. Letoun bezpečně přistál na cílovém letišti.

Incident

Datum: Květen 2022
Typ: Boeing B-737
Místo: při zahájení vzletu na LKPR

- ➔ V průběhu května došlo na dvou letounech českého provozovatele ke dvěma přerušením vzletu při nízké rychlosti na LKPR z důvodu signalizace „T/O CONFIG WARNING“ (chybná konfigurace letounu pro vzlet).
- ➔ Na palubě přítomný technik byl posádkou přivolán do kokpitu a MCC byl požádán o asistenci.
- ➔ V obou případech se posádka rozhodla vrátit na místo stání a přivolat techniky.
- ➔ Při kontrole byly identifikovány vadné koncové spínače polohy vztlakových klapek a snímače statického tlaku.
- ➔ Byly vyměněny koncové spínače a snímače statického tlaku.
- ➔ Po úspěšných testech byly letouny uvolněny do provozu.

Incident Boeing B-737 – pokračování



Ilustrační foto signalizace (z internetu)

Incident

Datum: 30. 6. 2022
Typ: Cessna 525 A
Místo: LEIB (Ibiza)

- ➔ Dne 30. 6. 2022 prováděl letoun Cessna 525 A českého dopravce let z EHEH (Eindhoven) na LEIB. Na EHEH letoun nevykazoval žádné zvláštnosti.
- ➔ Po přistání na LEIB měl letoun tendenci příliš zpomalovat a bylo nutno použít vyšší výkon pro pojiždění než obvykle.
- ➔ První odhad posádky byl, že se jedná o zablokované brzdy, letoun se však nestáčil ani do jednoho směru.
- ➔ Při prohlídce letounu na místě stání si pilot všiml úniku hydraulické kapaliny z levé hlavní podvozkové nohy. Posádka letounu přivolala techniky a informovala operační dispečink.
- ➔ Bylo zjištěno rozsáhlé poškození disku kola, které způsobilo poškození brzdy.

Incident Cessna 525 A – pokračování

- ➔ Brzda byla opravena, ale náhradní disk není dostupný ani u výrobce.
- ➔ Letoun byl na LEIB mimo provoz do výměny poškozeného disku.



Ilustrační foto – Cessna 525 A

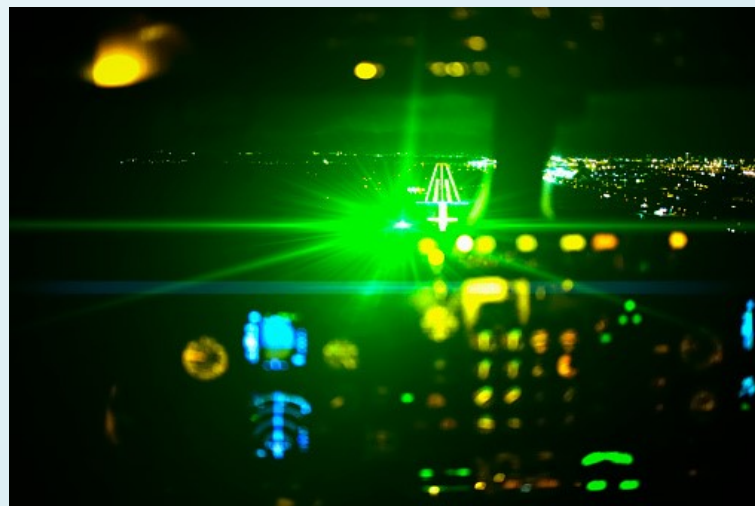
Přehled hlášení „TCAS RA“

Ve 2. čtvrtletí 2022 ÚZPLN obdržel 7 hlášení „TCAS RA“:

- ➔ Dvě hlášení podala posádka zahraničních provozovatelů v LKAA. Obě byly v důsledku velké ROC resp. ROD vůči protiprovozu a nedošlo ke snížení minima vertikálního rozstupu.
- ➔ Jedno hlášení bylo podáno MTWR LKKB, při kterém ATCo LKKB řešil situaci zahraničního letadla při letu z LKKB, jeho činnosti v MTMA LKKB a přistání na LKKB s letem vojenského letadla na přiblížení na LKKB. Příčiny události jsou zjišťovány ÚZPLN.
- ➔ Čtyři hlášení byla podána posádkami českých provozovatelů v zahraničí. Všechna hlášení byla podána po vzletu, resp. během počátečního stoupání.
- ➔ Posádky situace řešily v souladu s příkazem TCAS a instrukcemi ATC.

Přehled laserových útoků

Ve 2. čtvrtletí roku 2022 ÚZPLN obdržel 14 oznámení o útoku laserovým paprskem.



- ➔ 12 hlášení útoku laserovým paprskem bylo podáno ve FIR Praha, 9 zahraničními a 3 vnitrostátními provozovateli. Z nich bylo podáno:
 - 11 při přiblížení na LKPR,
 - 1 při přiblížení na LKMT.
- ➔ 2 hlášení byla podána tuzemskými provozovateli v zahraničí, z nich:
 - 1 hlášení ve FIR Bratislava při přiblížení na LZIB,
 - 1 hlášení ve FIR Tel Aviv při přiblížení na LLBG.



Střety s ptáky

Ve 2. čtvrtletí roku 2022 obdržel ÚZPLN celkem 67 oznámení o střetu s ptáky.

Dále bylo oznámeno 8 událostí, při kterých došlo k ohrožení provozu letadel výskytem zvěře na dráze. V jednom případě na LKMH musel pilot při přistání provést úhybný manévra a vyjet z dráhy, aby zabránil střetu s přebíhajícími srnami těsně před letounem (obr.).



Přehled se týká událostí ve 2 čtvrtletí 2022 na území České republiky v provozu letadel s maximální vzletovou hmotností do 5700 kg, ze kterých lze vyvodit poučení ke zlepšení bezpečnosti.



Incident

Datum: 11. 4. 2022
Typ: Cessna 150 K
Místo: ATZ LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Pilot (CPL-A) s celkovou praxí 201 h prováděl let s instruktorem k nácviku vybírání nezvyklých letových poloh.
- ➔ Během vybírání nezvyklé polohy, důsledkem nedostatečného dotažení upínacích pásů došlo ke kontaktu hlavy cvičeného pilota s horním plexisklem v kabině letadla.
- ➔ Bederní pás nebyl dotažen nejkratším směrem, ale pod hrudníkem.
- ➔ Došlo k prasknutí plexiskla bez dalších zranění.
- ➔ Výcviková organizace formou Safety Notice připomenula všem instruktorům dbát na popis a kontrolu správného způsobu připoutání posádky, zejména před manévrovým letem.

Incident Cessna 150 K – pokračování

Prasklé horní plexisklo v kabině
letadla Cessna 150 K



Vážný Incident

Datum: 11. 4. 2022
Typ: HB Flugtechnik HB-270 V RG ALFA
Místo: LKCS (České Budějovice)

- ➔ Po obdržení podmínek na přistání využil PIC doporučenou RWY 27. Po přistání a po výběhu dostal PIC povolení pojíždět zpět po RWY 27, uvolnit dráhu na TWY B a dále pokračovat na APN střed.
- ➔ Při fázi otáčení na RWY 27 došlo k poklesu předového podvozku, a nárazu přídě do betonového povrchu dráhy s následným poškozením vrtule.
- ➔ Nedošlo k žádnému zranění posádky, úniku provozních kapalin ani k poškození majetku třetí osoby.
- ➔ Příčina kolapsu předového podvozku nebyla doposud zjištěna, událost je v šetření.

Vážný incident HB-270 V RG ALFA – pokračování



Letoun po zastavení na dráze 27

Letecká nehoda

Datum: 12. 4. 2022

Typ: Vrtulník R 44 Raven I

Místo: louka pod Luckým vrchem u Poličky

- ➔ Pilot s další osobou na palubě prováděl rekreační let z LKSK (Skuteč) na známou plochu v terénu.
- ➔ Při přistávacím manévru do mírného svahu pilot včas nezabránil samovolnému couvání a klesání vrtulníku.
- ➔ Zadní konec pravé ližiny podvozku se zabořil do rozmáčené hlíny a vrtulník se začal samovolně otáčet doprava.
- ➔ Pilot na vzniklou situaci zareagoval razantním vyšlápnutím levého pedálu nožního řízení a energickým zdvižením páky kolektivního řízení.
- ➔ Vrtulník se prudce odpoutal od země a v pravém náklonu se začal nekontrolovaně otáčet doleva okolo svislé osy a pohybovat se stranou od místa prvního kontaktu se zemí.

Letecká nehoda R 44 Raven I – pokračování

- ➔ Při tomto pohybu ocasní vrtulkou narazil do větví blízkého stromu a rozvibroval se.
- ➔ Pilot se rozhodnul kritickou situaci řešit okamžitým přistáním.
- ➔ Po prvním tvrdém kontaktu s terénem vrtulník odskočil a následně s ním pilot tvrdě přistál v mírné rotaci přes pravou ližinu podvozku.
- ➔ Posádka vrtulníku nebyla zraněna.
- ➔ Vrtulník byl poškozen ve velkém rozsahu.

