

Druhé čtvrtletí roku 2012



Program:

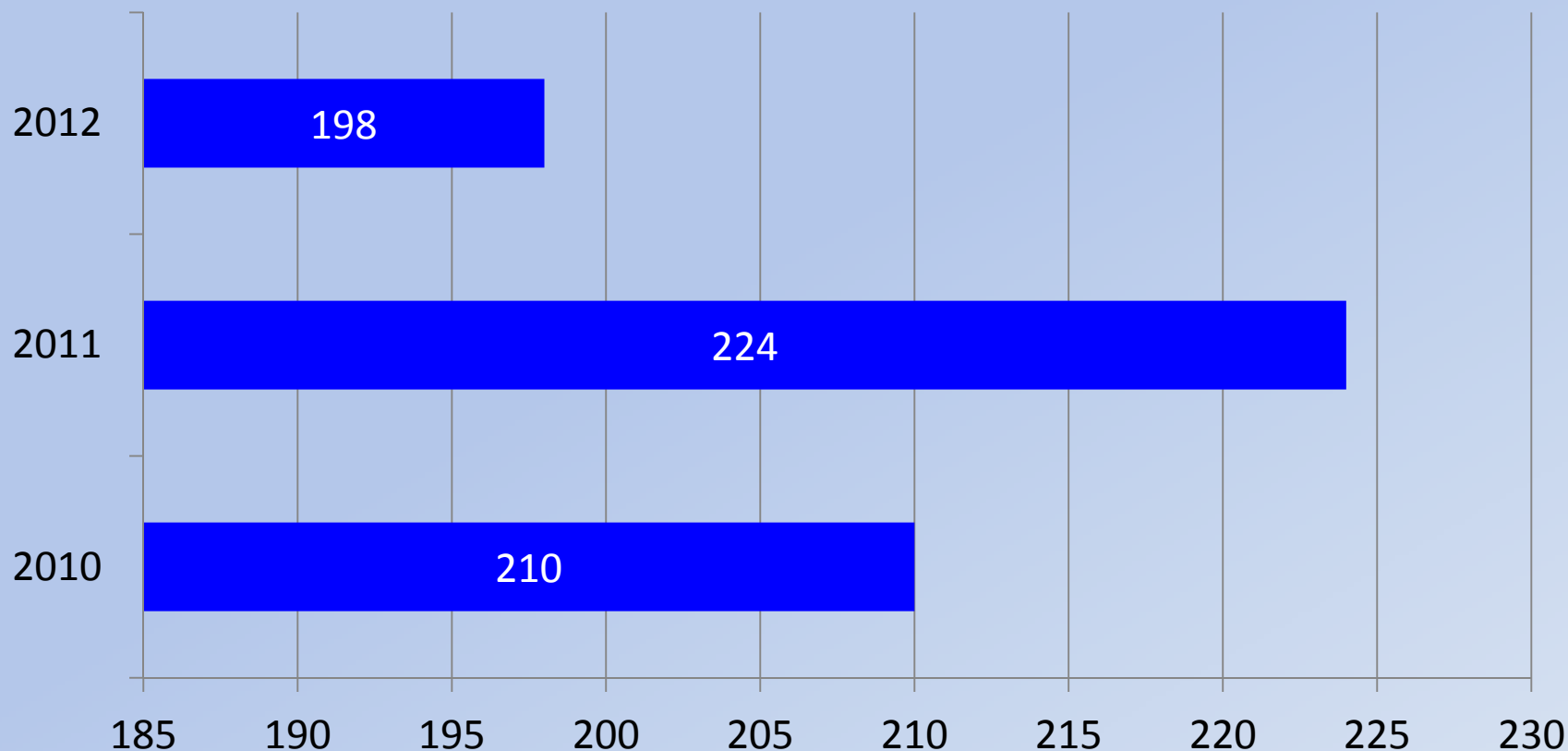
- Rozbor bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2012
- Informace
- Diskuze
- Závěr



Rozbor bezpečnosti letů

Počet hlášených událostí - meziroční srovnání

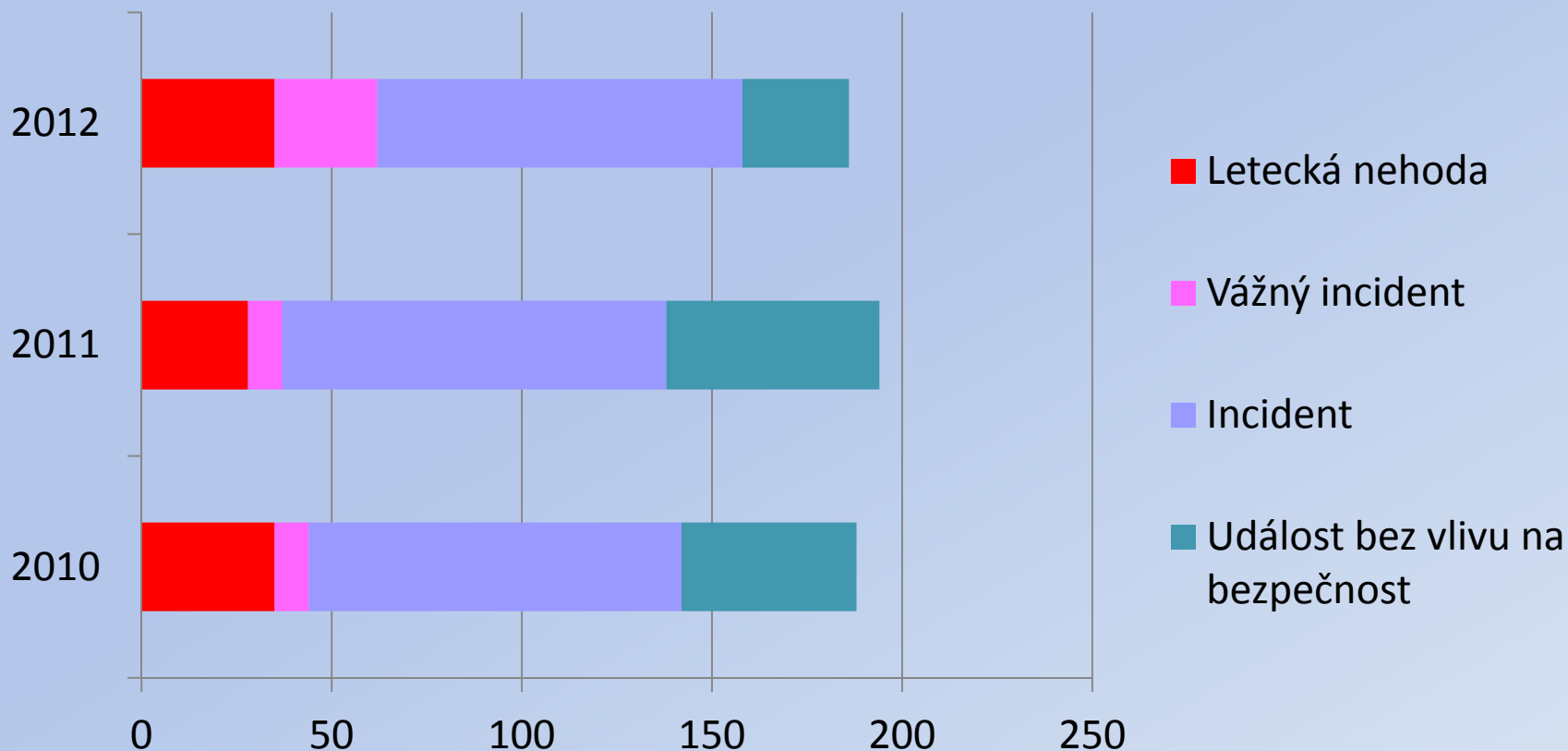
Celkový počet událostí hlášených ve 2. čtvrtletí



Rozbor bezpečnosti letů

Počet hlášených událostí - meziroční srovnání

Srovnání počtu událostí podle závažnosti ve 2. čtvrtletí



Provoz letadel s MTOM nad 2250 kg

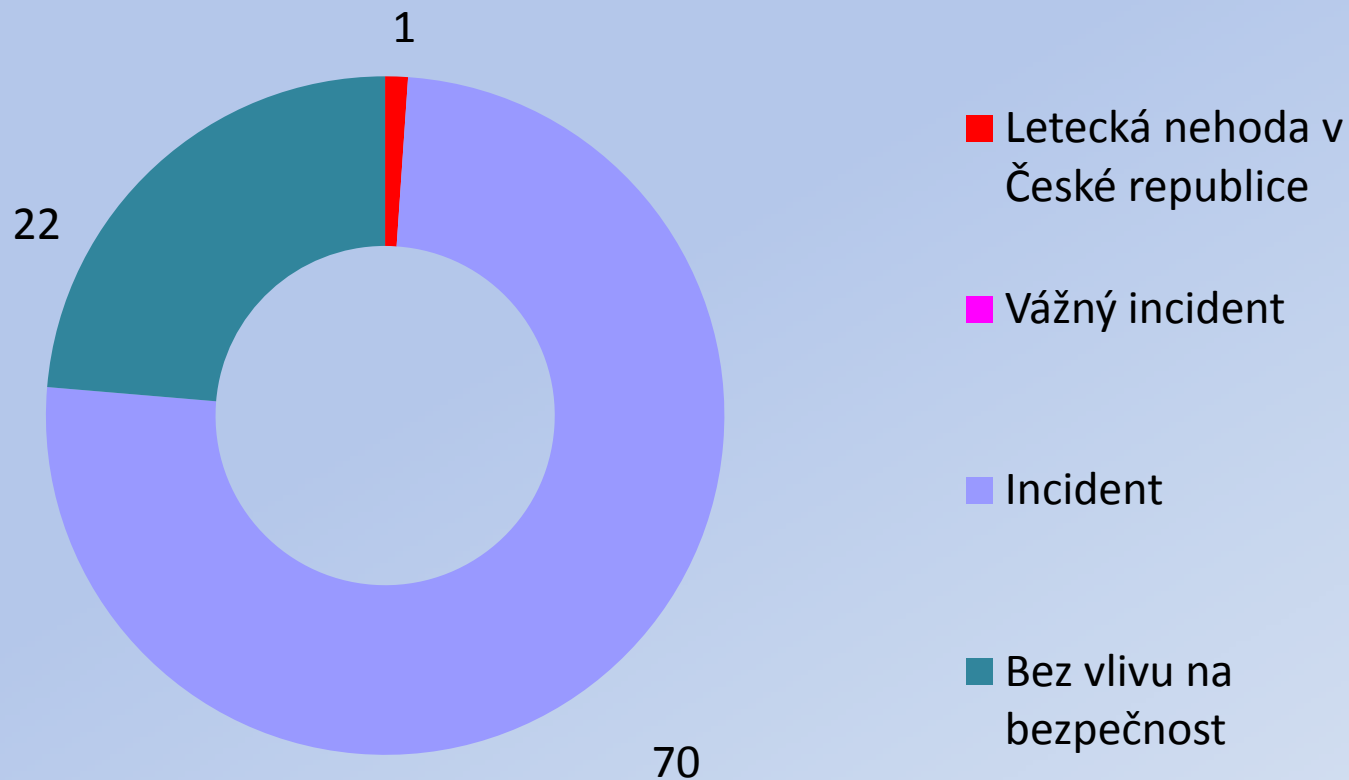
Kategorie letadla (podle MTOM)	Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno **
MTOM > 5 700 kg	0	0	66	20	0
MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	1 (2*)	0	4	2	0

