

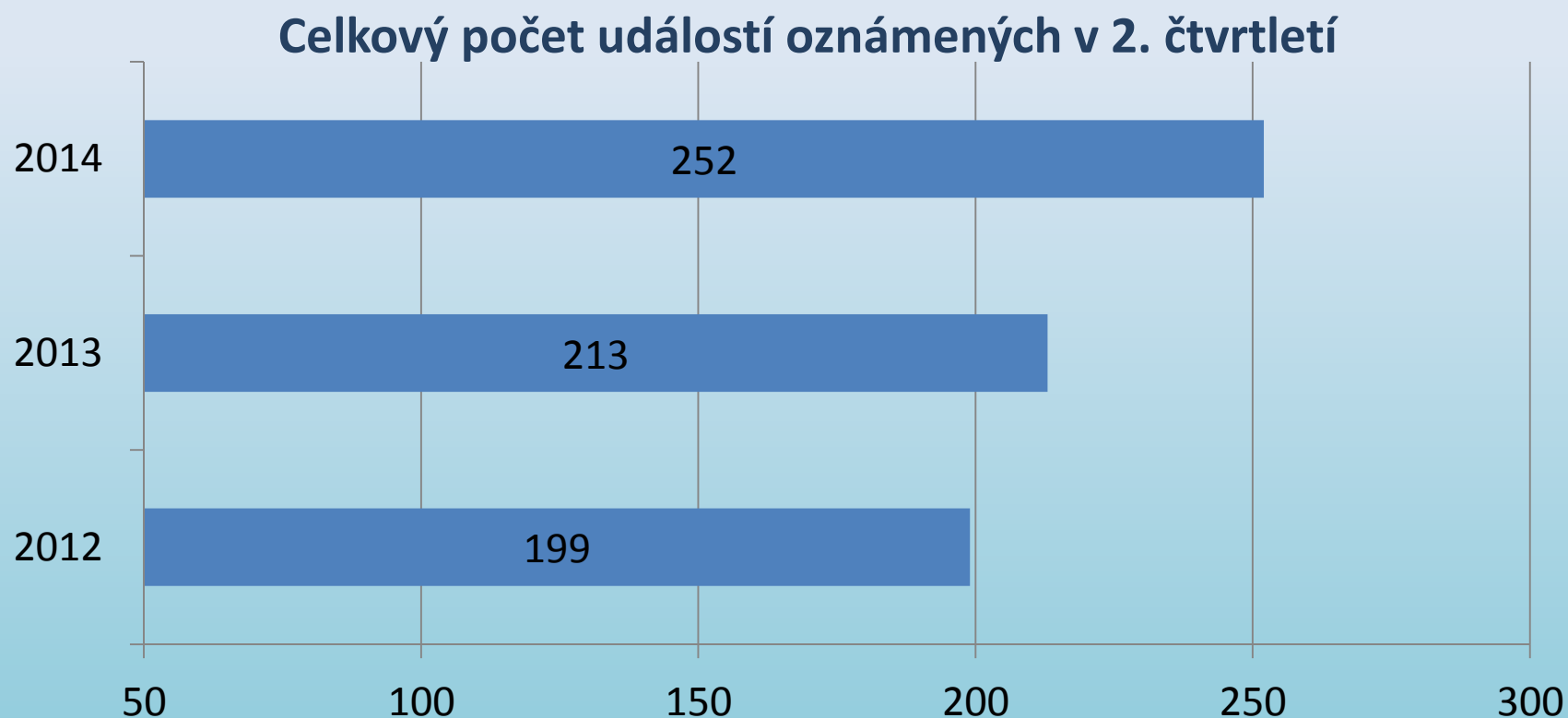
Porada k rozboru bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2014

Program porady

- ➔ Rozbor bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2014
- ➔ Informace
- ➔ Závěr



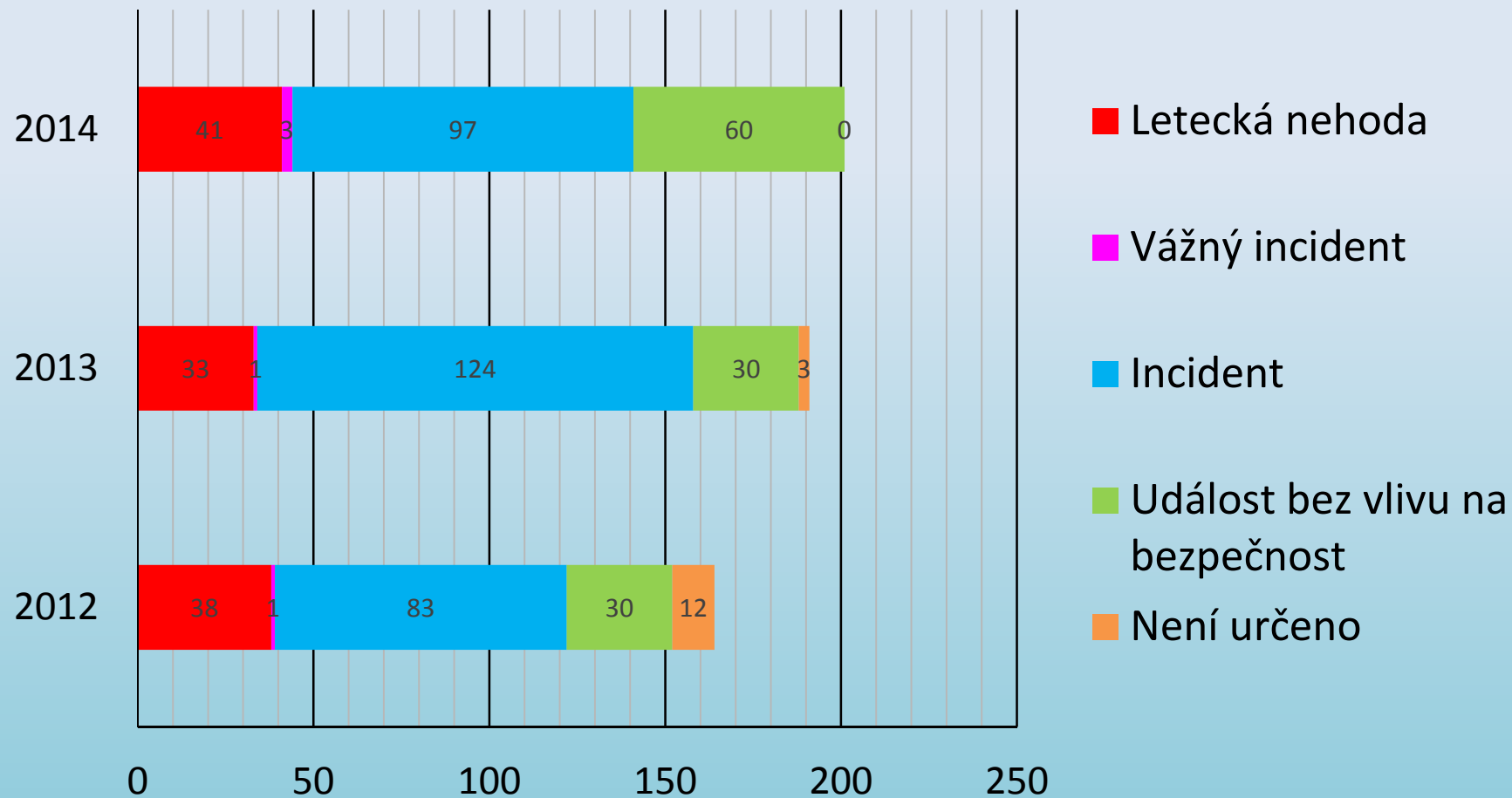
Ve druhém čtvrtletí roku 2014 došlo k mírnému nárůstu počtu oznámených událostí jako celku proti stejnému období v předcházejících dvou letech.



Následující statistické přehledy za 2. čtvrtletí porovnávají rozložení událostí s ohledem na kategorie závažnosti (letecké nehody, vážné incidenty, incidenty a události bez vlivu na bezpečnost) v období posledních tří let (2012 – 2014).



Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve druhém čtvrtletí podle závažnosti, mimo události v parašutistickém provozu.



Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve druhém čtvrtletí podle závažnosti, mimo události v parašutistickém provozu.

Závažnost události	2014	2013	2012
Letecké nehody	41	33	38
Z toho fatální nehody	7	4	7
Vážné incidenty	3	1	1
Incidenty	97	124	83
Bez vlivu na bezpečnost	60	30	30
Není určeno	0	3	12
Celkem	201	191	164

Ve druhém čtvrtletí roku 2014, v porovnání se stejným obdobím předcházejícího roku, vzrostl počet oznámených leteckých nehod ve všeobecném letectví.

Následující statistické údaje za druhé čtvrtletí roku 2014 podávají přehled o konkrétních počtech událostí podle druhu provozu a kategorií letadel.



Struktura oznámených událostí v provozu letadel

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Hodnocení událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 2. čtvrtletí 2014				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno **
MTOM > 5 700 kg	0	1	47	55	0
MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	0 (2*)	0	13	1	0
MTOM ≤ 2 250 kg	22	0 (2*)	27	4	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 byly hlášeny 3 události bez vlivu na bezpečnost, které se nevztahují k provozu žádného konkrétního letadla.

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 2014				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
Celkem všechny kategorie letadel	15 (7*)	0 (2*)	28	4	0
Letoun	2 (6*)	0 (2*)	19	2	0
Kluzák	10 (1*)	0	5	2	0
Vrtulník	3	0	4	0	0
Balón Vzducholod'	0	0	0	0	0
Bezpilotní letadla	0	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.

Struktura oznámených událostí v provozu sportovních létajících zařízení (SLZ)

Druh sportovního létajícího zařízení	Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 2. čtvrtletí 2014				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno
Celkem SLZ	14 (3*)	0	7	0	0
ULL	7 (3*)	0	6	0	0
UK	1	0	0	0	0
ULH a ULV	1	0	1	0	0
PK, MPK, ZK, MZK	5	0	0	0	0

Události v parašutistickém provozu z hlediska závažnosti

Sportovní padák	14 nehod	37 vážných incidentů		
-----------------	-----------------	-----------------------------	--	--

* 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.

Tabulka uvádí počet leteckých nehod na území České republiky a počet osob, které při nich zahynuly ve 2. čtvrtletí roku 2014 a porovnává tyto údaje se stejným obdobím v letech 2010 - 2013.

Rok události	2014	2013	2012	2011	2010
Letecké nehody včetně parašutistických	44	25	35	28	35
Fatální letecké nehody	4	1	6	4	2
Počet zahynulých osob	5	1	9	4	3

Uvedený počet nehod a zahynulých osob zahrnuje také parašutistický provoz.



Obchodní letecká doprava z pohledu bezpečnosti

Ve druhém čtvrtletí roku 2014 v provozu letadel v obchodní letecké dopravě nedošlo na území České republiky k žádné letecké nehodě.

V následující části je přehled některých vybraných událostí, hodnocených jako incidenty.



Incident

Datum: 16. 4. 2014
Typ: A 319
Místo: LAGAR (FIR Praha)

- ➔ Při letu letadla A 319 zahraničního dopravce, letícího z UDD (Moskva-Domodedovo) do EDDM (Mnichov) zaznamenala posádka problémy s přetlakem kabiny.
- ➔ Pilot v souvislosti s řešením situace požádal o povolení klesat z FL 340 do FL 100.
- ➔ ACC Praha koordinovala nouzové klesání.
- ➔ Příčinou události byla již dále nezjištěna technická závada.