Letecká nehoda

Datum: 17. 4. 2022

Typ: motorový kluzák DIAMOND H36

Místo: LKKO (Kolín)

- ➔ Po letu v ATZ LKKO došlo při přistání na RWY 03 k odskoku motorového kluzáku a jeho následnému druhému dosednutí.
- ➔ Počasí: CAVOK proměnlivý vítr 2 – 5 m/s.
- ➔ Pilot se rozhodl pro opakování vzletu.
- ➔ Motorový kluzák neměl dostatek výkonu k provedení tohoto vzletu.
- ➔ Pilot stáhl plyn a dosedl na dráhu v její 3/3.
- ➔ Motorový kluzák vyjel doprava do pole, kde se zastavil.
- ➔ Pilot opustil motorový kluzák nezraněn.

Letecká nehoda DIAMOND H36 – pokračování

- ➔ Při ohledání místa letecké nehody bylo zjištěno, že po druhém dosednutí došlo ke kolapsu pravé podvozkové nohy a několikanásobnému kontaktu vrtule se zemí.



UL letoun DIAMOND H36 na místě letecké nehody

Incident

Datum: 18. 4. 2022
Typ: Letoun PAC 750XL
Místo: nad LKMO (Most)

- ➔ Posádka letounu prováděla výsadky parašutistů za účelem nácviku skupinového RW seskoku.
- ➔ Jednalo se o výskok a spolupráci čtyřčlenné skupiny RW parašutistů.
- ➔ Po vysunutí dveřní rolety se tři parašutisté před výskokem přemístili z kabiny letounu na vnější stupačku a drželi se za vnější madlo.
- ➔ Čtvrtý parašutista zůstal uvnitř v kabině letounu a když prováděl výskok, obalovým dílcem s postrojem zachytil o spodní část dveřní rolety a povytáhl ji.
- ➔ Letoun byl lehce poškozen ve spodní části dveřního roletového systému, u kterého došlo k deformaci vodících ližin a spodní rolety.
- ➔ Posádka letounu ani nikdo ze skupiny parašutistů nebyl zraněn.

Letecká nehoda

Datum: 21. 4. 2022
Typ: UL vírník NIKI Kallithea
Místo: LKPM (Příbram)

- ➔ Posádka UL vírníku (pilot-žák a instruktor) prováděla cvičné lety po okruhu za účelem opakovaných vzletů a přistání.
- ➔ Při druhém letu ve fázi rozjezdu a přechodu do výdrže došlo po odpoutání k prudkému stoupání, ztrátě rychlosti a následnému pádu na RWY 06.
- ➔ UL vírník narazil do země nejprve ocasní částí, která byla nárazem deformována a následně se přes pravou podvozkovou nohu převrátil na bok.
- ➔ Posádka UL vírníku utrpěla lehká zranění.
- ➔ UL vírník byl po kontaktu rotujících ploch se zemí a následným pohybem po zemi zcela zničen.

Letecká nehoda UL vírníku NIKI Kallithea – pokračování

- ➔ Příčinou letecké nehody bylo nesprávné provedení vzletu pilotním žákem, kdy UL vírník po odpoutání bez potřebné výdrže přešel do strmého stoupání. Instruktor na vzniklou situaci včas nereagoval zásahem do řízení.



Místo letecké nehody – vpravo od RWY 06 LKPM
(foto Policie ČR)

Letecká nehoda

Datum: 23. 4. 2022

Typ: UL vírník Calidus

Místo: RWY 06 LKPJ (Prostějov)

- ➔ Pilot UL vírníku plánoval provést let po okruhu.
- ➔ Při vzletu z travnaté RWY 06, ve fázi rozjezdu a přechodu do výdrže, došlo po odpoutání k prudkému vzepjetí UL vírníku.
- ➔ Listy roztočeného rotoru opakovaně narazily do dráhy a poškodily i tlačnou vrtuli.
- ➔ UL vírník se po krátkém výběhu zastavil na dráze.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.
- ➔ UL vírník byl poškozen, nedošlo k poškození majetku třetí osoby.
- ➔ Příčinou nehody bylo nedůsledné provedení důležitých úkonů před vzletem, kdy pilotáž UL vírníku byla negativně ovlivněna nesprávně nastaveným vyvážením na řídicí páce.

Letecká nehoda UL vírníku Calidus – pokračování



UL vírník Calidus na místě letecké nehody

Letecká nehoda

Datum: 26. 4. 2022

Typ: UL letoun CTSW 2007

Místo: plocha pro práškovací letadla Dolní Újezd u Litomyšle

- ➔ Během letu UL letounu došlo ke zhoršení povětrnostních podmínek na trati.
- ➔ Pilot se rozhodl provést přistání na ploše pro práškovací letadla Dolní Újezd u Litomyšle.
- ➔ Při přistávání došlo ke kontaktu křídla s terénem, vybočení letadla z plochy do pole.
- ➔ Poškození bylo velkého rozsahu, včetně úniku provozních kapalin.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda ULL CTSW 2007 – pokračování



UL letoun CTSW 2007 na místě události

Letecká nehoda

Datum: 28. 4. 2022

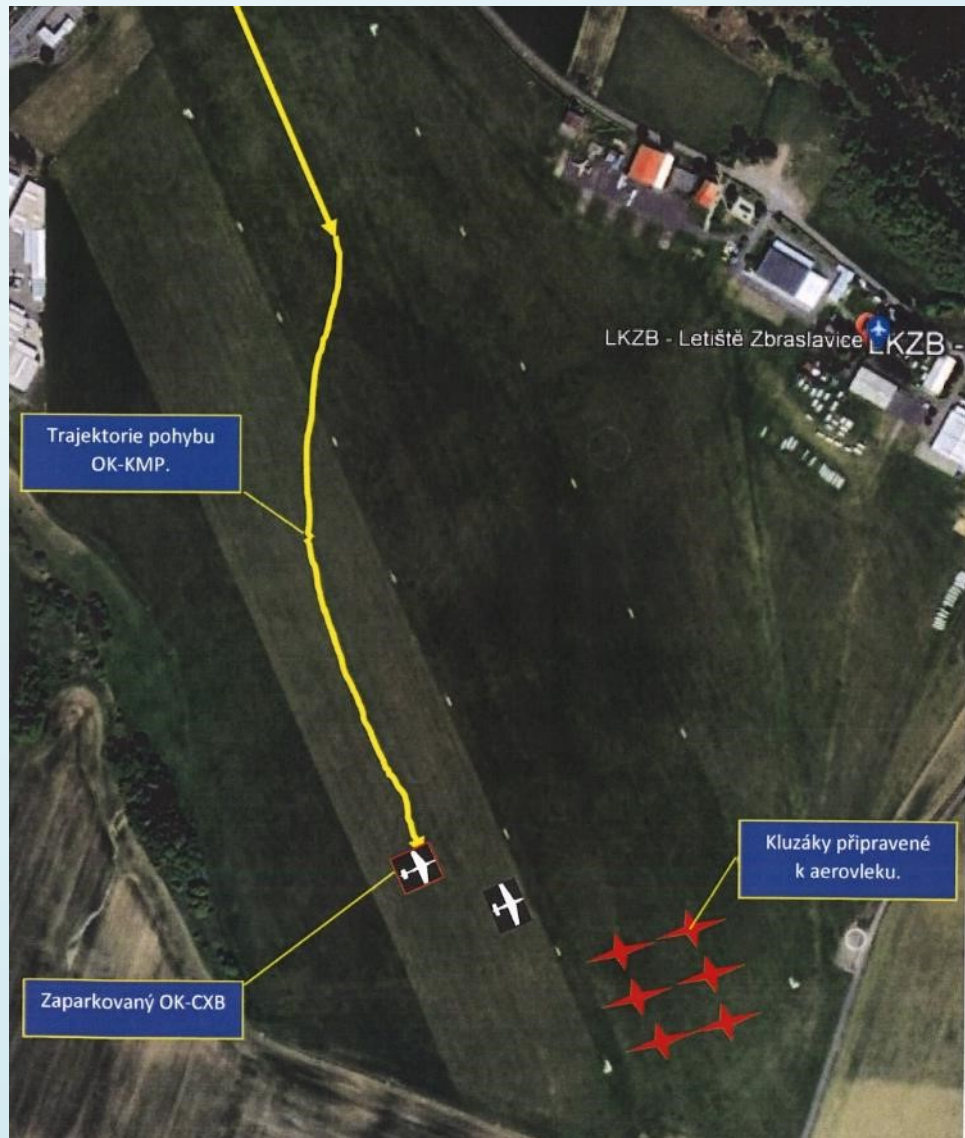
Typ: Zlín Z-226 MS vs Zlín Z-526 ASF

Místo: LKZB (Zbraslavice)

- ➔ Letoun Z-226 MS přilétl z LKKO na LKZB, kde měl vlekat kluzáky na probíhajících závodech AZ CUP. Po přistání z RWY 15 vyjel doprava a pokračoval v pojíždění na stanoviště parkujících vlečných letadel, kde již parkovala dvě letadla. Na konci dráhy byly připravené kluzáky pro aerovleky.
- ➔ Během pojíždění pilot Z-226 MS zaregistroval pouze letadlo vlevo, stojící blíže k dráze. Dále vlevo od okraje RWY 15 stál Z-526 ASF.
- ➔ Pilot Z-226 MS během pojíždění přehlédl letoun Z-526 ASF a narazil do něj vrtulí a následně pravou polovinou křídla.

Letecká nehoda – pokračování

Situační plánec kolize Z-226-MS „OK-KMP“ se zaparkovaným Z-526 ASF „OK-CXB“.



Letecká nehoda – pokračování

- ➔ Letiště Zbraslavice nemá zřízeny pojezdové dráhy a dle letištního řádu (čl. 1.30) se pojíždění provádí po přistání od místa opuštění dráhy nejkratším směrem k určenému místu stání.
- ➔ Ke zranění osob ani dalším škodám nedošlo.