* Letecké nehody oznámené ÚZPLN, které se staly na území jiného členského státu ICAO.

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

Rozbor bezpečnosti letů

Srovnání událostí v roce 2012 podle závažnosti jejich vlivu
Letadla s MTOM nad 2250 kg



Provoz letadel s MTOM do 2250 kg

Kategorie letadla MTOM ≤ 2 250 kg mimo SLZ	Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
Celkem všechny kategorie letadla	10 (8*)	1	7	1	0
Letoun	4 (4*)	1	2	1	0
Kluzák	5 (4*)	0	3	0	0
Vrtulník	1	0	2	0	0
Balón Vzducholod'	0	0	0	0	0

* Letecké nehody oznámené ÚZPLN, které se staly na území jiného členského státu ICAO.

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

Provoz SLZ

Druh sportovního létajícího zařízení	Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
Celkem všechny kategorie SLZ	23 (3*)	25	4	0	0
ULL	5 (2*)	0	3	0	0
UK	0	0	0	0	0
ULH a ULV	0 (1*)	0	0	0	0
PK, MPK, ZK, MZK	8	0	1	0	0
Sportovní padák	10	25	0	0	0

* Letecké nehody oznámené ÚZPLN, které se staly na území jiného členského státu ICAO.

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

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Obchodní leteckou dopravou se rozumí
převoz osob, zvířat, zavazadel, věcí
a pošty za úplatu.

Ve druhém čtvrtletí roku 2012
v obchodní letecké dopravě nedošlo
k letecké nehodě na území České
republiky



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Následující přehled zahrnuje další události, hodnocené z hlediska závažnosti a následků jako incidenty.



Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

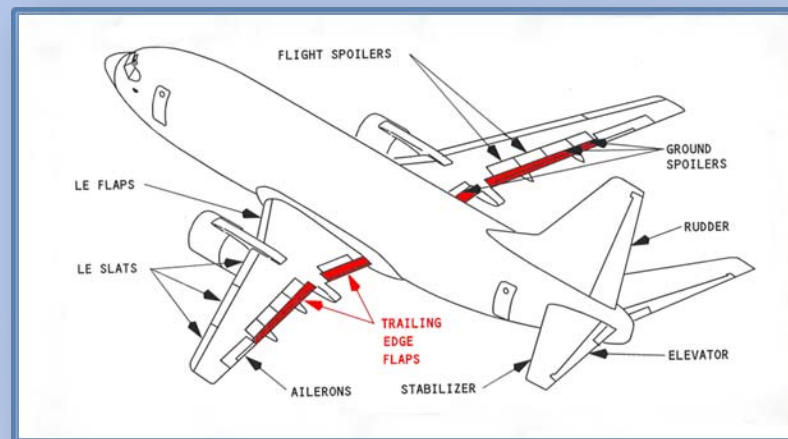
Incident

Datum: 13. 4. 2012
Typ: Boeing B737-800
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ Během přiblížení na RWY 24 posádka letounu B737, českého leteckého dopravce, oznámila přerušení přiblížení z důvodu závady klapek. Po cca 7 min vektorování oznámila, že bude provádět přiblížení bez vysunutých klapek. Přistání proběhlo bez dalších komplikací.
- ➔ Technici provozovatele zjistili poruchu levého WING FLAP POSITION TRANSMITTERu. Při jeho demontáži byla zjištěna poškozená vstupní hřídelka, k čemuž došlo vnitřním zablokováním ložiska snímače.
- ➔ Příčinou zablokování ložiska byla vadná série snímačů, u kterých nebylo dostatečně zabezpečeno mazání ložisek.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě



Poškozená hřídelka

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Incident

Datum: 20. 4. 2012

Typ: Piper PA-46

Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ Po přistání letounu PA-46 na letišti Praha Ruzyně a při pojíždění po TWY R na odstavnou plochu JIH pilot oznámil prázdnou pneumatiku kola levého hlavního podvozku.
- ➔ Pilot přerušil pojíždění, vypnul motor a letoun byl odtažen.
- ➔ Při prohlídce pneumatiky nebylo zjištěno její proražení.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Incident

Datum: 12. 5. 2012
Typ: Airbus A321-131
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ Pilot letadla zahraničního leteckého dopravce po startu oznámil na APP kouř na palubě a žádal o návrat do LKPR. Následně vyslal tísňový signál MAY DAY.
- ➔ Na LKPR byla vyhlášena plná pohotovost. Letoun byl zkráceně vektorován a přistál na RWY 24, kde zastavil. Po venkovní prohlídce a po dohodě s velitelem letadla letoun pokračoval za požární asistence na stání 56.
- ➔ Velitel zásahu pak po zjištění, že se nejedná o požár ukončil plnou pohotovost a po kontrole dráhy byl obnoven provoz na letišti.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Incident

Datum: 16. 5. 2012
Typ: Boeing B737
Místo: LKAA N BEPAS

- ➔ Posádka letounu Boeing B737 zahraničního leteckého dopravce, letící z LIPE (Bologna) do EPPO (Poznaň) ve FL 400 žádala klesat do FL 360 z důvodu problému s klimatizací.
- ➔ V 05:30 UTC ohlásila posádka pilnostní signál PAN PAN a žádala o nouzové klesání do FL 250, ve které pokračovala v letu na ADES.
- ➔ V 05:32 ohlásila posádka konec stavu nouze.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Incident

Datum: 10. 6. 2012

Typ: ATR 42-500

Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ V průběhu pojíždění ATR 42-500 českého leteckého dopravce ke vzletu na LKPR, došlo při vstupu na RWY 24 k chybné indikaci stavu paliva v levé nádrži.
- ➔ Posádka provedla návrat zpět na stojánku. Byla odkalena levá nádrž paliva a proměřena kabeláž.
- ➔ Následně byl vyměněn snímač množství paliva v levé nádrži dle JIC 28-42-72.
- ➔ Příčinou události byla technická závada.



Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Incident

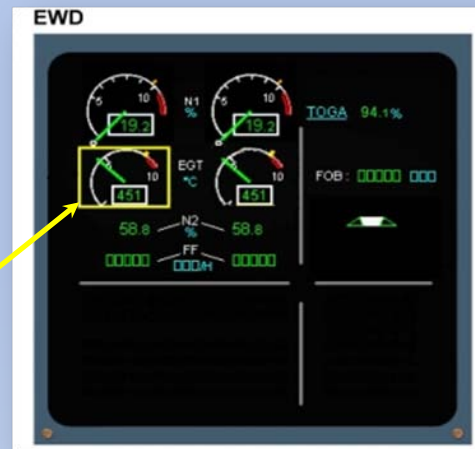
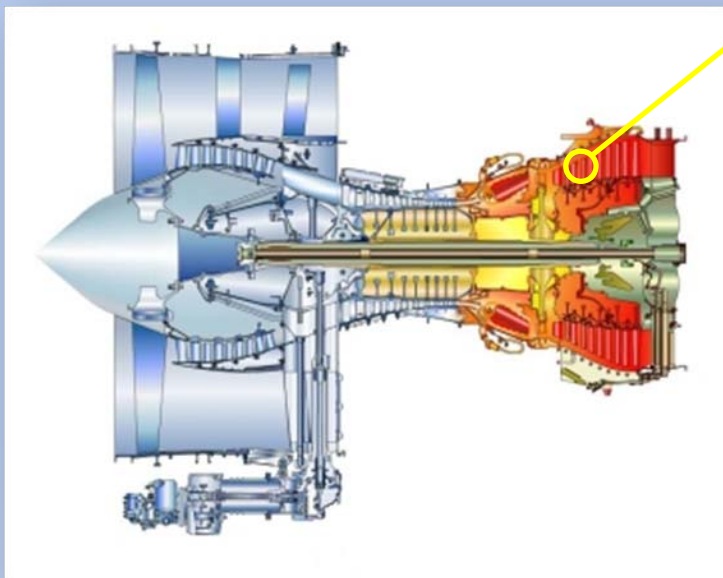
Datum: 13. 6. 2012
Typ: Airbus A319
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ Po zahájení vzletu letadla A319, českého leteckého dopravce, na LKPR, zaznamenala posádka chybnou indikaci EGT na motoru č. 1 (kolísání hodnoty a rozdíl oproti EGT na motoru č. 2). Vzlet byl přerušen při rychlosti CAS 84 kt.
- ➔ Technici provozovatele provedli testování FADEC, vizuální kontrolu konektorů a motorovou zkoušku. Vše v pořádku. Letadlo bylo uvolněno do provozu.
- ➔ V tentýž den po vykonání dvou letů se závada na letadle opakovala.
- ➔ Technici provozovatele odpojili konektor J13 na ECU a při proměření byl zjištěn velký přechodový odpor. Po vyčištění konektoru provedena motorová zkouška s výsledkem BZ.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Indikace EGT motoru č. 1



