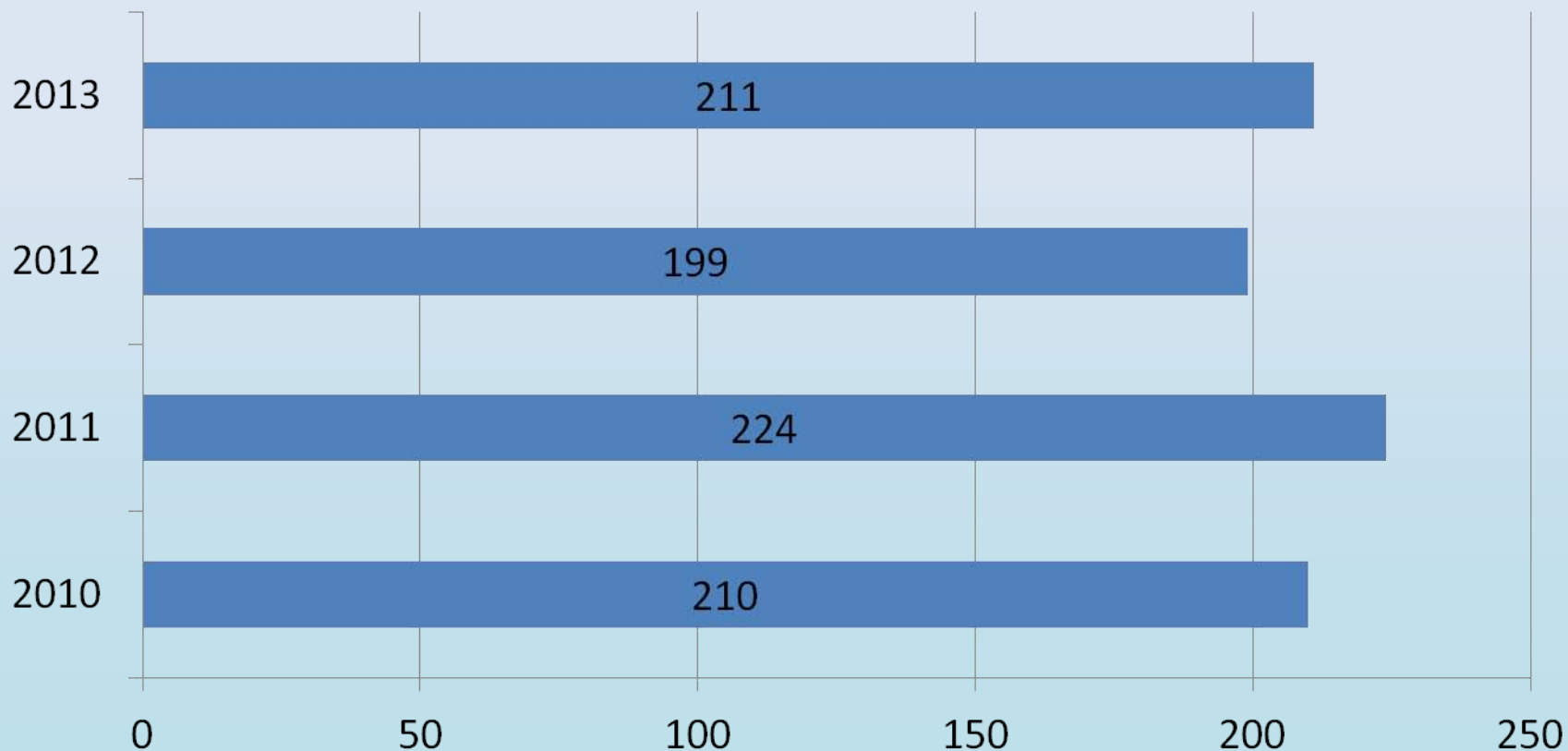


Porada k rozboru bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2013 a pololetí

Program porady

- Rozbor bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2013
- Informace
- Závěr

Celkový počet všech hlášených událostí ve 2. čtvrtletí

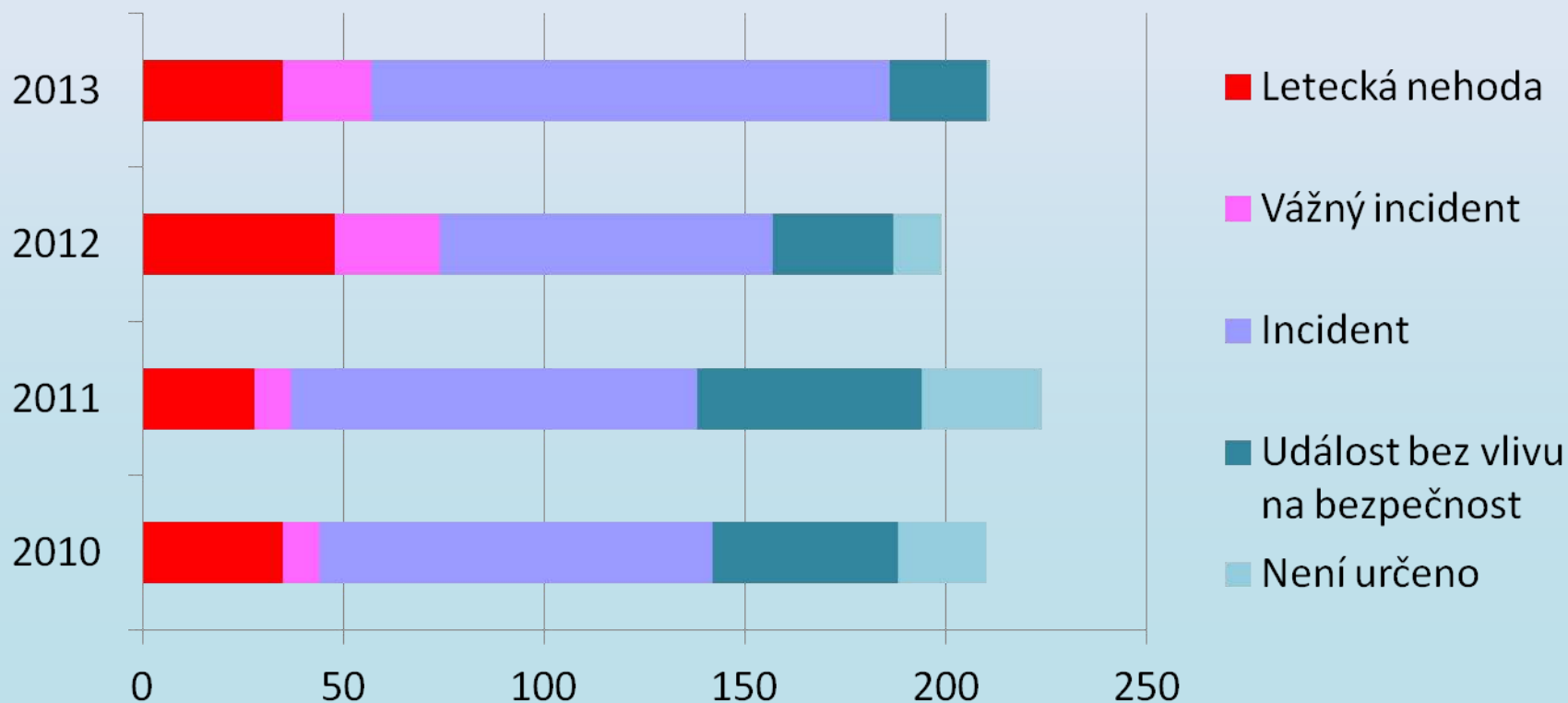


Ve druhém čtvrtletí v roce 2013 byl počet všech hlášených událostí přibližně stejný jako v předcházejících letech. Nejvyšší nárůst hlášení oproti 1. čtvrtletí byl ve všeobecném letectví. Pozitivní byl zejména mírný pokles počtu leteckých nehod.

Přehled dále ukazuje:

- Stav s ohledem na jednotlivé kategorie závažnosti (letecké nehody, vážné incidenty, incidenty a ostatní události bez vlivu na bezpečnost).
- Skladbu podle váhové kategorie letadel a druhu provozu.

Skladba hlášených událostí ve 2. čtvrtletí podle kategorie závažnosti



Skladba hlášených událostí ve druhém čtvrtletí podle závažnosti.

Závažnost události	2013	2012	2011	2010
Letecké nehody	35	48	28	35
Vážné incidenty	22	26	9	9
Incidenty	129	83	101	98
Bez vlivu na bezpečnost	24	30	56	46
Není určeno	1	12	30	46
Celkem	211	199	224	210

Letecké nehody na území České republiky ve 2. čtvrtletí a počet osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2013	2012	2011	2010
Letecké nehody	26	35	28	34
Fatální letecké nehody	1	6	4	2
Počet zahynulých osob	1	9	4	3

Počet leteckých nehod a zahynulých osob zahrnuje také parašutistický provoz.



Skladba hlášených událostí podle kategorií letadel

Hmotnostní kategorie letadel (podle MTOM)	Hodnocení událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 2. čtvrtletí 2013				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno **
MTOM > 5 700 kg	0	0	87	17	0
MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	0	0	11	1	0
MTOM ≤ 2 250 kg	26 (9*)	21 (1*)	28	0	0

* Letecké nehody nebo vážné incidenty na území jiného členského státu ICAO, oznámené ÚZPLN v souladu s Annex 13 ICAO, protože ČR je Státem projekce, Státem konstrukce nebo Státem výroby.

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

Dále bylo hlášeno 8 událostí, které se nevztahují k provozu žádného konkrétního letadla. V případě dvou událostí se nepodařilo zjistit údaje o letadle.

Provoz letadel s MTOM do 2250 kg

Kategorie Letadel s MTOM do 2250 kg (mimo SLZ)	Hodnocení událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 2. čtvrtletí 2013				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
Celkem všechny kategorie letadel	10 (5*)	0	14	0	0
Letoun	2 (2*)	0	12	0	0
Kluzák	8 (1*)	0	2	0	0
Vrtulník	0	0	0	0	0
Balón Vzducholod'	0 (2*)	0	0	0	0

* Letecké nehody nebo vážné incidenty na území jiného členského státu ICAO, oznámené ÚZPLN v souladu s Annex 13 ICAO, protože ČR je Státem projekce, Státem konstrukce nebo Státem výroby.

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

Provoz sportovních létajících zařízení (SLZ)

Druh sportovního létajícího zařízení	Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 2. čtvrtletí 2013				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
Celkem SLZ	16 (4*)	21 (1*)	14	0	0
ULL	7 (4*)	0 (1*)	13	0	0
UK	0	0	0	0	0
ULH a ULV	1	0	0	0	0
PK, MPK, ZK, MZK	7	0	1	0	0
Sportovní padák	1	21	0	0	0

* Letecké nehody oznámené ÚZPLN nebo vážné incidenty na území jiného členského státu ICAO, oznámené ÚZPLN v souladu s Annex 13 ICAO, protože ČR je Státem projekce, Státem konstrukce nebo Státem výroby.

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

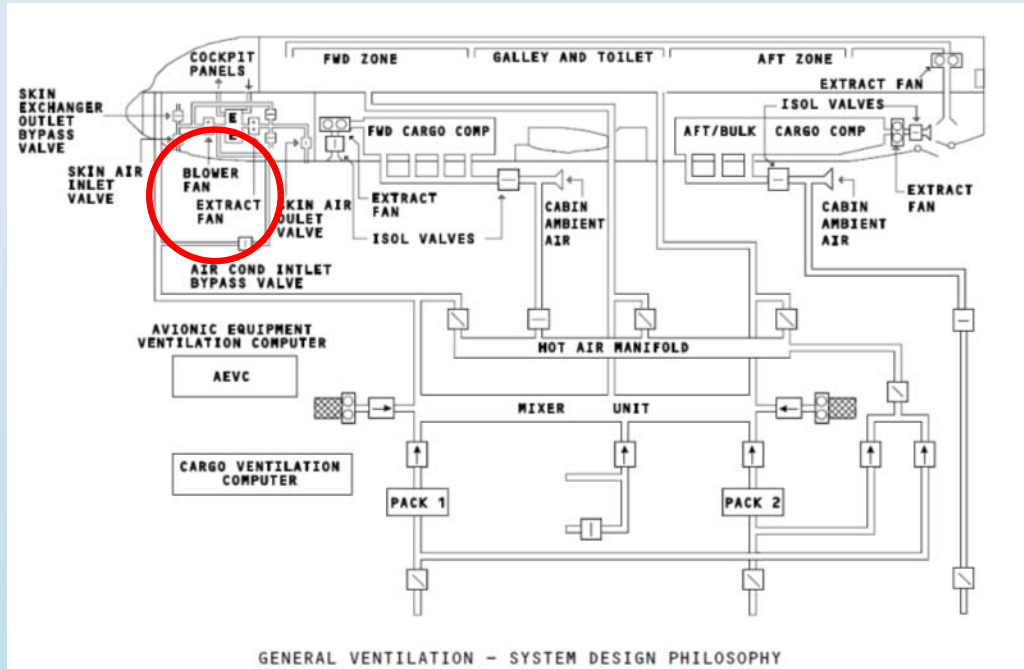
Ve druhém čtvrtletí roku 2013 v obchodní letecké dopravě nedošlo na území České republiky k letecké nehodě.

Přehled zahrnuje vybrané události, hodnocené z hlediska závažnosti a následků jako incidenty.

Incident

Datum: 16. 4. 2013
Typ: Airbus A 319
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ V průběhu pojíždění na vzlet byla zaznamenána signalizace VENT EXTRACT FAULT a výskyt slabého zápachu elektrické instalace v pilotní kabině. Posádka se vrátila zpět na stojánku LKPR.
- ➔ Příčinou události byla technická závada. Byla provedena výměna Blower / Extract Fan.
- ➔ Práce byly ukončeny přezkoušením funkce dle příslušného JIC.

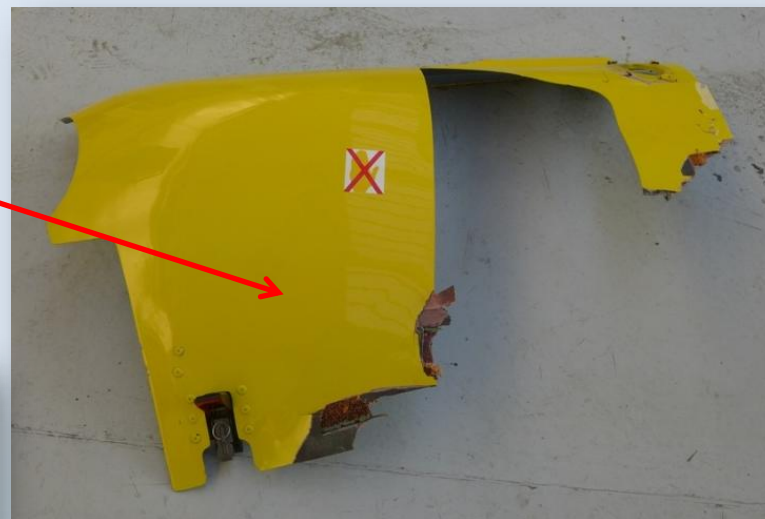


Incident

Datum: 24. 4. 2013
Typ: Eurocopter AS 355N
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Pilot vrtulníku si naplánoval provedení kontroly výkonu motorů za letu. Po provedení předletové prohlídky, jejíž součástí je i otevření motorových krytů a kontrola motorů, spustil motory a spolu s technikem na palubě provedl vzlet. Poté stoupal do pracovní výšky 2000 ft AMSL západně od LKHK rychlostí 80 KIAS.
- ➔ Těsně před dosažením výšky 2000 ft AMSL pocítil silné vibrace celého vrtulníku, které následně po jednom tupém úderu ustaly.
- ➔ Pilot na vzniklou situaci reagoval okamžitým snížením rychlosti na 65 KIAS a přechodem do klesání. Poté se vrátil zpět na místo vzletu a bezpečně přistál.

poškozený kryt pravého motoru



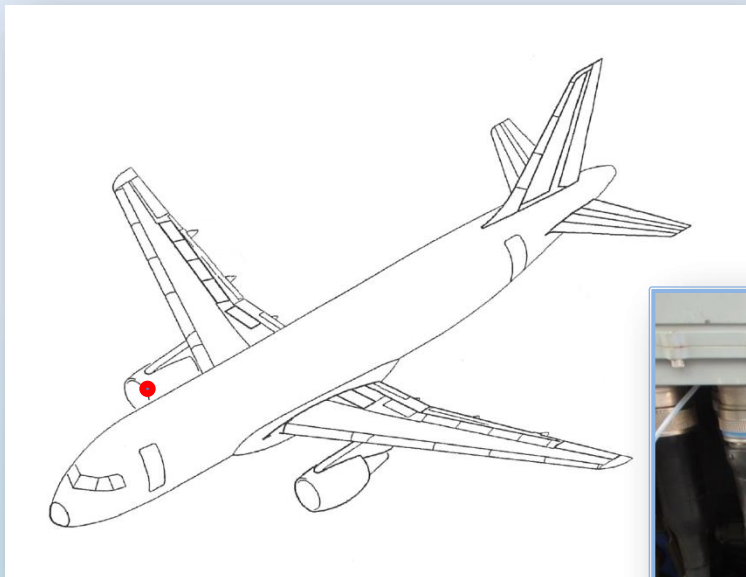
Incident Eurocopter AS 355N – pokračování

- ➔ Vnější prohlídkou vrtulníku byl zjištěn chybějící kryt pravého motoru a dále byla zjištěna poškození střední části krytu motorů, všech listů rotoru a svislého stabilizátoru.
- ➔ Šetřením bylo zjištěno, že po uzavření motorového krytu byl sice zadní zámek na krytu uzamčen a zajištěn, ale mimo oko zámku, tudíž nebyl ve správné poloze zabraňující uvolnění krytu. Přední zámek nalezen nebyl.