Postavení letounů po kolizi Z-226 MS s Z-526 AFS



Vrtulí poškozená levá koncová nádrž Z-526 ASF

Letecká nehoda – pokračování:

- ➔ Při střetu letadel došlo u Z-226 MS k poškození pravé poloviny křídla a vrtule. U letounu Z-526 ASF došlo ke zničení levé palivové nádrže na konci křídla a mírnému zvlnění potahu v místě upevnění nádrže.



Poškozená pravá polovina křídla Z-226 MS



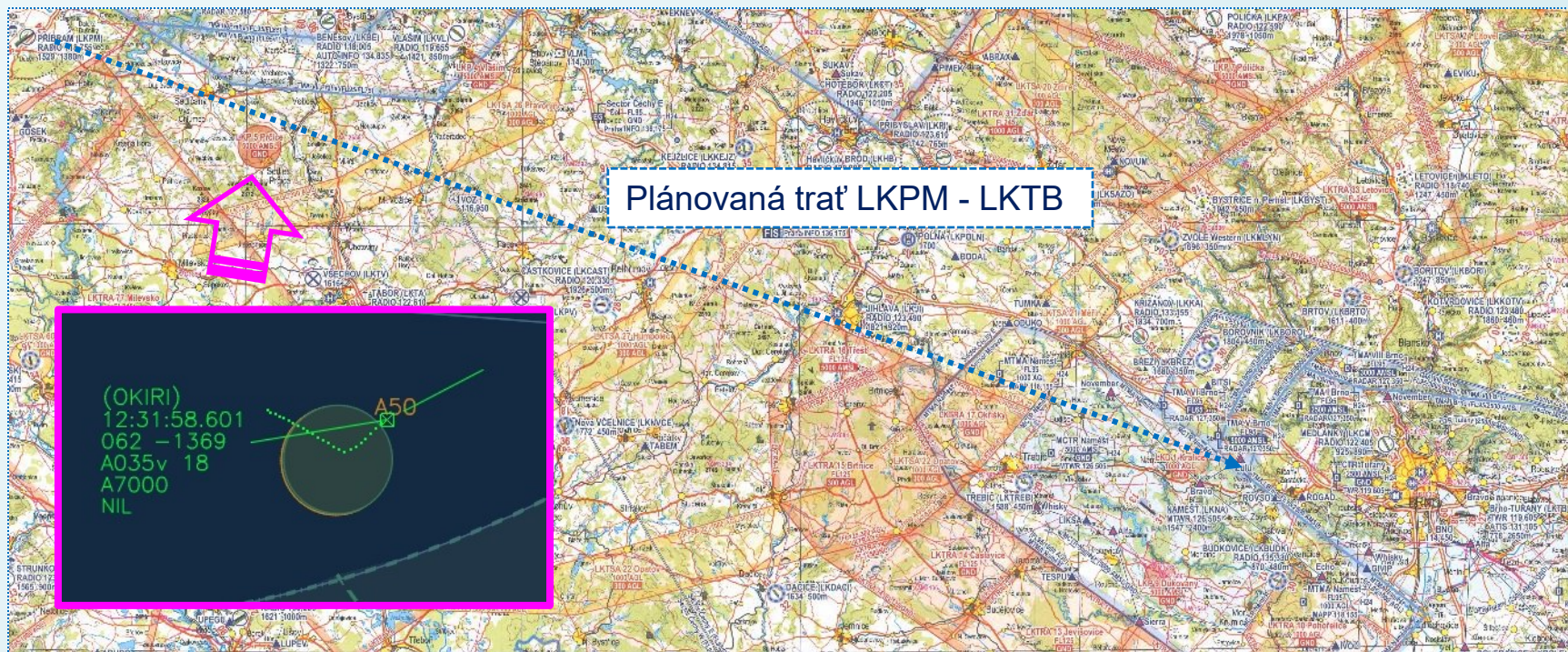
Poškození obou letounů

Incident

Datum: 29. 4. 2022
Typ: Cirrus SR22
Místo: LKP5 Prčice

- ➔ Pilot s celkovou praxí 390 h a náletem na SR22 cca 22 h prováděl let VFR z LKPM (Příbram) na LKTB (Brno/Tuřany).
- ➔ Po vzletu nasadil na trať a stoupal na 3500 ft ALT.
- ➔ V průběhu letu narušil zakázaný prostor LKP5.
- ➔ Podle vysvětlení pilota narušil prostor LKP5 ve chvíli, kdy upravoval nastavení trati v avionice G1000.
- ➔ Narušení si uvědomil a ihned provedl zatáčku, kterou zakázaný prostor LKP5 opustil. Situaci řešil se stanovištěm FIC Praha a byl si vědom svého pochybení.

Incident Cirrus SR22 – pokračování



Narušení prostoru LKP5 letounem SR22

Letecká nehoda

Datum: 1. 5. 2022

Typ: TST 10 ATLAS (ULK s pomocným výsuvným motorem)

Místo: před prahem RWY 15 LKKY (Kyjov)

- ➔ Pilot prováděl první let po zimní přestávce za účelem rozlétání před zahájením plachtařské sezóny.
- ➔ Vzlet proběhl pomocí výsuvného motoru a pilot navázal termické stoupání.
- ➔ Po ukončení termického letu se zařadil na výšce 300 m AGL nad letištěm do pravého okruhu RWY 15 LKKY.
- ➔ Provedl rozpočet na začátek prahu dráhy s plným vysunutím vzdušných brzd, aby byl kratší a nepřeletěl první pojezdovou dráhu k hangáru.
- ➔ UL kluzák se cca 2 m před hranicí letištní plochy prosedl, narazil spodní částí trupu do mírného protisvahu s převýšením cca 0,5 - 0,8 m, odskočil a dopadl na zem, kde pokračoval ve smyku.

Letecká nehoda TST 10 ATLAS – pokračování

- ➔ Byl poškozen aerodynamický kryt podvozku, vylomeny obě strany vidlice uložení podvozku v oblasti otočného závěsu a utrženy silentbloky odpružení hlavního podvozku. Byla poškozena skořepina na dvou místech, ve spodní části trupu v oblasti podvozku mezi centroplánem a kabinou pilota a za úrovní hlavního nosníku.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.



Letoun TST 10 ATLAS na místě letecké nehody

Incident

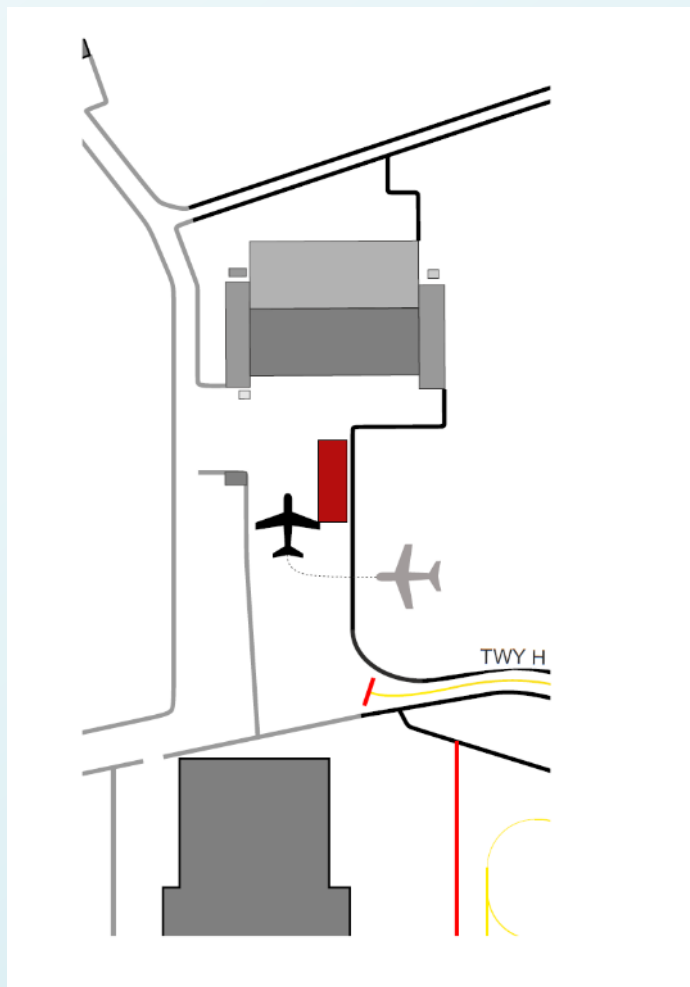
Datum: 6. 5. 2022

Typ: PIPER – PA28 - 181

Místo: LKMH (Mnichovo Hradiště)

- ➔ Letoun zahraničního provozovatele pojížděl z travnaté parkovací plochy na pravé straně TWY H k čerpací stanici před hangárem.
- ➔ Při tomto pohybu malou rychlostí letoun narazil koncem pravé poloviny křídla do zadní části hasičského vozidla stojícího na pravé straně plochy.
- ➔ Po nárazu do vozidla PIC okamžitě zastavil letoun a vypnul motor.
- ➔ Způsobená škoda: poškozený plastový kryt na konci pravé poloviny křídla a rozbitý kryt levého zadního světla na hasičském vozidle.
- ➔ Při události nedošlo ke zranění osob.