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

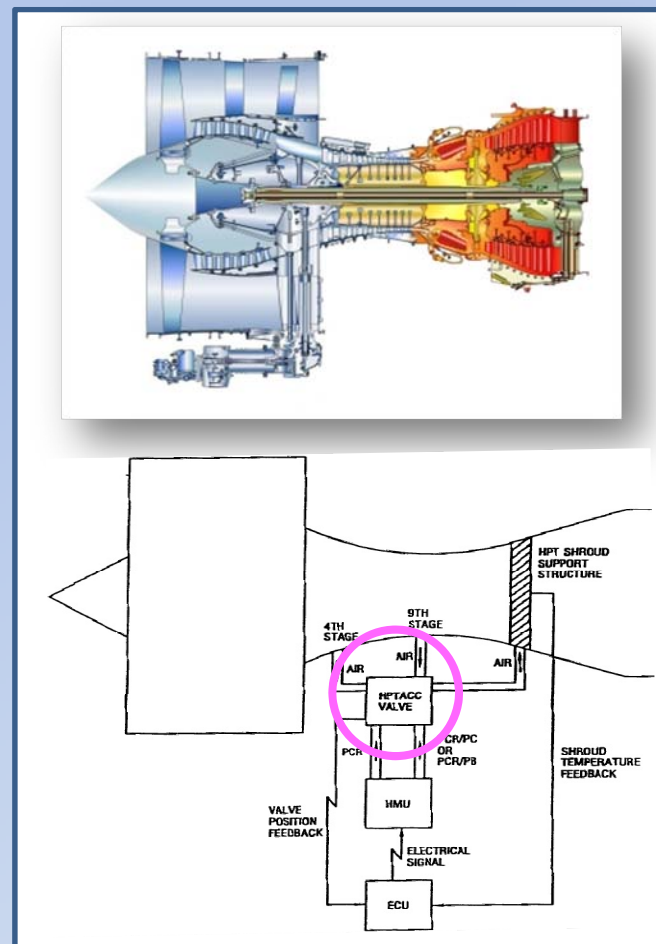
Incident

Datum: 19. 6. 2012

Typ: Airbus A320-214

Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ Před vzletem letadla českého leteckého dopravce byl, po spuštění motoru č. 2, zaznamenán pozemním personálem únik paliva z motoru.
- ➔ Následoval návrat letounu zpět na stojánku.
- ➔ Byla provedena výměna „High pressure turbine active clearance control (HPTACC) VALVE“ dle MM 75-21-10 a přezkoušení při motorové zkoušce dle MM 71-00-00.



Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Incident

Datum: 20. 6. 2012

Typ: Airbus A321

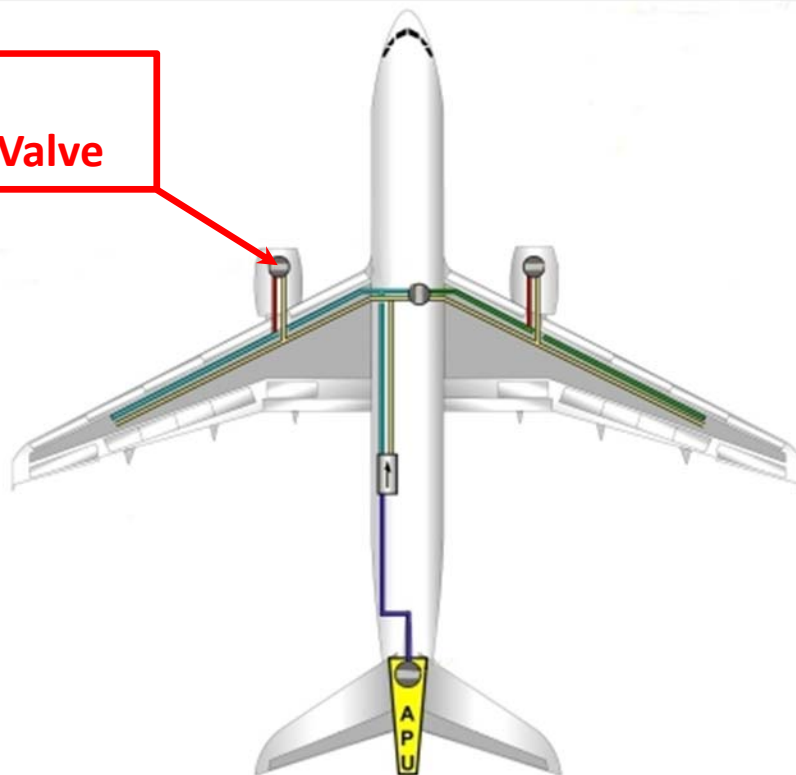
Místo: HEGN (Hurghada)

- ➔ Krátce po vzletu letadla A321, českého leteckého dopravce, z HEGN, zaznamenala posádka indikaci AIR ENG2 BLEED FAULT. V průběhu dalšího stoupání zaznamenala indikaci L/H WING LEAK. Po vyhodnocení situace se posádka rozhodla pro návrat z letu zpět do HEGN.
- ➔ Závady byly řešeny techniky EGYPT AIR a to provedením vzájemné výměny PRV1 a PRV2, reset BMC1 a BMC2 a vizuální kontrolou potrubí rozvodu vzduchu v náběžné hraně levého křídla. Letadlo bylo uvolněno k letu.
- ➔ Po návratu na LKPR byla provedena výměna PRV a těsnění rozvodu vzduchu v pylonu motoru č. 1.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Vadný PRV 1
Pressure Regulated Valve



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

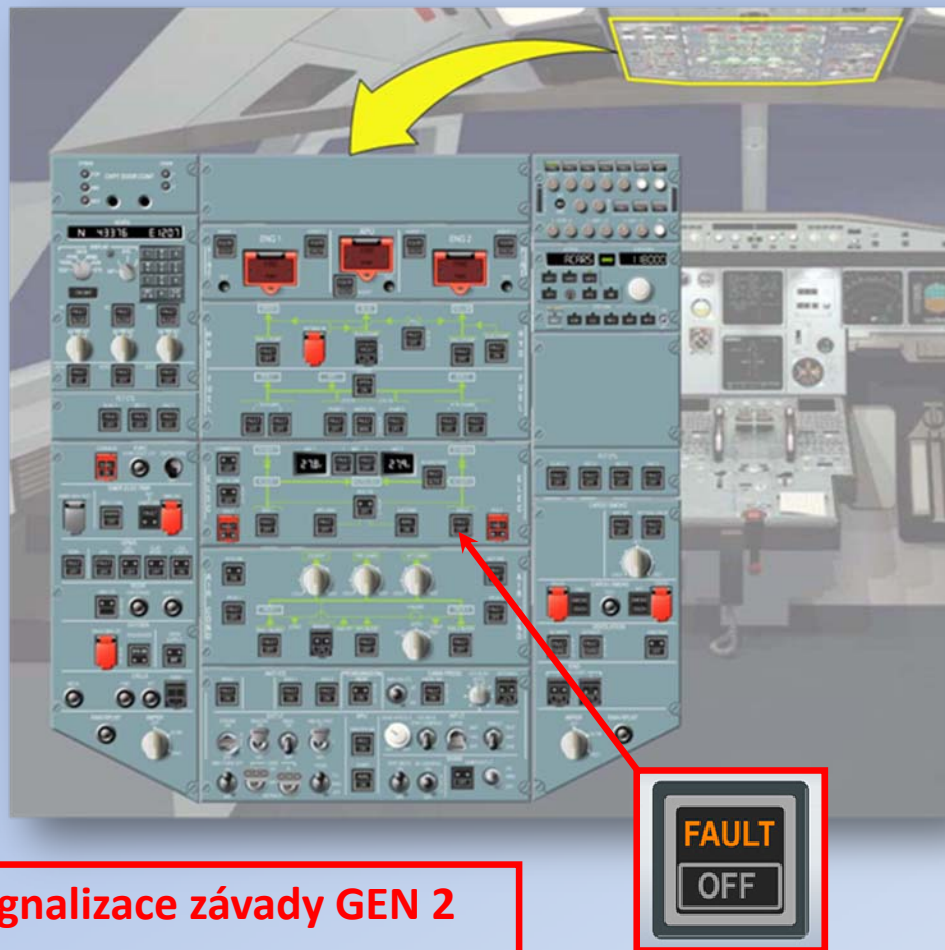
Incident

Datum: 24. 6. 2012
Typ: Airbus A321
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ Posádka letadla A321, českého leteckého dopravce, po spuštění motorů na LKPR zjistila, že nedošlo k připojení GEN2 na příslušnou napěťovou sběrnici. Následoval návrat letadla zpět na místo stání.
- ➔ Letadlo bylo uvolněno k letu dle MEL 24-22-01A.
- ➔ Z důvodu identifikace závady byla provedena vzájemná výměna GCU1 a GCU2 dle TSM 24-00-00. MEL byl zrušen.
- ➔ Provozovatel tuto událost nešetřil.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