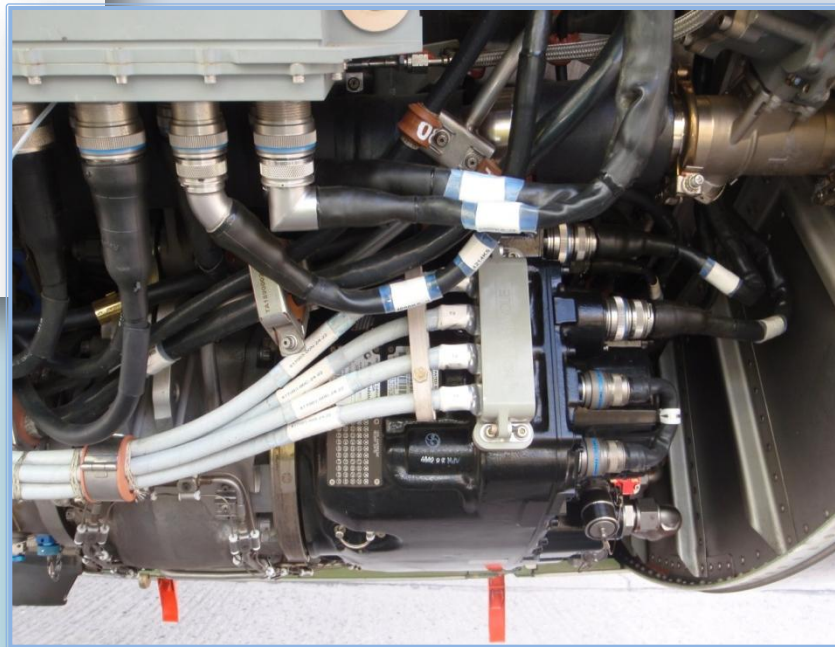
Incident

Datum: 1. 5. 2013
Typ: Airbus A319
Místo: EKCH (Copenhagen)

- ➔ V průběhu pojiždění letadla A319 k vzletu z EKCH zaznamenala posádka signalizaci IDG2 LOW OIL PRESS.
- ➔ Letadlo bylo uvolněno k provedení letu do LKPR dle MEL 24-22-01A.
- ➔ Příčinou události byla technická závada.
- ➔ Dne 10. května 2013 byla provedena výměna IDG2 dle MEL 24-21-00 a příslušná položka MEL byla zrušena.



vadný IDG
Integrated Drive Generator



Incident

Datum: 2. 5. 2013
Typ: ATR 72-500
Místo: LHBP (Budapešť)

- Posádka spouštěla motor č.1 až během pojíždění na vzlet. Po opakovaných pokusech se nepodařilo motor spustit, následoval návrat na stojánku. Let byl zrušen.
- Jednalo se o technickou závadu. Do LHBP byli vysláni technici CSAT.
- Vyměnili Half Effect Sensor, Start Contactor 1KG, DC Starter/Generator ENG1 a ovládací panel 27VU v pilotní kabině.
- Práce byly zakončeny motorovou zkouškou a letoun byl uvolněn do provozu.



Incident

Datum: 13. 5. 2013
Typ: Airbus A320
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně),

- ➔ Po přistání letounu zahraničního provozovatele na RWY 24 a uvolnění na TWY D pilot v 14:44 UTC požádal o kontrolu podvozku. ACFT se nacházel v ochranném pásmu RWY 06/24.
- ➔ Velitel zásahu zjistil destrukci pneumatik levé podvozkové nohy.
- ➔ ACFT byl odtažen do bezpečné vzdálenosti.
- ➔ CPT požádal o vyložení cestujících.
- ➔ Provoz letiště při kontrole našel na RWY zbytky poškozených pneumatik a poškozené světlo.
- ➔ Letiště bylo uzavřeno do 15:47 UTC.



Na objasnění příčin této události zahraničním provozovatelem spolupracuje ÚZPLN.

Událost byla z hlediska závažnosti, v souladu s ANNEX 13 ATTACHMENT C, hodnocena jako Incident.



Incident

Datum: 3. 6. 2013
Typ: Fokker F100
Místo: LKKU (Kunovice)

- ➔ Letadlo zahraničního provozovatele Fokker F100 se po přistání otáčelo na konci RWY 03C k pojíždění zpět po dráze k terminálu. Letoun vyjel za okraj zpevněného pásu do trávy.
- ➔ Při pohybu došlo k zapadnutí kol do rozmoklého povrchu a malému poškození natáčecího mechanismu předního podvozku.
- ➔ Ke zranění posádky ani cestujících nedošlo.



Incident

Datum: 8. 6. 2013
Typ: Airbus A320
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

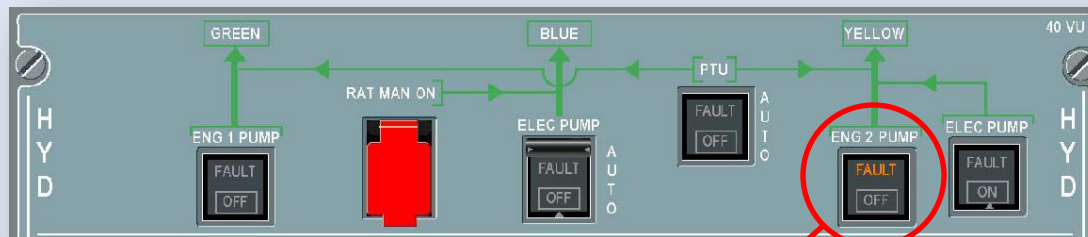
- ➔ Po vzletu letadla z LKPR a nasazení na trať do Egypta, pilot zaznamenal změnu zvuku a zvýšenou úroveň vibrací na motoru č.1.
- ➔ Po stažení otáček na režim pro stoupání (CLB) byla hodnota vibrací normální. Po dosažení FL 240 došlo k přechodnému zvýšení vibrací motoru a pilot požádal o návrat zpět do Prahy. V průběhu návratu nebyl nikdo z cestujících a posádky zraněn.
- ➔ Po přistání bylo zjištěno poškození lopatek FANu na motoru č. 1. (nadlimitní otlačení dotykových ploch) a biologické stopy po střetu s ptákem, který pilot nezaznamenal (ke střetu došlo v nočních hodinách).



Incident

Datum: 11. 6. 2013
Typ: Airbus A320
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ V průběhu vzletu letadla A320 z LKPR zaznamenala posádka signalizaci ECAM – HYD Y ENG 2 PUMP LO PR a současně na stropním panelu 40 VU HYD.
- ➔ Vzlet byl přerušen při rychlosti CAS 75 kt a letadlo se vrátilo zpět na stojánku.
- ➔ Šetřením bylo zjištěno, že letadlo bylo na linku nasazeno po provedení pravidelné údržby (C Check). V rámci této revize nebyly správně provedeny práce na údržbě žluté větve hydraulického systému.
- ➔ Příčinou události byl lidský činitel v technické údržbě.
- ➔ Obnovení správné funkce systému bylo provedeno dle příslušných částí Maintenance Manual.



signalizace závady
na stropním panelu 40 VU HYD

Incident

Datum: 27. 6. 2013
Typ: Fokker 70
Místo: LKPR (Praha – Ruzyně)

- ➔ Při přistavování nástupního mostu C9 k letadlu bylo potřeba most dorovnat.
- ➔ V tom okamžiku se přetrhnul vodící řetěz kabiny a most levým okrajem zasáhl trup letadla.
- ➔ Vlivem nárazu došlo k proražení trupu letadla.
- ➔ Příčinou byla technická závada mostu – přetržení vodícího řetězu.

Poškození trupu a
snímače okrajem
nástupního mostu



Přehled střetů s ptáky

V průběhu druhého čtvrtletí 2013 ÚZPLN obdržel od leteckých dopravců v ČR celkem 30 oznámení o střetu s ptáky:

- ➔ 24 střetů se stalo v prostoru letišť v České republice,
- ➔ 6 hlášení o střetu bylo od českého leteckého dopravce během vzletu a přistání na zahraničních letištích.



Přehled laserových útoků

Ve druhém čtvrtletí 2013 ÚZPLN obdržel 9 oznámení o zasažení laserovým paprskem ve FIR Praha.

Případy zasažení laserem byly oznámeny:

- 4 x posádkami zahraničních provozovatelů,
- 5 x posádkami českých provozovatelů.

Podle hlášení k ohrožení bezpečnosti provozu došlo:

- 1 x při přistání policejního vrtulníku na LKPR,
- 8 x při přiblížení na přistání na LKPR.



Letecké nehody a incidenty ve všeobecném letectví - letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2250 kg.

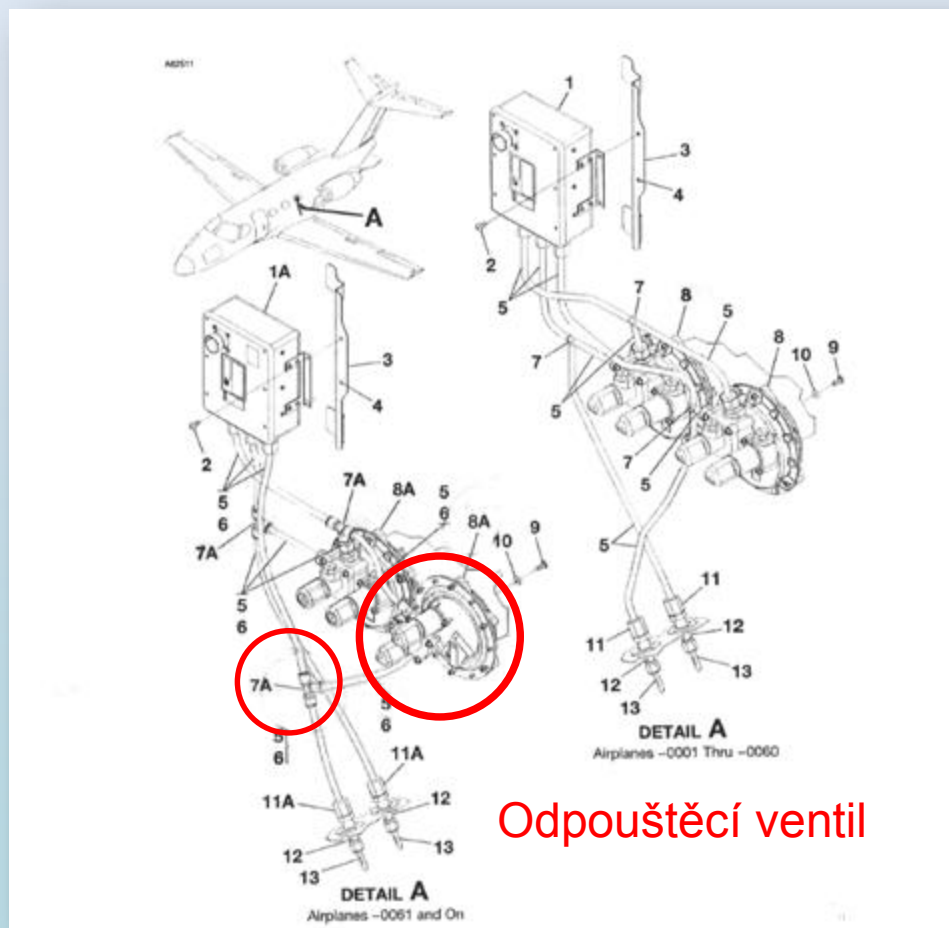
V této kategorii letadel se ve 2. čtvrtletí 2013 na území České republiky se nestala žádná letecká nehoda.



Incident

Datum: 18. 4. 2013
Typ: Cessna C 510
Místo: CTR LKPR (Praha – Ruzyně)

- Pilot letounu hlásil po přeladění na sektor ACC Praha poruchu přetlakového systému.
- Požádal o návrat na LKPR bez jakékoliv asistence.
- Z důvodu vyšší hmotnosti letounu na přistání požádal o vyčkání v prostoru.
- Při kontrole letounu byla objevena technická závada na jednom ze dvou odpouštěcích ventilů.
- Vadný díl byl vyměněn a letoun byl uvolněn do provozu.



Odpouštěcí ventil

Letecké nehody a incidenty letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností do 2250 kg.



Letecká nehoda

Datum: 7. 4. 2013

Typ: Padákový kluzák Cantega

Místo: Černý Vrch, Klášterec nad Ohří

- ➔ Pilotovi se po startu zbortila pravá polovina vrchlíku PK.
- ➔ Narazil do svahu a při pádu na zem utrpěl vážné zranění.
- ➔ Pilot podcenil povětrnostní podmínky a nezvládl řízení PK v turbulenci.



Letecká nehoda

Datum: 14. 4. 2013
Typ: Motorový závěsný kluzák M 21
Místo: Obec Valeč na Karlovarsku

- ➔ Pilot MZK prováděl rekreační let z LKZD (Žatec – Macerka) do prostoru obce Valeč.
- ➔ Po přistání a následném vzletu z louky cca 1,5 km východně obce provedl průlet nad místem svého bydliště.
- ➔ Po průletu pokračoval v mírném stoupání nad střed obce.
- ➔ V prostoru nad náměstím ve výšce cca 50 m AGL se MZK mírně prosedl, začal stoupat a naklánět se doleva.
- ➔ Dále MZK přešel do strmého stoupání a došlo ke zborcení křídel.
- ➔ Následoval kolmý pád k zemi v levé rotaci.

Letecká nehoda MZK M 21 – pokračování:

- ➔ Pilot při letecké nehodě utrpěl smrtelná zranění, MZK byl nárazem do země zcela zničen.
- ➔ Příčinou letecké nehody bylo rozpojení závěsu spojujícího křídlo a podvozek MZK způsobené ztrátou příčného nosného čepu za letu.
- ➔ Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.

Trosky motorového
závěsného kluzáku



Incident

Datum: 15. 4. 2013
Typ: WT-9 Dynamic
Místo: LKJC (Jičín)

- ➔ Při pokusu o nastartování UL letounu bylo zjištěno, že je vybitá baterie. Proto se pilot-instruktor rozhodl nastartovat motor pomocí kabelů připojených k osobnímu vozidlu.
- ➔ Pod kola letounu nebyly vloženy klíny, letoun byl zabrzděn pouze parkovací brzdou.
- ➔ Po spuštění motoru došlo k pohybu UL letounu dopředu a nárazu levé poloviny křídla do pravého blatníku vozidla. UL letoun se otočil kolem opřené poloviny křídla a následně narazil vrtulí do levého blatníku vozidla.
- ➔ Ke zranění osob nedošlo.



Poškození UL letounu a vozidla

Letecká nehoda

Datum: 15. 4. 2013
Typ: Závěsný kluzák AT 158
Místo: Praha - Radotín

- ➔ Pilot při prvním letu po zimní přestávce svahoval na terénu „Staňkovka“. Po cca 15 minutách letu podstatně zeslábnul vítr.
- ➔ Pilot se pokusil efektivněji využít svahové proudění tím, že se ještě více přiblížil ke svahu.
- ➔ Neodhadl ale správně svoji vzdálenost od svahu, podcenil prodlevu řízení závěsného kluzáku při rychlosti minimálního opadání a zachytil o vrcholky stromů.
- ➔ Při pádu na zem utrpěl lehká zranění.
- ➔ Závěsný kluzák byl nárazem do stromů a dopadem na zem vážně poškozen.