Incident PA-23-181 – pokračování



Situace na místě incidentu letounu PA-23-181

Incident

Datum: 8. 5. 2022
Typ: UL letoun Jak 3
Místo: LZPP (Piešťany)

- ➔ Pilot se zúčastnil programu leteckého dne na LZPP ve skupině spolu s dalšími UL letouny (Jak 3 a Me 109). Po ukončení vystoupení a rozchodu skupiny přistával pilot v pořadí jako druhý.
- ➔ Pilot uvedl, že ve fázi vysouvání podvozku zaslechl z TWR informaci, že „Jak nemá vysunutý podvozek“. Pilot proto zasunul podvozek a znovu provedl vysunutí.
- ➔ Levá noha se vysunula úplně a pravá jenom na 90% (podle ukazatele na křídle).
- ➔ Pilot ohlásil TWR, že provede nouzové vysunutí podvozku. Pravým nouzovým táhlem uvolnil podvozkovou nohu a ta se podle ukazatele vysunula na 100%. Provedl proto normální přistání.

Incident ULL Jak 3 – pokračování

- ➔ Po přistání pilot pokračoval v poježdění. Při zastavení v místě výjezdu z dráhy chtěl pilot při vypnutém spínači kompresoru přesunout páku podvozku z polohy „zasunut“ do polohy „vysunut“.
- ➔ Pilot uvedl, že pákou nemohl pohnout. Při použití síly k manipulaci s pákou zavadil o spínač kompresoru, a tím na okamžik otevřel přívod vzduchu do pracovního válce. Prává noha se zasunula a došlo k poškození vrtule a pravé poloviny křídla.



UL Letoun Jak 3 na místě události

Incident

Datum: 12. 5. 2022
Typ: Schempp Hirth VENTUS C
Místo: LKKR (Krnov)

- ➔ Po vzletu v aerovleku vletěl kluzák do velice silné turbulence. Ve výšce asi 1000 m AGL došlo k uvolnění překrytu kabiny a jeho odpadnutí.
- ➔ Během letu v turbulenci pilot neregistroval, že by byl překryt kabiny uvolněn. Nebyl si zcela jist, zda byla páka zavírání kabiny v zadní poloze nebo jestli během letu v turbulenci dlouhým rukávem nezavadil o páku a neposunul uzávěr překrytu kabiny.
- ➔ Po ztrátě překrytu kabiny se pilot, vzhledem k silnému větru ve výšce, rozhodl klesat a přistát na místě vzletu.
- ➔ Při přistání došlo vlivem nárazu kluzáku do travnaté plochy k utržení krytu kola na levé straně.
- ➔ Po ohledání odpadnutého krytu kabiny nebyla na zavíracím mechanismu shledána závada.

Incident VENTUS C – pokračování:



Stav kluzáku po přistání

Incident

Datum: 14. 5. 2022
Typ: motorový kluzák L13 SE Vivat
Místo: LKFR (Frýdlant)

- ➔ Pilot spolu s další osobou na palubě plánoval let v trvání cca 30 minut.
- ➔ Při vzletu z travnaté RWY 26 došlo z důvodu předčasného zasunutí podvozku v malé výšce (cca 1 m) a následnému mírnému prosednutí motorového kluzáku ke kontaktu dřevěné vrtule se zemí.
- ➔ Pilot událost nezpozoroval a pokračoval ve vzletu.
- ➔ Během vzletu a následném letu nezaznamenal pilot žádné nestandardní projevy chování motorového kluzáku.
- ➔ Let, včetně přistání, proběhl bez problému.
- ➔ Poškození vrtule pilot zjistil až po vypnutí motoru a vystoupení z kokpitu motorového kluzáku.
- ➔ Konce obou vrtulových listů byly výrazně obroušeny.

Incident L13 SE Vivat – pokračování



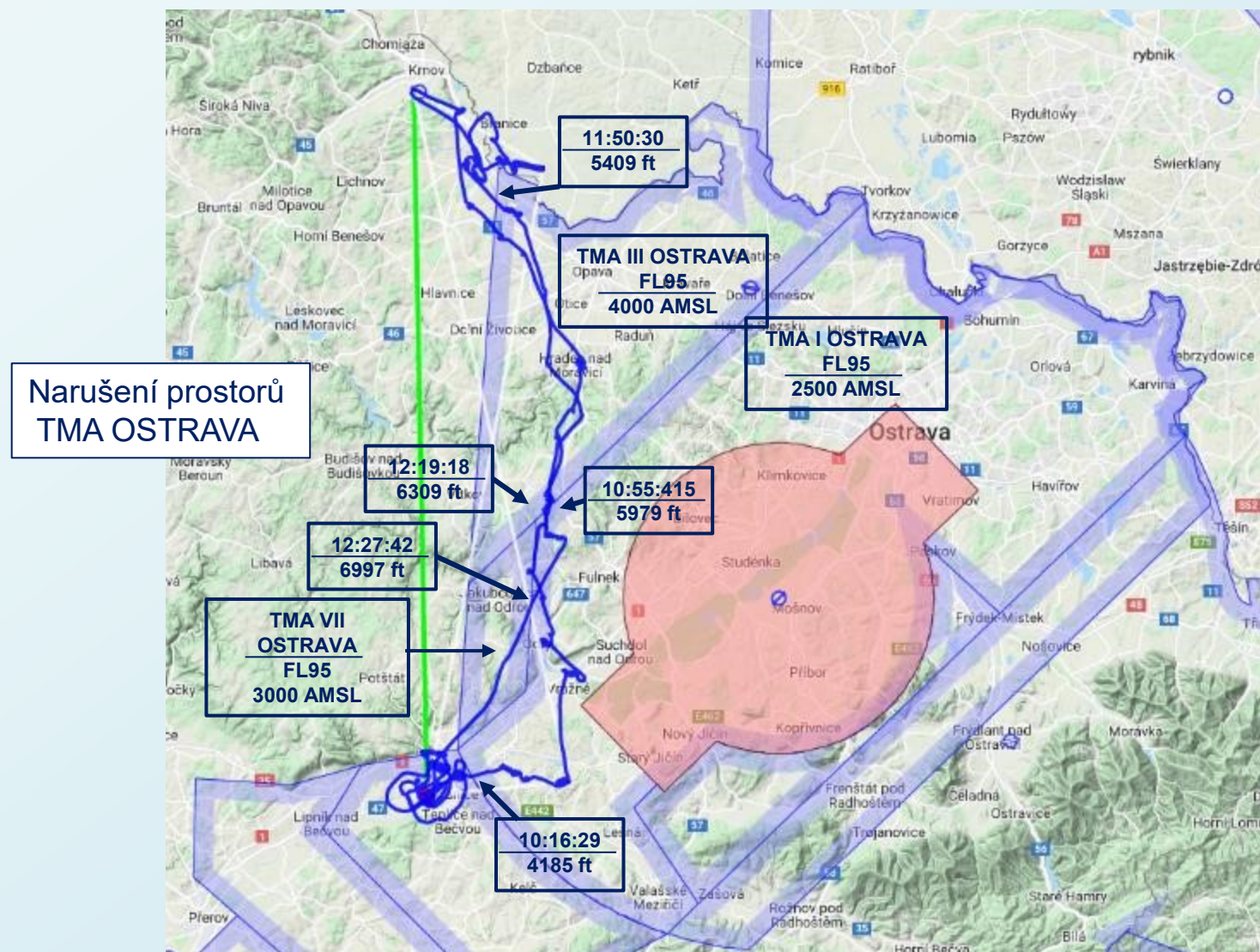
Poškození listů vrtule

Incident

Datum: 14. 5. 2022
Typ: Kluzák Discus CS
Místo: TMA I, TMA III a TMA VII Ostrava

- ➔ Pilot kluzáku s celkovým náletem 1 524 h prováděl termický let po trati Hranice – Krnov – Hranice.
- ➔ Po vzletu z LKHN v průběhu stoupání a letu po trati k OB Krnov postupně bez navázání spojení s ATC narušil prostory TMA I a TMA III Ostrava.
- ➔ V průběhu letu zpět od Krnova na Hranice narušil TMA III, TMA I a TMA VII Ostrava opět bez navázání spojení.
- ➔ Řídící letového provozu na přehledovém zobrazení zpozoroval primární cíl v TMA Ostrava. Aplikací trackeru systému FLARM zjistil, že se jedná o kluzák OK-5320.
- ➔ Po volání na frekvenci se pilot ohlásil v 5 000 ft v dokluzu na LKHN. Situaci potom řešil se stanovištěm APP.

Incident kluzáku Discus CS – pokračování



Incident

Datum: 15. 5. 2022
Typ: ULL UFM-10 Samba XXL
Místo: LKHB (Havlíčkův Brod)

- ➔ Během přistání se zadním větrem pilot ve snaze o zkrácení rozpočtu zahájil přechodový oblouk ještě před prahem RWY 11 LKHB. V tom místě se terén začíná zvedat a tvoří mírný protisvah.
- ➔ Ve fázi přechodového oblouku došlo k prosednutí UL letounu.
- ➔ Po prosednutí narazil předovým podvozkem do země a ten se ulomil. UL letoun následně odskočil a při dalším kontaktu se zemí došlo k poškození vrtule. Motor v tu chvíli pracoval v režimu volnoběhu.
- ➔ UL letoun se zastavil po cca 160 m od prvního kontaktu se zemí.
- ➔ Příčinou události bylo nezvládnutí přistání se zadním větrem a charakter terénu v prostoru před RWY 11.