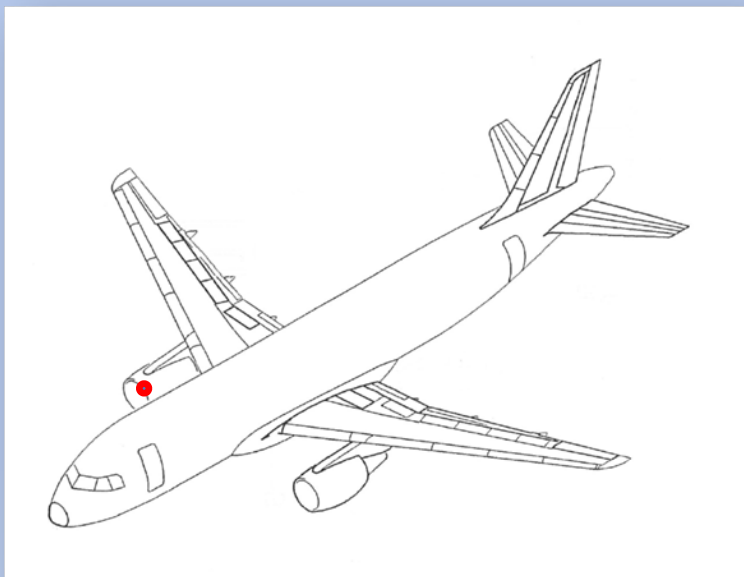


Signalizace závady GEN 2

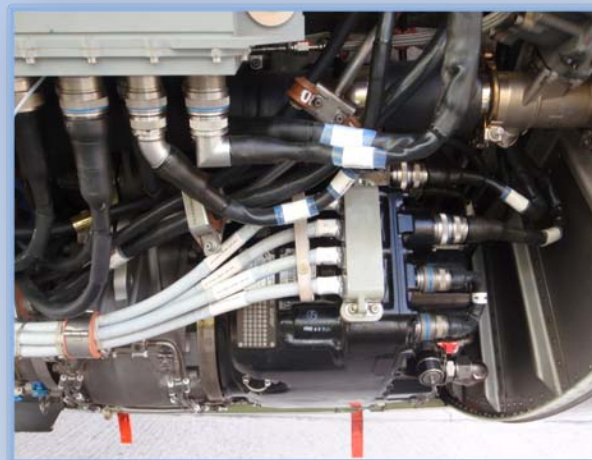
Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

- ➔ Událost se opakovala 26. června 2012 na letišti v Madridu. Letadlo bylo uvolněno k letu do LKPR technikem KLM dle MEL 24-22-01A.
- ➔ 29. června 2012 byla provedena výměna IDG2 dle MM 24-21-51. Po přezkoušení při motorové zkoušce byl MEL následně zrušen.



Vadný IDG
Integrated Drive Generator



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled střetů s ptáky

V průběhu druhého čtvrtletí 2012 ÚZPLN obdržel od leteckých dopravců v ČR celkem 24 oznámení o střetu s ptáky:

- ➔ 13 střetů se stalo v prostoru letišť v České republice.
- ➔ 11 bylo od českého leteckého dopravce během vzletu a přistání na zahraničních letištích.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled střetů s ptáky

Ptáci útočí nejen na letadla, ale i na služební vozidla inspektorů ÚZPLN.

→ Událost ze dne 3. května 2012, ke které došlo na R10.



Rozbor bezpečnosti letů

K problematice střetů s ptáky se ve dnech 25. – 28. 6. konala v norském Stavangeru 30. IBSC (International Bird Strike Conference) .



- Konference se zúčastnilo 140 zástupců organizací z Evropy, Asie, Afriky, Austrálie, Jižní a Severní Ameriky.
- Bylo předneseno celkem 51 prezentací zaměřených na organizační a technická opatření k omezení střetu letadel s ptáky jak na zemi, tak i ve vzduchu.
- Pozornost byla věnována novým technologiím, radarovému sledování, předpovědím výskytu a tahů ptáků, možnostem informačních systémů pro včasnou výstrahu, zdokonalení systému sběru a vyhodnocování hlášení střetů s ptáky v systému ECCAIRS 5.
- Příspěvky /prezentace/ budou po zpracování k dispozici na stránkách výboru IBSC:

<http://www.int-birdstrike.org/referenceInformation.cfm>



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled ozáření laserovým zařízením

Ve druhém čtvrtletí 2012 ÚZPLN obdržel celkem 12 oznámení o ohrožení bezpečnosti letového provozu laserovým zařízením.

Případy ozáření laserem byly oznámeny:

- 6 x posádkami zahraničních provozovatelů,
- 6 x posádkami českých provozovatelů.

Tato hlášení byla ve FIR Praha:

- 1 x při letu na trati při klesání z FL170 do FL130,
- 8 x během přiblížení na přistání na LKPR,
- 1 x v průběhu vzletu z LKPR.

Dále posádka českého provozovatele podala 2 hlášení na zahraničním letišti.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecké
nehody
a incidenty
letadel,
s maximální
schválenou
vzletovou
hmotností
vyšší než
2250 kg.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident

Datum: 21. 6. 2012
Typ: Embraer EMB 500 Phenom 100
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ Po vzletu letounu zahraničního leteckého provozovatele pilot ohlásil poruchu přetlaku „No Cabin Pressure“ a požádal o návrat do LKPR.
- ➔ Na letounu byla před letem prováděna plánovaná údržba. Během jednoho z úkonů údržby technik opomněl připojit zpět „Proximity Switch“, který se odpojuje z důvodu testování systémů na zemi.
- ➔ Letoun byl s takto nefunkčním systémem uvolněn do provozu.
- ➔ Při následné kontrole byl připojen „Proximity Switch“ a provedena kontrola funkčnosti systému.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident

Datum: 18. 4. 2012
Typ: Eurocopter EC 135 T2+
Místo: HEMS Brno

- ➔ Po vzletu z heliportu nemocnice Bohunice zpět na základnu HEMS Brno došlo k signalizaci odpojení palubního akumulátoru od sítě.
- ➔ Posádka zaznamenala zápach spálené izolace. Pilot přerušil návrat na základnu a přistál na pole u obce Přízřenice.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident EC 135 T2+ - pokračování:

- ➔ Po přistání byl vrtulník prohlédnut technikem a konstatována závada Battery Master Boxu. Vrtulník byl neschopen dalšího letu a byl ponechán na místě do výměny vadného dílu.
- ➔ Po výměně Battery Master Boxu byl vrtulník přelétnut na základnu HEMS Brno Tuřany.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 10. 6. 2012
Typ: L-29
Místo: LKZD (Žatec)

- ➔ Pilot s cestující na palubě prováděl seznamovací let s letounem L-29 Delfín.
- ➔ Po ukončení úkolu a návratu nad LKZD letoun pokračoval přes letiště kurzem cca 200° směrem do 3. zatáčky pravého okruhu RWY 11 ve výšce cca 150 – 200 m AGL.
- ➔ V této pozici se letoun přetočil na záda a přešel do klesání s postupným vybíráním tohoto manévru.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda L-29 – pokračování:

- ➔ Následně došlo ke střetu letounu se zemí, který po odskoku pokračoval v přímém směru cca 300 m těsně nad zemí.
- ➔ V průběhu tohoto pohybu začal hořet a po dopadu se otočil o 180° a zastavil se.
- ➔ Při letecké nehodě došlo ke smrtelnému zranění obou členů posádky.
- ➔ Událost šetří komise ÚZPLN.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech ve všeobecném letectví



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech ve všeobecném letectví

Místo prvního doteku letounu L-29 se zemí



Místo zastavení letounu L-29

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Druhá část předkládá údaje o nehodách a incidentech letadel, s maximální schválenou vzletovou hmotností do 2250 kg.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 9. 4. 2012
Typ: Kluzák K 7
Místo: LKPA (Polička)

- ➔ Při navijákovém startu kluzáku došlo k přerušení tahu navijákového lana z důvodu ztráty výkonu pohonu navijáku H 4 Herkules.
- ➔ Kluzák při nouzovém přistání tvrdě dosedl na dráhu letiště poté, co pilot kluzáku vypnul lano navijáku a potlačil.
- ➔ Při tvrdém dosednutí došlo k poškození konstrukce trupu kluzáku. Ke zranění žádného z členů posádky nedošlo.
- ➔ Událost šetřila komise ÚZPLN.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda K 7 – pokračování:

- ➔ Příčinou byla opožděná reakce instruktora na situaci, kdy došlo ke snížení tahu navijáku ve fázi po odlepení.
- ➔ Závěrečná zpráva je včetně bezpečnostních doporučení publikována na www.uzpln.cz.



Poškození trupu kluzáku

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Vážný incident

Datum: 20. 4. 2012
Typ: Zlín Z 226
Místo: Plocha Kámen

- ➔ Při přeletu letounu Z 226 z letiště Tábor do Jihlavy došlo k poruše motoru letounu.
- ➔ Letoun nouzově přistál na asfaltové ploše bývalého letiště Kámen. Při přistání nedošlo k poškození letounu ani zranění posádky.
- ➔ Porucha motoru byla důsledkem přetržení oka ojnice na druhém válci.
- ➔ Příčiny šetří komise ÚZPLN.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Vážný incident Z 226 - pokračování:

- ➔ Podle dosavadních zjištění byla příčinou poškození skrytá materiálová vada oka ojnice.
- ➔ Motor měl od provedené generální opravy v roce 2002 naběháno 241 hodin.