Incident

Datum: 13. 5. 2014
Typ: Airbus A 320
Místo: LKKV (Karlovy Vary)

- ➔ Při vzletu letadla byly zaznamenány dvě silné rány a pozorovány dva po sobě následující záblesky plamenů vycházejících z levého motoru.
- ➔ Letadlo pokračovalo v odletu s jedním motorem na záložní letiště LKPR, kde po cca 30 min přistálo.
- ➔ Pracovníci LKKV provedli po odletu letadla mimořádnou kontrolu provozní plochy, při které nenalezli žádné známky po střetu s ptákem ani žádné části motoru.
- ➔ Při kontrole letadla byla zjištěna příčina zastavení motoru č.1. Ohebná hřídel VBF (Variable Bleed Valve) byla zlomena v poloze osm hodin.

Incident Airbus A 320 - pokračování

- ➔ Dne 14. 5. 2014 byla provedena výměna ohebného hřídele, provedena motorová zkouška a práce byly ukončeny přezkoušením funkce dle příslušného JIC.



Střety s ptáky

V průběhu druhého čtvrtletí 2014 ÚZPLN obdržel od leteckých dopravců celkem 30 oznámení o střetu s ptáky, z toho 2 střety vedly k poškození letadla.

- 22 střetů se stalo v prostoru letišť v České republice.
- 8 hlášení o střetu bylo od českého leteckého dopravce během vzletu a přistání na zahraničním letišti.



Ilustrační foto

Přehled laserových útoků

Ve druhém čtvrtletí 2014 ÚZPLN obdržel 6 oznámení o zasažení letícího letadla laserovým paprskem ve FIR Praha.

Posádky letadel ohlásily zasažení:

- 1 x během přiblížení na LKPR,
- 2 x během přiblížení na LKTB,
- 1 x během přiblížení na LKMT,
- 1 x na trati ve FL 55, 5 NM W,
- 1 x při přiblížení na heliport v ÚVN Praha.



Všeobecné letectví z pohledu bezpečnosti provozu letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2250 kg.



Ve druhém čtvrtletí roku 2014 na území České republiky v této kategorii letadel nedošlo k letecké nehodě ani k vážnému incidentu.

Všeobecné letectví z pohledu bezpečnosti provozu letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností do 2250 kg.



Letecká nehoda

Datum: 2. 4. 2014

Typ: SLZ Axis Pluto 2

Místo: Dobětice u Ústí nad Labem

- ➔ Pilot prováděl v odpoledních hodinách rekreační let.
- ➔ V průběhu přistání na plochu Dobětice, ve výšce cca 15 m AGL, došlo vlivem termické turbulence k náhlému prosednutí padákového kluzáku.
- ➔ Následovalo tvrdé přistání na plochu.
- ➔ Pilot padákového kluzáku utrpěl vážná zranění páteře.
- ➔ Příčinou bylo podcenění povětrnostních podmínek.

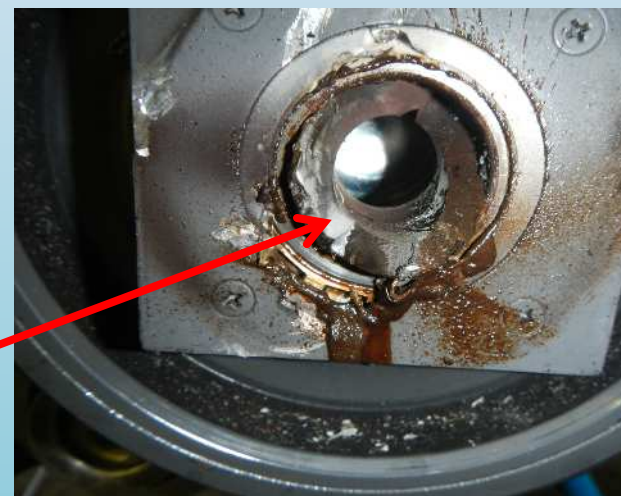


Ilustrační foto

Incident

Datum: 2. 4. 2014
Typ: Robinson R 22
Místo: LKPN (Podhořany)

- ➔ Pilot po vzletu zahájil stoupání do 300 m AGL. Cca po 5 minutách se ozvala rána a celý vrtulník se otřásl.
- ➔ Informoval TWR Pardubice o návratu na letiště a v průběhu klesání zjistil, že teploty motoru byly na maximu.
- ➔ Po odsednutí na plochu před hangárem vypnul motor. Z motorového prostoru se vycházel dým, proto pilot použil hasící přístroj z vrtulníku.
- ➔ Příčinou byla prasklá hřídel větráku motoru spojená s klikovou hřídelí.



Letecká nehoda

Datum: 4. 4. 2014

Typ: Kluzák ASK 13

Místo: LKHD (Hodkovice)

- ➔ Žákyně ve výcviku prováděla po přezkoušení první samostatný let po zimní přestávce.
- ➔ V průběhu strmého sestupu na přistání s plně otevřenými brzdícími klapkami, na vyšší rychlosti, neodhadla svoji výšku a zahájila přechodový oblouk.
- ➔ Kluzák vyplaval do výšky cca 2 m nad zemí.
- ➔ Žákyně zavřela brzdící klapky, ale pozdě zareagovala na stoupání kluzáku. V okamžiku, kdy si svoji chybu uvědomila, prudce potlačila.
- ➔ Následně došlo ke střetu přední části kluzáku se zemí. Následovalo kmitnutí trupu kluzáku a tvrdý náraz zadní části trupu a ostruhy, který deformoval zadní část.
- ➔ Při události došlo ke zranění žákyně.

Letecká nehoda ASK 13 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 12. 4. 2014

Typ: PK Axis Venus 2

Místo: LKTV (Všechov)

- ➔ Pilot plánoval provést rekreační let se vzletem pomocí navijáku typu „Myšpulín“.
- ➔ Připnul se k lanu navijáku a očekával plynulý tah při vzletu.
- ➔ Došlo však k prudkému škubnutí lana a následnému pádu pilota na zem.
- ➔ Navijákový vzlet byl okamžitě přerušen.
- ➔ Pilot utrpěl těžký otřes mozku a byl RZS převezen k odbornému vyšetření.
- ➔ Příčinou bylo porušení metodiky postupu vlekania obsluhou navijáku.



Ilustrační foto

Incident

Datum: 12. 4. 2014
Typ: Motorizovaný kluzák L-13 SE Vivat
Místo: LKSK (Skuteč)

- ➔ Při přistání pilot nevysunul podvozek a motorizovaný kluzák dosednul na břicho. Došlo k lehkému poškození spodní části trupu a ke zničení vrtule.
- ➔ Dvoučlenná posádka nebyla zraněna.
- ➔ Pilot při šetření příčiny inspektorem ÚZPLN přiznal své pochybení - nedodržel provedení všech úkonů před přistáním.
- ➔ V rámci šetření tohoto incidentu bylo zjištěno, že u téhož letadla během letu dne 14. 6. došlo ke ztrátě vrtule za letu. Pilot přistál do terénu u Vojnova Městce bez poškození. Posádka nebyla zraněna. Příčiny ztráty vrtule šetří ÚZPLN. Ztracená vrtule nebyla dosud nalezena.

Letecká nehoda L-13 SE Vivat – pokračování



Přistání bez vysunutého podvozku na LKSK.

Přistání do terénu po ztrátě vrtule za letu dne 14. 6. 2014.



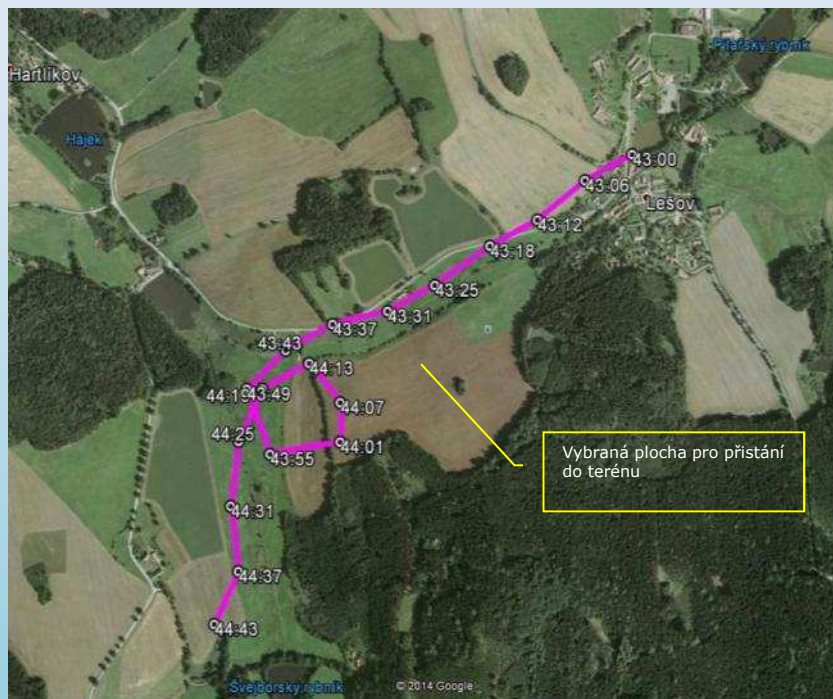
Letecká nehoda

Datum: 17. 4. 2014
Typ: Kluzák VSO-10
Místo: Rájov

- ➔ Pilot byl účastníkem soutěže AZ CUP 2014.
- ➔ V průběhu letu po trati se mu nepodařilo nalézt stoupavý proud a byl nucen přistát mimo letiště do terénu.
- ➔ Vyhledal vhodnou plochu, ale nesprávně vyhodnotil situaci a zatáčením se dostal do polohy, ze které nemohl na vybranou plochu přistát.
- ➔ Musel vyhledat jiné místo a při pokusu dotočit zatáčku před přistáním na svažité pole kluzák v mírném traverzu narazil trupem a koncem pravé poloviny křídla do země.
- ➔ Následoval odskok s rotací a náraz do země, při kterém došlo k poškození trupu kluzáku. Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda kluzáku VSO-10 - pokračování

- ➔ Příčinou byla ztráta rychlosti kluzáku během přistání do terénu v blízkosti překážek v důsledku nesprávné změny rozhodnutí pilota. Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.



Incident

Datum: 19. 4. 2014
Typ: Zlín Z 226 MS
Místo: LKZB (Zbraslavice)

- ➔ Letoun Z-226 MS byl v rámci plachtařské soutěže AZ CUP 2014 zařazen jako vlečný.
- ➔ Pilot prováděl před vlekáním motorovou zkoušku. Při prověrci plného výkonu došlo náhle k překlopení letounu zvednutím ocasní části a zachycením točící se vrtule o zem.
- ➔ Na letounu došlo pouze k poškození vrtule a k násilnému zastavení motoru. Po provedené prohlídce motoru bylo konstatováno, že k poškození motoru nedošlo.
- ➔ Při této události nedošlo ke zranění pilota letounu.

Incident Z 226 MS – pokračování

Poškozený letoun



Detailnější pohled na poškození obou listů vrtule

Letecká nehoda

Datum: 19. 4. 2014
Typ: Bräдли BX-2 Cherry
Místo: LZPT (Partizánské, SVK)

- ➔ Pilot prováděl přistání s bočním větrem zprava 020° (asi $6 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$). Výdrž a dotyk proběhly normálně.
- ➔ Letoun však po dotyku odskočil a začal se stáčet doleva proti větru.
- ➔ Po korekci pravou nohou letoun na výchylku směrového kormidla nezareagoval a při dotyku se zemí došlo ke zlomení vzpěry přední podvozkové nohy a následně k dotyku vrtule se zemí.
- ➔ Ke zranění osob na palubě letounu nedošlo.