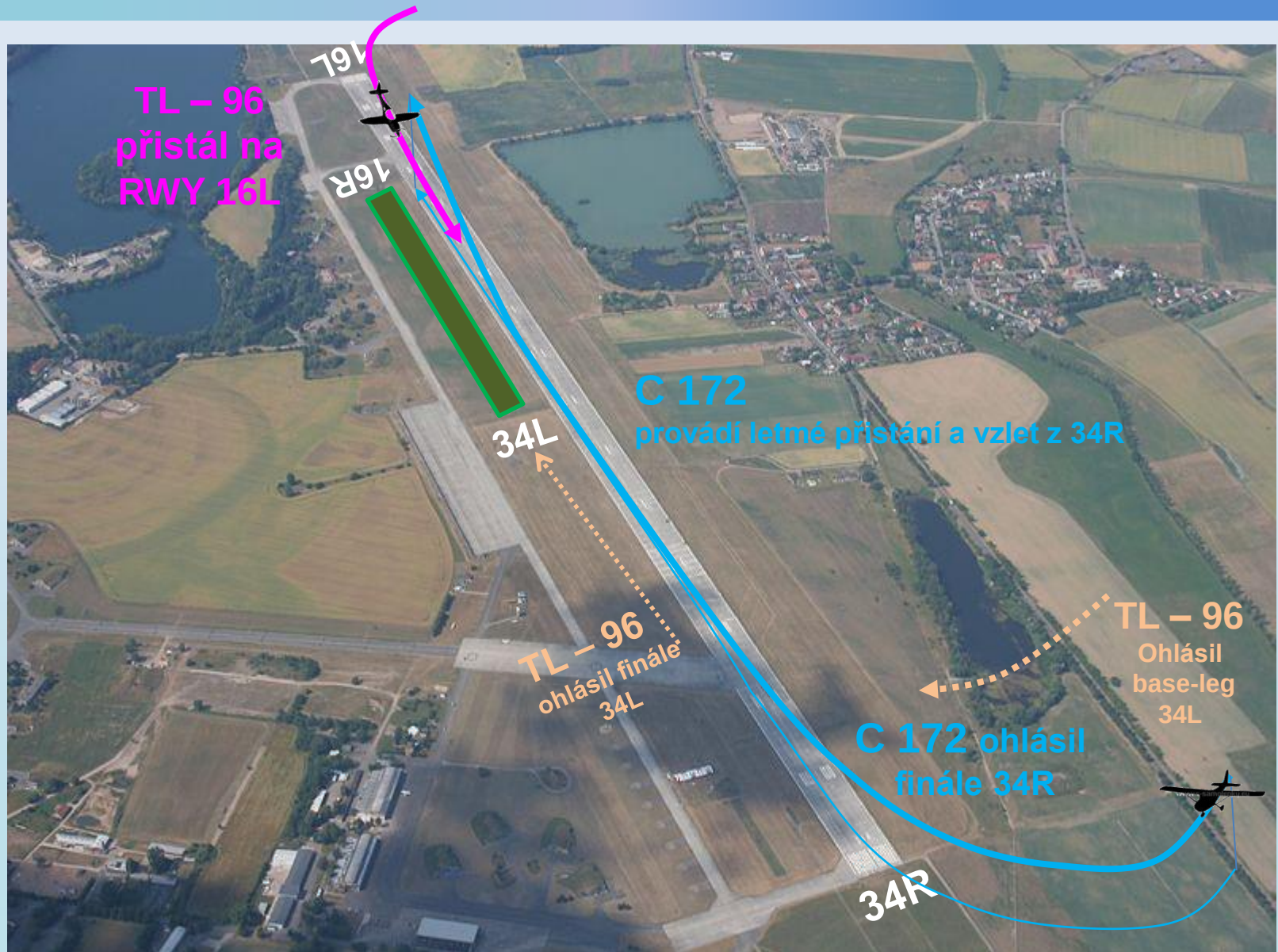
Místo nárazu ZK do
stromů a dopadu na zem



Incident

Datum: 18. 4. 2013
Typ: TL – 96 Star
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Pilot ULL TL-96 Star prováděl VFR let z LKZN (Znojmo) na LKHK.
- ➔ V ATZ LKHK letoun C – 172 prováděl pravý okruh na RWY 34R.
- ➔ Při přiletu k letišti byl pilot ULL dispečerem AFIS LKHK řádně instruován o dráze v používání a provozu.
- ➔ Pilot ULL informace potvrdil a ohlásil postup pro přiblížení.
- ➔ Postupně ohlásil polohu po větru dráhy 34L, base-leg dráhy 34L a finále dráhy 34L.
- ➔ Po hlášení polohy „finále dráhy 34L“ pilotem ULL, pilot C – 172 ohlásil „finále dráhy 34R“ a „letmé přistání a vzlet“ z RWY 34R.
- ➔ Dispečer AFIS vyhledával přistávající ULL v poloze na finále RWY 34L s negativním výsledkem.



Incident TL-96 – pokračování:

- ➔ Mezitím pilot C-172 přistál a prováděl letmý vzlet z RWY 34R a přímo proti němu pojížděl TL-96, který právě přistál RWY 16L
- ➔ Dispečer AFIS vydal včas pokyny pilotovi C – 172, aby zamezil možné srážce letounů na dráze.
- ➔ Pilot TL-96 pokračoval bez komunikace v pojíždění k hangáru a až na výzvu dispečera AFIS se dostavil na pohovor.

Incident

Datum: 18. 4. 2013
Typ: TL 3000 Sirius
Místo: plocha SLZ Suchá u Modlan

- ➔ Pilot se rozhodl na UL letounu seřídít nastavení vrtule. Po ukončení prací chtěl správnost seřízení prověřit. Zkontroloval prostor na asfaltové stojánce před hangárem na přítomnost překážek a UL letoun nasměroval do volného prostoru.
- ➔ Hned po spuštění se motor dostal do vysokých otáček a UL letoun se rozjel, sjel do rozmoklého měkkého terénu a převrátil se na „záda“.
- ➔ Pilotovi se nepodařilo ubrzdit UL letoun i přesto, že stáhnul plyn a vypnul zapalování.
- ➔ Příčinou události, při které došlo k rozjetí UL letounu bylo nesprávné nastavení plynové páky před spuštěním motoru a nezaložení klínů pod kola.



Letecká nehoda

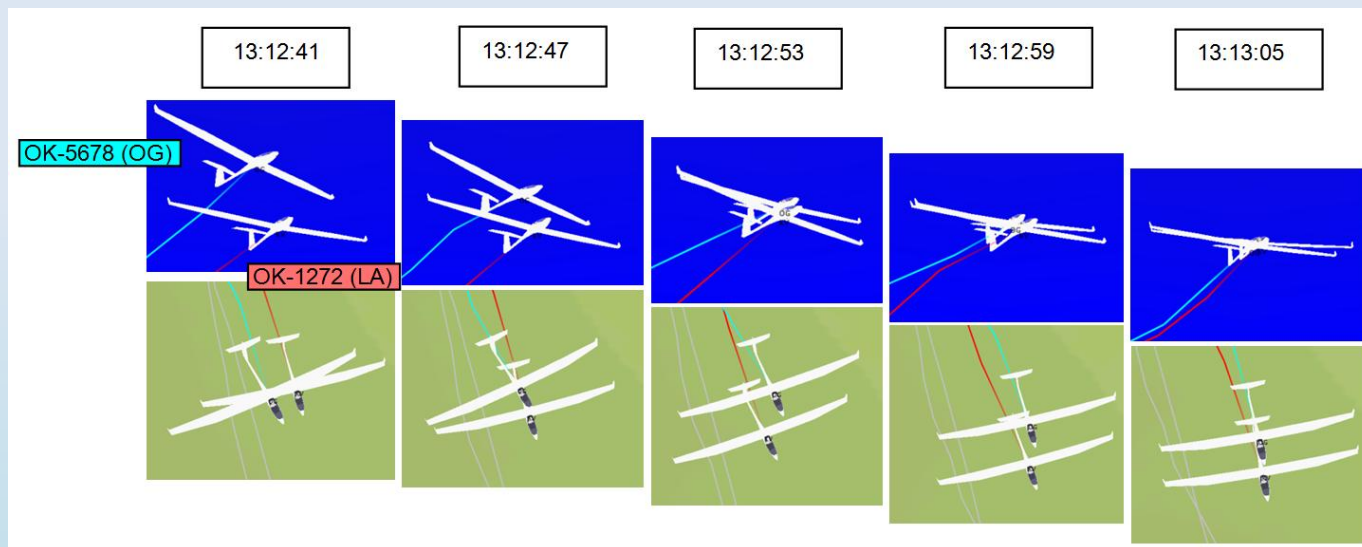
Datum: 21. 4. 2013

Typ: ASW-15B a Standard Cirrus

Místo: 8 km východně LKZB (Zbraslavice)

- ➔ Piloti kluzáků se zúčastnili soutěže AZ CUP 2013. Při letu během soutěžní disciplíny se kluzáky srazily, tak že Standard Cirrus (OG) během klouzání cca v 826 m AGL narazil shora do ASW-15B (LA) a rozbil překryt jeho kabiny.
- ➔ ASW-15B byl po srážce říditelný. Pilot ASW-15B nebyl zraněn a přistál do terénu. Standard Cirrus nebyl poškozen a jeho pilot pokračoval v dalším letu a přistál na LKZB.

Letecká nehoda ASW-15B - pokračování:



Průběh srážky ASW-15B (LA) a Standard Cirrus (OG)

Rozbitý překryt kabiny ASW-15B



Letecká nehoda ASW-15B - pokračování:

- ➔ Pravděpodobnou příčinou vzájemné srážky kluzáků bylo, že bezprostředně před srážkou oba piloti neviděli, jak se rozstup mezi nimi nebezpečně snižoval, a neprovedli zásah k odvrácení možnosti srážky. Spolupůsobícím faktorem byl let více kluzáků ve vzájemné bezprostřední blízkosti.
- ➔ Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.

Incident

Datum: 23. 4. 2013
Typ: Cessna F150
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Pilot na letounu po ukončení předletové přípravy prováděl startování motoru.
- ➔ Během opakovaného startování (4 pokusy) technik zpozoroval kouř z motoru, následně vyšlehly plameny a motor začal hořet.
- ➔ Technik požár uhasil během cca 3 sekund.
- ➔ Při požáru byl na letounu poškozen filtr a kabeláž v prostoru karburátoru motoru.



Letecká nehoda

Datum: 23. 4. 2013

Typ: P92 Echo

Místo: LKPM (Příbram)

- Žákyně prováděla let po okruhu. Před dosednutím ve výšce 5 m nad zemí byl UL ovlivněn termickým poryvem.
- Následoval pád UL, při kterém narazil přídíl do zpevněné RWY.
- Letoun pokračoval ve výběhu mimo RWY, kde se zastavil.
- Poškozen podvozek, vrtule, motorové lože.
- Pilotka nezraněna.



Letecká nehoda

Datum: 29. 4. 2013

Typ: AS-K13

Místo: LKHB (Havlíčkův Brod)

- ➔ Instruktor při vzletu navijákem zjistil, že v přechodovém oblouku rychlost mírně klesá. Reagoval plynulým zmenšením úhlu stoupání. Kluzák se překlopil do strmého sestupného letu.
- ➔ Malá výška nestačila na vyrovnaní a kluzák předí narazil do země. Při nárazu došlo k vážnému poškození kluzáku. Posádka nebyla zraněna.
- ➔ Pravděpodobnou příčinou letecké nehody byla ztráta rychlosti kluzáku bezprostředně po odpoutání, jako důsledek pozdní reakce instruktora na snížení tahu navijáku; po této ztrátě rychlosti výška nepostačovala na vybrání.
- ➔ Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.

Letecká nehoda AS-K13 - pokračování:



Poškození trupu kluzáku

Incident

Datum: 30. 4. 2013
Typ: Z-226
Místo: LKCM (Medlánky)

- ➔ Po přistání na RWY 34 došlo při pojíždění na vzlet z RWY 16 ke střetu letounu se stříškou ohraničující plochu letiště.
- ➔ Nárazem bylo vytrženo pravé křídélko.
- ➔ Pilotka nebyla zraněna.



Letecká nehoda

Datum: 5. 5. 2013

Typ: SF-34

Místo: LKLB (Liberec)

- ➔ Pilotní žákyně při samostatném výcvikovém letu provedla chybně opravu vysokého vyrovnání.
- ➔ Při tvrdém přistání na hlavní kolo podvozku došlo k poškození konstrukce uchycení podvozku v trupu kluzáku. Žákyně nebyla zraněna.
- ➔ Prudký náraz hlavního kola do země vytrhl konstrukci uchycení hlavního podvozku ze sklolaminátové přepážky v trupu.
- ➔ Pravděpodobnou příčinou letecké nehody byl chybná oprava vysokého vyrovnání.
- ➔ Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.

Letecká nehoda SF-34 - pokračování:



Vytržená konstrukce hlavního podvozku



Letecká nehoda

Datum: 8. 5. 2013

Typ: MZK

Místo: LKBORE (Stará Boleslav - Borek)

- ➔ Při vzletu motorového závěsného kluzáku z neveřejné plochy SLZ došlo po nepravidelném chodu motoru k jeho vysazení.
- ➔ Pilot se levou zatačkou snažil vyhnout pádu do vody, ale vzhledem k malé výšce se mu nepodařilo doletět na plochu SLZ a kluzák narazil do stromu na břehu vodní plochy. Došlo k poškození potahu a konstrukce kluzáku, pilot nebyl zraněn.
- ➔ Při technické prohlídce kluzáku po nehodě bylo zjištěno, že elektrické palivové čerpadlo nedává potřebné množství paliva do karburátoru a na výstupu má velmi malý, téměř nulový tlak. Bylo namontováno do palivového systému před 19 lety. Čerpadlo bylo rozebráno a nebyla zjištěna zjevná porucha.