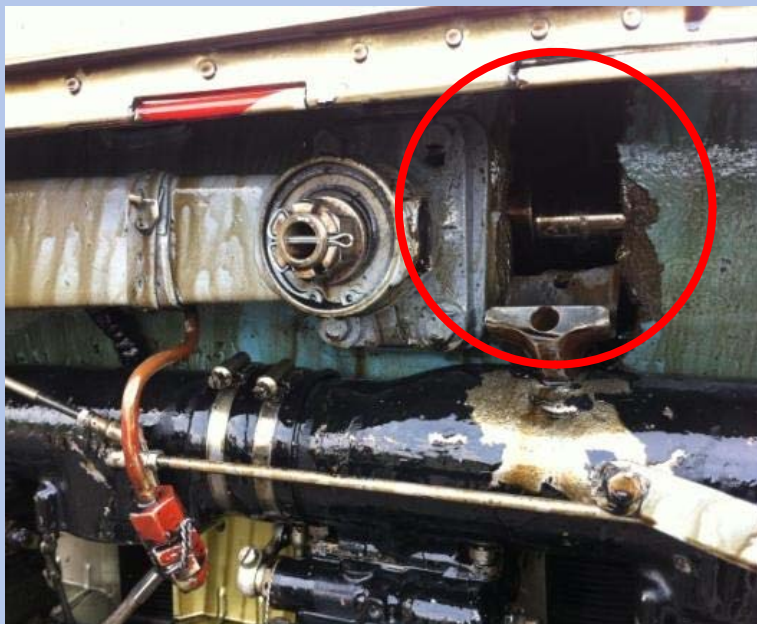


Letoun po nouzovém přistání

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Vážný incident Z 226 – pokračování:



Poškození skříně motoru a roztržené oko ojnice

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 28. 4. 2012
Typ: TL 2000 Sting
Místo: Kosmová (LKTO -Toužim)

- ➔ V průběhu letu SSW letiště LKTO došlo v blízkosti obce Kosmová, z dosud nezjištěných příčin, k aktivaci záchranného systému (ZS). Následně došlo k přetržení tří ze čtyř ocelových lan průměru 5 mm, která přenášejí zatížení od ZS do konstrukce letounu.
- ➔ UL letoun byl po nárazu do země a následným požárem zničen.
- ➔ Na palubě UL letounu byly dvě osoby. Obě při nehodě zahynuly.
- ➔ Příčiny šetří komise ÚZPLN.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda TL 2000 Sting – pokračování:



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda TL 2000 Sting – pokračování:

Záchranný systém byl projektován na MTOW 472,5 kg. V době LN byla aktuální hmotnost ULL 520 - 540 kg.

Dynamický ráz při rychlosti		140 km.h ⁻¹	180 km.h ⁻¹	240 km.h ⁻¹
MTOW letadla	473 kg	2200 kg	2200 kg	2200 kg
	525 kg	2700 kg	2760 kg	2840 kg
	540 kg	cca 3100 kg	cca 3150 kg	cca 3150 kg

Dynamický ráz se u jedné velikosti a typu vrchlíku ZS významně zvyšuje zvýšením MTOW. V případě, že při kritickém letu MTOW byla 540 kg, zvýšil se dynamický ráz z 2200 kg na cca 3100 kg tj. o **41 %**.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda TL 2000 Sting – pokračování:

- Použití ZS při překročení maximální povolené hmotnosti letounu vede k výraznému zvýšení dynamického rázu při otevření vrchlíku záchranného padáku.
- Na tento dynamický ráz nemusí být ZS dimenzován a může dojít k jeho poruše. U letounu TL 2000 jsou známy 3 případy, kdy byl ZS použit s přetíženým letounem. V těchto případech k poruše ZS nedošlo.

Doporučení vydané LAA ČR majitelům letadel se ZS:

- Spojit se s výrobcem letounu a ověřit si, pro jakou hmotnost je ZS dimenzován.
- Majitelé amatérsky postavených letadel vybavených ZS ověřit dimenzování zástavby a použitelnosti ZS s příslušným inspektorem techniky ve spolupráci s výrobcem ZS.

V roce 2004 došlo ke změně předpisu UL-2, kde se zvýšily požadavky na pevnost upevňovacích bodů ZS. Zástavba ZS je dimenzována na větší velikost dynamického rázu, ale „jen“ na deklarovanou MTOW.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 28. 4. 2012
Typ: ULL Fox
Místo: LKPM (Příbram)

- ➔ Při vzletu UL letounu Fox z RWY 06 R pilot převedl letoun na hlavní podvozek. Po odpoutání při náhlém poryvu větru došlo ke kontaktu okrajového oblouku levé poloviny křídla se zpevněnou RWY.
- ➔ Při zachycení okrajového oblouku o travnatý porost došlo k levé rotaci s následným ohnutím ocasní části trupu. Dále byly poškozeny okrajový oblouk a vnější okraj flaperonu levé poloviny křídla. Posádka nebyla zraněna.
- ➔ Příčinou bylo odpoutání letounu při příliš malé rychlosti. Pilot nedokázal zabránit kontaktu okrajového oblouku se zemí při náhlém poryvu větru.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda ULL Fox – pokračování:



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident

Datum: 2. 5. 2012
Typ: ASW 20
Místo: Přední a Zadní Arnoštov

- ➔ Pilot vzlétl s kluzákem z letiště v Šumperku a pokračoval v termickém letu po plánované trati. Po dosažení posledního otočného bodu letěl zpět na letiště. Nenavázal do stoupavého proudu, aby mohl pokračovat v letu a po několika nezdařených pokusech nalézt stoupavý proud se rozhodl přistát do terénu.
- ➔ Přistání provedl na kolo a kluzák pokračoval ve výběhu. Terén začal stoupat a pak se náhle změnil jeho sklon. Na terénní hraně došlo k odskoku kluzáku o cca 3 – 5 m. Po opětovném dotyku kola se zemí se vzhledem k nerovnému terénu dotkla pravá polovina křídla země a kluzák se dostal do rotace a pak se zastavil.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident ASW 20 – pokračování:

- ➔ Na kluzáku došlo k poškození konstrukce podvozku, disku kola a pneumatiky a dvířek podvozkové šachty. Na obou polovinách křídla na spodní straně cca 2 m od konců došlo k plošnému poškrábání a lokální depresi. Lak na spodní straně trupu byl odřený. Dále došlo k prasknutí laminátového potahu pod ostruhovou bodkou a popraskání laku na stabilizátoru VOP.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident

Datum: 6. 5. 2012
Typ: Vivat L 13 SE
Místo: LKBA (Břeclav)

- ➔ Pilot prováděl kondiční let. Po příletu k LKBA se zařadil do třetí okružové zatačky. Zde provedl úkony před přistáním, včetně otevření podvozku. Tento úkon provedl, ale nevšiml si, že páku otevírání podvozku špatně zajistil.
- ➔ Nezajištěný podvozek se po dotyku kola s plochou letiště zasunul.
- ➔ Dosednutím letounu na břicho došlo k poškození vrtule.
- ➔ Při události nebyl nikdo zraněn.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident Vivat L 13 SE – pokračování:



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 6. 5. 2012

Typ: Padákový kluzák

Místo: Měrotín u Olomouce

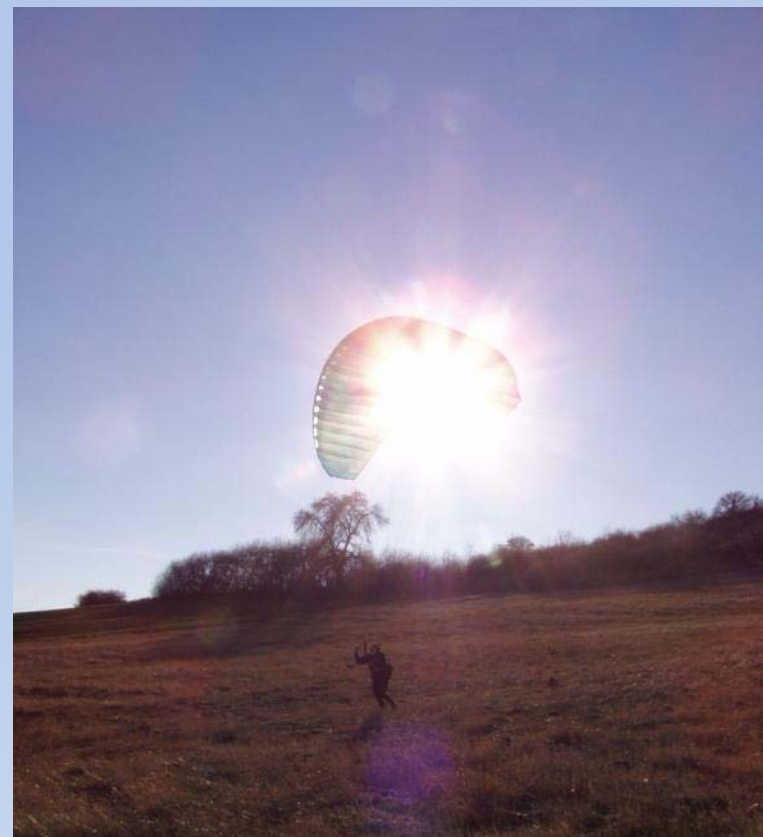
- ➔ Skupina osob se rozhodla vyzkoušet paragliding, kterému se jeden z nich věnuje již delší dobu. Měli v úmyslu jen zkusit ovládání padáku na zemi a popoběhnout s padákem nad hlavou.
- ➔ Pilot PG, který se pasoval do role instruktora, nejprve sám přeběhl s padákem nad hlavou kus louky a ujistil se, že podmínky a místo jsou v pořádku. Pak svůj padák se sedačkou bez chráničů a bez přilby předal dívce, která si paragliding chtěla vyzkoušet.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda PG – pokračování:

- ➔ Jednání samozvaného instruktora vedlo k tragickým následkům.
- ➔ Dívka po instruktáži zvedla padák nad hlavu a běžela přes louku.
- ➔ Asi při třetím pokusu se nečekaně zvedla do výšky cca 5 m a následně se zřítila na zem.
- ➔ Při nárazu utrpěla zlomeniny nohou a těžké poškození mozku.