Letecká nehoda Brädli BX-2 Cherry - pokračování



Letecká nehoda

Datum: 20. 4. 2014

Typ: Kluzák L-33 Solo

Místo: cca 500 m východně obce Saupsdorf (SRN)

- ➔ Pilot kluzáku vzlétl aerovlekem z LKCE za účelem termického letu.
- ➔ Po cca 1 hod 40 min letu došlo ke změně meteorologických podmínek, které neumožňovaly pokračovat v letu. Pilot se proto rozhodl pro přistání do terénu.
- ➔ Při dojezdu však došlo k odskočení kluzáku do výše s následným tvrdým dopadem.
- ➔ Na kluzáku došlo především k zborcení a protržení potahu v zadní části trupu a to v prostoru za centroplánem a před kořenovou částí kýlu. Dále došlo k drobným oděrkám a poškrábáním potahu spodní části trupu. Pilot nebyl zraněn.
- ➔ Příčinou byla terénní nerovnost v místě přistání.

Letecká nehoda L-33 Solo – pokračování



Kluzák L-33 Solo po přistání



Zborcení a protržení potahu trupu před kořenovou částí kýlu



Zborcení a protržení potahu trupu za centroplánem

Letecká nehoda

Datum: 20. 4. 2014
Typ: UL kluzák TST-10 Atlas
Místo: Petrovice u Humpolce

- ➔ Pilot prováděl termický let v rámci soutěže AZ CUP 2014.
- ➔ Při poklesu termických podmínek se ve 200 m AGL snažil vysunout a nastartovat motor.
- ➔ Když se mu to nepodařilo, rozhodnul se pro přistání do terénu.
- ➔ Přistávací manévr prováděl proti větru na louku za obcí.
- ➔ Vzhledem k velkému opadání, způsobenému mimo jiné odporem vysunutého nepracujícího motoru, se pilotovi nepodařilo doklouzat na vybranou plochu.
- ➔ Rozhodnul se pro nejbližší plochu na kraji obce.

Letecká nehoda TST-10 Atlas - pokračování

- ➔ Náhlým poryvem větru došlo k prosednutí UL kluzáku, který pak zavadil pravou polovinou křídla o korunu ovocného stromu a spadl do zahrady na okraji obce, kde po nárazu do kamenné zídky došlo k jeho zničení. Pilot nebyl zraněn.
- ➔ Příčinou bylo pozdní zahájení přistání do terénu.



Letecká nehoda

Datum: 21. 4. 2014
Typ: UL letoun Legend 540
Místo: řepkové pole u Malenovic

- ➔ Pilot během letu v ATZ LKKO za účelem seznámení cestujícího s letounem předváděl zábranu pádu ve výšce cca 600 m AGL.
- ➔ Po potlačení řídicí páky přešel UL letoun do strmého sestupného letu.
- ➔ Při vybírání střemhlavého letu UL letoun nereagoval na přitažení řídicí páky a ve strmém klesání rychle ztrácel výšku.
- ➔ Pilot se správně rozhodnul pro použití záchranného padákového systému.
- ➔ UL letoun se po dopadu na zem převrátil na záda.
- ➔ Nárazem se utrhnul motor z lože, praskl trup a byly poškozeny obě poloviny křídla UL letounu.

Letecká nehoda ULL Legend 540 – pokračování

➔ Posádka nebyla zraněna.



Letecká nehoda

Datum: 23. 4. 2014
Typ: Robinson R 44 Raven I
Místo: Velké Všelisy

- ➔ Pilot – žák prováděl plánovaný výcvik s instruktorem před kontrolním letem s examinátorem pro získání PPL(H).
- ➔ Po příjezdu na letiště provedl s instruktorem předletový briefing. Po vzletu odlétl do jihozápadní části ATZ LKMB.
- ➔ V poloze 10 km jihozápadně LKMB, na výšce 300 m AGL zahájil nácvik autorotace s obnovením výkonu.
- ➔ Pilot v cca 10 m AGL mírným přitažením páky cyklického řízení zahájil přechodový oblouk a následně provedl odbrzdění dopředné rychlosti manévrem zvaným „Fléra“.
- ➔ Srovnal podélný sklon vrtulníku potlačením páky cyklického řízení a současně zvedal páku kolektivního řízení.

Letecká nehoda R 44 Raven I - pokračování

- ➔ Vrtulník dosednul na vybranou plochu a posádka uslyšela ránu. Tuto způsobil náraz listu hlavního rotoru do ocasního nosníku.
- ➔ Při tvrdém přistání došlo k poškození zadní části ližinového podvozku. Listy hlavního rotoru byly poškozeny při přeseknutí ocasního nosníku. Oddělením ocasního nosníku od trupu vrtulníku došlo k poškození transmise, vyrovnávací vrtulky, horizontálního a vertikálního stabilizátoru. Vrtulník byl odeslán k výrobci na celkovou opravu.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.
- ➔ Příčinou bylo nezvládnutí pilotáže vrtulníku při nácviku přistání v režimu autorotace.



Incident

Datum: 24. 4. 2014
Typ: UL letoun Evolution E100
Místo: LKKV (Karlovy Vary)

- ➔ Pilot požádal TWR o přistání na LKKV z důvodu signalizace nezajištěného pravého kola.
- ➔ Pro kontrolu provedl průlet nad RWY a ATCo pozorováním zjistil, že pravé kolo skutečně nebylo ve správné poloze.
- ➔ Pilot se rozhodl přistát na RWY11. Byla vyhlášena plná pohotovost ZPS LKKV. Před dosednutím vypnul motor a přistál na levý hlavní a předový podvozek.
- ➔ Nedošlo ke zranění ani k poškození letounu. Jednotka ZPS LKKV po průzkumu a po dohodě s pilotem nadzvedla letoun a pilot ručně zajistil podvozek v poloze pro přistání.
- ➔ Následně uvolnil RWY a nedošlo ke zdržení odletu linky z LKKV.

Incident Evolution E100 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 26. 4. 2014

Typ: UL letoun Alto

Místo: Chvojenec

- ➔ Pilot s cestujícím, dalším pilotem ULL, prováděl traťový let na soukromou travnatou plochu.
- ➔ Nad plochou provedl dva průlety z důvodu její prohlídky před přistáním.
- ➔ Sestup na přistání provedl ve směru průletů.
- ➔ Ve výšce 20 m přehlédl vodiče nadzemního elektrického vedení, zachytil o ně podvozkem letounu a došlo k pádu letounu.
- ➔ Posádka byla bez zranění.



Letecká nehoda

Datum: 1. 5. 2014
Typ: Robinson R 44 Raven II
Místo: pole u obce Sulice

- ➔ Pilot prováděl rekreační let, jednalo se o jeho třetí let v daný den.
- ➔ Po nastoupení cestujících provedl vzlet z plochy a plynule stoupal do výšky 500 ft AGL.
- ➔ Po cca 1 minutě letu zaznamenal ve výšce cca 300 m AGL změnu v řízení vrtulníku.
- ➔ Při pohybu řídící pákou cyklického řízení v podélném směru pociťoval významný odpor.
- ➔ Pilot tento jev vyhodnotil jako závadu hydraulického systému.
- ➔ Přerušil let a rozhodnul se k okamžitému nouzovému přistání do terénu.

Letecká nehoda R 44 Raven II - pokračování

- ➔ Oznámil cestujícím, že provádí nouzové přistání a rychle klesal na pole před sebou.
- ➔ Přistával z visu do svažujícího se terénu porostlého vzrostlým obilím.
- ➔ Při hrubém zásahu do řízení narazil list hlavního rotoru do ocasního nosníku.
- ➔ Vrtulník se při tvrdém přistání převrátil na levý bok.
- ➔ Posádka nebyla zraněna a pilot provedl evakuaci cestujících.
- ➔ Vrtulník byl zcela zničen.
- ➔ Hydraulické posilovače byly odeslány výrobci k odborné expertíze.
- ➔ Příčinou bylo nezvládnutí pilotáže vrtulníku při nouzovém přistání na nevhodnou plochu s nepracujícím hydraulickým systémem.

Letecká nehoda R 44 Raven II - pokračování



Letecká nehoda

Datum: 1. 5. 2014
Typ: Padákový kluzák Magus XC 21
Místo: Trojanovice

- ➔ Pilotka před kritickým letem uskutečnila jeden nezdařený pokus o start. Ke zrušení startu došlo po cca 10 m rozběhu.
- ➔ Při návratu zpět na startoviště si pilotka pravděpodobně odepnula nožní popruhy a před startem neprovedla důslednou kontrolu postroje.
- ➔ Po druhém startu pilotka vyklouzla z postroje. Po marné snaze udržet se rukama za popruhy PK následoval pád do lesního porostu.
- ➔ Pilotka dopadla cca 100 m vpravo pod vrcholem Velkého Javorníku. Zraněním na místě podlehla.
- ➔ Technickou expertízou sedačky nebyly zjištěny žádné závady.