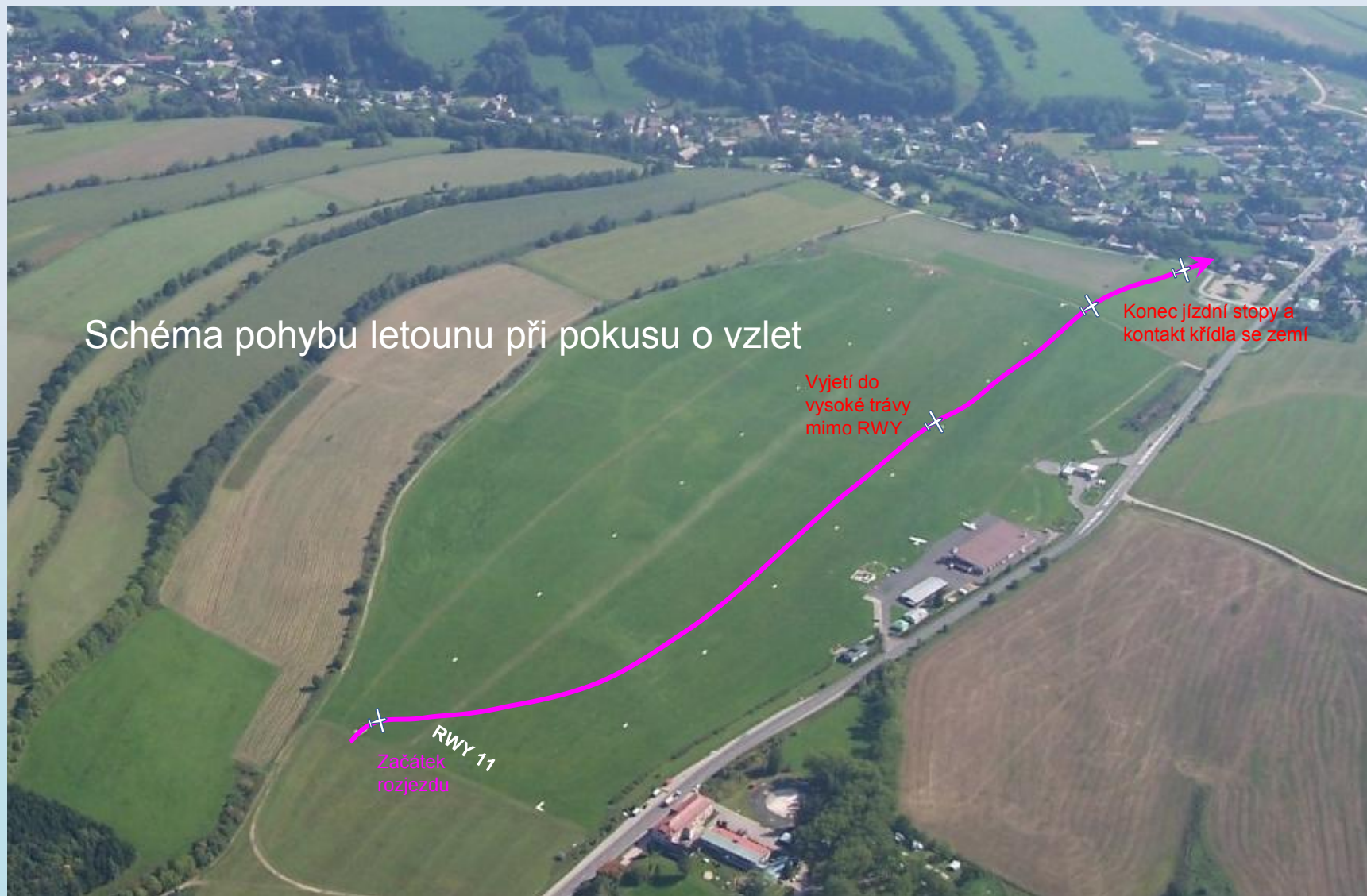


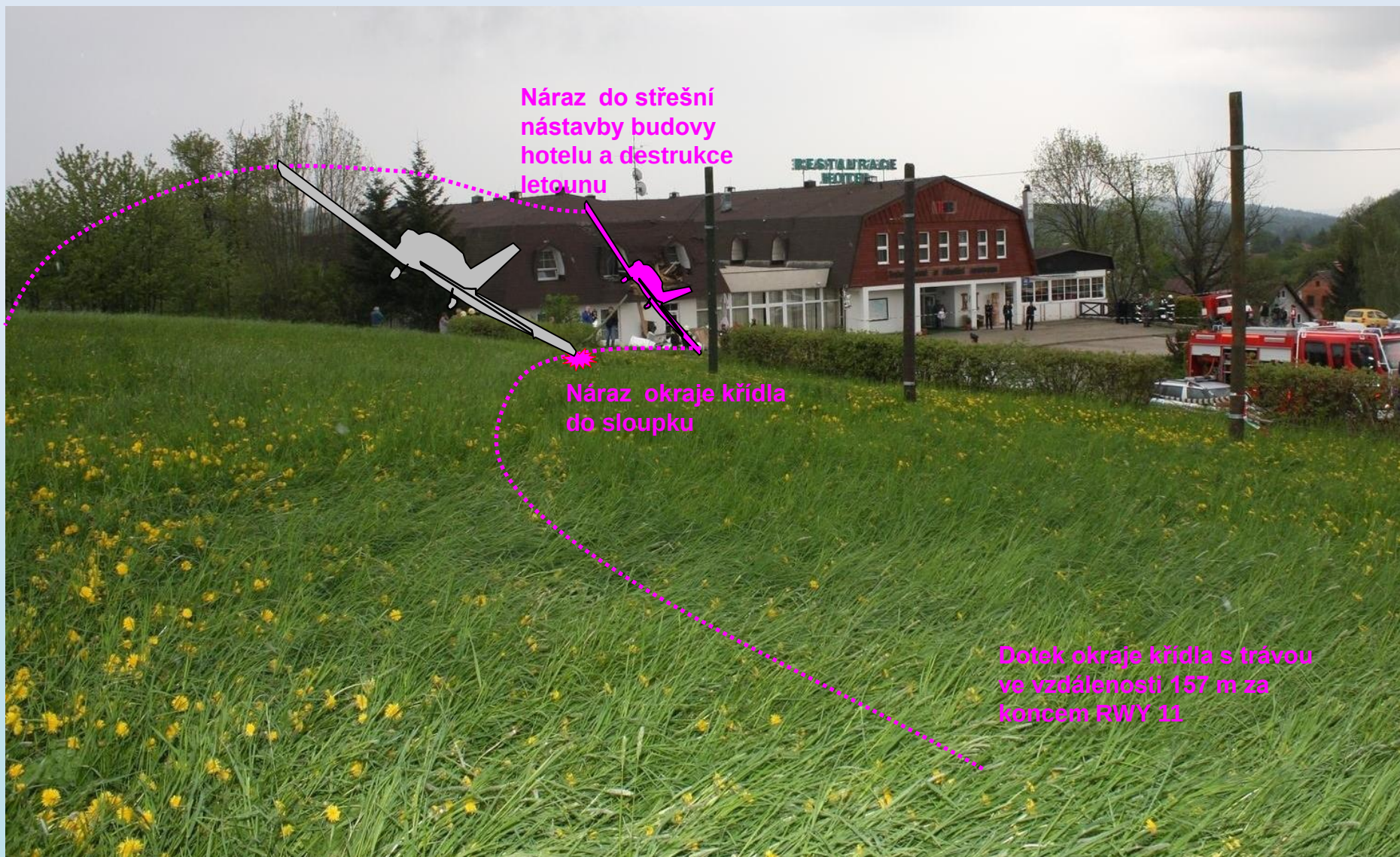
MZK po vysazení motoru narazil
do koruny stromu

Letecká nehoda

Datum: 11. 5. 2013
Typ: Socata TB 10
Místo: LKVR (Vrchlabí)

- ➔ Zahraniční pilot letounu Socata TB 10 s cestující na palubě se v dopoledních hodinách opakovaně pokusil o vzlet z LKVR k přeletu do Německa. Jeho dva pokusy o start na podmáčeném travnatém povrchu ve směru RWY 11 a RWY 29 byly neúspěšné.
- ➔ Letoun potom musel být odtažen z RWY, protože nebyl schopen pojíždět.
- ➔ Pilot se pak znovu, bez ohledu na stav letiště, pokusil o vzlet z RWY 11.
- ➔ Rozjezd zahájil z místa před prahem RWY 11, ale v jeho průběhu letoun vyjel vpravo mimo posekaný pás RWY. Za této situace pilot nezastavil a pokračoval v pokusu o vzlet ve vysoké trávě.





Letecká nehoda Socata TB 10 – pokračování:

- ➔ Po odpoutání letoun pokračoval v pravém náklonu, ale nenabral potřebnou rychlost pro stoupání do výšky nad překážkami za letištěm.
- ➔ Ve vzdálenosti cca 13 m od budovy sportovně relaxačního centra TEDEC došlo ke kontaktu konce okrajového oblouku pravého křídla s povrchem komunikace a následně ve výšce 4 m nad zemí k čelnímu nárazu letounu do střešní obytné nástavby budovy TEDEC.
- ➔ Pilot a cestující byli těžce zraněni a transportováni vrtulníkem do nemocnice.



Trosky letounu po nárazu do střešní nástavby budovy hotelu
a pádu na zem.

Letecká nehoda

Datum: 15. 5. 2013
Typ: Tecnam P 2002 JF
Místo: LKPM (Příbram)

- ➔ Pilot s další osobou na palubě prováděl přelet z LKHV (Hořovice) na LKPM. Při přiletu do ATZ LKPM se ohlásil „naslepo“ a pokračoval v přiblížení pro RWY 06L.
- ➔ Pilot provedl strmé přiblížení při rychlosti 65 KIAS se vztlakovými klapkami vysunutými na maximum.
- ➔ Přechodový oblouk zahájil ve cca 3 m AGL, došlo k prosednutí letounu a nárazu do RWY předřovým kolem. Předřová podvozková noha se ulomila a letoun zůstal stát na RWY.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.

Letecká nehoda Tecnam P 2002 JF – pokračování:

- ➔ Pilot při přistávacím manévru nevyhodnotil správně meteorologickou situaci a přistával v nevhodné konfiguraci letadla, strmým sestupem téměř bez výkonu motoru se vztlakovými klapkami na maximum.



Letecká nehoda

Datum: 16. 5. 2013

Typ: FK 9

Místo: LKLT (Praha - Letňany)

- ➔ Zahraniční pilot ULL, jako člen skupiny dalších ULL, prováděl přistání na RWY 05R při silném bočním větru.
- ➔ Při dosednutí ULL odskočil a ve výběhu došlo při zatačení ke zlomení pravé podvozkové nohy a otočení o 180°.
- ➔ Pravděpodobnou příčinou letecké nehody byla chyba pilota při přistání s bočním větrem.

Letecká nehoda FK 9 - pokračování:



Incident

Datum: 18. 5. 2013

Typ: P 220 Koala

Místo: LKCS (České Budějovice)

- ➔ V průběhu praktického výcviku došlo při třetím přistání na RWY 09 po dosednutí UL letounu ke dvěma odskokům. Následkem ztráty rychlosti a přílišného potlačení řídicí páky UL letoun tvrdě narazil předovým podvozkem.
- ➔ Při nárazu došlo ke zlomení uchycení vidlice předního kola a poškození vrtulových listů.
- ➔ Letoun setrvačností ujel ještě dalších 10 m a potom se zastavil na dráze.
- ➔ Ke zranění osob nedošlo.

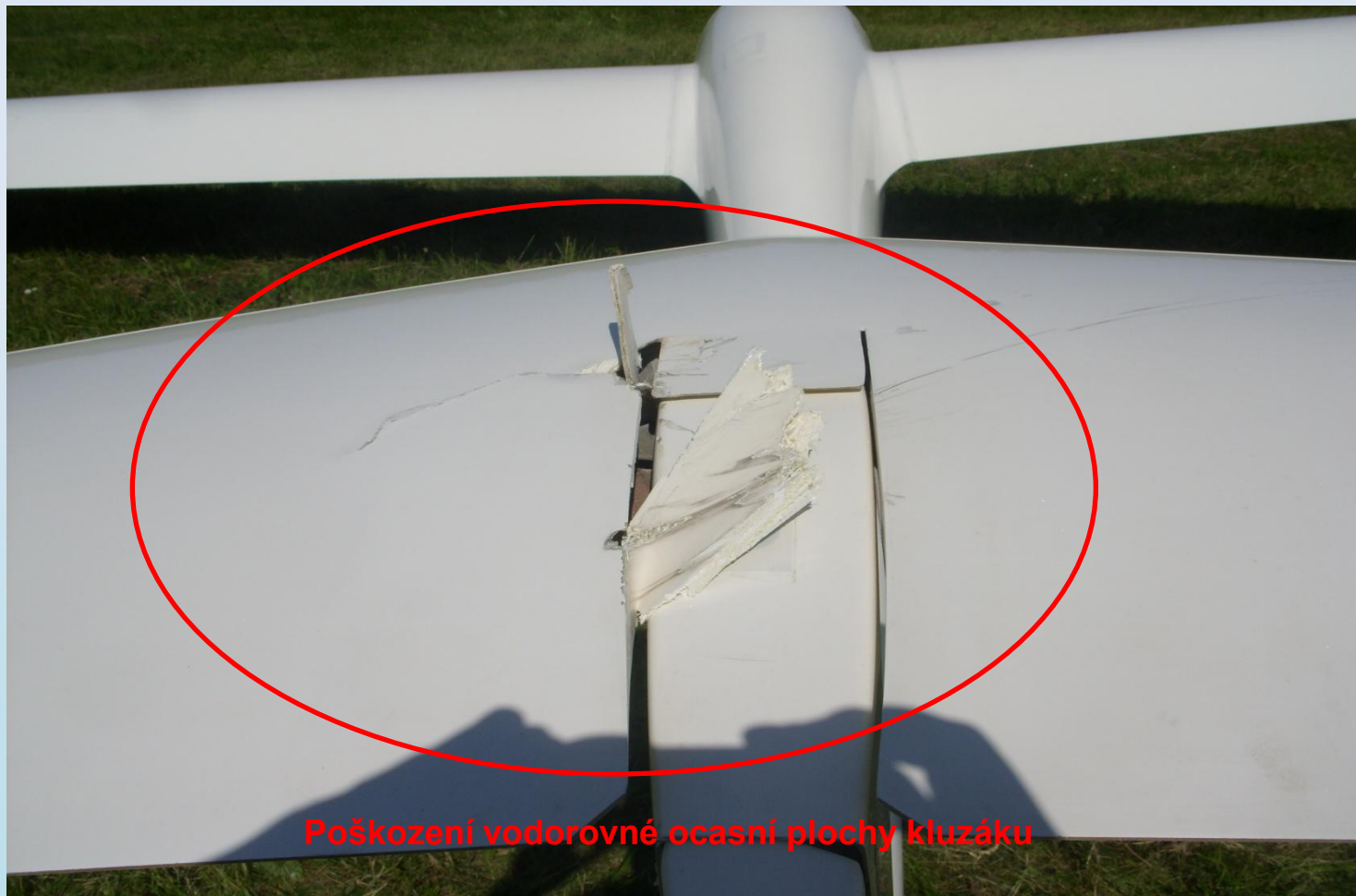
Incident P 220 Koala - pokračování:



Incident

Datum: 19. 5. 2013
Typ: Standard Cirrus
Místo: LKJC (Jičín)

- ➔ V průběhu vzletu kluzáku navijákem pilot ucítil, že došlo k poklesu tahu navijáku. Kluzák se v tu chvíli nacházel asi 2 m nad zemí.
- ➔ Pilot vypnul kluzák a přistál před sebe. Obsluha navijáku v domněnání, že padáček lana se již nachází před kluzákem zahájila stahování lana.
- ➔ Lano se však nacházelo za kluzákem a padáček lana se zachytil o vodorovnou ocasní plochu. Současně tahem lana došlo k otočení kluzáku o 180°. Po otočení se padáček vysmekl a obsluha navijáku zastavila chod.
- ➔ Došlo k poškození vodorovné ocasní plochy kluzáku, pilot nebyl zraněn.



Poškození vodorovné ocasní plochy kluzáku

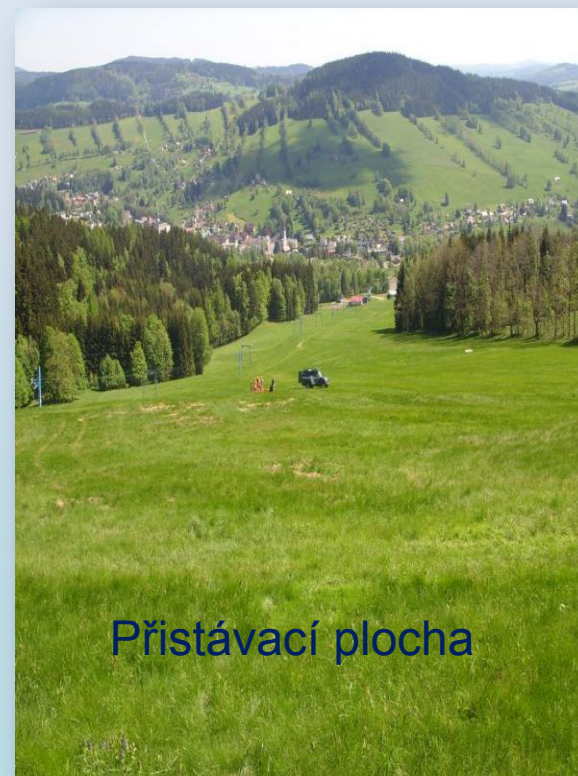
Letecká nehoda

Datum: 19. 5. 2013

Typ: Padákový kluzák Aile 28, Pegas

Místo: Studenov

- ➔ Pilot s malým náletem hodin odstartoval do silných termických podmínek. Po hodinovém letu přistával na běžné přistávací ploše.
- ➔ Při finálním přiblížení na přistání se dostal do turbulence.
- ➔ Pilotovi se nepodařilo při asymetrických zaklopeních vrchlík zregenerovat do klouzavého letu.
- ➔ Let v rotoru díky malým zkušenostem nezvládl a při pádu na zem utrpěl vážné zranění.



Přistávací plocha

Incident

Datum: 26. 5. 2013
Typ: Sukhoi SU 31 M
Místo: LKTB (Brno -Tuřany)

- ➔ Při cvičném akrobatickém letu nad letištěm došlo k opakovanému snížení výkonu motoru. Pilot vyslal tísňový signál MAYDAY a provedl nouzové přistání na RWY 28.
- ➔ Ke zranění osob nedošlo.
- ➔ Po přistání bylo zjištěno, že se jednalo se o technickou závadu - únik paliva z karburátoru.
- ➔ Byla provedena výměna karburátoru a ten byl odeslán k výrobci do opravy.