Ilustrační foto vzletu na PK

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 5. 5. 2012
Typ: Zlín Z 526 AFS-V
Místo: LKBO (Bohuňovice)

- ➔ Pilot uskutečnil aerovlek kluzáku z letiště Olomouc a po jeho vypnutí klesal na letiště Bohuňovice, aby odtud provedl vlek kluzáku, který zde předtím přistál.
- ➔ Pilot vypověděl, že klesal nejprve s vysunutým podvozkem a provedl okruh k odhození lana. Na finále podvozek kvůli urychlení zavřel, odhodil lano a pokračoval po okruhu na přistání. Přitom se snažil navázat spojení na kmitočtu LKBO.
- ➔ Vzhledem ke krátké dráze prováděl přiblížení na plynu, aby dosednul co nejbližší prahu dráhy a měl dostatečnou vzdálenost na výběh.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda Z 526 AFS-V – pokračování:

- ➔ Pilot si neuvědomil, že předtím zavřel podvozek. Po stažení plynu ve vyrovnání byl sice upozorněn signalizací, ale letoun dosedl na břicho.
- ➔ Letoun měl zničenou vrtuli, poškozená křídélka a jejich závěsy na obou křídlech, spojovací čepy křídel a motorové kryty. Pilot zraněn nebyl.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 8. 5. 2012
Typ: Zlín Z 526 AFS-V
Místo: LKHS (Hosín)

- ➔ Pilot uskutečnil aerovlek kluzáku ASW-15 z letiště Hosín a po jeho vypnutí prováděl sestupný manévř k přistání na RWY 06R.
- ➔ Pilot vypověděl, že po dotočení na finále si uvědomil, že by přistál dlouhý. Aby neohrozil osoby a kluzáky na prahu RWY 24L, zahájil zatáčku vpravo a chtěl znovu nalétnut finále.
- ➔ Podle pilota motor nereagoval na přidání plynu a letoun ztrácel rychlost a výšku.
- ➔ Letoun narazil do korun vysokých stromů v blízkosti hráze rybníka a pak se zřítil do rybníka.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech



- ➔ Svědci pádu našli pilota v kabině letounu ponořeného do vody po okraj kabiny. Odstranili částečně překryt kabiny, vyprostili pilota z kabiny a poskytovali mu první pomoc.
- ➔ Příčiny šetří komise ÚZPLN.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 8. 5. 2012

Typ: MPK

Místo: LKSB (Stichovice)

- ➔ Zkušební pilot prováděl zálet MPK s přídavným podvozkem a po jeho ukončení v průběhu klesavé zatáčky během rozpočtu na přistání vletl do termického poryvu, který způsobil prudkou ztrátu výšky s následným prosednutím a pádem na zem, kterému ani zkušený pilot nedokázal zabránit.
- ➔ Došlo k prosednutí a pádu MPK z výšky cca 20 m AGL.
- ➔ Pilot byl vážně zraněn. Pádem byl poškozen podvozek a vrtule MPK.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 9. 5. 2012
Typ: Padákový kluzák XC 3
Místo: Kozákov

- ➔ Pilot PG při přistání na Kozákově prováděl korekci směru letu, aby se vyhnul kůlům na okraji přistávací plochy.
- ➔ Při provedení tohoto manévru došlo k jednostrannému přetažení padáku a následnému pádu z výšky cca 5 m.
- ➔ Pilot utrpěl těžké zranění.



Ilustrační foto

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 14. 5. 2012
Typ: Vrtulník SAFARI
Místo: Šindlový Dvory (severně LKCS)

- ➔ Posádka vrtulníku po dotankování paliva odstartovala z letiště Hosín a nejprve provedla let na malé výšce a po okruhu v trvání cca 10 minut. Poté měla v plánu letět cca 1 hodinu, aby prověřila chování vrtulníku za letu po odstranění vibrací.
- ➔ Po vzletu z LKHS pokračovala v jihozápadním směru. Před vstupem do ATS LKCS se pokusila navázat spojení, ale pravděpodobně s ohledem na malou výšku nad terénem neslyšela zprávy vysílané dispečerem AFIS, který vysílání letadlové stanice slyšel zřetelně.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda SAFARI – pokračování:

- ➔ Podle očitých svědků vrtulník letěl nízko nad lesem. Na kraji lesa svědek spatřil „nějakou věc“, která se oddělila od vrtulníku, který následně změnil trajektorii letu.
- ➔ Po přelétnutí lesa severozápadně od vodárenské věže došlo zatím z ne zcela objasněných příčin k pádu vrtulníku a k jeho úplnému zničení vlivem požáru.
- ➔ Posádka na místě podlehla zraněním.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda SAFARI – pokračování:

- ➔ Příčiny šetří komise ÚZPLN.
- ➔ Ohledala místa dopadu jednotlivých částí trosek, které byly od místa trosek kabiny vrtulníku až ve vzdálenosti cca 150 metrů ve směru letu. Po zkompletování trosek vrtulníku, zjistila, že chybí balanční závaží o hmotnosti cca 5 kg.
- ➔ Závaží musí být, je-li vrtulník obsazen dvěma osobami, uloženo v prostoru čtvrtého ložiska transmise.
- ➔ Komise dospěla k závěru, že list nosného rotoru narazil do ocasního nosníku v místě za čtvrtým ložiskem transmise. Toto mohlo nastat buď kvůli technické závadě na vrtulníku (samovolně odpadlo výše zmiňované závaží), nebo mohl pilot provést prudký manévr např. z důvodu zabránění srážky s ptákem.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident

Datum: 18. 5. 2012

Typ: TL 2000 Sting

Místo: Horní Bezděkov u Kladna – golfová plocha

- ➔ Po přistání na golfovou plochu došlo při pojíždění k najetí příďového podvozku do místa rozrytého „divočáky“.
- ➔ Přední podvozková noha se zlomila. Následně byla poškozena třílistá vrtule a v levotočivé rotaci se zlomila osa kola pravé podvozkové nohy.
- ➔ Při události nebyl nikdo zraněn.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident TL 2000 Sting – pokračování:



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 20. 5. 2012
Typ: Standard Cirrus
Místo: 0,6 km E Istebné (Slovensko)

- ➔ Pilot provedl vzlet z letiště LKFR s plánovaným přistáním tamtéž za účelem termického letu.
- ➔ Při nenavázání na termické proudění a vynuceném přistání do terénu došlo po kontaktu s terénní nerovností k odskoku kluzáku. Následkem toho se kluzák otočil o 180 stupňů.
- ➔ Ke zranění pilota nedošlo. Na kluzáku byla poškozena kabina a výškové kormidlo.
- ➔ Příčinou nehody byl špatný odhad termických podmínek v hornaté oblasti a vynucené přistání do terénu s nerovným travnatým povrchem.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda Standard Cirrus – pokračování:



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident

Datum: 22. 5. 2012
Typ: VUT 100 Cobra
Místo: LKKU (Kunovice)

- ➔ Při zkušebním letu letounu VUT 100 Cobra došlo při vysouvání podvozku k nezajištění předového podvozku ve vysunuté poloze.
- ➔ Posádka se snažila několikerými pokusy, včetně vyvození kladných násobků přední podvozek zajistit.
- ➔ Po neúspěšných pokusech se zkušební pilot rozhodl přistát s letounem na hlavní kola s nezajištěným předním podvozkem.
- ➔ Před dosednutím provedl zastavení motoru, vypnutí zapalování a zastavení přívodu paliva. Po dosednutí došlo k lehkému poškození potahu přední části trupu a ohnutí listů vrtule.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident VUT 100 – pokračování:

- ➔ Šetřením příčin byl pověřen provozovatel letounu:
 - ➔ *Působením aerodynamických sil na pravý přední kryt předového podvozku během vzletu se tento kryt a jeho zavěšení deformovaly a byla překonána síla pružin v mechanismu ovládání krytů.*
 - ➔ *Při zasouvání podvozku došlo ke kolizi a následnému vzepření tohoto krytu s pístnicí „shimmy“ tlumiče.*



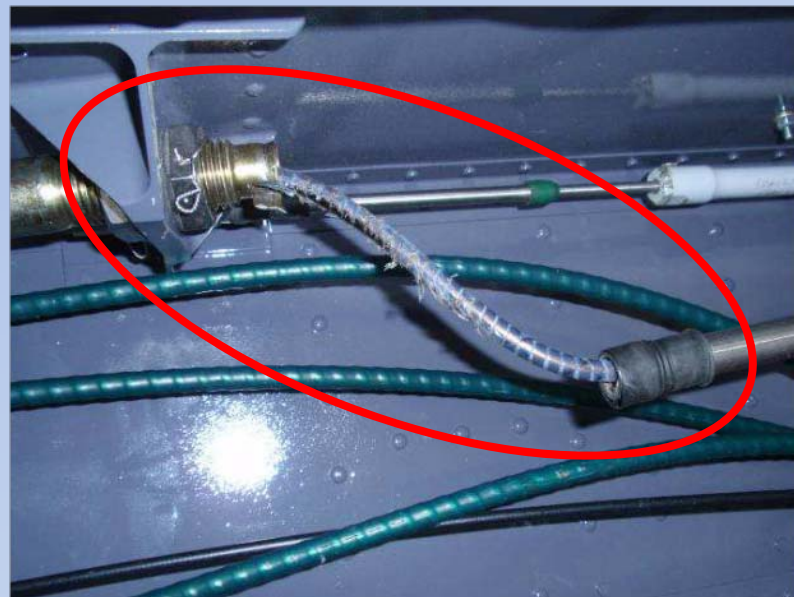
Letoun po nouzovém přistání

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident VUT 100 – pokračování:

✈ *Vzepření mělo za následek deformaci zalamovací vzpěry a vytržení teleflexu ovládání předového podvozku a následné nemožnosti vysunutí resp. zajištění předového podvozku v otevřené poloze.*



**Vytržený teleflex
ovládání předového podvozku**

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 26. 5. 2012
Typ: L – 33
Místo: LKKY (Kyjov)

- V průběhu přistávacího manévru na LKKY došlo ve fázi podrovnání při rychlosti cca 110 km/h, vlivem poryvu větru, k prosednutí kluzáku a odskočení do výšky cca 1,5 m.
- Pilot reagoval potlačením a převedením kluzáku do klesání s opakovaným dotykem se zemí a následným odskočením kluzáku do výšky cca 1,5 m nad terénem s pokračující amplitudou odskoku již s následným přivřením brzdících klapek.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda L – 33 – pokračování:

- ➔ Po dotyku hlavního podvozkového kola se zemí provedl opětovné otevření brzdících klapek do plné polohy a následoval dojezd kluzáku až do úplného zastavení.
- ➔ Na kluzáku byla deformovaná spodní část přídě trupu v prostoru nožního řízení, zvlněn potahu horní části centroplánu, zborcená a deformovaná kýlové část trupu v místě přechodu do SOP.
- ➔ Při události nebyl nikdo zraněn.
- ➔ Událost šetří ÚZPLN.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda L – 33 – pokračování:



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 16. 6. 2012
Typ: Z 226 MS
Místo: LKBE (Benešov)

- ➔ Pilot provedl vzlet aerovleku z RWY 27 LKBE. Kluzák se plánovaně vypnul ve 300 metrech AGL a pokračoval letem po pravém okruhu RWY 27.
- ➔ Pilot vlečného letounu se rozhodl pro přistání na RWY 09, aniž to ohlásil dispečerovi AFIS. Uvedl, že v klesání a při dotáčení finále RWY 09 si všiml letounu provádějícího průlet ve směru RWY 27.
- ➔ Aby zajistil rozestup mezi letadly, pilot se rozhodl, že provede zatáčku o 360 stupňů v prostoru severně od osy RWY 27. V průběhu točení zatáčky pozoroval letoun provádějící průlet a nedostatečně se věnoval řízení svého letounu. Ve fázi, kdy prováděl dotočení na krátké finále RWY 09, došlo k pádu letounu do vývrtky.
- ➔ Příčiny šetří komise ÚZPLN.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda Z 226 MS - pokračování:

- ➔ Letoun byl pádem na pole se vzrostlým obilím zcela zničen.
- ➔ Pilot utrpěl těžká zranění.
- ➔ Pravděpodobnou příčinou byla chyba pilota vlekaře ve fázi přiblížení na přistání.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 16. 6. 2012
Typ: Morano Saulnier (ULL)
Místo: LKMB (Mladá Boleslav)

- ➔ Po vzletu ULL repliky M. S. 185 z LKMB ve fázi stoupání vysadil motor.
- ➔ Pilot nouzově přistával za koncem RWY 23 na okraj pole s vysokým porostem řepky. Letoun se převrátil na před' a začal hořet. Pilot i cestující stačili včas letoun opustit. Požár uhasila jednotka HZS přítomná na letišti po dobu konání leteckého dne.
- ➔ Nouzové přistání se obešlo bez zranění, ULL byl při převrácení a požáru poškozen. Prohlídkou motoru typu Subaru nebyla zjištěna porucha.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech



**Na motoru nebyla
zjištěna porucha**



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 17. 6. 2012
Typ: Cessna C 152
Místo: Čistá (10 km SW LKRA)

- Pilot odstartoval z LKRO ke svému třetímu letu v uvedený den. Tento navigační let měl trvat cca 2 hodiny. Letoun byl před letem doplněn 95 litry paliva.
- Ze záznamu ATS vyplynulo, že letěl západně od CTR Ruzyně do prostoru LKKT a pak se vracel přes Kralovice směrem na LKRO.
- Svědkové z místa letecké nehody nejprve slyšeli zvuk nepravidelně pracujícího motoru malého letounu. Posléze pozorovali letoun na výšce cca 200 m AGL, který nejprve snížil rychlost, naklonil se na pravou stranu a potom pokračoval pádem do vývrtky s pravou rotací.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda C 152 - pokračování:

- ➔ Letoun narazil kolmo do země a byl zcela zničen. Pilot svým zraněním na místě podlehl.
- ➔ Příčiny šetří komise ÚZPLN.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 17. 6. 2012
Typ: Kluzák K 7
Místo: LKSN (Slaný)

- ➔ Při nácviku oprav vadných přistání pilot nezvládl opravu a instruktor nestačil zasáhnout.
- ➔ Kluzák tvrdě dosedl na hlavní kolo podvozku.
- ➔ Došlo k deformaci konstrukce trupu kluzáku a poškození potahu trupu.
- ➔ Ke zranění žádného z členů posádky nedošlo.
- ➔ Událost šetřila komise ÚZPLN.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda K 7 – pokračování:



Poškození trupu kluzáku

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 23. 6. 2012
Typ: Kluzák Twin Astir G 103
Místo: LKJC (Jičín)

- ➔ Pilot uskutečnil vzlet z letiště Jičín v aerovleku za WT-9. Po odpoutání, ve výšce asi 50 m, zjistil otevření překrytu zadní kabiny. Aby situaci vyřešil, vypnul se a kvůli překážkám před sebou, zahájil zatáčku vpravo zpět k RWY 30.
- ➔ Při zatáčce a výdrži musel mít řídicí páku stále na potlačeno, aby udržel rychlost vzhledem k odporu otevřené překrytu. Kluzák zachytil křídlem o porost na poli, tvrdě narazil přídí do země a otočil se proti směru letu.
- ➔ Pilot nebyl zraněn, kluzák má rozbitou příd', přelomený trup a zničené překryty kabiny. Ocasní plochy jsou poškozené.
- ➔ Pravděpodobnou příčinou otevření krytu při vzletu bylo neuzamčení v zavřené poloze.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 28. 6. 2012

Typ: CH 7 Kompress

Místo: 10 km jižně Makov (Slovensko)

- ➔ Pilot prováděl let z letiště Martin (SR) na LKBO za účelem 50-ti hodinové technické prohlídky vrtulníku.
- ➔ V hornaté oblasti Javorníky při pokusu o přelet horského masívu na úrovni Štiavnik – Kolárovice se dostal do složitých meteorologických podmínek (silné turbulentní proudění, vrcholky kopců v oblacích).
- ➔ Manévrováním v kopcovitém terénu se vrtulník dostal do takového režimu letu, který se pilotovi s malými leteckými zkušenostmi jevil jako vážná závada na motoru. Z toho důvodu přistával v autorotaci do terénu.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda PG – pokračování:

- Nevhodným postupem a hrubým zásahem do řízení při vybírání autorotace došlo k tvrdému dopadu vrtulníku na zem a jeho poškození.
- Komise ÚZPLN převzala šetření na základě dohody LNVÚ Slovenska.
- Kontrola motoru a rozbor záznamu řídicí jednotky prokázaly, že motor byl v průběhu celého letu plně funkční a pracoval bez závad.
- Pravděpodobnou příčinou byl stres málo zkušeného pilota z letu ve složitých podmínkách v kopcovitém terénu a nezvládnutí vynuceného přistání do terénu.



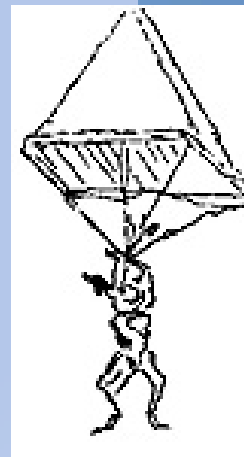
Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Parašutistické nehody a vážné incidenty

Ve druhém čtvrtletí 2012 bylo oznámeno celkem:

- ➔ 10 parašutistických nehod, při kterých došlo ve dvou případech ke smrtelnému zranění a v ostatních k vážnému zranění parašutisty,
- ➔ 25 událostí v parašutistickém provozu hodnocených jako vážný incident.



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Parašutistická nehoda

Datum: 5. 5. 2012

Typ: Sportovní padák PD Navigator 200

Místo: LKLN (Líně)

- ➔ Parašutista (voják - občan SRN) prováděl se skupinou 40 dalších kolegů základní výcvik. Skupina přijela do ČR v pátek 4. 5. 2012 v pozdních odpoledních hodinách. Teorii provedl český, německy mluvící, instruktor v hotelu, kde byla skupina ubytována. Přednášky začaly v 18:00 h a byly ukončeny po 22 hodině. Frekventanti kurzu je hodnotili jako dobré.
- ➔ Praktický výcvik začal ráno 5. 5. v 07.30 na letišti Líně pod vedením dvou instruktorů a trval cca 4 hodiny. Zároveň pověřený letecký lékař provedl lékařské prohlídky a každému frekventantovi vydal Osvědčení zdravotní způsobilosti II. třídy.

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Parašutistická nehoda pokračování:

- ➔ Kritický seskok byl proveden v 9. výsadce, jednalo se v pořadí o druhý seskok parašutisty.
- ➔ Výskok byl proveden z 1 200 m AGL a až do výšky cca 200 m AGL probíhal standardně. Pod touto výškou začal parašutista točit levou spirálu a po několika rychlých otočkách v cca 50 - 70 metrech odhodil hlavní padák. RSL aktivoval záložní padák, ale s ohledem na malou výšku se jeho vrchlík nestačil naplnit vzduchem.
- ➔ Parašutista utrpěl těžká zranění, která nebyla slučitelná se životem. Příčiny šetří komise ÚZPLN. Padákový komplet byl komisí prohlédnut a byl zcela bez závad.
- ➔ Pravděpodobnou příčinou bylo, že nezkušený parašutista, ve snaze provést změnu trajektorie letu před přistáním, uvedl hlavní padák do spirály na malé výšce. Chování padáku s ohledem na malou výšku pravděpodobně vyhodnotil jako závadu, kterou řešil jeho následným odhozením.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Parašutistická nehoda

Datum: 18. 5. 2012
Typ: REAL-X, PR 160
Místo: LKPM (Příbram)

- ➔ Parašutista prováděl seskok z výšky 4000 m nad zemí z letounu L 410. Po ukončení úlohy RW ve stanovené výšce neotevřel hlavní padák ani během dalšího volného pádu neotevřel záložní padák.

Parašutista nepoužil žádný prvek k otevření HP a ZP



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Parašutistická nehoda – pokračování:

- Vlivem velké pádové rychlosti v malé výšce nad zemí zabezpečovací přístroj CYPRES aktivoval záložní padák.
- Parašutista dopadl do prostoru solární elektrárny nacházející se vedle areálu letiště Příbram.
- Při nárazu do solárního panelu a konstrukce utrpěl těžké zranění.