Letecká nehoda

Datum: 9. 5. 2014

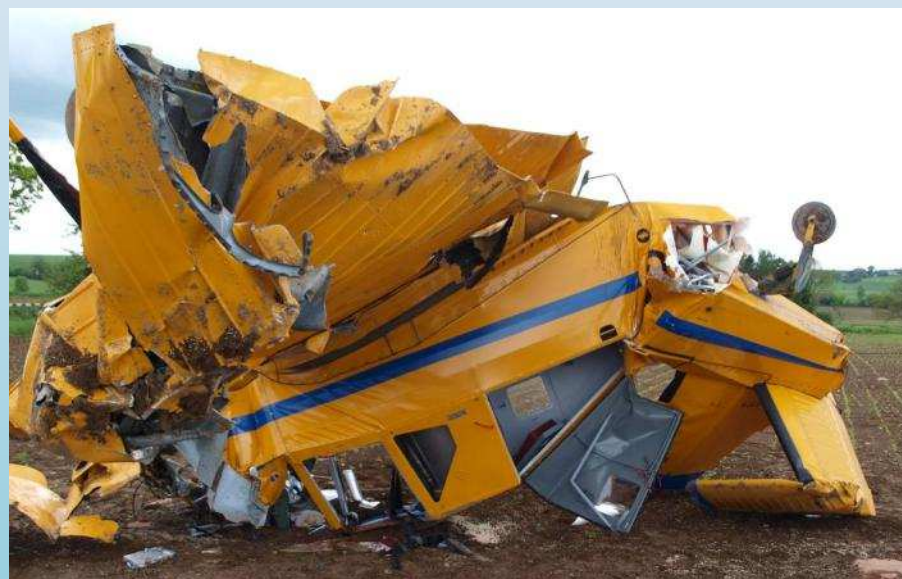
Typ: Zlín Z 37A

Místo: Chvalkovice - Sebuš

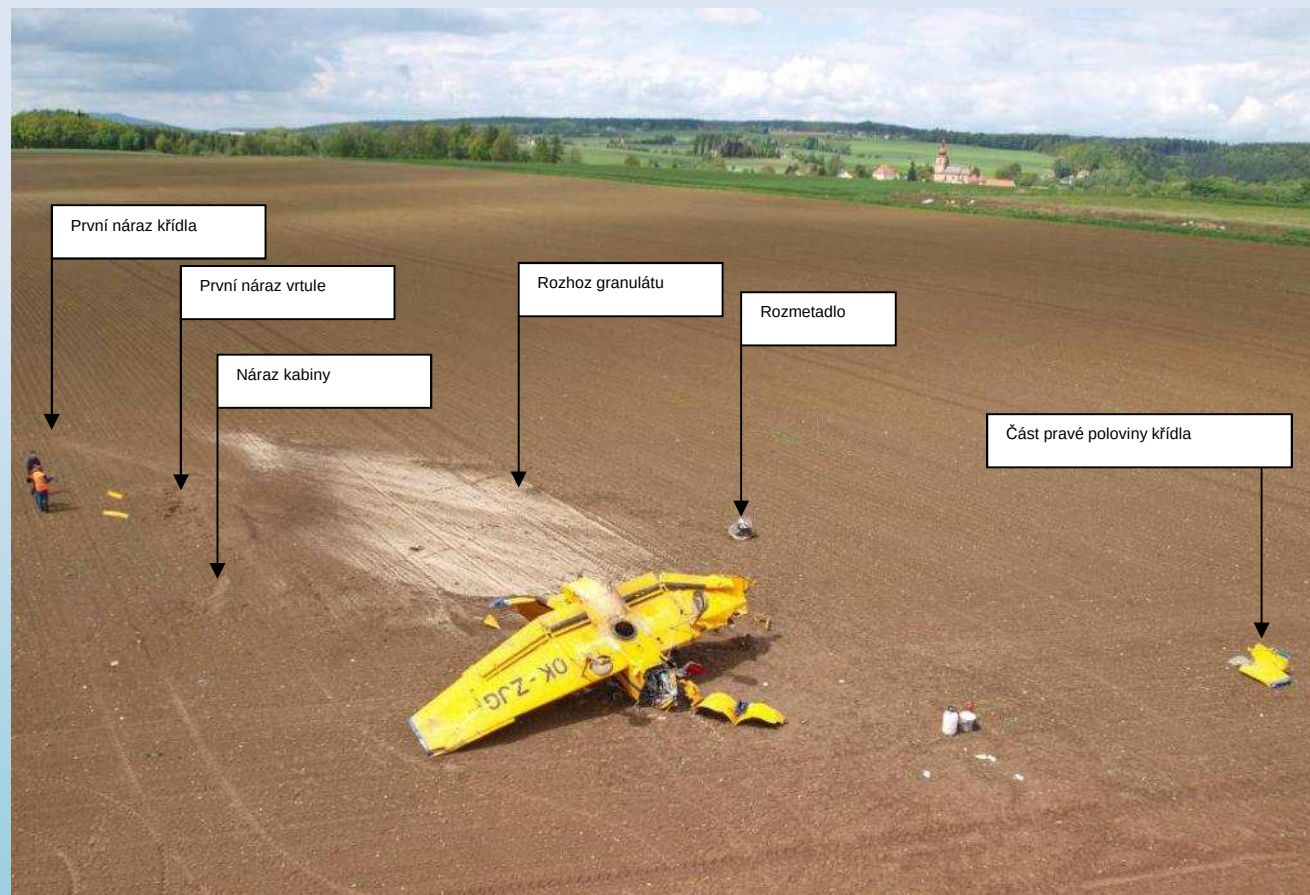
- ➔ Pilot, s celkovým náletem 3 564 hodin prováděl LCHČ z pracovní plochy Dolany.
- ➔ Letěl směrem k severnímu okraji pole s řepou jižně od obce Chvalkovice.
- ➔ Nad polem s řepou došlo ve výšce cca 25 - 30 m nad zemí při silném poryvu větru k přetažení letounu s kloněním.
- ➔ Pilot odhodil rozmetadlo, aby odlehčil letoun, ale okraj pravé poloviny křídla narazil do země.
- ➔ Následoval náraz do země vrtulí a přední částí trupu, převrácení letounu, vytržení motoru a destrukce přídě a ocasní části.

Letecká nehoda Z 37A – pokračování

- ➔ Nárazem došlo k odtržení části pravé poloviny křídla. Pilot, který při nárazu utrpěl vážné zranění, zůstal zaklíněn v deformované kabině.
- ➔ Leteckou nehodu ohlásil na linku tísňového volání a pilotovi poskytl pomoc svědek události.



Letecká nehoda Z 37A – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 10. 5. 2014
Typ: Kluzák L-13 A
Místo: Dolní Kralovice - Želivka

- ➔ Pilot přistával mimo letiště z důvodu aktuálně nepříznivých povětrnostních podmínek pro pokračování naplánovaného traťového letu.
- ➔ Při dojezdu po přistání narazil levou polovinou křídla do betonového sloupu vedení vysokého napětí.
- ➔ Ke zranění pilota nedošlo.
- ➔ Levá polovina křídla kluzáku byla nárazem značně poškozena, pravá polovina byla lehce poškozena nárazem do mladého stromku u silnice.

Letecká nehoda L-13 A – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 10. 5. 2014
Typ: PG Gradient Avax XC3
Místo: Kozákov

- ➔ Při průletu průsekem, těsně po startu, došlo vlivem turbulence k frontálnímu zaklopení náběžné hrany PG.
- ➔ V okamžiku ustoupení vrchlíku za pilota došlo také k asymetrickému zaklopení a to vedlo ke ztrátě výšky a kontaktu se vzrostlým stromem.
- ➔ Vrchlík se nezachytil ve větvích stromu a pilot se propadl až na zem, kde si způsobil těžké zranění.



Incident

Datum: 20. 5. 2014
Typ: Kluzák Ventus cM
Místo: LKBA (Břeclav)

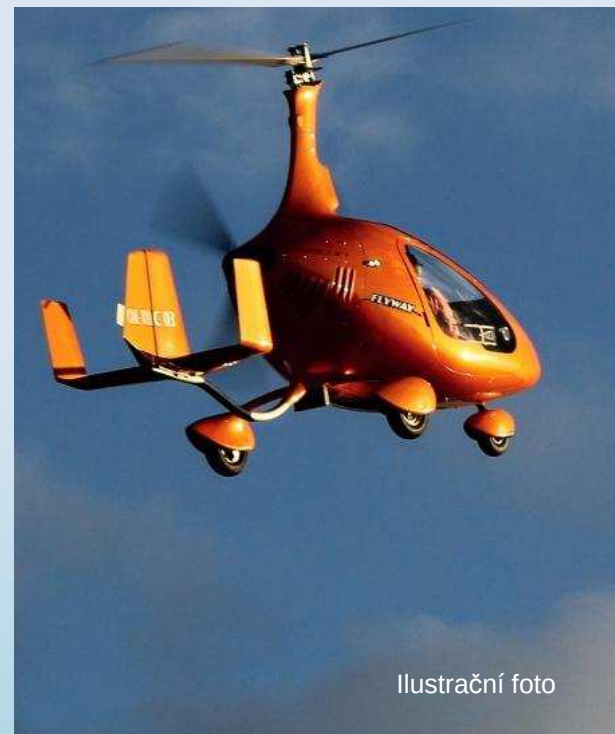
- ➔ Pilot po ukončení termickém letu prováděl na LKBA nácvik přistání do terénu.
- ➔ Při přistání zachytil pravou polovinou křídla o vysokou neposečenou travu. Následovala rotace kluzáku, který se otočil o cca 180° proti směru přistání.
- ➔ Obě části pravého flaperonu (křidélka) se poškodily tak, že vyžadovaly opravu v organizaci údržby.



Incident

Datum: 21. 5. 2014
Typ: UL vírník Cavalon
Místo: pole u obce Sendražice

- ➔ Pilot s další osobou na palubě prováděl let v ATZ LKHK.
- ➔ Za letu zaznamenal nárůst teploty motoru doprovázený snižujícím se výkonem.
- ➔ Upravil režim letu – teplota se nesnižovala a výkon motoru neumožnil pokračovat v letu na LKHK.
- ➔ Pilot správně vyhodnotil situaci a provedl bezpečnostní přistání do terénu, které proběhlo bez závad.
- ➔ Příčinou nedostatečného výkonu motoru byl nekvalitní automobilový benzín zakoupený pilotem v síti čerpacích stanic.



Ilustrační foto

Incident

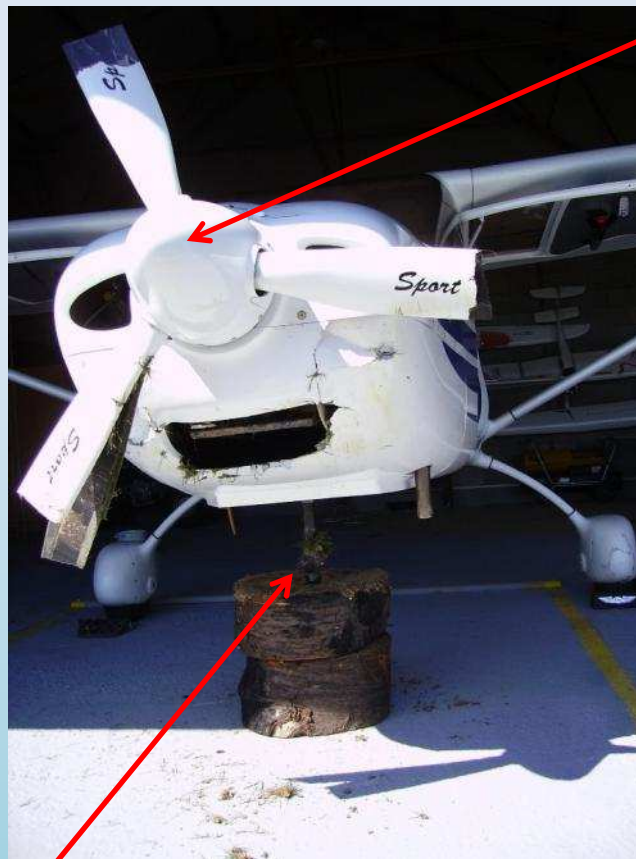
Datum: 21. 5. 2014

Typ: UL letoun TL-3000 Sirius

Místo: plocha SLZ Suché u Modlan

- ➔ Pilot přistával na travnatou RWY 05 na hlavní podvozek.
- ➔ Po ujetí cca 6 m se dráhy dotklo kolo předového podvozku, které se zabořilo cca 5 cm do přistávací plochy, přičemž došlo k ulomení kola předového podvozku cca 10 cm nad vidlicí.
- ➔ Po ujetí dalších cca 11 m došlo k zaboření zbytku podvozkové nohy. UL letoun se zastavil po ujetí dalších 23 m.
- ➔ Na UL letounu došlo ke zlomení nohy předového podvozku, zničení vrtule, poškození závěsů pravé poloviny křídla a k poškození upevnění vzpěry pravé poloviny křídla k trupu.
- ➔ Při události nedošlo ke zranění pilota UL letounu.

Incident TL-3000 Sirius – pokračování



Poškozená třílistá
vrtule

Zbylá část nohy předového podvozku

Incident

Datum: 22. 5. 2014
Typ: UL letoun TL-3000 Sirius
Místo: LKHD (Hodkovice)

- ➔ Pilot prováděl rekreační let z LKKA do LKHD.
- ➔ Při příletu na LKHD provedl kontrolu návěsní plochy. Podle WDI určil směr větru cca 340° a rozhodnul se provést přistání na RWY 01.
- ➔ V poloze po větru RWY 01 pilot zjistil, že vítr fouká ze směru 160° a rozhodnul se přistát proti větru na RWY 19.
- ➔ Při přistání na dráhu s bočním větrem došlo k poškození nohy předového podvozku.
- ➔ Příčina - pilot před dotykem s dráhou nesrovnal UL letoun do směru.