Letecká nehoda

Datum: 29. 5. 2013

Typ: EOL – 2 Gemini (Racek)

Místo: Plocha SLZ Hory u Karlových Varů

- ➔ Pilot s další osobou na palubě provedl vzlet z RWY 25 a pokračoval letem po okruhu. Přistál na práh dráhy a provedl letmý vzlet. Letoun stoupal ve směru RWY 25 s mírným vybočením vpravo.
- ➔ Stoupání bylo výrazně pomalejší než při prvním vzletu, letoun zachytil o vrcholky stromů a následně spadl do porostu.
- ➔ Pilot byl lehce zraněn. Letoun byl značně poškozen.
- ➔ Nebyla zjištěna technická závada na letounu ani pohonné jednotce.
- ➔ Pilot pravděpodobně podcenil vliv zhoršujících se povětrnostních podmínek.



Incident

Datum: 4. 6. 2013
Typ: ALTO TG 912
Místo: na poli u obce Strážovice, okr. Kroměříž

- ➔ Pilot prováděl na ULL v rámci své kvalifikace zkušebního pilota lety za účelem ověření výkonů a vlastností nově vyrobeného letadla.
- ➔ Při jednom z těchto letů došlo k zablokování plováků palivoměru v poloze těsně nad hranicí minimálního množství a následně k úplnému vyčerpání paliva a zastavení motoru.
- ➔ Pilot se proto rozhodl přistát na poli.
- ➔ Toto přistání proběhlo bez dalších závad, přičemž nedošlo ke zranění pilota ani k poškození letadla.
- ➔ Po doplnění paliva pilot s letadlem odstartoval z pole a následně přistál na LKKM (Kroměříž).



ULL po přistání na poli

Incident

Datum: 7. 6. 2013
 Typ: ALTO TG 912
 Místo: LKMT (Ostrava – Mošnov)

- ➔ Při žádosti o vstup do CTR LKMT pilot zaznamenal pokles výkonu motoru a zvýšenou intenzitu hluku v kabině.
- ➔ Během přiblížení ULL neztrácel výšku. Stanoviště ŘLP vyhlásilo pohotovost záchranné složce na letišti. ULL přistál na RWY 04, kterou opustil výjezdem D.
- ➔ Pilot nevyžadoval žádnou asistenci. Po zastavení a vypnutí motoru byl ULL preventivně prohlédnut hasiči a bylo vyloučeno riziko požáru.
- ➔ Příčinou bylo uvolnění kolena výfuku 2. válce.



Letecká nehoda

Datum: 10. 6. 2013
Typ: UL vírník Cavalon
Místo: LKPJ (Prostějov)

- ➔ Pilot - žák prováděl sólo lety po okruhu RWY 30 LKPJ s letným přistáním.
- ➔ Při pátém letu nezvládl fázi vzletu.
- ➔ UL vírník se po odpoutání prosedl a došlo ke kontaktu ocasní trubky, levého kola a nosného rotoru se zemí.
- ➔ Po kontaktu listů nosného rotoru se UL vírník převrátil na bok, poškodil se rotou, vrtule, skořepina centroplánu, kryt kola a dveře.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.



Poškození UL vírníku Cavalon

Letecká nehoda

Datum: 15. 6. 2013
Typ: Ventus C a ULL Skylane
Místo: LKTRUT (Plocha SLZ Trutnov)

- ➔ Pilot kluzáku provedl dva průlety s vypouštěním vody nad plochou SLZ, na které se konal slet UL letadel. Pak provedl manévr zatáčkou o 180°, po kterém, jak uvádí ve výpovědi, chtěl přistát.
- ➔ Při zatáčení kluzák přelétl osu dráhy. Ve snaze opravit směr pilot dotácel na finále se silným bočním větrem zleva. Kluzák vzhledem k rychlosti na finále vyplaval a dostal se mimo dráhu.
- ➔ Levým křídlem narazil do křídla ULL Skylane, který stál při okraji stojánky letadel, kde se pilot připravoval k odletu.
- ➔ Došlo k vážnému zranění pilota ULL a vážnému poškození obou letadel. Jen náhodou nedošlo ke zranění dalších osob a dalším škodám.

Letecká nehoda Ventus C a Skylane - pokračování:



Vážné poškození kluzáku Ventus C



Vážné poškození ULL Skylane



Letecká nehoda

Datum: 17. 6. 2013
Typ: PS-28 Cruiser
Místo: Uherské Hradiště

- ➔ Při programu letových zkoušek k ověření chování ve vývrtce pilot standardním způsobem uvedl letoun do levé vývrtky. Po cca dvou otočkách provedl standardní vybrání.
- ➔ Letoun ale pokračoval ve vývrtce bez snahy o zastavení rotace. Pilot proto vrátil kormidla do polohy „Ve vývrtce“ a znovu provedl standardní vybrání. Letoun ale ani na další zásahy pilota včetně zvýšení výkonu motoru k vybrání nereagoval.
- ➔ Pilot použil protivývrtkový padák a když ani potom nedošlo k zastavení rotace zachránil se výskokem na padáku.

Letecká nehoda PS-28 - pokračování:

- ➔ Letoun dopadl do zahrady rodinného domu městské části Mařatice na okraji města Uherské Hradiště.

Vývrtka vlevo

- vybírání po 2 otočkách

Opuštění letounu

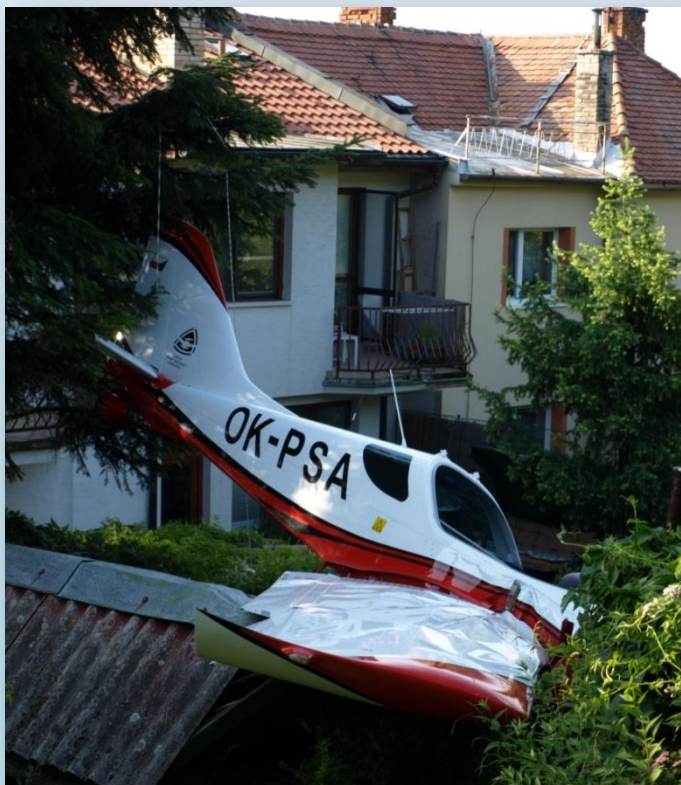


Trasa letu a místo uvedení do vývrtek



Letecká nehoda PS-28 - pokračování:

Místo přistání pilota



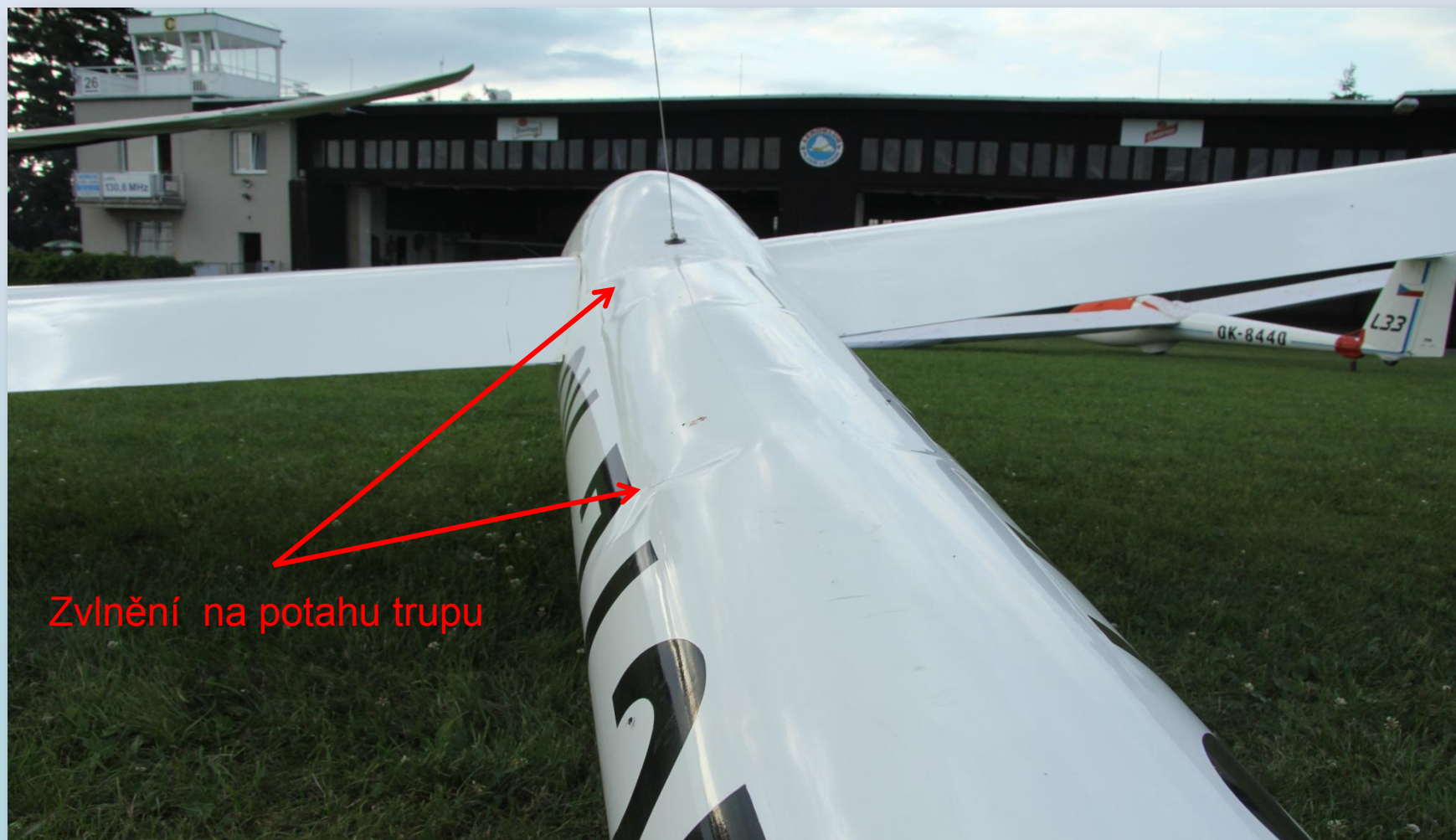
Místo dopadu letounu



Letecká nehoda

Datum: 22. 6. 2013
Typ: L-33 Solo
Místo: LKPL (Plzeň - Letkov)

- ➔ Pilot prováděl nácvik přistání do omezeného prostoru.
- ➔ Provedl 4. zatáčku pro RWY 26 ve 200 m AAL a přiblížení na přistání rychlostí 100 - 105 km/h s využitím plně otevřených brzdících klapek.
- ➔ Vyrovnal vysoko s následným dosednutím bez rychlosti z výšky cca 2 m AGL.
- ➔ Kluzák byl po tvrdém přistání poškozen. Došlo k zvlnění plechového potahu v oblasti centroplánu a zadní části trupu. Byly poškozeny koncové části křídel.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.



Incident

Datum: 22. 6. 2013
Typ: Spitfire MK. XVI
Místo: sektor FIC W

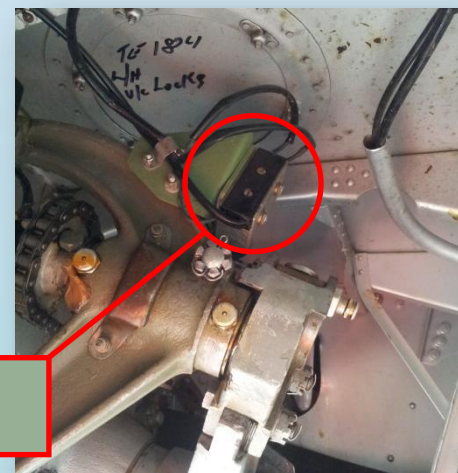
- ➔ Zahraniční pilot po ukončení letové ukázky s letounem Spitfire na Memorial Air Show v Roudnici nad Labem zjistil po vysunutí podvozku před přistáním jeho nesprávnou signalizaci.
- ➔ Rozhodl se proto divertovat na LKVO (Vodochody), ale dispečer FIC mu oznámil, že LKVO není v provozu a doporučil mu LKKB (Praha – Kbely), kde pak pilot oznámil stav nouze a jeho přistání proběhlo bez dalších závad.
- ➔ Příčinou nesprávné činnosti signalizace vysunutí podvozku byla prasklá žárovka na levé pozici tabla a uvolněný koncový snímač vysunuté polohy levé podvozkové nohy.



Signalizace vysunutí podvozku



Koncový snímač vysunuté polohy podvozku



Incident Spitfire MK.XVI – pokračování:

- ➔ Po výměně žárovky a upevnění koncového snímače letoun odstartoval z LKKB a provedl za letu kontrolní vysunutí a zasunutí podvozku, bez závad.
- ➔ Po přistání na LKRO (Roudnice) došlo v průběhu pojíždění po nerovné travnaté dráze opět k uvolnění koncového snímače. Po jeho opětovném dotažení se již závada v dalším provozu neopakovala.

Letecká nehoda

Datum: 22. 6. 2013
Typ: Zenair Ch 601UL
Místo: 8 km N LKCS (České Budějovice)

- ➔ Při letu z navigační soutěže došlo 8 km severně od LKCS k postupnému zhoršení výkonu motoru. Ve výšce přibližně 250 m nad terénem, se pilot rozhodl k nouzovému přistání.
- ➔ Vyhlédl si plochu zhruba 300 až 350 m dlouhou. Při sestupu směrem k ploše došlo ve výšce 50 metrů k vysazení motoru.
- ➔ Pilot zvolil přistání do protisvahu na kukuřičné pole, přes dubovou alej s výškou stromů cca 20 m. Vpravo, souběžně ve směru přistání bylo elektrické vedení ve vzdálenosti 50 m od místa přistání.

Letecká nehoda Zenair Ch 601UL – pokračování:

- ➔ Pilot dotácel UL letoun do směru po řádkách porostu a ještě před podrovnáním zachytil pravou polovinou křídla o zem.
- ➔ UL letoun se stočil a ve výkluzu se dostal do kontaktu se zemí pravým kolem hlavního podvozku. To se ulomilo a o 5 m dál se utrhli chladič motoru. Při následné rotaci se ulomilo levé kolo hlavního podvozku.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.



Letecká nehoda

Datum: 30. 6. 2013

Typ: Junák

Místo: 1 km NE LKHN (Hranice)

- ➔ Při přeškolení na typ došlo mezi 1. a 2. zatáčkou RWY 05 k poklesu výkonu motoru a k jeho vysazení.
- ➔ Při přistání do obilného pole došlo k překlopení letounu na záda, zlomení předového podvozku a vrtule a deformace trupu, SOP, VOP a křídla.
- ➔ Posádka, pilot-instruktor a žák nebyla zraněna.



Letecká nehoda

Datum: 30. 6. 2013

Typ: TL 3000 Sirius

Místo: Plocha SLZ Bojkovice

- ➔ Při přistání z cvičného letu došlo k pádu z cca 3 m na hlavní podvozek, odskoku letounu a konečnému dopadu na předový podvozek a následně na hlavní podvozek.
- ➔ Důsledkem byl zlomený předový podvozek, prasklá pružina hlavního podvozku, poškozená vrtule, zničené kryty kol, deformace centroplánu.
- ➔ Pilot nezraněn.



Parašutistický provoz



V 2. čtvrtletí 2013 byl parašutistický provoz minimální, 1 událost byla hlášena jako letecká nehoda, 21 jako vážný incident.