Incident UFM-10 Samba XXL – pokračování



UL letoun Samba XXL po zastavení



Ulomená přední podvozková noha

Incident

Datum: 16. 5. 2022
Typ: Vrtulník Guimbal Cabri G2
Místo: nad LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Posádka vrtulníku (pilot-žák, instruktor) prováděla cvičný let za účelem provádění nácviků autorotace vrtulníku.
- ➔ Při vstupu do cvičné autorotace a po stažení rukojeti přípusti plynu došlo k samovolnému vysazení motoru vrtulníku.
- ➔ Pilotní žák na pokyn instruktora ihned stlačil tlačítko startéru, po té došlo k okamžitému obnovení činnosti motoru.
- ➔ Posádka provedla přistání bez závad.
- ➔ Instruktor se rozhodnul přerušit prováděnou činnost a po přistání událost konzultoval s oddělením údržby provozovatele a s vedením společnosti.
- ➔ Byla provedena kontrola pohonné jednotky bez závad a po konzultaci s výrobcem byl vrtulník uvolněn do provozu.

Letecká nehoda

Datum: 28. 5. 2022
Typ: kluzák G-103 Twin Astir
Místo: LK RK (Rakovník)

- ➔ Pilot s další osobou na palubě prováděl lety v rámci organizovaného létání na LK RK.
- ➔ V uvedený den všechna přistání před kritickým letem pilot provedl na „glider stripu LK RK“ vedle RWY 27R, kde byla tráva nižší.
- ➔ Kritické přistání provedl cca o 30 m vlevo, blíže k okraji RWY 27L, kde bylo jiné složení porostu a tráva výrazně vyšší.
- ➔ Přistání provedl v normální přistávací konfiguraci na zvýšené rychlosti (110-115 km/h) s ohledem na západní vítr.
- ➔ Po dosednutí, vlivem poryvu větru, kluzák zachytil levou polovinou křídla o vysoký porost trávy.
- ➔ To způsobilo otočení kluzáku o cca 180°, při kterém došlo k prasknutí trupu.

Letecká nehoda G-103 Twin Astir – pokračování

- ➔ Pilot ani další osoba nebyli zraněni.
- ➔ V důsledku rotace kluzáku došlo k prasknutí trupu v zadní části.



Kluzák na místě letecké nehody



Praskliny na trupu kluzáku



Letecká nehoda

Datum: 1. 6. 2022

Typ: Motorový padákový kluzák Liberty Thor 250

Místo: LKSB (Stichovice)

- ➔ Pilot byl v dopoledních hodinách osobou blízkou dopraven na LKSB. Po odjezdu osoby blízké zůstal na letišti sám a začal s přípravou MPK k letu.
- ➔ Pilot odstartoval z dráhy LKSB k nácviku soutěžní disciplíny letu kolem pylonů.
- ➔ Po několika průletech nízko nad dráhou zahájil nácvik zatáček kolem pomyslných pylonů.
- ➔ Při provádění ostré levé oválné zatáčky došlo k náhlému masivnímu zaklopení vrchlíku PK.
- ➔ Pilot ztratil kontrolu nad řízením a MPK narazil do země pod tupým úhlem. Při nárazu došlo k poškození podvozku a pohonné jednotky MPK.
- ➔ Pilot při čelním nárazu do země utrpěl zranění, kterým na místě podlehl.

Letecká nehoda MPK – pokračování

Snímky ze záznamu kamery na LKSB:



Vrchlík PK před vlétnutím do úplavu



Zkolabovaný vrchlík PK po vlétnutí do úplavu

Letecká nehoda MPK – pokračování

- ➔ Pilot byl na místě letecké nehody nalezen po uplynutí cca 1 hodiny od nárazu do země.
- ➔ Příčinou letecké nehody bylo nesprávné provádění horizontálních manévru nízko nad zemí, při nichž došlo k vlétnutí do vlastního úplavu, který způsobil zkolabování vrchlíku PK a následný náraz MPK do země.



MPK na místě letecké nehody

Letecká nehoda

Datum: 5. 6. 2022

Typ: Padákový kluzák

Místo: sjezdovka Kramolín, Lipno

- ➔ Z vrchu Kramolín byly prováděny lety na padákových kluzácích.
- ➔ Bylo polojasno s dohledností nad 10 km a vál jihovýchodní vítr rychlostí cca 18 kt s nárazy ze severovýchodu.
- ➔ Dva piloti padákových kluzáků odstartovali z východní sjezdovky na návětrné straně pod vrcholem Kramolína a kroužili v cca 150 m nad rozhlednou „Stezky korunami stromů“.
- ➔ Po cca 15 minutách první pilot bezpečně přistál na závětrnou stranu Kramolína na sjezdovku Jezerní.
- ➔ Pilot druhého kluzáku dál kroužil nad východní sjezdovkou, kde hledal stoupavé proudy.

Letecká nehoda padákového kluzáku – pokračování

- ➔ Po dalších 5 minutách začal ztrácet výšku a směřoval na místo přistání směrem k vodní nádrži Lipno.
- ➔ Před přistáním provedl obrat o 180°, při kterém došlo ke zborcení křídla a pádu z výšky přibližně 20 metrů.
- ➔ Následkem pádu pilot utrpěl těžká zranění, kterým v nemocnici podlehl.

Padákový kluzák
během kritického
letu (foto od svědka
události)



Letecká nehoda

Datum: 11. 6. 2022

Typ: L-60S Brigadýr

Místo: Krhov cca 1 km SZ od SLZ plochy Bořitov (LKBORI)

- ➔ Na neveřejné ploše SLZ Bořitov byla provozována parašutistická činnost.
- ➔ V průběhu kritického letu letounu L-60S Brigadýr byli na palubě tři parašutisté a pilot letounu.
- ➔ Výsadek byl prováděn z výšky cca 1200 m nad zemí.
- ➔ První parašutista provedl seskok úspěšně.
- ➔ V pořadí druhému parašutistovi se při přípravě na seskok otevřel výtažný padáček, který se zachytil mezi stabilizátorem a výškovým kormidlem a parašutistu strhl z letounu.

Letecká nehoda L-60S Brigádýr – pokračování

- ➔ Parašutista narazil do náběžné hrany stabilizátoru a následně byl vlečen za letounem do doby než došlo k odtržení zachyceného výtažného padáčku. Parašutista následně přistál se zraněním pravé nohy.
- ➔ Silami působícími na vodorovnou ocasní plochu z výše popsaných důvodů došlo k odlomení celé vodorovné ocasní plochy.
- ➔ Letoun se stal neřiditelným a přešel do pádu.
- ➔ Třetí parašutista vyskočil a bezpečně přistál.
- ➔ Pilot, který se marně snažil stabilizovat let, se rozhodl opustit letoun s použitím záchranného padáku.
- ➔ Letoun se mu však podařilo opustit až nízko nad zemí. Vrchlík padáku se plně neotevřel a pilot vysokou rychlostí narazil do terénu.
- ➔ Při dopadu utrpěl zranění neslučitelná se životem.
- ➔ Letoun byl po dopadu zničen.

Letecká nehoda L-60S Brigádýr – pokračování



Trosky L-60S Brigádýr na místě letecké nehody

Letecká nehoda

Datum: 11. 6. 2022

Typ: UL letoun ATEC Zephyr 122

Místo: LKNYMB (plocha SLZ Nymburk)

- ➔ Pilot s další osobou na palubě odstartoval z domovské plochy SLZ Nymburk k navigačnímu letu po okolí. Vzlet provedl z RWY 09, jelikož ji v té době využívala také ostatní letadla bez ohledu na směr a rychlost větru.
- ➔ Pilot při příletu k LKNYMB provedl průlet nad RWY 09 a zařadil se do pravého okruhu bez ohledu na směr a rychlost větru (cca 15 min po události změřen vítr z 320°/6 – 8kt).
- ➔ Pilot provedl přiblížení na přistání ve směru RWY 09 a během fáze podrovnání UL letoun vyplaval.
- ➔ Pilot se rozhodl přistání přerušit a nastavil páku ovládání motoru na plný výkon.
- ➔ UL letoun byl však stále v natažené poloze se sklonem přídí vzhůru cca 10°, ocasní část se smýkala po povrchu dráhy a UL letoun začal bočit doleva z asfaltové RWY 09.

Letecká nehoda ATEC Zephyr 122 – pokračování

- ➔ UL letoun tvrdě dosednul do travnatého pásu vlevo od dráhy a následně narazil podvozkem a křídlem do řádků s bramborami sousedního pole.
- ➔ Po kontaktu s terénem pod úhlem cca 20° došlo k převrácení UL letounu přes příď na záda.
- ➔ Pilot se odpoutal a opustil UL letoun otvorem rozbitého překrytu pilotní kabiny. Následně se vrátil a pomohl s evakuací cestujícího, jenž se nedokázal odpoutat z bezpečnostních pásů (nebyl pilotem poučen).
- ➔ Pilot vypnul hlavní vypínač, uzavřel kohout paliva a vypnul vypínače magnet.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.
- ➔ UL letoun byl poškozen ve velkém rozsahu.

Letecká nehoda UL letounu – pokračování



UL letoun ATEC Zephyr 122 na místě letecké nehody

Letecká nehoda

Datum: 12. 6. 2022

Typ: vírník CELIER XENON II

Místo: LKCHAR (plocha SLZ Charvátce)

- ➔ Během přiblížení vírníku na přistání vysadil motor a vírník z malé výšky spadl na pole sousedící s plochou pro SLZ (LKCHAR).
- ➔ Pilot a spolucestující byli lehce zraněni.
- ➔ Vírník byl dopadem na zem zničen.