Letecká nehoda

Datum: 24. 5. 2014

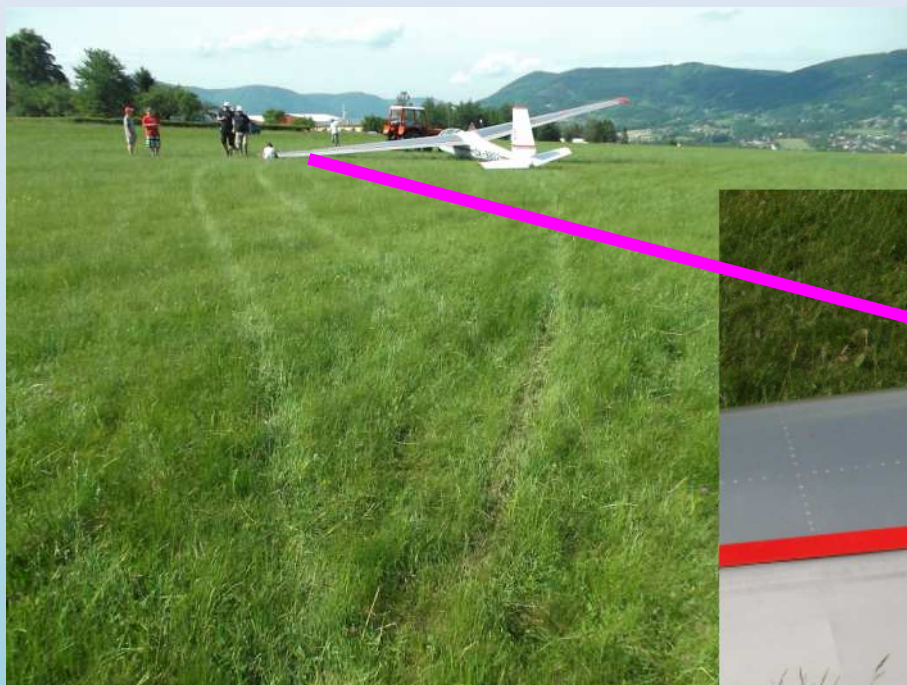
Typ: Kluzák L-13

Místo: LKFR (Frýdlant nad Ostravicí)

- ➔ Pilotní žákyně s instruktorem prováděli po vzletu navijákem let po okruhu ve výšce cca 150 m AGL. Mezi 3. a 4. zatáčkou žákyně vysunula vztlakové klapky.
- ➔ Po dotočení 4. okruhové zatáčky instruktor převzal řízení a vysunul brzdící klapky. Ani několik sekund po jejich vysunutí nezačal kluzák výrazně klesat.
- ➔ Instruktor proto provedl skluz za účelem opravy rozpočtu na přistání.
- ➔ Vybrání skluzu před dosednutím proběhlo pozdě a kluzák v traverzu narazil velkou vertikální rychlostí do země.

Letecká nehoda L-13 – pokračování

- ➔ Došlo ke kontaktu levé poloviny křídla se zemí a náraz poškodil konstrukci křídla. Posádka nebyla zraněna.



Letecká nehoda

Datum: 25. 5. 2014

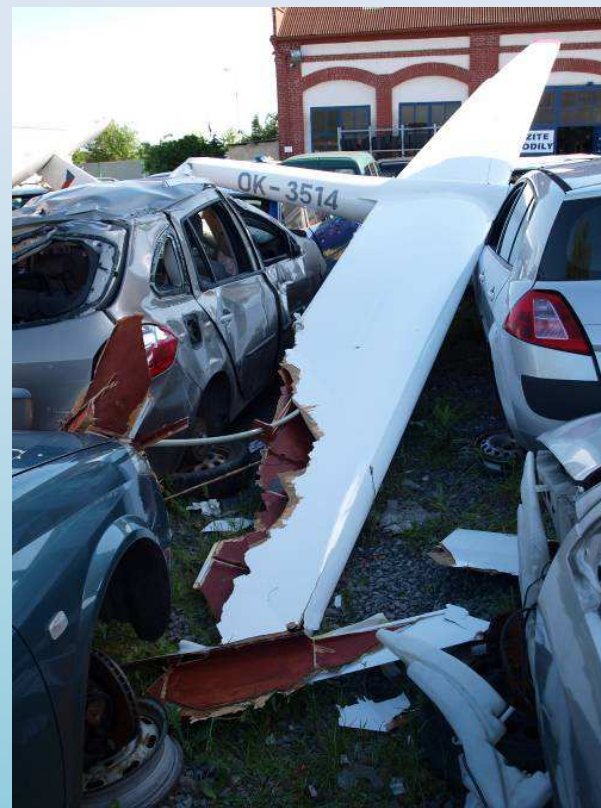
Typ: Kluzák VSO-10

Místo: LKMB (Mladá Boleslav)

- ➔ Pilot byl účastníkem soutěže Gradient & CLUB Grand Prix 2014.
- ➔ Po prolétnutí koncového bodu soutěžní trati se zařadil do okruhu pro přistání na RWY 23 LKMB.
- ➔ V poloze po větru vysouval podvozek a přitom pokračoval v klouzání směrem do třetí zatáčky.
- ➔ Postupně sklesal a ve výšce 20,3 m AGL pravou polovinou křídla narazil do trubky tvořící kovový sloup.
- ➔ Po nárazu a odtržení části křídla kluzák v rotaci dopadl do prostoru vrakoviště.

Letecká nehoda kluzáku VSO-10 - pokračování

- ➔ Při nárazu pilot nebyl zraněn, kluzák byl zničen. Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.



Incident

Datum: 29. 5. 2014
Typ: Zlín Z 381 (Bücker Bü-181)
Místo: pole u Nabočan na Chrudimsku

- ➔ Během letu z Kroměříže na letecký den Aviatická pouť 2014 na LKPD došlo k vysazení motoru.
- ➔ Pilot nouzově přistál do terénu – pole s vysokou řepkou, bez zranění.
- ➔ Při přistání se poškodil podvozek, ostatní poškození se dosud zjišťují v údržbové organizaci.
- ➔ Technickou prohlídkou letounu na místě incidentu bylo zjištěno úplné vyčerpání paliva z nádrží.

Incident Zlín Z 381- pokračování



Místo přistání



Poškození podvozku

Letecká nehoda

Datum: 31. 5. 2014
Typ: Kluzák L-13A
Místo: LKJC (Jičín)

- ➔ Pilotka s instruktorem odstartovali k provedení úlohy nácviku přistání do omezeného prostoru.
- ➔ Pilotka po vypnutí ve výšce 300 m AGL provedla nad místem zamýšleného přistání zatačku o 360° pro kontrolu plochy.
- ➔ Ve výšce cca 200 m AGL začala provádět pravý okruh okolo zamýšleného bodu dotyku pro přistání.
- ➔ Na finále udržovala rychlost 80 km/h a měla plně otevřené brzdící klapky. V závěrečné fázi přiblížení byl kluzák níže, proto instruktor cca 150 m před plánovaným bodem dotyku přivřel brzdící klapky a stále udržoval rychlost 80 km/h.

Letecká nehoda L-13A – pokračování

- ➔ Ve výšce cca 2 m AGL (na rozhraní řepkového pole a travnaté letištní plochy) se kluzák vlivem poryvu větru prosednul a zachytil levou polovinou křídla o vzrostlý řepkový porost.
- ➔ Otočil se kolem levé poloviny křídla o cca 90° a bokem dopadl na kolo podvozku na travnatou plochu letiště.
- ➔ Po dopadu se začal bočně sunout po kole hlavního podvozku s ocasní ostruhou nad zemí, otočil se o cca 200° a po 20 m se zastavil.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.
- ➔ Kluzák byl poškozen - došlo k ohnutí levé poloviny křídla ve vzdálenosti 1,5 m od okrajového oblouku.

Letecká nehoda L-13A – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 31. 5. 2014
Typ: UL letoun LU-1
Místo: LKKO (Kolín)

- ➔ Pilot na traťovém letu se rozhodl pro přistání v LKKO pro malý stav LPH na ukazateli.
- ➔ Zkontroloval LPH pohledem do nádrže a provedl motorovou zkoušku.
- ➔ Po vzletu zjistil malý výkon motoru.
- ➔ Rozhodl se malým okruhem přistát zpět na LKKO.
- ➔ V zatáčce, ve výšce 20 – 25 m ztratil rychlost a dopadl levou polovinou křídla a následně přední částí na zem.
- ➔ Pilot byl těžce zraněn.



Letecká nehoda

Datum: 31. 5. 2014
Typ: Kluzák H201- B
Místo: pole u obce Nepřevázka

- ➔ Pilot při dokluzu ze soutěžní disciplíny vlétl s kluzákem do oblasti silného opadání.
- ➔ S ohledem na výšku nebyl schopen doletět a následně přistát na LKMB.
- ➔ Správně se rozhodnul, že přistane do terénu na vybranou plochu.
- ➔ Přiblížení k místu přistání prováděl okruhem a přistával proti větru.
- ➔ V konečné fázi přistání došlo k zachycení ocasních ploch o vzrostlý porost obilí.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.
- ➔ Kluzák byl poškozen – došlo k poškození ocasních ploch.

Letecká nehoda H201- B – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 4. 6. 2014
Typ: Kluzák ASW 15B
Místo: LKKY (Kyjov)

- ➔ Pilot kluzáku dosedl na přistávací dráhu s vysunutým podvozkem.
- ➔ Na terénní nerovnosti ale došlo k odskoku kluzáku.
- ➔ Při následném kontaktu s zemí byla proražena přepážka, ke které byl uchycen podvozek kluzáku a podvozek se samovolně zasunul do trupu kluzáku. Ke zranění pilota nedošlo.

Proražená přepážka



Letecká nehoda

Datum: 6. 6. 2014

Typ: UL letoun Tecnam P-92 Echo

Místo: LKKA (Křižanov)

- ➔ Pilot UL letounu prováděl na LKKA vzlet k aerovleku kluzáku LS 3 z RWY 32.
- ➔ Podle pilota kluzáku po vzletu, ve výšce cca 30 - 40 m, došlo během stoupání k náhlému sklopení vlečného UL letounu směrem k zemi.
- ➔ Kluzák se dostal do polohy nad vlečný UL letoun a dříve, než se pilot kluzáku stačil vypnout, se vlečné lano přetrhlo v blízkosti závěsu na kluzáku.
- ➔ UL letoun dopadl do pole cca 1 km od LKKA. Po nárazu začal hořet. Nepomohla ani rychlá pomoc svědků dopadu. Pilot zahynul.
- ➔ Pilot kluzáku přistál zpět na LKKA.

Letecká nehoda P-92 Echo - pokračování

➔ Při nárazu pilot zahynul, UL letoun byl zničen.



Letecká nehoda

Datum: 6. 6. 2014

Typ: Kluzák L-13A

Místo: LKHC (Hořice)

- ➔ Pilotovi se nepodařilo po vypnutí z aerovleku navázat do stoupavého proudu.
- ➔ Následné přistání provedl s krátkým rozpočtem do předpolí RWY 30.
- ➔ Pilot byl nezraněn.
- ➔ Kluzák byl vážně poškozen.



Poškození ocasních ploch kluzáku

Letecká nehoda

Datum: 7. 6. 2014
Typ: Piper PA 28R-200
Místo: LKKV (Karlovy Vary)

- ➔ Zahraniční pilot provedl přistání na RWY 11 LKKV.
- ➔ Podle pilota ve fázi dojezdu letoun začal zatáčet vpravo.
- ➔ Pilot se neúspěšně snažil vyšlápnutím nožního řízení a brzděním udržet letoun v přímém směru.
- ➔ Letoun vyjel po cca 44 m vlevo do travnaté plochy vedle RWY a narazil předovým kolem do postranního dráhového návěstidla, které se zlomilo.
- ➔ Náraz poškodil přední podvozkovou nohu a letoun narazil vrtulí do země a přetočil proti směru přistání. Přitom se vylomil závěs pravé nohy hlavního podvozku, poškodila spodní strana pravé poloviny křídla a vrtule při násilném zastavení motoru.