Klíčové kategorie incidentů souvisejících s uspořádáním letového provozu (ATM):

- nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion),
- nesprávný postup posádky, odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM,
- porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup,
- Nepovolené narušení prostoru.



Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion):

Ve druhém čtvrtletí 2013 byly oznámeny celkem:

- 2 události na LKPR (Praha – Ruzyně),
- 1 událost na LKTB (Brno - Tuřany).

Datum	RWY	Kategorie závažnosti	Popis
3. 5.	RWY06	Significant Incident	SVR702 bez povolení vjel na RWY 06.
23. 5.	RWY27	Significant Incident	OK-FOX po instrukci pojíždět na vyčkávací místo RWY 27 přes TWY U pilot vstoupil na TWY U, minul vyčkávací místo a vstoupil na RWY 27.
31. 5.	RWY12	Significant Incident	SYA5449 nezastavil na vyčkávacím místě na TWYD a bez povolení vjel na RWY12.

Incident

Datum: 3. 5. 2013

Typ: Airbus A320

Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- Posádka letounu zahraničního provozovatele vjela na RWY 06, která byla v používání. Nedošlo k ohrožení jiného provozu.
- Posádka měla problémy s komunikací v angličtině.
- ÚZPLN zaslal notifikaci zahraničnímu partnerovi.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.



Incident

Datum: 31. 5. 2013
Typ: Airbus A320
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Pilot letounu zahraničního provozovatele po přeladění z pozice GEC ohlásil pojíždění na vyčkávací místo RWY 12 TWY D.
- ➔ Během pojíždění ohlásil úmysl pojíždět na místo vzletu.
- ➔ ATC nařídil zastavit na vyčkávacím místě a oznámit až bude posádka připravena ke vzletu.
- ➔ Posádka potvrdila, ale následně vstoupila na RWY 12 bez povolení a provedla vzlet.
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.

Porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup Nesprávný postup posádky, odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM

Ve druhém čtvrtletí 2013 byly oznámeny 3 události ve FIR Praha.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti	Popis
5. 4.	TWR LKPR	Significant Incident	A319 provedl bez povolení vzlet z RWY 06 LKPR.
25. 5.	APP LKPR	Significant Incident	AN-26 nezvládl VOR přiblížení na RWY 30 LKPR.
25. 5.	APP LKPR	Significant Incident	BELL 429 nesledoval odletovou trať VOZ 1N a došlo ke snížení rozstupu mezi vrtulníkem a B737.

Incident

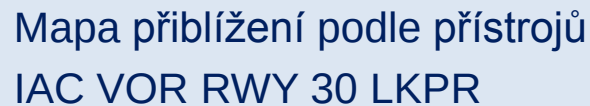
Datum: 5. 4. 2013
Typ: Airbus A319
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- Posádka letounu zahraničního provozovatele dostala od ATC pokyn ke vstupu na RWY 06. Následně bez povolení ke vzletu odstartovala.
- Po vzletu bylo posádce oznámeno, že se jednalo o nesprávný postup.
- K ohrožení jiného provozu nedošlo.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.

Incident

Datum: 25. 5. 2013
Typ: AN-26
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Posádka letounu zahraničního provozovatele neudržela směrový ani vertikální profil VOR přiblížení na RWY 30.
- ➔ Pro jejich významné nedodržení byla vektorována ATC.
- ➔ I přes tuto pomoc měla potíže s tímto způsobem přiblížení.
- ➔ Na nesprávném postupu posádky a nezvládnutém VOR přiblížení se značnou měrou podílela i její nestandardní radiokomunikace.



Incident AN-26 pokračování:

- ➔ O události byl informován provozovatel letounu. Z šetření vyplynulo, že posádka zaměnila NM s KM. Tím došlo k nesprávnému vertikálnímu profilu.
- ➔ Dále posádka nedodržela požadovaný příletový radiál.
- ➔ Flight Safety Department provozovatele letounu provedl opatření pro předejití podobným událostem.
- ➔ Provozovatel letounu zaslal svou omluvu řídícím letového provozu pro způsobení potíží během tohoto letu.
- ➔ Závažnost byla s ohledem na provoz podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.

Incident

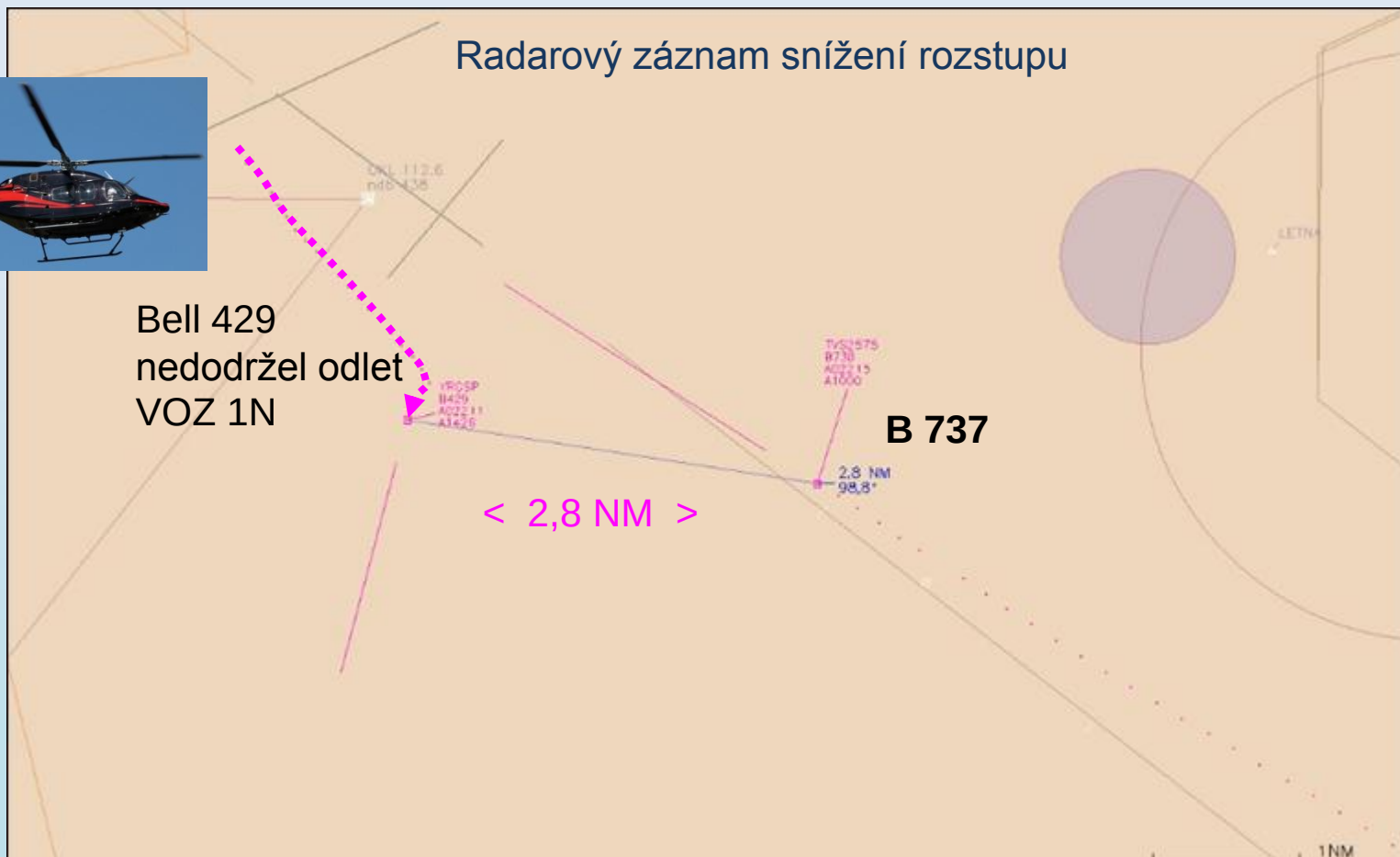
Datum: 25. 5. 2013
Typ: BELL 429
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Pilot vrtulníku zahraničního provozovatele YR-GSP, po vzletu z RWY 30 nesledoval odletovou trať VOZ 1N.
- ➔ Přiblížil se k ose RWY 30, kde byl na finále B737.
- ➔ ATCo se rozhodl vektorovat vrtulník pro udržení rozstupu od B737.
- ➔ Vzhledem k pozdní reakci a malé rychlosti vrtulníku došlo ke snížení minima rozstupu.
- ➔ Závažnost byla s ohledem na provoz podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.



Bell 429
nedodržel odlet
VOZ 1N

Radarový záznam snížení rozstupu



Nepovolené narušení prostoru:

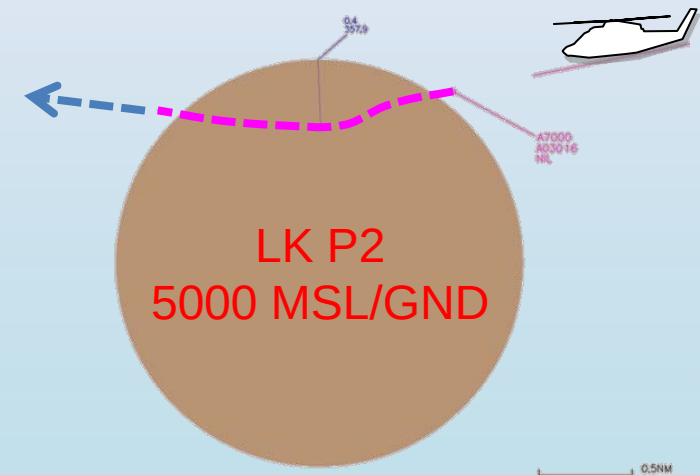
Ve druhém čtvrtletí 2013 bylo oznámeno 8 událostí ve FIR Praha.

Datum	Prostor ATS	Kategorie závažnosti	Popis
1. 4.	LK P2	Significant Incident	Pilot vrtulníku S76C kvůli oblačnosti narušil LK P2
18. 4.	MCTR LKCV	Significant Incident	Pilot ULL Savage narušil MCTR Čáslav.
18. 4.	MCTR LKKB	Significant Incident	Pilot PA-28 narušil MCTR Kbely.
3. 5.	CTR LKPR	Significant Incident	Pilot vrtulníku Bell 412 narušil CTR Praha Ruzyně.
9. 5.	TMA Praha	Significant Incident	Pilot letounu Extra 300L, OE-CFV, opakovaně bez povolení narušil TMA II do 4000 ft AMSL .
16. 5.	MCTR LKKB	Major Incident	Pilot OK-FOX bez navázání spojení odletěl z LKLT a bez povolení vstoupil do CTR LKKB a křížoval RWY 24.
15. 6.	CTR LKTB	Significant Incident	Piloti ULL bez povolení narušili CTR Tuřany
23. 6.	APP LKPR	Significant Incident	Pilot C 206, OK-TSK, při stoupání do 4000 ft AMSL bez povolení narušil prostor třídy C a D.

Incident

Datum: 1. 4. 2013
 Typ: Sikorsky S76C
 Místo: LK P2 Temelín

- ➔ Pilot vrtulníku při letu z EDDN (Norimberk) do LZIB (Bratislava) narušil zakázaný prostor LK P2.
- ➔ Pilot uvedl, že z důvodu vyhnutí se nízké oblačnosti neměl jinou možnost.
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.



Incident

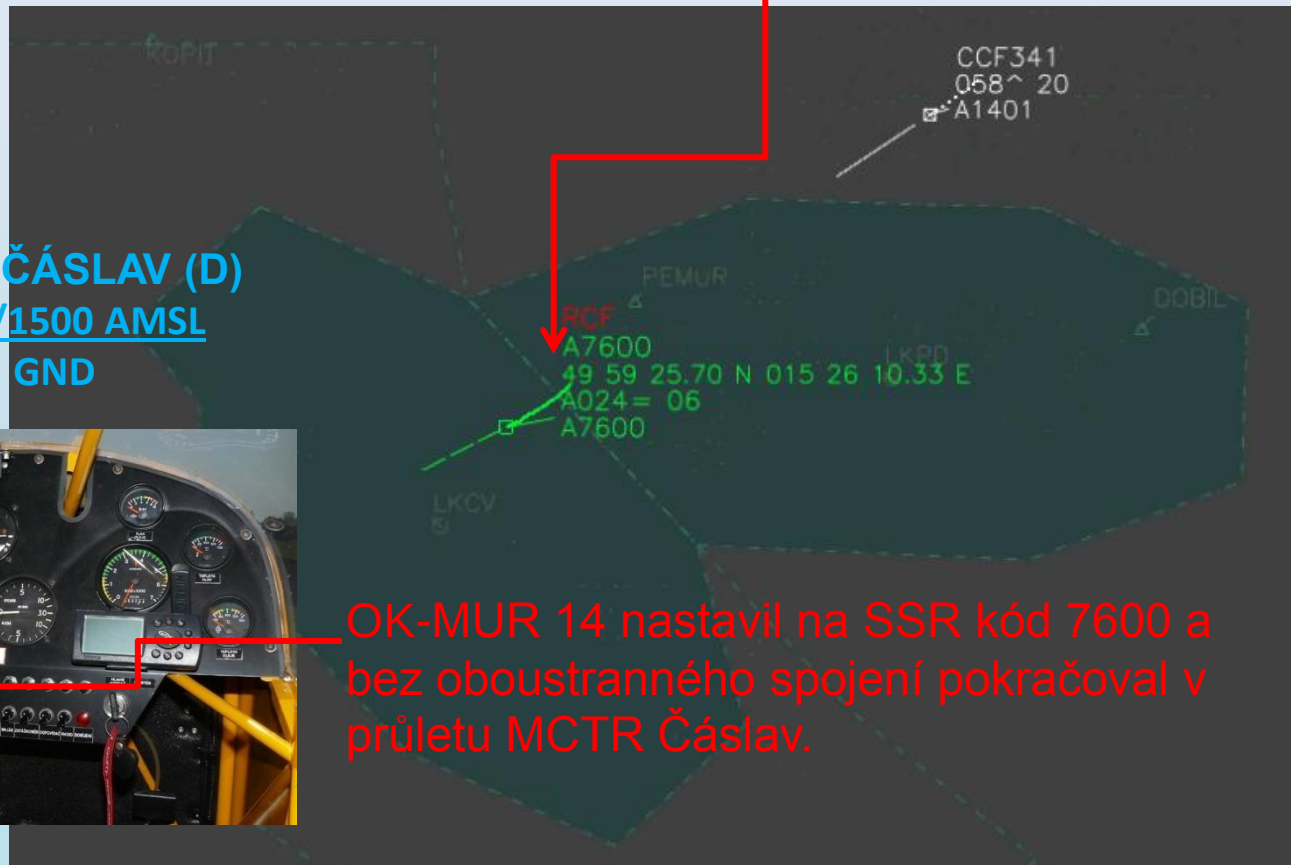
Datum: 18. 4. 2013
Typ: ULL Savage
Místo: MCTR Čáslav

- ➔ Pilot se při letu VFR z LKHK (Hradec Králové) do LKST (Strakonice) ohlásil u bodu Přelouč na kmitočtu MTWR Čáslav, ale jeho vysílání bylo čitelné s obtížemi.
- ➔ Následně bez povolení vstoupil do MCTR Čáslav a jevil příznaky ztráty spojení.
- ➔ Pilot nastavil na SSR kód 7600 a přerušovaně ohlásil úmysl proletět MCTR Čáslav na Strakonice. Pokračoval v letu přes práh RWY 13.
- ➔ Po vylétnutí z MCTR ohlásil čitelně opuštění prostoru, ale na další volání neodpovídal. Situace omezila provoz dvou letounů na LKCV.
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.

Incident Savage, OK-MUR 14:

OK-MUR 14 bez povolení vlétl do MCTR Čáslav a jevil příznaky ztráty spojení.

MCTR ČÁSLAV (D)
5000/1500 AMSL
GND



OK-MUR 14 nastavil na SSR kód 7600 a bez oboustranného spojení pokračoval v průletu MCTR Čáslav.

Incident

Datum: 18. 4. 2013
Typ: Piper PA-28
Místo: MCTR Praha – Kbely

- ➔ Pilot s další osobou na palubě prováděl VFR navigační let z LKPM (Příbram) do LKHD (Hodkovice). Měl v plánu podletět MTMA LKKB (Praha – Kbely) a ukázat další osobě na palubě vstupní body do MCTR LKKB.
- ➔ U Říčan bez spojení vstoupil do MCTR LKKB na 1600 ft AMSL.
- ➔ Pokračoval v letu přes Úvaly, Lázně Toušeň a MCTR opustil u Brandýsa nad Labem na hladině 1700 ft AMSL.
- ➔ Příčinou události bylo nedůsledné provádění srovnávací navigace. Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.