Havarovaný vírník na místě nehody



Incident

Datum: 13. 6. 2022
Typ: TL-3000 Sirius
Místo: LKPO (Přerov)

- ➔ Pilot ULL letěl z plochy SLZ Trutnov, provedl přistání na letišti v Moravské Třebové, potom pokračoval na letišti Olomouc, kde mu služba RÁDIO oznámila, že mu chybí kolo na pravé noze hlavního podvozku.
- ➔ Pilot dostal doporučení, aby letěl na letišti Přerov, z důvodu lepších podmínek asistence při rizikovém přistání.
- ➔ Krátce po přijetí zprávy dispečer na pracovišti na letišti Přerov vyhlásil „místní pohotovost“.
- ➔ Pilot bezpečně přistál na letišti Přerov bez dalšího poškození UL letounu.
- ➔ Ke zranění osob nedošlo.

Incident TL-3000 Sirius – pokračování

- ➔ Příčina ztráty kola na pravé noze hlavního podvozku nebyla doposud zjištěna, událost je v šetření.



Vážný incident

Datum: 16. 6. 2022
Typ: Beech C23
Místo: LKLT (Letňany)

- ➔ Pilot letounu zahraničního provozovatele bez vyžádání předběžného povolení přistál 1 h 25 min před publikovanou provozní dobou stanoviště Letňany. Nerespektoval tak ustanovení letištního řádu a příkazu provozovatele letiště Praha Letňany ve smyslu zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.
- ➔ Při odletu z LKLT pilot pojížděl na zpevněnou plochu na úrovni prahových značek RWY 05R. Zde provedl motorovou zkoušku a následně oznámil vzlet.
- ➔ Osoba poskytující informace předala informace k provedení vzletu z RWY 05R, pokračování kurzem dráhy a navázání spojení na kmitočtovém kanálu MTWR Kbely.

Vážný incident Beech C23 – pokračování

- ➔ Pilot přímo z místa motorové zkoušky zatočil vpravo a zahájil vzlet mimo vyznačenou RWY 05R.
- ➔ Osoba poskytující informace reagovala na zahájení vzletu informací, že letadlo není na RWY 05R a vydala pilotovi příkaz přerušit vzlet.
- ➔ Pilot na příkaz nereagoval, pokračoval ve vzletu a ohrozil posádky, které právě parkovaly skupinu letadel.
- ➔ Po vzletu nerespektoval pokyn k pokračování kurzem dráhy a navázání spojení na kmitočtovém kanálu MTWR Kbely, zatočil vpravo, vstoupil do MCTR Kbely bez povolení a křížoval osu dráhy 24/06 LKKB.

Vážný incident Beech C23 – pokračování

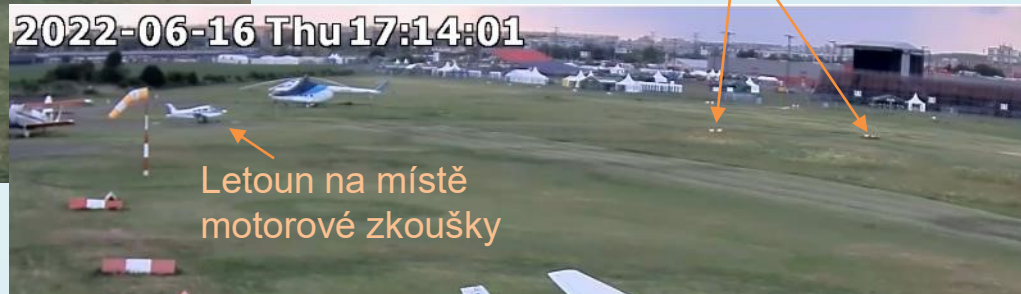
2022-06-16 Thu 17:13:16



Vysekaný pás pro pojíždění letadel

Prahové značky RWY 05R

2022-06-16 Thu 17:14:01



2022-06-16 Thu 17:14:57



Vážný incident Beech C23 – pokračování

Poloha letounu při zahájení rozjezdu mimo RWY 05R při vydání příkazu přerušit vzlet.

2-06-16 Thu 17:15:01



Letoun po odpoutání a posádky, které právě parkovaly skupinu letadel.

2022-06-16 Thu 17:34:50



Letecká nehoda

Datum: 17. 6. 2022

Typ: Socata TB 200

Místo: LKMIRA (veřejná plocha SLZ Miroslav)

- ➔ Pilot s dalšími třemi osobami na palubě prováděl vzlet z plochy SLZ, kterou znal. Po odpoutání došlo k propadu letounu zpět na dráhu.
- ➔ Pilot se rozhodl přerušit vzlet, ale neubrzdl letoun na dráze a vyjel do pole se slunečnicí, kde se letoun zastavil.
- ➔ Osoby na palubě nebyly zraněny.
- ➔ Na letounu vzniklo poškození velkého rozsahu.

Letoun po vyjetí do pole se slunečnicí



Incident

Datum: 18. 6. 2022
Typ: UL letoun CTSW
Místo: LKCM (Medlánky)

- ➔ Pilot ULL při přistávání dosedl na předový podvozek.
- ➔ Došlo ke kolapsu předového podvozku.
- ➔ UL letoun se převrátil na záda.
- ➔ Ke zranění pilota nedošlo.



Vážný incident

Datum: 18. 6. 2022
Typ: Cessna 152
Místo: LKLT (Letňany)

- ➔ Letiště Letňany vydalo NOTAM s informací o uzavření RWY 05L/23R.
- ➔ Travnatý povrch pojezdové dráhy vlevo od RWY 23L byl čerstvě posečen.
- ➔ Žák letecké školy, cizí státní příslušník, provedl vzlet z RWY 23L k provedení navigačního letu po plánované trati s návratem a přistáním opět na LKLT.
- ➔ Provedl přiblížení a přistál na pojezdovou dráhu LKLT, aniž by o tom věděl.
- ➔ Uvedl, že přistál na pojezdové dráze vlevo od RWY 23L, protože nebyl schopen rozlišit pojezdovou dráhu od RWY 23L kvůli oslnění očí slunečním světlem při přiblížení.

Vážný incident Cessna 152 – pokračování

- ➔ Pojezdová dráha byla dle jeho výpovědi od dráhy nerozeznatelná, protože na ní bylo jen několik identifikátorů, a také proto, že nedávno byla na pojezdové dráze a RWY 23L posekaná tráva, ale na RWY 23R kvůli jejímu uzavření nikoli. V důsledku toho při přiblížení z dálky vypadala pojezdová dráha stejně jako RWY 23L.
- ➔ Žákovi byla předepsána dodatečná teoretická výuka z oblasti letištního značení a lety s instruktorem ve dvojím řízení.
- ➔ Byla provedena společná diskuse s piloty s řešením problémů, jak takovéto situaci v budoucnu předcházet.

Incident

Datum: 18. 6. 2022

Typ: Z-37 A

Místo: pole mezi obcemi Jamolice a Polánka

- Pilot letounu prováděl ošetřování porostu kukuřice z pracovní plochy Dobelice.
- Pracovní lety prováděl v postřikové výšce (3-5 m nad porostem) opakovaně nad dvěma liniemi elektrického vedení procházejícími přes ošetřovaný pozemek.
- Při devátém průletu (ve směru na východ) přeletěl první vedení a následně pozdě zahájil stoupání přes druhé (východně položené) vedení VVN 110 kV.
- Při jeho přelétávání došlo k letmému kontaktu podvozkového kola s kombinovaným zemním lanem vedení 110 kV (Ø 18 mm).
- Pilot zaznamenal jen malé cuknutí, ale protože si nevšiml ničeho podezřelého, pokračoval v letu. Teprve později viděl, jak se na daném místě sjíždějí vozy HZS a Policie ČR.

Incident Z-37 A – pokračování

- ➔ Přistál na pracovní ploše a zkontroloval stav letounu. Nezjistil na podvozku žádné poškození a odjel na místo události, kde se přihlásil hlídce PČR.

Kovový podpěrný bod č. 196
linky V501 – výška 19,2 m.



Letecká nehoda

Datum: 25. 6. 2022
Typ: UL motorový kluzák BANJO
Místo: LKCS (České Budějovice)

- ➔ Během vzletu z RWY 09 došlo ve stoupání ve výšce cca 100 m, těsně za prahem dráhy po první zatáčce levého okruhu, pravděpodobně ke ztrátě výkonu motoru a kluzák přešel do pádu s levou rotací.
- ➔ Pilot UL kluzáku se pokusil pád vybrat, ale pro nedostatečnou výšku UL kluzák dopadl relativně naplocho cca 200 m vlevo od RWY 09.
- ➔ Pilot byl těžce zraněn a následně převezen do nemocnice v Českých Budějovicích.
- ➔ UL kluzák byl poháněn modelářským motorem, u kterého výrobce ve všech dokumentech uvádí, že se motor **NESMÍ POUŽÍVAT PRO POHON LETADEL S LIDSKOU POSÁDKOU!!!**

Letecká nehoda UL motorového kluzáku BANJO – pokračování

- ➔ Po zvážení UL motorového kluzáku bylo zjištěno, že centráž byla za zadní mezní hranicí, což bylo způsobeno přidáním 4 kg olovené zátěže na trup těsně před SOP. Zátěž připevnil pilot na vnější stranu trupu stříbrnou lepící páskou.
- ➔ Pilot UL kluzáku po několika dnech podlehl utrpěným zraněním.