Letecká nehoda PA 28R-200 - pokračování

➔ Posádka zraněna nebyla. Provoz na LKKV byl obnoven po 60 min.



Letecká nehoda

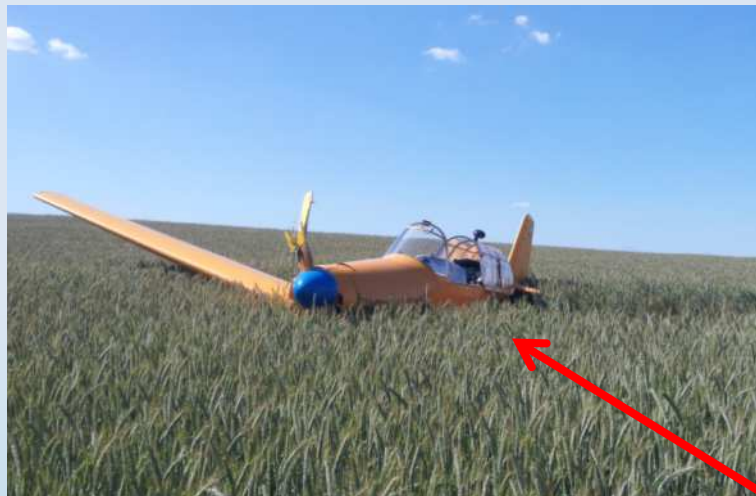
Datum: 7. 6. 2014

Typ: Zlín Z 226

Místo: LKPM (Příbram)

- ➔ Pilot, s celkovým náletem 604 hodin, prováděl vzlet na LKPM k aerovleku kluzáku L-23.
- ➔ Při startu z RWY 24R na travnatém povrchu nenabral po odpoutání dostatečnou rychlost a výšku k přechodu do stoupání.
- ➔ Po minutí okraje letištní plochy letoun zachytil podvozkem o vzrostlé obilí. Posádka kluzáku se v této situaci stačila vypnout.
- ➔ Vlečný letoun se prosedl do obilí a dopadl cca 1050 m od místa zahájení startu. Při nárazu se poškodila levá polovina křídla, vylomila levá noha hlavního podvozku, poškodila vrtule, motorové kryty a došlo k zastavení motoru.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda Z 226 - pokračování



Letecká nehoda

Datum: 13. 6. 2014

Typ: UL letoun Qualt 2000MT

Místo: Janovice u Frýdlantu n. O.

- ➔ Cca po 5 min od vzletu z LKFR došlo k vysazení motoru UL letounu.
- ➔ Pilot nouzově přistál do terénu.
- ➔ UL letoun byl poškozen.
- ➔ Ke zranění pilota nedošlo.



Letecká nehoda

Datum: 15. 6. 2014

Typ: UL vírník Calidus

Místo: LKPJ (Prostějov)

- ➔ Pilot s další osobou na palubě plánoval navigační let z LKPJ do LKKY.
- ➔ Při rozjezdu na rychlosti cca 80 km/h a po provedené předrotaci rotoru pilot zaznamenal neobvyklé kmitání páky řízení.
- ➔ Přerušil rozjezd stažením plynu.
- ➔ Rotor se ještě před snížením výkonu několikrát střetnul s listy tlačné vrtule a v prostoru za ocasioními plochami se dotknul země.
- ➔ Po kontaktu listu rotoru se zemí došlo k převrácení UL vírníku na levý bok a k jeho značnému poškození.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.

Letecká nehoda UL vírníku Calidus – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 20. 6. 2014
Typ: Vrtulník R 22 Beta II
Místo: Hlavenec

- ➔ Pilot s další osobou na palubě prováděli let z LKRO do LKSK.
- ➔ Posádka ve výšce 500 ft AGL po cca 12 minutách letu uslyšela ránu v oblasti motorového prostoru.
- ➔ Pilot zaznamenal současný pokles otáček hlavního rotoru a motoru na hodnotu 90%.
- ➔ Ozvala se druhá rána – opět z motorového prostoru.
- ➔ Pilot převedl vrtulník do režimu autorotace.
- ➔ Mírného zvýšení otáček hlavního rotoru dosáhl přitažením řídicí páky cyklického řízení.
- ➔ Pokračoval v klesání na travnatou plochu, která se nacházela mírně vpravo ve směru letu.

Letecká nehoda R 22 Beta II – pokračování

- ➔ Po dotočení na plochu nouzového přistání provedl v cca 10 m AGL přechodový oblouk s následnou flérou.
- ➔ Vrtulník však nereagoval zmenšením vertikálního klesání a tvrdě dosednul na travnatou plochu a došlo k značnému poškození vrtulníku.
- ➔ Posádka utrpěla vážná zranění páteře.
- ➔ Příčinou byla porucha způsobená opotřebením klínového řemene.



Letecká nehoda

Datum: 21. 6. 2014

Typ: Zlín Z 43

Místo: 700 m západně LKLB (Liberec)

- ➔ Po vzletu z LKLB došlo k náhlému vysazení motoru.
- ➔ Pilot přistál do terénu, pilot a tři cestující nebyli zraněni.
- ➔ Po dosednutí se křídlo střetlo s kovovým kolíkem skrytým v trávě a došlo k poškození potahu křídla.
- ➔ Příčinou vysazení motoru bylo přerušení náhonu vstřikovacího čerpadla LUN 5150.1 v důsledku prasknutí spojovacího členu náhonu čerpadla.

Incident Zlín Z 43



Poškození kořene křídla
ocelovým kolíkem v trávě.



Incident Zlín Z 43



Poškození spojovacího členu
náhonu čerpadla LUN 5150.1

O poruše byl informován výrobce motorů.

Incident

Datum: 24. 6. 2014
Typ: Motorový kluzák L-13 SW Vivat
Místo: LKVR (Vrchlabí)

- ➔ Při pojíždění ke vzletu se podvozek samovolně zaklapnul mimo podvozkovou šachtu.
- ➔ Došlo k poškození spodní části trupu kluzáku.
- ➔ Při technické prohlídce bylo zjištěno poškození horní části zlamovací vzpěry podvozku.
- ➔ Ke zranění pilota nedošlo.

Incident L-13 SW Vivat – pokračování

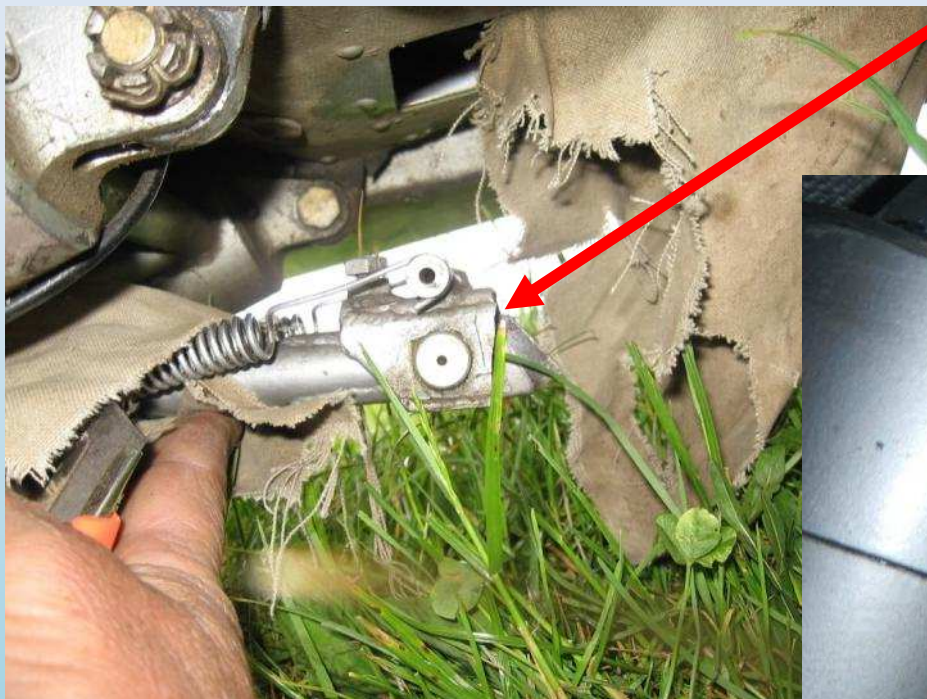


Poškození horní části
zlamovací vzpěry



Incident L-13 SW Vivat – pokračování

Poškození horní části
zlamovací vzpěry



Správná poloha zlamovací
vzpěry



Letecká nehoda

Datum: 26. 6. 2014
Typ: UL letoun WT-9 Dynamic
Místo: cca 500 m severně obce Kondrač

- ➔ Pilot odstartoval spolu s cestujícím z letiště LKCS (České Budějovice) s úmyslem letět do LDPL (Pula, Chorvatsko) ve skupině s druhým UL letounem.
- ➔ Po cca 20 min letu přešel UL letoun z dosud nezjištěných příčin do vývrtky a spadl na pastvinu.
- ➔ Záchranný systém letounu byl aktivován, ale podle svědků ve velmi malé výšce, proto nebyl účinný. K požáru UL letounu nedošlo, ale byl nárazem zcela zničen.
- ➔ Došlo ke zlomení pravé poloviny křídla, roztržení trupu za pilotní kabinou, roztržení překrytu pilotní kabiny a k vytržení směrového kormidla. Jednotlivé kryty motoru byly od sebe odděleny a spodní byl popraskán.

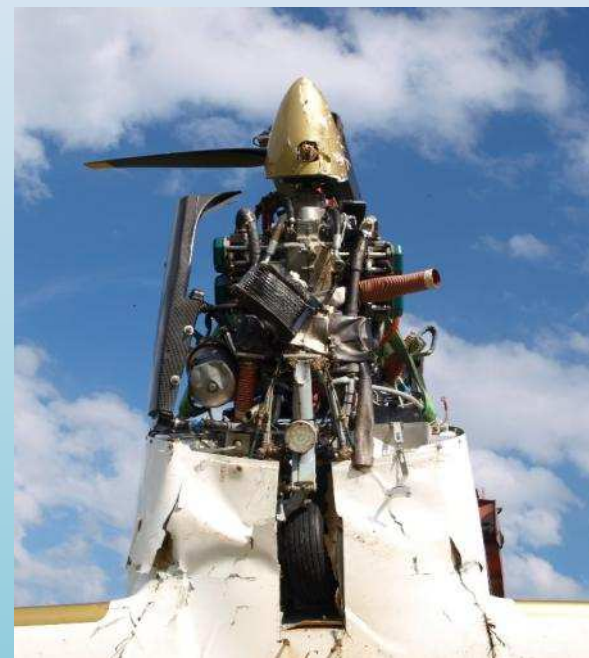
Letecká nehoda WT-9 Dynamic – pokračování

→ Při letecké nehodě došlo k smrtelnému zranění obou osob na palubě.