Incident

Datum: 3. 5. 2013
Typ: Bell 412
Místo: CTR Ruzyně

- ➔ Pilot vrtulníku bez spojení vstoupil do CTR Ruzyně a překřížoval RWY 06 v použití.
- ➔ Po vrtulníku bylo pátráno a posléze se pilot ohlásil s požadavkem na přistání na LKPR (Praha – Ruzyně).
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.

Incident Bell 412, SN-18XP:



Bell 412 bez povolení narušil CTR a křížoval osu RWY 06 LKPR

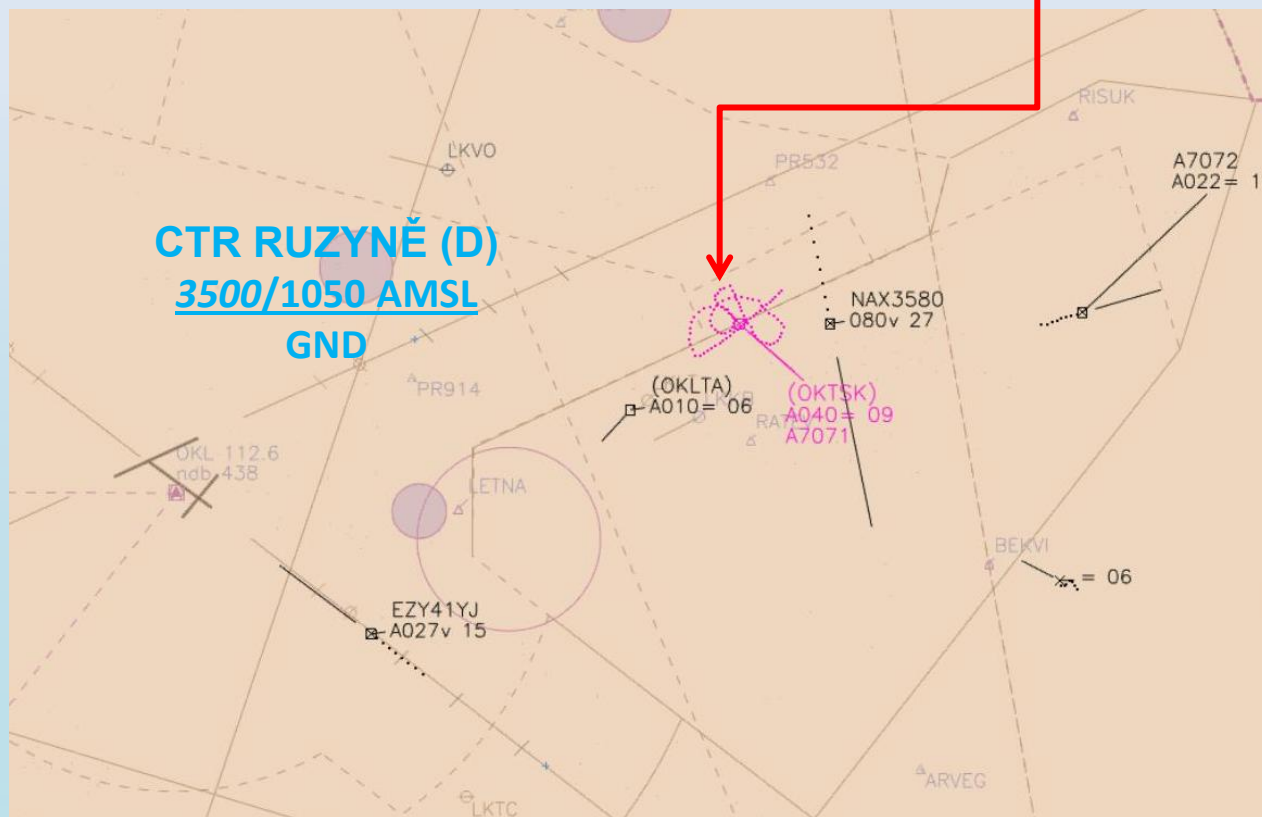
Incident

Datum: 16. 5. 2013
Typ: Cessna 206
Místo: TMA Praha

- ➔ Pilot letounu při vyčkávání k provedení výsadku na letišti LKLT (Praha – Letňany) stoupal až do 4000 ft AMSL. Narušil vzdušný prostor třídy C a D.
- ➔ Později bylo zjištěno, že byl na spojení s AFIS LKLT a povolení pro stoupání v řízeném prostoru nebylo vydáno.
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.

Incident Cessna 206, OK-TSK:

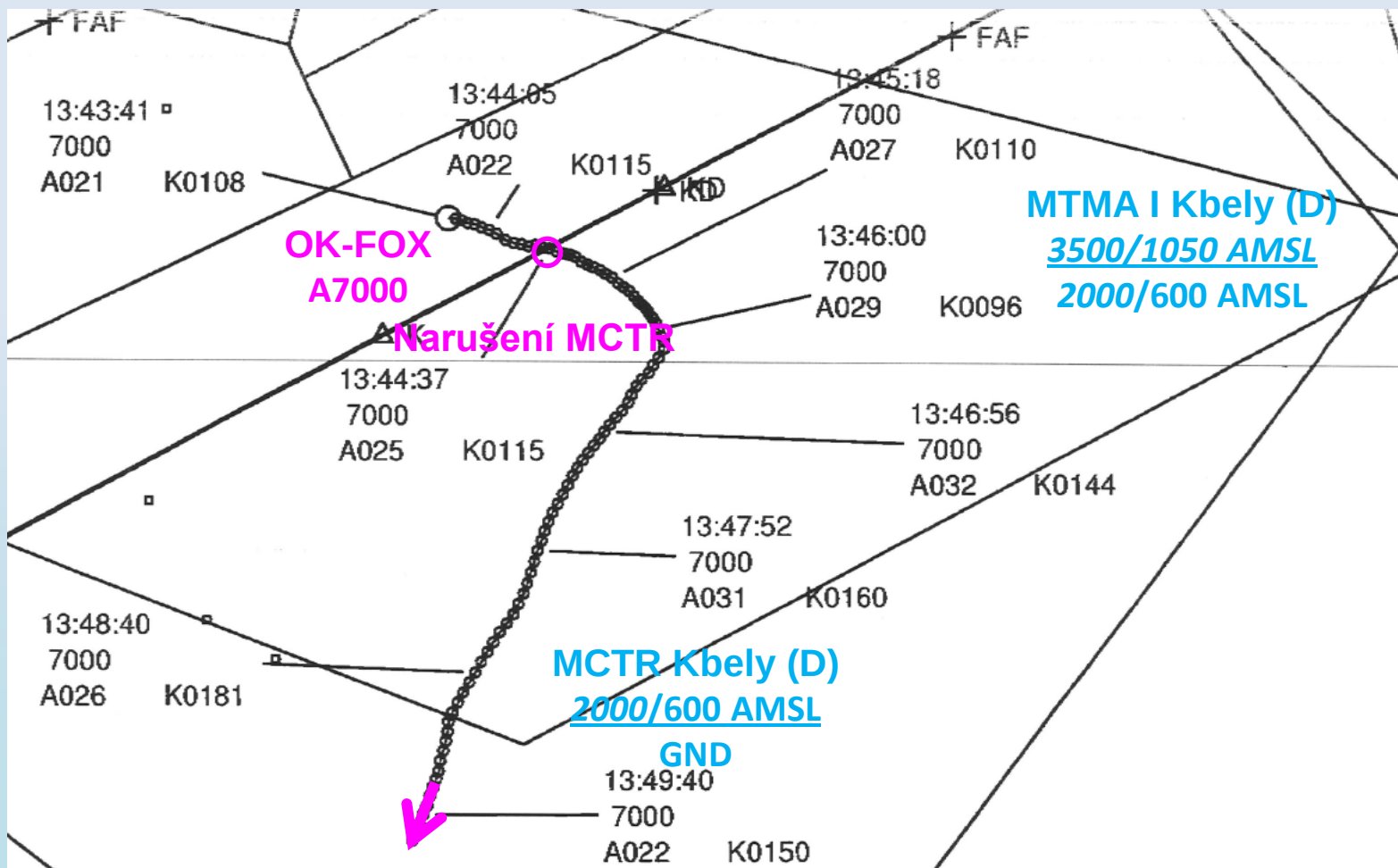
C 206 bez povolení narušil TMA Praha



Incident

Datum: 16. 5. 2013
Typ: Cessna 152
Místo: MCTR Praha - Kbely

- ➔ Pilot letounu při odletu z LKLT (Praha – Letňany) bez navázání spojení a získání povolení narušil MCTR Praha - Kbely a přeletěl osu RWY 24.
- ➔ V průběhu letu došlo k dalšímu nepovolenému stoupání až do 3300 ft AMSL.
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako velký incident „Major incident - B“.

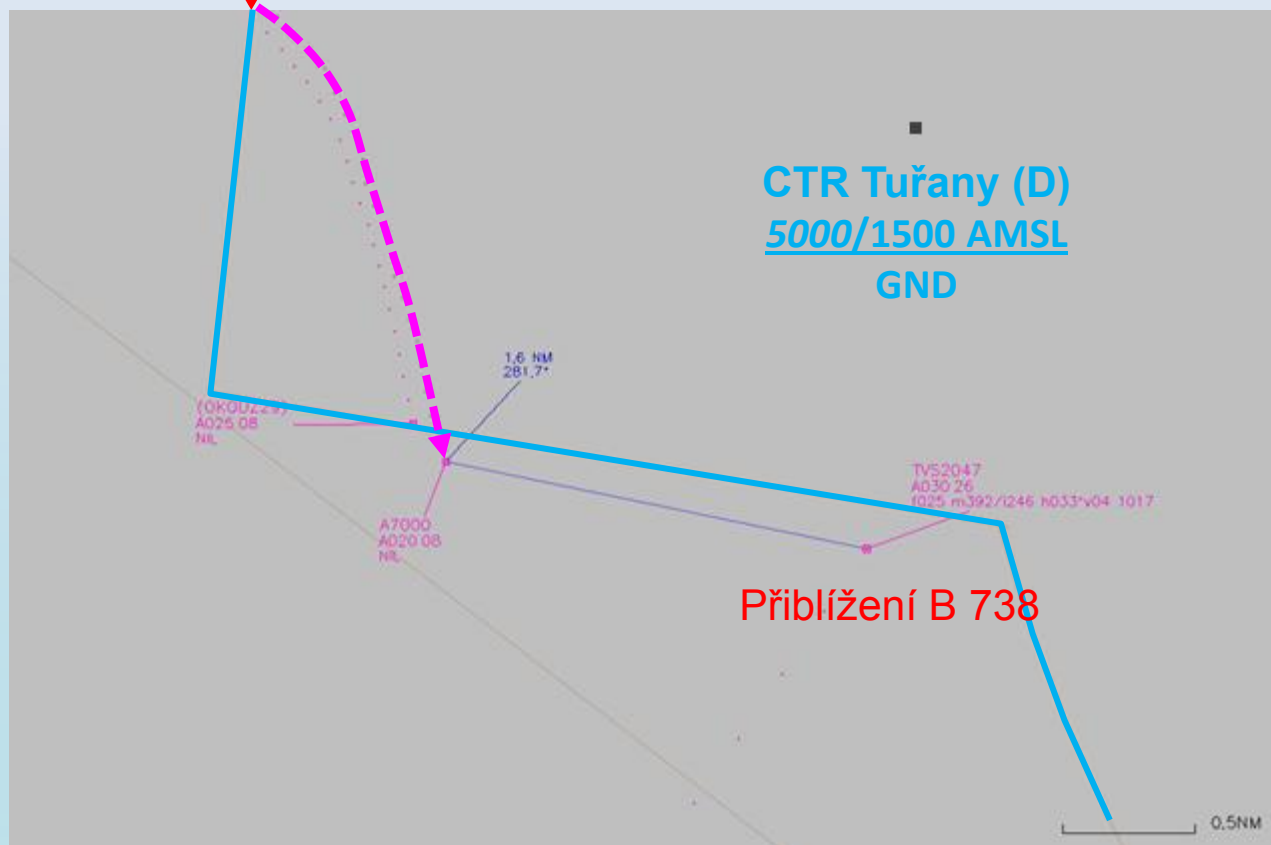


Incident

Datum: 15. 6. 2013
Typ: P 2002 Sierra
Místo: CTR Tuřany

- ➔ Piloti ULL, OK-KUU 72 a OK-QUZ 29 po opuštění MCTR Náměšť nepřešli na spojení s TWR Brno - Tuřany a pokračovali přes úroveň bodu ROGAD a dále přes západní okraj CTR Tuřany na bod WHISKY, na počátku v ALT 3000 ft s klesáním do ALT 2500 ft.
- ➔ V době narušení CTR Tuřany byl přílet letounu B738 na RWY10.
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.

Incident ULL P 2002 Sierra: ULL bez povolení vstoupily do CTR Tuřany



ÚZPLN ve druhém čtvrtletí obdržel celkem 4 hlášení o indikaci „TCAS RA“.

- Indikace byla vždy způsobena vyšší rychlostí klesání, resp. stoupání.
- Ani v jedné události nedošlo ke snížení minima rozstupů.

Ve druhém čtvrtletí evidujeme 14 události - letů bez spojení. Ve všech případech letadla dodržovala letový plán, ale ve dvou případech byl AČR nařízen start hotovostních letadel.

Oznámení zaslaná orgány pro šetření členských států ICAO v souvislosti s tím, že Česká republika je státem výroby, státem konstrukce nebo státem projekce, nebo občané ČR utrpěli při letecké nehodě smrtelná zranění.



ACCIDENTS OR SERIOUS INCIDENTS IN THE TERRITORY OF A CONTRACTING STATE TO AIRCRAFT OF ANOTHER CONTRACTING STATE

RESPONSIBILITY OF THE STATE OF OCCURRENCE

Forwarding

4.1 The State of Occurrence shall forward a notification of an accident or serious incident, with a minimum of delay and by the most suitable and quickest means available, to:

- a) the State of Registry;
- b) the State of the Operator;
- c) the State of Design;
- d) the State of Manufacture; and
- e) the International Civil Aviation Organization, when the aircraft involved is of a maximum mass of over 2 250 kg or is a turbojet-powered aeroplane.

However, when the State of Occurrence is not aware of a serious incident, the State of Registry or the State of the Operator, as appropriate, shall forward a notification of such an incident to the State of Design, the State of Manufacture and the State of Occurrence.

Notifikace letecké nehody Sportstar Plus

Dne 29. 5. 2013

Elyria airport, Ohio, USA

- ➔ Pilot ultralehkého letounu prováděl „Touch and Go“. Přitom se otevřel odklopný kryt kabiny. Pilot přistál nezraněn. Letoun byl poškozen
- ➔ NTSB doporučil výrobci zvážit vydání bulletinu ke kontrole úpravy zámku kabiny v zavřené poloze a popsání letových charakteristik a doporučených postupů pro pilota při letu s otevřeným krytem kabiny.



Ilustrační foto „Canopy lock“

Výrobce vydal Závazný bulletin SPORTSTAR-022a a SAFETY ALERT No. SPORTSTAR-022a SR. Těmito dokumenty se do Letových příruček doplňuje nouzový postup pro případ otevření kabiny za letu a normální postup pro ověření funkce zavření kabiny při předletové přípravě.

Notifikace letecké nehody UFM-10 Samba
Dne 12. 6. 2013
Birr (EIBR), Irsko

- ➔ Pilot ultralehkého letounu v průběhu stoupání po vzletu narazil do vodičů el. vedení a stromů.
- ➔ Posádka byla zraněna. Letoun byl zničen.



Notifikace letecké nehody L-13SW Vivat

Dne 22. 6. 2013

Хожево, Bělorusko

- ➔ Letoun v průběhu druhé zatáčky letu po okruhu ztratil rychlost a po pádu narazil do země.
- ➔ Posádka byla vážně zraněna.
- ➔ Letoun byl zničen.