Dvouválcový dvoutaktní vzduchem chlazený motor určený výhradně pro modelářské použití

Letecká nehoda UL motorového kluzáku BANJO – pokračování



Místo nehody UL motorového kluzáku Banjo

Incident

Datum: 26. 6. 2022
Typ: Cessna 150
Místo: LKMH (Mnichovo Hradiště)

- ➔ Pilot odstartoval z LKLT, aby provedl přelet na LKMH. Přiblížení na RWY 06 LKMH provedl za bezvětří na cca 60-65 kt IAS se vztlakovými klapkami v plné přistávací konfiguraci.
- ➔ Přistál za značením RWY 06 s plynovou přípustí motoru na volnoběhu.
- ➔ Pilot ve výpovědi popsal chování letounu po několika sekundách pojíždění po dráze jako nestabilní a letoun se mu jevil, že poskakoval zleva doprava.
- ➔ Záznam letištní kamery ukázal, jak letoun v cca polovině délky dráhy prudce zatočil o 90° doprava, na krátký okamžik se opřel levým koncem křídla o povrch dráhy a obrousil koncový oblouk křídla.
- ➔ Současně došlo ke kontaktu konců vrtule s povrchem dráhy a k násilnému zastavení motoru.

Incident Cessna 150 – pokračování

- ➔ Letoun se po prudkém manévru vrátil do normální polohy na všechna 3 kola podvozku a zůstal stát na dráze.
- ➔ Pilot uzavřel palivový ventil, směs paliva a vypnul zapalování.
- ➔ Informoval o situaci na dráze a následně vypnul Master Switch letounu.
- ➔ Pilot nebyl zraněn. Rozsah poškození letounu je předmětem šetření.



Poškození letounu Cessna 150

Incident

Datum: 26. 6. 2022
Typ: motorový závěsný kluzák
Místo: Mnichovo Hradiště

- Při návratu z rekreačního letu na místo vzletu (SLZ Borek) došlo k postupné ztrátě výkonu až k zastavení motoru MZK.
- Pilot situaci řešil nouzovým přistáním do ovesného pole.
- Při přistání došlo k zachycení podvozku o cca 1 m vysoký porost.
- Následovalo prudké zbrzdění MZK a jeho převrácení na levý bok.
- Pilot nebyl zraněn.
- U MZK došlo k poškození trubkové konstrukce a lana nosné plochy.

Incident MZK – pokračování



Místo nouzového přistání MZK



Parašutistický provoz

Ve 2. čtvrtletí roku 2022 bylo oznámeno celkem 47 událostí v parašutistickém provozu, z nichž 9 bylo z hlediska závažnosti klasifikováno jako letecká nehoda a 38 jako vážný incident.

Při jedné parašutistické nehodě parašutista nezvládl poslední zatáčku před přistáním a zraněním po dopadu podlehl.



Parašutistická nehoda

Datum: 14. 5. 2022

Typ: Padák Triathlon 150

Místo: doskoková plocha na LKOL (Olomouc)

- ➔ Parašutista kategorie „D“ prováděl 2. seskok v daném dnu z výšky 1 200 m nad zemí z letounu An-2.
- ➔ Opustil letoun jako první a ve volném pádu udržoval stabilizovanou prsní polohu, ve které ve výšce cca 800 m nad zemí aktivoval hlavní padák.
- ➔ Po kontrole, že vrchlík hlavního padáku byl funkční a uchopení řídících poutek zahájil strmý sestup ve spirále.
- ➔ Po několika provedených levých a pravých otočkách zahájil ve výšce cca 140 m nad zemí přiblížení k doskokové ploše od severu.
- ➔ Podle záznamu automatického zabezpečovacího přístroje (AAD) až do výšky cca 40 m nad zemí klesal vertikální rychlostí 5 až 6 m·s⁻¹.

Parašutistická nehoda – pokračování

- ➔ Po minutí přistávacího kříže parašutista ve výšce cca 30 m nad zemí provedl ostrou levou zatáčku o cca 180° s úmyslem přistát proti větru.
- ➔ Během tohoto nebezpečného manévru prováděného nízko nad zemí se vertikální rychlost postupně zvyšovala a parašutista narazil do země dle záznamu AAD vertikální rychlostí cca 12 m·s⁻¹.
- ➔ Parašutista svým zraněním na místě nehody podlehl.

Parašutistická nehoda – pokračování



Poloha parašutisty 1 sec před nárazem do země byla zachycena bezpečnostní kamerou umístěnou na budově letištního baru pod věží na LKOL

Parašutistická nehoda – pokračování



Poloha parašutisty 1 sec před nárazem do země zachycena outdoorovou kamerou umístěnou na přilbě parašutisty

Příčinou parašutistické nehody bylo chybné vyhodnocení aktuální výšky před uvedením padáku do ostré zatačky v kritické fázi přistávacího manévru.



Bezpečnost v provozu systémů dálkově řízených letadel (RPAS)

V průběhu 2. čtvrtletí 2022 bylo hlášeno 25 událostí souvisejících s provozem RPAS.

V 16 případech se jednalo o detekci dronů systémem Aeroscope, pohybujících se v různých výškách v blízkosti letiště Praha/Ruzyně. Všechny tyto události byly hodnoceny jako incident. Ostatní hlášené události:

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis události
23. 4. 2022	LKPR	Incident	Posádka letounu AIRBUS A320 zahraničního provozovatele ohlásila po vzletu z RWY 12 ve vzdálenosti cca 3,5 NM v ose (Jinonice, Vidoule) minutí dronu ve vzdálenosti přibližně 30 m vlevo od letadla. Dle hlášení posádky byla velikost dronu cca 0,5 m, barva černá s červenými pruhy.
26. 4. 2022	Burkvíz (zřícenina hradu)	Incident	Let dronu DJI Inspire 2 byl prováděn za účelem monitoringu stavu ohrožené kulturní památky. Při vzletu operátor špatně odhadl vzdálenost dronu od překážky (stromu). Došlo ke kontaktu vrtule s větví stromu a následnému pádu z výšky cca 4 m. Dron byl lehce poškozen.

Bezpečnost v provozu RPAS – pokračování

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis události
26. 4. 2022	Letiště Bechyně	Incident	Během letu bezpilotního vrtulníku SkySpotter 151 ve výšce cca 30 metrů došlo k vysazení motoru, následné ztrátě výšky a k nouzovému (tvrdému) přistání. Byla poškozena vrtule nosného a vyrovnávacího rotoru, ocasní část a podvozek. Příčinou bylo ucpání palivového systému nečistotou v nádrži. Nečistota byla část laminátu nádrže oddělená patrně vibracemi.
29. 4. 2022	CTR LKTB Bratčice	Incident	V čase 11:12 UTC ohlásil pilot letounu CESSNA C172 ve výšce 2 400 ft model letadla. Událost se odehrála uvnitř CTR. O uvedeném bezpilotním provozu nebyly známy žádné informace.
16. 5. 2022	Vojenský prostor Libavá	Letecká nehoda	Při testovacím letu bezpilotního vrtulníku SkySpotter 151 došlo z důvodu přerušení napájení palubní elektrické sítě k výpadku řídicí elektroniky a k pádu vrtulníku z výšky 70 m. Po dopadu začal vrtulník hořet a došlo k jeho úplnému zničení. Příčinou byla závada palubního zdroje elektrické energie.
18. 5. 2022	CTR LKTB Modřice	Bez vlivu na bezpečnost	Při povolené prováděné činnosti bezpilotního prostředku VTOL Rigitech Eiger v prostoru CTR nebyly dodrženy publikované ATM postupy. Z TWR byl následně vydán pokyn k ukončení činnosti a přistání bezpilotního prostředku, k čemuž ale došlo až s velkou časovou prodlevou.

Bezpečnost v provozu RPAS – pokračování

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis události
14. 06. 2022	CTR LKTB Lipůvky	Incident	Pilot letounu CESSNA C152 před vstupem do CTR ohlásil minutí s dronem ve výšce 2 300 ft. Dron byl černé barvy, větší velikosti, odhadem skoro metr. Od pilota byly zjištěny a zaznamenány koordináty výskytu dronu. Informace byla předána na inspekci cizinecké policie se žádostí o kontrolu oblasti.
16. 06. 2022	LKPR	Incident	Posádka letounu AIRBUS A320 zahraničního provozovatele ohlásila při přiblížení ve výšce 3 500 ft vpravo od osy RWY 30 ve velmi blízké vzdálenosti dron žluté barvy. Incident byl nahlášen inspekci cizinecké policie. V uvedené oblasti se pohyboval vrtulník Policie ČR, který byl požádán o kontrolu prostoru. Dron ani jeho operátor nebyl zjištěn.
30. 06. 2022	Ondrášův dvůr (Bílá, okr. Frýdek Místek)	Letecká nehoda	Při letu dronu DJI Mavic 2 Pro za účelem snímkování horského hotelu docházelo k výpadkům řídicího signálu. Pilot zvolil automatický návrat s nastavenou maximální výškou 20 m. Pilot udržoval s dronem po celou dobu letu vizuální kontakt. Při návratovém letu, zřejmě z důvodu poruchy čidel, došlo ke kontaktu s větví vzrostlejšího stromu a pádu do korun stromů. Pilot ihned po nehodě zahájil po dronu pátrání. Dron nebyl nalezen.

Potenciálně nejzávažnější typy událostí s ohledem na bezpečnost letového provozu.