UL letoun po dopadu

Pohled na pohonnou jednotku
a předový podvozek



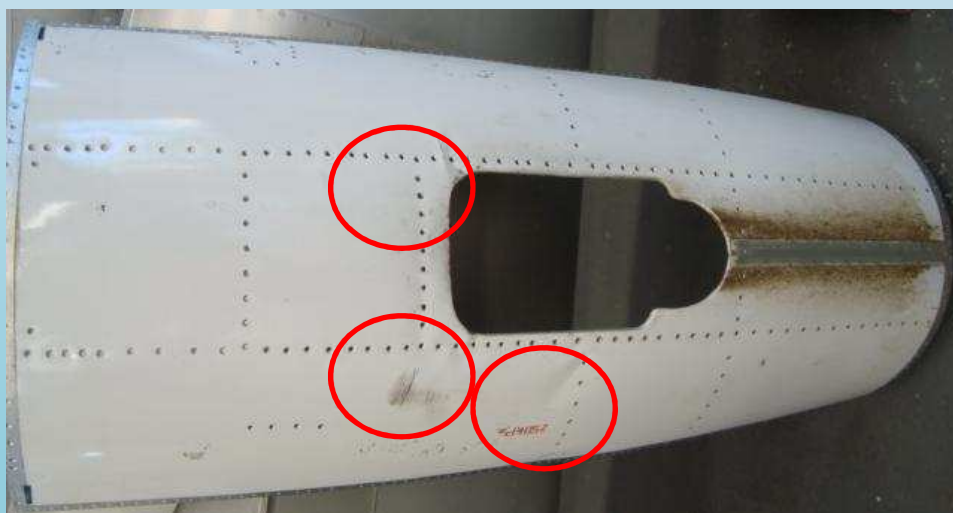
Incident

Datum: 27. 6. 2014
Typ: Kluzák L-23 Super Blaník
Místo: LKOL (Olomouc)

- ➔ Pilot přistával na travnatou RWY 09L letiště Olomouc.
- ➔ Při přistání provedl vysokou výdrž, přičemž došlo k prosednutí kluzáku a tvrdému přistání na hlavní kolo.
- ➔ Na kluzáku došlo především k poškození podvozkové části.
- ➔ Ke zranění pilota nedošlo.

Incident L-23 Super Blaník – pokračování

Poškozený kluzák na místě incidentu



Deformace na spodním
potahu

Parašutistický provoz



Ve druhém čtvrtletí roku 2014 došlo k výraznému nárůstu parašutistického provozu.

To se rovněž odrazilo v počtu hlášených parašutistických nehod a vážných incidentů.

Ilustrační foto

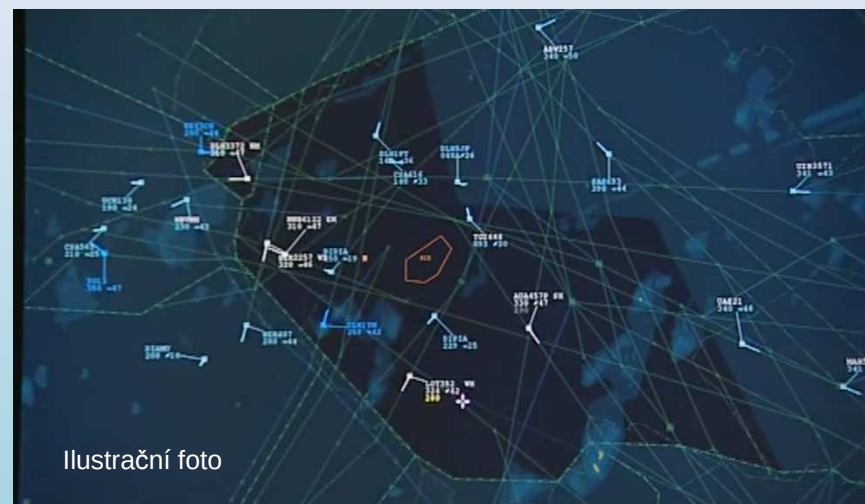
Celkem byly ÚZPLN oznámeno:

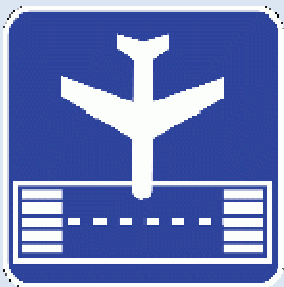
- ➔ 14 parašutistických nehod,
- ➔ 37 vážných incidentů.



Klíčové kategorie incidentů představující riziko pro bezpečnost v souvislosti s uspořádáním letového provozu (ATM)

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





Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion)

Ve druhém čtvrtletí 2014 byla oznámena celkem 1 událost na území České republiky, která souvisela s neoprávněným vstupem na dráhu nebo přítomností na dráze.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti	Popis
21. 6.	TWR LKPR	Bez vlivu na bezpečnost	Posádka ERJ190 vyklidila RWY 24 na RWY 12 bez omezení jiného provozu.



Porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup

Ve druhém čtvrtletí 2014 bylo oznámeno celkem 7 událostí, z toho:

- jako vážný incident byla hodnocena 1 událost (v souladu s metodikou klasifikace rizik EUROCONTROL),
- ostatní události byly hodnoceny jako incidenty.



Porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup

Incidenty související s ATC ve FIR Praha

Datum	ATS	Kategorie závažnosti	Popis
29. 4.	TWR LKPR	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi A 319 a A 320 nesprávným postupem ATC
13. 5.	APP Praha	Serious Incident	Snížení min. rozstupu mezi dvěma ATR72 nesprávným postupem ATC
8. 6.	APP LKMT	Significant Incident	Snížení min. rozst. mezi ATR 42 a PA 28 nesprávným postupem ATC
11. 6.	ACC Praha	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi RJ1H a GLF5 nesprávným postupem ATC
11. 6.	TWR LKPR	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi A 320 a A 319 nesprávným postupem ATC
11. 6.	APP LKTB	Significant Incident	Snížení min. rozst. PA 34 a C 560 podle kategorie turbulence v úplavu
23. 6.	APP LKPR	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi B 738 a P 46T nesprávným postupem ATC

Incident

Datum: 29. 4. 2014

Typ: Airbus A319 a Airbus A320

Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ Snížení rozstupů mezi odlétávajícím A319 a přilétávajícím A320 nesprávným postupem EC TWR Praha.
- ➔ Hodnota snížení rozstupu byla 1,38NM, tj. 68% délky RWY 24.



Vážný incident

Datum: 13. 5. 2014

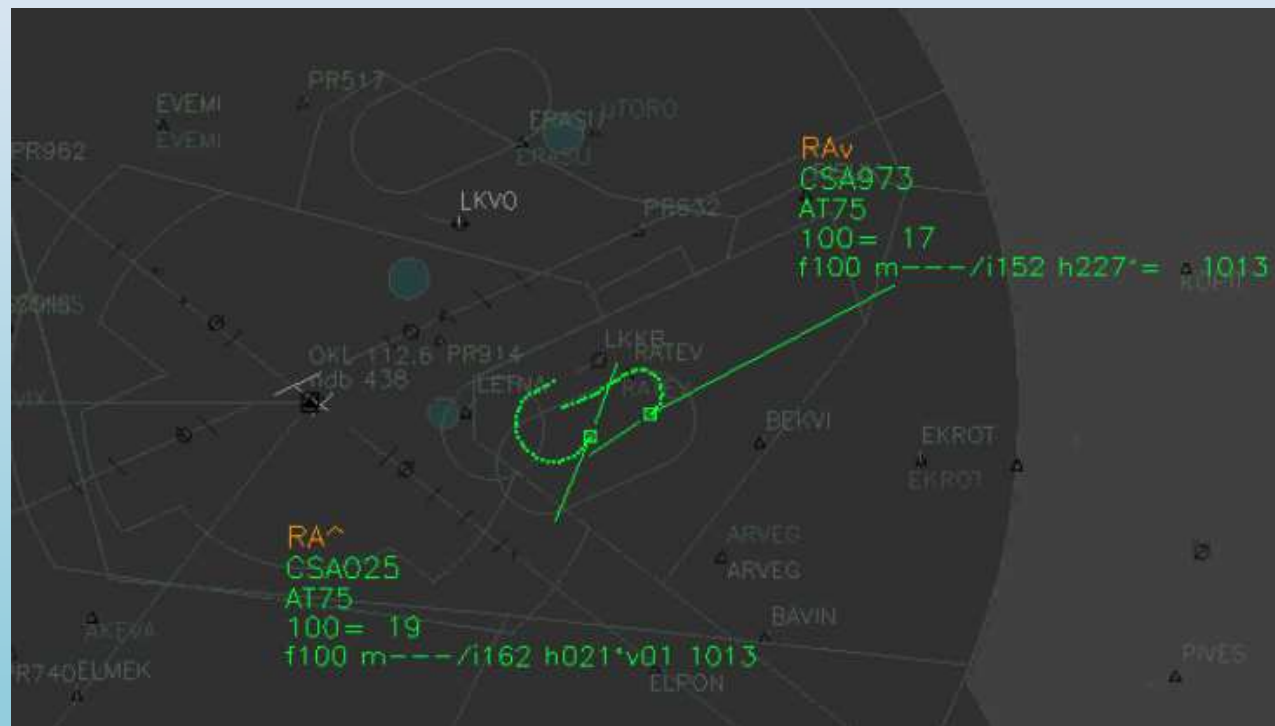
Typ: ATR 72

Místo: TMA Praha

- ➔ Ve vyčkávání nad bodem RATEV došlo ke snížení rozstupů letadel ATR 72 ve FL100. Události předcházelo nouzové přistání letadla A320 s jedním nepracujícím motorem a ATCo řešil složitou situaci, kdy kromě vyčkání ve třech prostorech řešil oblétování bouřkové oblačnosti po vzletu z RWY 24 .
- ➔ V prostoru nad bodem RATEV vyčkávala 3 letadla ATR 72. Zámyslem ATCo bylo nechat tato letadla postupně sklesat na FL90, FL100 a FL110. Omylem ale vydal dvěma letadlům klesání do stejné hladiny (FL100).
- ➔ Svoji chybu si uvědomil až po signalizaci TCAS RA, kdy letadla prováděla úhybný manévr klesáním, resp. stoupáním.

Vážný incident ATR 72 – pokračování

- ➔ ATCo navíc vydal příkaz pro obě proti sobě letící letadla změnit kurz točením doprava. Došlo ke snížení minimálního předepsaného rozstupu na hodnotu 2,5 NM.
- ➔ Závažnost byla hodnocena z hlediska ATM jako vážný incident „Serious incident – A“.





Nepovolené narušení prostoru

Ve druhém čtvrtletí 2014 bylo oznámeno celkem 12 událostí ve FIR Praha.

Datum	Prostor ATS	Kategorie závažnosti	Popis
10. 4.	LK R4	Major Incident	Nesprávným postupem ATCo letoun SP G500 narušil prostor do hloubky 0,8 NM.
19. 4.	TMA II BRNO	Significant Incident	Pilot WT-9 bez povolení vstoupil do TMA II BRNO.
1. 5.	CTR LKMT	Significant Incident	Pilot Bell 206 bez povolení vstoupil do CTR MOŠNOV
12. 5.	LKAA	Significant Incident	Pilot DO 28 bez povolení vlétnul na FL 105 do LKAA.
20. 5.	LK R3	Significant Incident	Pilot B 737 nedodržel instrukci a vlétnul do LK R3A.
24. 5.	MCTR KBELY	Significant Incident	Pilot WT-9 bez povolení vstoupil do MCTR KBELY.
7. 6.	MTMA II KBELY	Significant Incident	Pilot C 172 bez povolení vstoupil do MCTR a MTMA II.
10. 6.	TRA 52	Bez vlivu na bezpečnost	Pilot PA 31 bez povolení vstoupil do TRA 52.
15. 6.	LK P6	Significant Incident	Pilot C 172 vlétl do zakázaného prostoru LK P6.