Notifikace letecké nehody Zlín-526AFS-V

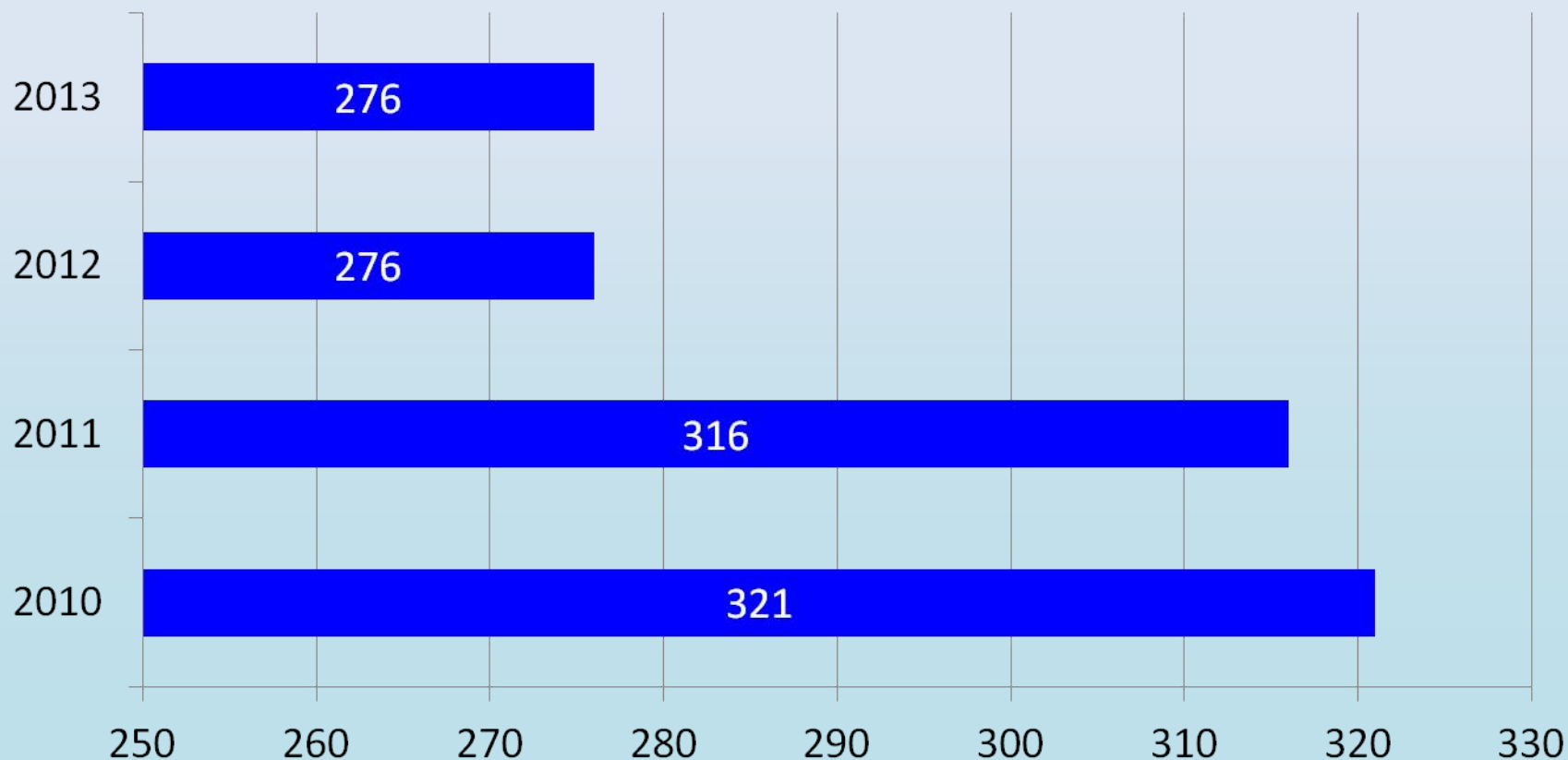
Dne 29. 6. 2013

EDAV (Eberswalde-Finow), Německo

- ➔ Pilot letounu Zlín-526AFS-V, OK-ZRB, prováděl akrobatické vystoupení na závodech historických automobilů a motocyklů.
- ➔ Při vybírání letu na zádech letoun pravou polovinou křídla zavadil o konstrukci solárního panelu a zřítíl se do prostoru fotovoltaické elektrárny za letištěm.
- ➔ Pilot při nárazu utrpěl smrtelná zranění.
- ➔ Letoun byl zničen.



Celkový počet událostí hlášených v prvním pololetí



Letecké nehody na území České republiky v 1. pololetí a počet osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2013	2012	2011	2010
Letecké nehody	30	35	29	39
Fatální letecké nehody	2	6	4	2
Počet zahynulých osob	2	9	4	3

Počet leteckých nehod a zahynulých osob zahrnuje také parašutistický provoz.



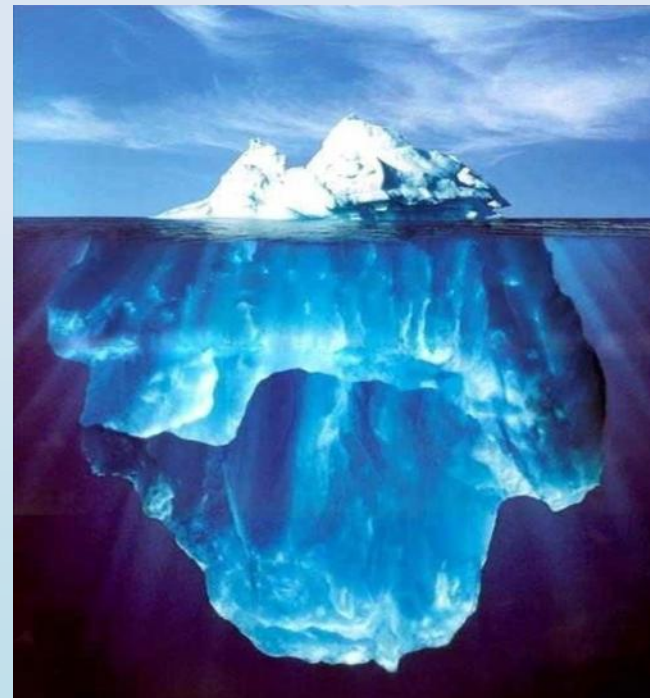
Ředitel ÚZPLN se v rámci zapojení do mezinárodní spolupráce zúčastnil pracovního jednání ECAC / ACC 39 – Expertní skupiny šetření leteckých nehod a incidentů v civilním letectví.

Uskutečnilo se v EUROCONTROL s cílem seznámit se s ATM dimenzí šetření leteckých nehod a vážných incidentů, včetně nástrojů a schopnosti které dnešní stále více sofistikovaný systém uspořádání letového provozu může dát k dispozici pro vyšetřovatele.



Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) o hlášení událostí v civilním letectví byl projednán pracovní skupinou Evropské komise a byl předán k posouzení výboru stálých zástupců členských zemí EU a Evropskému parlamentu:

- ➔ Přílohou bude seznam osob, které jsou povinny podávat hlášení.
- ➔ Stanoví události, které mají být hlášeny v rámci povinného systému.
- ➔ V rámci všeobecného letectví stanoví stručný seznam událostí, které musí být hlášeny u nesložitých letadel.
- ➔ Vedle povinného systému ukládá zavedení dobrovolných systémů.



Dne 30. 4. 2013 ÚZPLN, na základě požadavku Aircraft Industries a.s. Kunovice (AI) a za podpory GŘ ÚCL, zorganizoval návštěvu u rakouského vyšetřovacího úřadu.

Pracovníci AI v Rakousku provedli měření mechanických charakteristik materiálu pásnice nosníku levého (neulomeného) křídla na vraku kluzáku L 13 Blaník. Podle metodiky bulletinu č. L13-116a naměřené hodnoty vyhověly daným požadavkům.

Současně byly rakouské straně vráceny všechny dříve zapůjčené vzorky. Na nich byla rakouským kolegům názorně předvedena a aplikována metodika bulletinu a bylo opakovaně demonstrováno, že materiál použitý k výrobě pásnice pravého (ulomeného) křídla nevyhověl stanovenému požadavku na daný materiál.

Oboustranně byla přijata hypotéza, že tento nález mohl být jednou z možných příčin selhání této části konstrukce křídla havarovaného Blaníku.

Zároveň byl také rakouský vyšetřovací orgán dotázán, kdy bude k dispozici návrh závěrečné zprávy k předmětné nehodě.

V odpovědi bylo přítomným sděleno, že na rozdíl od dříve odeslané písemné odpovědi, bude k dispozici nejdříve v červenci 2013.

Rakouským kolegům bylo tlumočeno stanovisko české strany, ve kterém bylo sděleno, že se tím oddaluje proces obnovení provozu Blaníků, který byl omezen vydáním AD EASA.

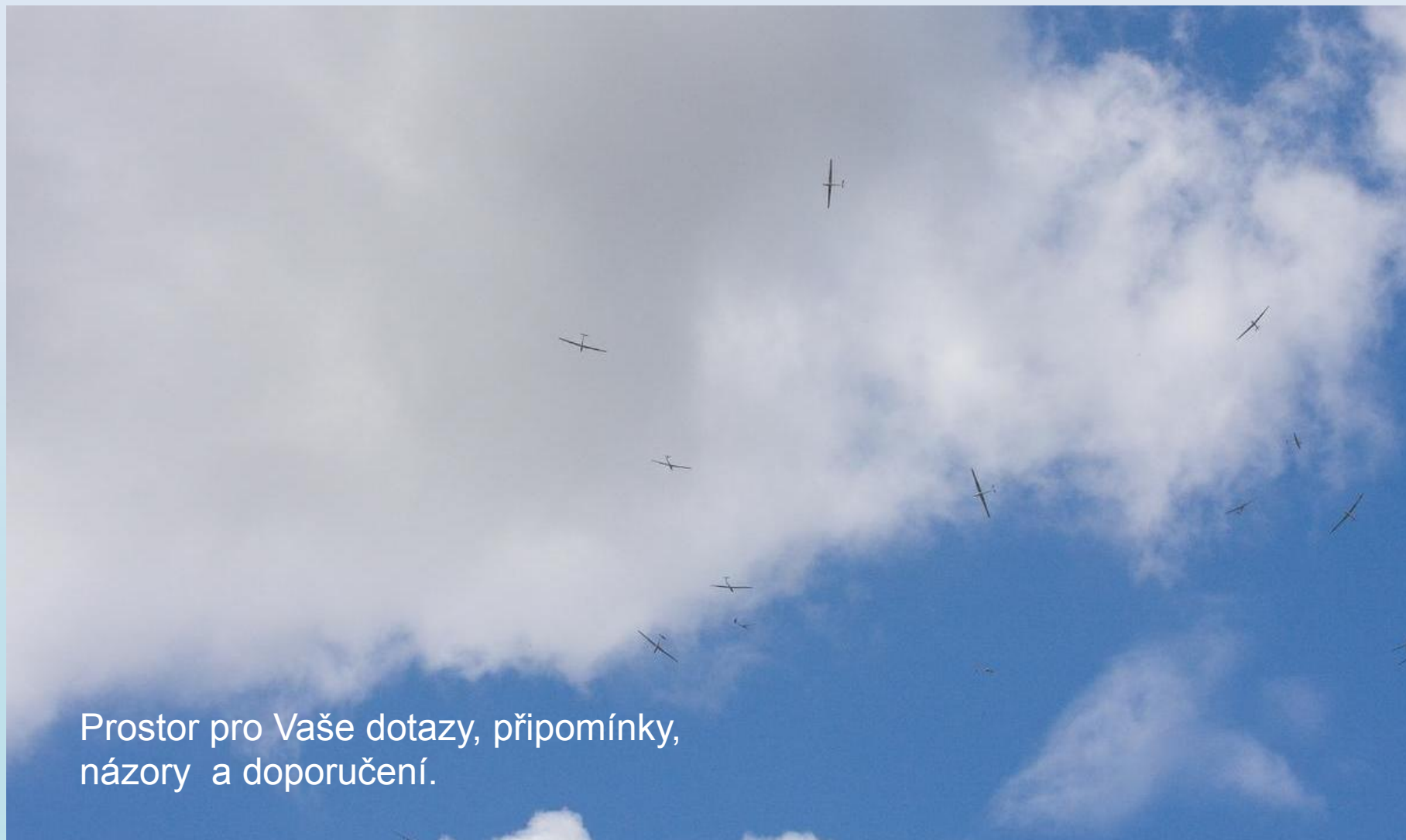


Pásnice nosníku levého křídla ke kontrole mechanických charakteristik materiálu podle Bulletinu.

V termínu příští porady k bezpečnosti za 3. čtvrtletí roku 2013, dne 17. 10. 2013 proběhne vyhodnocení činnosti organizací pověřených šetřením událostí ve vlastním provozu. Tímto všechny pověřené organizace zvu k účasti jejich zástupců na vyhodnocení.

Bude předložen záměr ÚZPLN, jak bude pokračovat v pověřování právnických osob shromažďováním a analyzováním informací o leteckých nehodách a incidentech, při nichž nedošlo k usmrcení osob.

Adresa let. organizace	Rozsah působnosti	Typy letadel
ABS Jets, a.s. (provozovna) K letišti Ruzyně-Úh 161 00 PRAHA 6	a) vlastní letadla b) cizí letadla	Cessna C-550B Embraer EMB-125B Learjet 60XR
ALFA-HELICOPTER, s.r.o. Vachova 5 602 00 BRNO	vlastní letadla	Bell 427 Bell 206, 206L4T Series Eurocopter EC-119 Series Piper PA-23, 26, 32, 34 Series Beech 90 Series Cessna 100/200 Series Cessna C-440 Cessna T300 Outlander
DSA, a.s. (provozovna) Bratři Štefani 101 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ	a) vlastní letadla b) cizí letadla	Aérospatiale Acrojet Eurojet Series Eurocopter EC-120, 130 Series Schweizer Hughes 290 Series
Letiště Praha a.s. K letišti 61019 160 08 Praha 6	letišť Praha-Ruzyně	PA-28-181 Archer Cessna 152 Cessna 172 Piper PA-28, 32, 34 Series Cessna F150 C172 C182 FR182 Tascam P 02, 05, P 2000 T
FLYING ACADEMY s.r.o. Pražákova 48 619 00 BRNO	a) vlastní letadla b) cizí po dohodě	Robinson R44 Z-37A Cessna C-150, C-172
F AIR s.r.o. Letiště Benešov 257 51 BYSTRICE u BENEŠOVA	a) vlastní letadla b) cizí letadla	EMBRAER-135B Hawker 800XP Cessna 310 Cessna Mustang Cessna SF-300A
GES-AIR, s.r.o. Studená 55a 323 00 PLZEŇ	vlastní letadla	Saab SF-340B Boeing 737-600/700/800/900 NG Boeing 737-300/400/500-Classic
GROSSMANN JET SERVICE, s.r.o. Ošedská 893/29 161 00 PRAHA 6	vlastní letadla	UL PA BPH ZP ULV
JOB AIR Central Connect Airlines s.r.o. Mezinárodní letiště Ostrava T42 51 MOŠNOV 407	letadla v režimu SLZ cizí SLZ po dohodě	SLZ
Letecká amatérská asociace ČR Mie Karla 289 102 00 Praha 10	letišť Brno-Tuřany	PA-34 Bonanza Cessna 150 Cessna T-172U Cessna T-300
LETIŠTĚ BRNO, a.s. Letiště Brno-Tuřany 602 00 BRNO	vlastní letadla	
LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s. Letiště Ostrava I. p. 401 T42 51 MOŠNOV		
LET'S FLY s.r.o. Mezinárodní letiště Ostrava T42 51 MOŠNOV		



Prostor pro Vaše dotazy, připomínky,
názory a doporučení.

Organizace porad k bezpečnosti letů v roce 2013

Termín konání následující porady k bezpečnosti letů:

- 17.10. 2013 v prostorách VZLÚ Letňany - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 3. čtvrtletí 2013.

Začátek porady je v 9.30 hod.

Případná změna bude oznámena na [www. stránkách ÚZPLN](http://www.uzpln.cz) a v AIC.

ÚZPLN děkuje za souhlas s použitím fotografií, které pro prezentaci poskytli Štěpán Černý (str. 28, A320), Miroslav Kopáček (str. 77, Su-31M) a Radek Kincl (str. 94, kabina Spitfire).

Kontaktní adresa

**Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
Beranových 130
199 01 PRAHA 99 - Letňany**

E-mail: info@uzpln.cz

TEL: +420 266 199 231

FAX: +420 266 199 234

Děkuji za pozornost