→ Nepovolený vstup na dráhu



→ Porušení minim rozstupu



→ Události specifické pro ATM



→ Nepovolené narušení řízených, omezených a zakázaných prostorů



→ Odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM



Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion)

Ve 2. čtvrtletí 2022 byly oznámeny 3 události, kdy došlo k narušení dráhy v použití. Dvě události se staly na LKPR a jsou ve stadiu šetření. Třetí událost se stala na LKVO a byla hodnocena jako Incident.



Porušení minim rozstupu

Ve 2. čtvrtletí 2022 byly hlášeny 2 události v kategorii Porušení minim rozstupu. Z hlediska závažnosti byly hodnoceny jako Významný incident (Significant Incident) Jedna událost se stala v prostoru CTR Tuřany, kdy se letoun Cessna 172 po vzletu sblížil s prolétávajícím vojenským provozem.

Druhá událost se stala v prostoru CTR Ruzyně – nebyl dodržen předepsaný rozestup mezi provozem na odletu a příletu.



Nepovolené narušení prostoru

V této kategorii bylo ve 2. čtvrtletí 2022 nahlášeno celkem 26 událostí.

Z analýzy hlášených událostí vyplývá, že došlo:

- 8 x k narušení MCTR / MTMA a prostorů vyhlášených pro činnost AČR,
- 14 x k narušení CTR / TMA,
- 4 x k narušení omezeného prostoru.

Z celkového počtu pilotů letadel s MTOM do 2250 kg způsobili 24 narušení prostorů bez povolení.



Události specifické pro ATM systémy

Ve 2. čtvrtletí 2022 bylo hlášeno celkem 42 událostí.

Z hlediska závažnosti (dle RAT) bylo 24 událostí hodnoceno jako Významný Incident a 18 událostí je v procesu šetření.



Ve 2. čtvrtletí 2022 ÚZPLN obdržel celkem 10 oznámení o letecké nehodě a 2 oznámení o vážném incidentu v souvislosti s tím, že Česká republika je dle ust. 4.1 Annex 13 Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.

PAŃSTWOWA KOMISJA BADAŃ WYPADKÓW LOTNICZYCH (PKBWL)
State Commission on Aircraft Accidents Investigation (SCAAI)

EVENT NOTIFICATION

The Event Notification is considered as an official invitation to participate in the investigation.
 Please inform SCAAI about your intention regarding nomination of an Accredited Representative and/or
 any other representative (advisor, expert) from your State Organization.

ADDRESSES: EASA EU Czech Republic
ADDRESSES: investigation@easa.europa.eu MOVE-AIR-KNOTIFICATIONS@ec.europa.eu, info@aspin.cz

PKBWL Co-Event notification@pkbwl.gov.pl; aspi@komisja.wpwl.gov.pl

ACCO
 Manufacturer: Pratt & Whitney
 Straton D-8 Moby Dick, motor glider
 Registration marks: OK-AUN 01
 ST: Unknown
 engine: Unknown
 Operator: Private
 PIC: SPK Polish
 Date: 2022-12-20 15:00 hrs UTC
 73 June 2022-15:00 hrs UTC
 Descent: Gorki near Kłazek
 Intended landing: Gorki near Kłazek
 About 250 m from the planned landing place
 1 pilot seriously injured

1) Type of event:
 a) manufacturer, model, nationality, and registration marks, and serial number of the aircraft;
 b) name of owner, operator and hire, if any, of the aircraft;
 c) qualification of the pilot-in-command, and nationality of the pilot and passengers;
 d) date and time (local time or UTC) of the occurrence;
 e) last point of departure and point of intended landing of the aircraft;
 f) position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point, and latitude and longitude;
 g) number of crew and passengers; aboard, killed and seriously injured, others;



Australian Government
Australian Transport Safety Bureau

ICAO Annex 13 Chapter 4
Accident & Serious Incident Notification

ATSB Reference: OA2022-01466
 Investigation Date: Yes - AO-2022-028
 Location: 20 April 2022
 State: Melbourne
 Latitude: Vic.
 Longitude: Country: Serious incident
 Access: Nil
 Accessible: Collision with terrain
 Nil
 N/A
 The balloon collided with residents.
 The investigation is continuing.



Notifikace zahraničních leteckých nehod a vážných incidentů

Datum	Stát	Druh události	Typ
15. 4. 2022	Slovensko	Náraz PK Rodeo 125/ Ozone Speedster do hangáru při vzletu.	Motorový PK
17. 4. 2022	Slovensko	Poškození křídla kluzáku při nárazu do vodičů elektrického vedení při přiblížení na přistání v rámci soutěže Pribina Cup v Nitře.	Ventus 2C
19. 4. 2022	Austrálie	Náraz do střech obytných domů a korun stromů.	Balón BB78Z
7. 5. 2022	Dánsko	Nedostatečný rozstup při minutí s dalším letadlem (Cessna 182) na okruhu při letu VFR.	SportStar RTC
10. 5. 2022	Slovinsko	Náraz do vodičů el. vedení.	Balón BB20GP
13. 5. 2022	Polsko	Převrácení a poškození vírníku při pokusu o vzlet.	Vírník Cavalon
16. 5. 2022	Polsko	Poškození letounu při přistání.	KP-5 ASA
5. 6. 2022	Polsko	Pád do ploché vývrtky během manévru zatáčkami krátce po vzletu.	Straton D-8 Moby Dick
6. 6. 2022	Irsko	Ztráta řiditelnosti při „Go-around“.	Samba UFM-10

Notifikace zahraničních leteckých nehod a vážných incidentů – pokračování

Datum	Stát	Druh události	Typ
9. 6. 2022	Španělsko	Poškození letounu při přistání s odskokem.	PS-28 Cruiser
12. 6. 2022	Slovensko	Neúmyslný pád letounu do vývrtky během VFR letu.	Tecnam P2002 Sierra MkII
13. 6. 2022	Maďarsko	Prosednutí ve fázi vzletu a náraz do země.	Zlín Z 326
24. 6. 2022	Polsko	Vysazení motoru po vzletu po přerušení dodávky paliva kvůli chybě při řízení odběru paliva z nádrží.	Cessna TU206G

Závěrečné zprávy o šetření zahraničních leteckých nehod

Ve 2. čtvrtletí 2022 zahraniční orgány pro šetření zveřejnily následující závěrečné zprávy k leteckým nehodám a vážným incidentům, které se staly letadlům registrovaným v ČR nebo dle ust. 4.1 Annex 13 je ČR Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.

Stát	Letecká nehoda nebo vážný incident	Link
Rumunsko (SIAA)	Dova DV-1 SKYLARK, reg. YR-5451, která se stala dne 24. 8. 2019 v Rumunsku.	http://aias.gov.ro/images/publicatii/rapoarte-de-investigatie/20190824_FR_YR-5451_EN.pdf
Irsko (AAIU)	Bristell NG5, reg. G-OJCS, která se stala 13. 6. 2019 v Irsku.	http://www.aaiu.ie/sites/default/files/report-attachments/REPORT%202022-006.pdf
Slovensko (LNVÚ)	L-200A, reg. OK-OLT, dne 14. 9. 2021 na RWY 31 LZIB.	https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/letecky-a-namorny-vysetrovaci-utvar/zaverecne-spravy/rok-2021/sks2021005-ok-olt-14-09-2021
Švýcarsko (STSB)	Zlin Savage Classic, reg. 05NJ, která se stala 29. 12. 2019.	https://www.sust.admin.ch/inhalte/AV-berichte/2381_05NJ.pdf
Slovensko (LNVÚ)	Kluzák Ventus 2C, reg. OK-3458, která se stala 17. 4. 2022 u LZNI.	https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/letecky-a-namorny-vysetrovaci-utvar/zaverecne-spravy/rok-2022

Závěrečné zprávy o šetření zahraničních leteckých nehod

Stát	Letecká nehoda nebo vážný incident	Link
Španělsko (CIAIAC)	ZEPHYR 2000, reg. EC-ZKV, která se stala dne 26. 8. 2021 ve Španělsku.	https://www.mitma.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ulm_a-019-2021_informe_final_nm.pdf

Přechod na ECCAIRS 2 v roce 2022



Dne 11. 5. 2022 proběhla online prezentace nového systému hlášení pro uživatele v ČR.

Během prezentace byl pořízen záznam, který je ke shlédnutí na webových stránkách ÚZPLN, na adrese:

<https://uzpln.cz/novinka/zaznam-skoleni-e2>

V systému ECCAIRS 2 dochází k pravidelným měsíčním updatům, které mají za cíl zlepšit ovládání a uživatelský komfort.

Systém je možné již používat, v případě registrace má uživatel přehled o svých odeslaných hlášeních a může s nimi dále pracovat.

Přechod na ECCAIRS 2 v roce 2022 – pokračování

Použití systému je možné ve dvou režimech:

1. Testovací rozhraní, kde je možné si zkoušet podávat hlášení, práci s podaným hlášením, jeho úpravou apod.
2. „Ostré“ rozhraní, kde se odeslaná hlášení již propisují do databáze a je s nimi dále pracováno.

Testovací rozhraní je možné navštívit na adrese:

<https://e2.uat-aviationreporting.eu/reporting>

„Ostrou“ verzi systému je možné nalézt na adrese:

<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

Organizace porad k bezpečnosti letů

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

20. 10. 2022 VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 3. čtvrtletí

19. 1. 2023 Dům armády Praha, Vítězné náměstí 4 - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 4. čtvrtletí 2022 a za rok 2022

Uskutečnění porad bude záviset na epidemické situaci v souvislosti s výskytem koronaviru SARS-CoV-2 a přijatých opatřeních vyhlášených pro ČR.

Začátek porad je plánován v 9:30 hod.