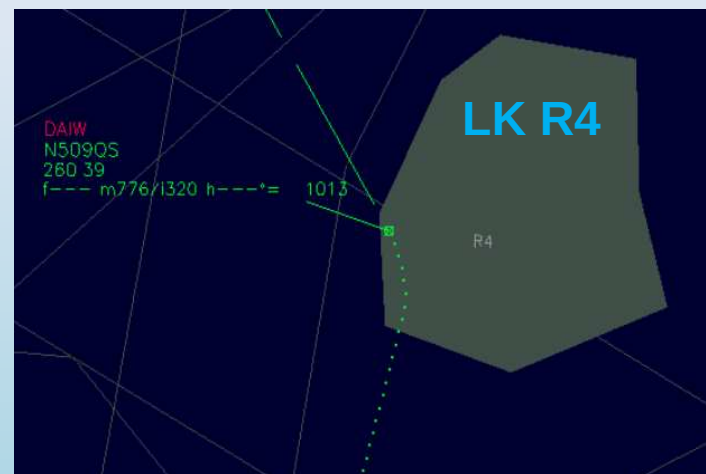
Nepovolené narušení prostoru - pokračování

Datum	Prostor ATS	Kategorie závažnosti	Popis
17. 6.	MTMA KBELY	Significant Incident	Pilot PA 42 bez povolení vstoupil do TMA PRAHA a MTMA KBELY.
18. 6.	MTMA LKPD	Significant Incident	Pilot DA 40 bez povolení vstoupil do MTMA LKPD.
18. 6.	TRA 71	Significant Incident	Pilot L 410 bez povolení vstoupil do TRA 71.

Incident

Datum: 10. 4. 2014
Typ: GULFSTREAM SP G 500
Místo: LK R4

- ➔ Letadlu GULFSTREAM, volací znak N509QS, letícímu z EDDM (Mnichov) do EDDB (Berlín) EC ACC Praha povolil ve FIR PRAHA let přímo na výstupní bod GAVLI.
- ➔ Tím došlo k narušení aktivovaného omezeného prostoru LK R4 na FL 260 do hloubky 0,8 NM.
- ➔ Závažnost byla hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Major incident – B“.



Incident

Datum: 19. 4. 2014
Typ: UL letoun WT-9
Místo: TMA II BRNO

- ➔ Pilot WT-9 vstoupil 4 NM východně obce Koryčany na 4000 ft AMSL bez povolení a koordinace do řízeného prostoru TMA II BRNO.
- ➔ Spojení nenavázal a postupně klesal pod spodní hranici TMA I BRNO.
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C“.



Incident

Datum: 17. 6. 2014
Typ: Piper PA 42
Místo: TMA PRAHA a MTMA KBELY

- ➔ Pilot PA 42 vstoupil bez povolení a koordinace do řízených prostorů TMA PRAHA a MTMA KBELY.
- ➔ Spojení navázal až v řízeném prostoru.
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C“.

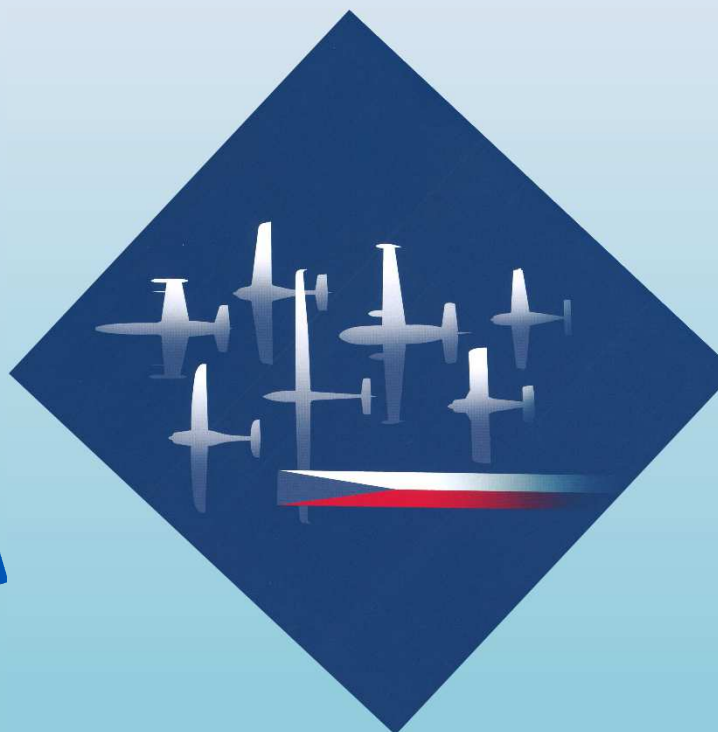


Přehled hlášení „TCAS RA“.

Ve druhém čtvrtletí 2014 ÚZPLN obdržel 4 hlášení o indikaci „TCAS RA“, z toho:

- ➔ 1 x od posádky českého provozovatele po vzletu z EDDU (Stuttgart), důvodem byla velká vertikální rychlost sblížení ACFT.
- ➔ 3 x od posádek zahraničních provozovatelů, z toho:
 - ➔ při dostoupávání do FL 330, protiprovoz ve FL 340, důvodem byla velká vertikální rychlost sblížení ACFT,
 - ➔ při přiblížení na RWY 24 v LKPR při průletu nad LKKB a LKLT; podle radaru nebyl v tomto prostoru žádný cíl,
 - ➔ posádka sklesala na základě informace „TCAS TA“ o protiprovozu ve stejné FL. Tento ale nebyl radarem zaznamenán. Z důvodů klesání tohoto letadla však došlo k indikaci „TCAS TA“ letadla v protisměru v nižší FL. Ke snížení minim rozstupů nedošlo.

Ve druhém čtvrtletí roku 2014 ÚZPLN obdržel 10 notifikací leteckých nehod v souvislosti s tím, že Česká republika je státem výroby, státem konstrukce nebo státem projekce, nebo občané ČR utrpěli při letecké nehodě smrtelná zranění.



Přehled notifikací zahraničních leteckých nehod a vážných incidentů ve druhém čtvrtletí:

- Dne 1. 4. 2014 Slovensko, INCID Cirrus SR 22, OK-RTA, RI na LZIB
- Dne 19. 4. 2014 Slovensko, ACCID UL letoun BX-2 na LZPT
- Dne 20. 4. 2014 Finsko (SIA) ACCID letounu Comp Air 8
- Dne 4. 5. 2014 USA (NTSB) ACCID letounu Sport Cruiser
- Dne 10. 5. 2014 Itálie (ANSV) ACCID letounu PS-28 Sport Cruiser
- Dne 10. 5. 2014 Španělsko (CIAIAC), ACCID UL letounu Zephyr 2000
- Dne 20. 5. 2014 Spojené Království (AAIB) ACCID letounu L-29
- Dne 26. 5. 2014 Švýcarsko (SAIB), ACCID letounu PS-28 Sport Cruiser
- Dne 19. 6. 2014 Maďarsko, INCID letounu C 150, OK-DAN
- Dne 26. 6. 2014 Spojené Království (AAIB) ACCID UL letounu EV-9

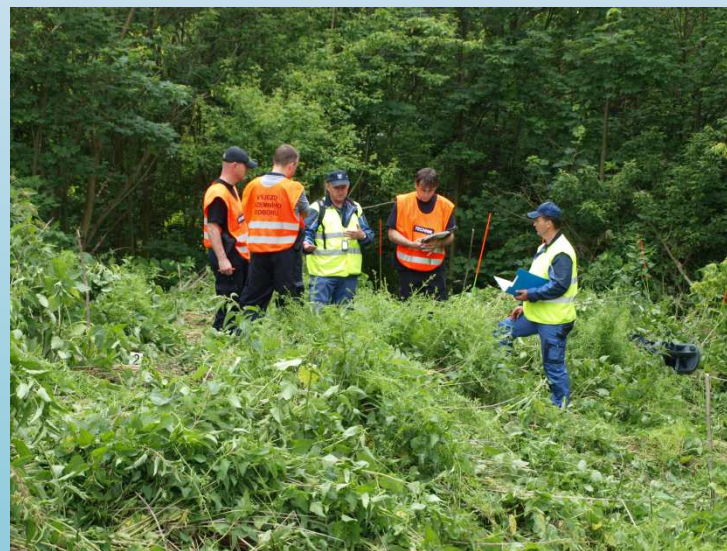
ÚZPLN organizoval ve dnech 2. – 4. 6. mezinárodní setkání s představiteli partnerských organizací ze Slovenska a Polska.

Cílem byla zejména výměna zkušeností a možné formy spolupráce při šetření leteckých nehod.



Inspektoři ÚZPLN se v rámci zapojení do spolupráce s Integrovaným záchranným systémem České republiky zúčastnili dvou cvičení s námětem „Letecká nehoda“:

- 1) Společné taktické cvičení Kraje Vysočina, které se konalo 4. června 2014, za účasti 22. základny vrtulníkového letectva Sedlec/Vícenice u Náměště nad Oslavou.
- 2) Taktického cvičení složek IZS Jihomoravského kraje ve dne 5. června 2014 na letišti Vyškov.



Byly ověřeny:

- informační tok a spojení mezi jednotlivými složkami,
- postup a taktika složek integrovaného záchranného systému při společném zásahu,
- koordinace postupu orgány vyšetřování Policie ČR,
- praktické nasazení bezpilotního prostředku „Drone“ k získání přehledu o situaci na místě letecké nehody.





Inspektoři ÚZPLN se v rámci zapojení do mezinárodní spolupráce zúčastnili mezinárodního workshopu organizovaného ECAC/ACC ve dnech 14. – 15. 5. 2014 v Lucernu na téma **„Investigations in Extreme and Challenging Environments“**.

„Investigations in Extreme and Challenging Environments“.

- ➔ Cílem bylo předání zkušeností při organizace a zajištění šetření v mimořádně obtížných podmínkách na místě letecké nehody.
- ➔ V souvislosti s šetřením prováděným našimi partnery v EU byly projednány oblasti rizik zejména v husté městské zástavbě, v horském prostředí a v mimořádně nehostinných podmínkách.



Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví

Dne 24. 4. 2014 bylo v Úředním věstníku EU zveřejněno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. **376/2014** ze dne 3. 4. 2014 **o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních.**

Nařízení vstupuje v platnost dnem 14. 5. 2014, použije se, s některými výjimkami, od 15. 11. 2015.



Cílem nového nařízení je především:

- zvýšit bezpečnost letectví vytvořením předpokladů pro to, aby mohly být příslušné informace týkající se bezpečnosti civilního letectví hlášeny, shromažďovány, ukládány, chráněny, vyměňovány, rozšiřovány a analyzovány,
- zajistit, aby byla, ve vhodných případech, na základě analýzy získaných informací včas přijímána bezpečnostní opatření,
- posílit ochranu osob podávajících hlášení a osob v hlášení o události uvedených,
- zajistit, aby rizika v oblasti bezpečnosti letectví byla zkoumána a řešena jak na úrovni EU, tak i jednotlivých členských států.

Prostor pro Vaše dotazy,
připomínky, názory
a doporučení.



Organizace porad k bezpečnosti letů

ÚZPLN organizuje pravidelné čtvrtletní porady k bezpečnosti letů v následujících termínech:

- 16. října 2014 v prostorách VZLÚ.

Začátek porady je v 9:30 hod.

Výroční porada k rozboru bezpečnosti letů se uskuteční 22. ledna 2015 v konferenčním sále Domu armády v Praze Dejvicích.

ÚZPLN děkuje autorům za souhlas s použitím fotografií, které pro prezentaci poskytli.

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