**Situace v prostoru LKPM
a místo dopadu parašutisty**



Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Parašutistická nehoda

Datum: 17. 6. 2012

Typ: Sportovní padák Sonic 150

Místo: LKPM (Příbram)

- ➔ Parašutista, relativně zkušený (kategorie C), prováděl v roce 2012 teprve čtvrtý seskok a v uvedený den to byl druhý seskok. Výsadek pěti parašutistů byl proveden z výšky 1500 m AGL. Vše probíhalo normálně a parašutisté měli, po krátké výdrži ve volném pádu, otevřené a plně funkční padáky a dostatečné rozestupy.
- ➔ Parašutista se v pořadí jako druhý blížil na přistání po větru, přímo nad doskokovou plochou a v již relativně malé výšce. Svým postupem si výrazně zmenšoval manévrovací prostor pro otočku proti větru.

Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Parašutistická nehoda – pokračování:

- ➔ Po otočce se plným stažením řídicích šňůr snažil snížit náraz do země, ale výška byla nedostatečná. Prudce narazil tělem do země při rychlosti asi 60 km/hod.
- ➔ Pravděpodobnou příčinou byl špatný odhad výšky a provedení nevhodného přistávacího manévru v malé výšce, ve snaze za každou cenu přistát proti větru.



Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM



U každé události související s ATM se hodnocení provádí podle dvou klasifikačních schémat, podle závažnosti jejich vlivu:

- ✈ na bezpečnost provozu letadel a osob na palubě. Určuje tedy skutečnou úroveň rizika, které letadlu a osobám na jeho palubě hrozilo,
- ✈ na schopnost poskytovat bezpečné služby ATM.

Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Sledované zvláštní kategorie incidentů ve vztahu k ATM:

➔ Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion):

- a) s vynucenou akcí k vyhnutí,
- b) bez vynucené akce k vyhnutí.

Ve druhém čtvrtletí 2012 byly oznámeny celkem 3 události na LKPR, související s pojížděním po RWY24 a její plánovanou opravou:

Datum	RWY	Kategorie závažnosti dle L 13	Popis
23.5.	RWY 12	Major Incident	NJE919P přešel při pojíždění rozsvícenou stop příčku na RWY 24
28.5.	RWY 12	Significant Incident	ELY522 přešel při pojíždění rozsvícenou stop příčku na RWY24
30.5.	RWY 30	Serious Incident	MP během vzletu z RWY 30 vjel bez povolení a zastavil na THR RWY12

Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Incident

Datum: 23. 5. 2012
Typ: Cessna C 550B
Místo: LKPR

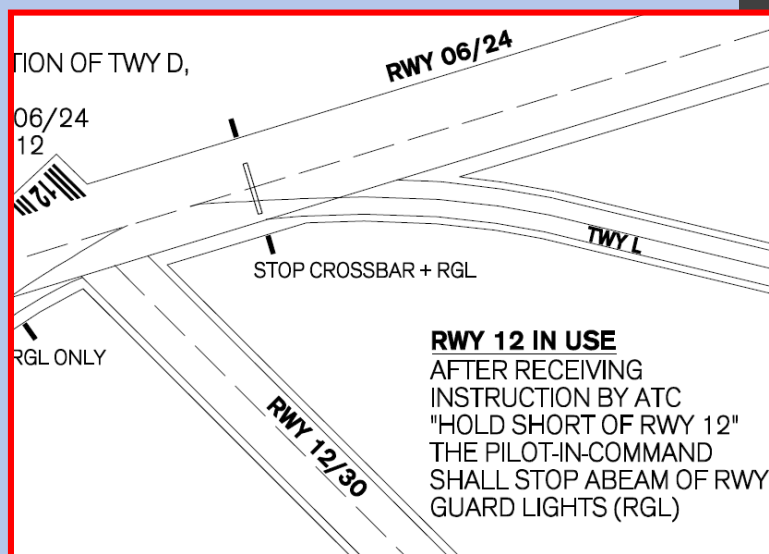
- ➔ TWR LKPR správně vydalo povolení k pojíždění NJE919P včetně zastavení na vyčkávacím místě RWY12.
- ➔ Pilot NJE919P správně potvrdil trasu pojíždění včetně zastavení na vyčkávacím místě RWY12. Pak ale rozsvícenou stop příčku přejel a zastavil na okraji RWY12. Došlo k aktivaci varovné funkce A-SMGCS.
- ➔ Vysvětlení pilota: *„Taxi was continued looking out for indication for stopping (CAT I holding position or runway guard light as depicted in chart 10-9 but not in 10-8 eff 15 of May). As we did not identify any of the above, we decided to stop approximately 90m from the runway 12“.*

Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Incident C 550 – pokračování:

- ➔ A319, které bylo na finále dráhy 12, byl nařízen postup nezdařeného přiblížení.
- ➔ Závažnost je dle předpisu L-13 hodnocena: „Velký incident - B“.



Publikovaný „HOT SPOT“ s cílem předcházet narušení RWY 12/30



Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Incident

Datum: 28. 5. 2012
Typ: Boeing B737-800
Místo: LKPR

- ➔ TWR LKPR správně vydalo povolení k pojíždění ELY522 včetně zastavení na vyčkávacím místě RWY12.
- ➔ Pilot ELY522 správně potvrdil trasu pojíždění včetně zastavení na vyčkávacím místě RWY12.
- ➔ Rozsvícenou stop příčku na RWY 24 přešel a zastavil na okraji RWY12. Došlo k aktivaci varovné funkce A-SMGCS.

Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Incident B737-800 – pokračování:

- ➔ Závažnost je dle předpisu L-13 hodnocena: „Významný incident - C“.



Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Vážný incident

Datum: 30. 5. 2012

Typ: MP – vozidlo ostrahy / A320 - AFR434

Místo: LKPR

- ➔ TWR LKPR vydalo povolení ke vstupu AFR434 na dráhu a vzletu z RWY 30. AFR434 potvrdil a zahájil vzlet.
- ➔ Ve stejnou dobu z několika vozidel stojících na RWY24 vyjelo vozidlo OSTRAHA a vjelo na RWY12/30, kde zastavilo.
- ➔ Protože byla v uvedenou dobu vypnuta stop příčka na RWY24 nedošlo k aktivaci varovné funkce A-SMGCS. TWR nemělo informaci o narušení dráhy.

Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Vážný incident – pokračování:

- ➔ Závažnost je dle předpisu L-13 hodnocena: „Vážný incident - A“.



Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

- **Porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup:**
- a) když mezi letadly nebyla dodržena předepsaná minima rozstupu,
 - b) kdy neexistují předepsaná minima rozstupu, letadla se minula příliš blízko na to, aby piloti mohli zajistit bezpečný rozstup.

Ve druhém čtvrtletí 2012 nebyla oznámena žádná taková událost ve FIR Praha.

ÚZPLN obdržel celkem 8 oznámení indikace „TCAS RA“:

- 5 hlášení bylo od posádek zahraničních provozovatelů ve FIR LKAA. Při těchto událostech nedošlo ke snížení rozstupů. Signalizace TCAS RA byly v důsledku vertikálních rychlostí při změně cestovních hladin jednoho nebo obou letounů.
- 2 hlášení byla od českých provozovatelů v zahraničí. V těchto hlášeních jsou uvedeny indikace TCAS RA bez bližších údajů o rozstupech.
- 1 hlášení bylo od českého provozovatele na zahraničním letišti při přiblížení na přistání ALT 5000 ft, horizontální rozstup 4 NM, vertikální rozstup 500 ft.

Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

- **Odchylka letadel od příslušných předpisů ATM:**
- a) neoprávněné narušení vzdušného prostoru,
 - b) odchylka letadla od příslušných publikovaných postupů.

Ve druhém čtvrtletí 2012 byly 4 události ve FIR Praha hodnoceny podle závažnosti jako incident:

Datum	Řízený prostor	Kategorie závažnosti dle L 13	Popis
18.4.	TRA 54	Significant Incident	Bell 407, D-HISF, bez povolení vstoupil do TRA 54.
10.5.	CTR Ruzyně	Significant Incident	C 152, OK-HKC, bez povolení vstoupil do CTR Ruzyně.
17.5.	MCTR LKKB	Significant Incident	Bell 427, N10984, bez povolení vstoupil do MCTR LKKB, kde nastoupal 2500 ft ALT.
27.5.	MCTR LKNA TMA Brno	Significant Incident	Neznámý kluzák, pravděpodobně z LKCM, bez povolení vstoupil do CTR/TMA.

Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Incident

Datum: 18. 4. 2012

Typ: Bell 407

Místo: LK TRA 54

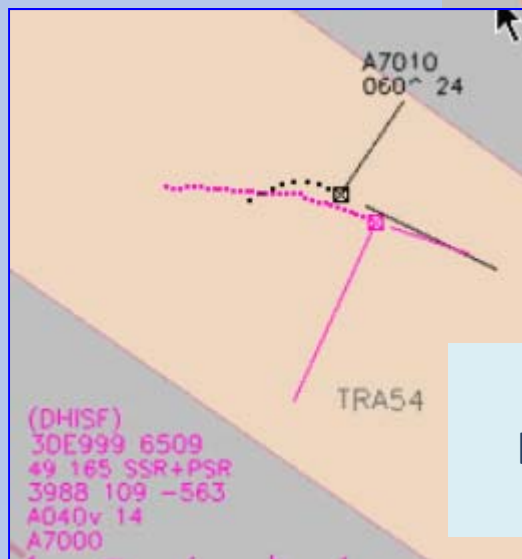
- ➔ Pilot vrtulníku D-HISF letícího ve FIR Praha z OKF na ODNEM neoprávněně narušil dočasně rezervovaný prostor, když bez povolení od MAPP Náměšť vlétnul v 4 700 ft AMSL do LK TRA54.
- ➔ Pilot nebyl na spojení na kmitočtu FIC, aby mu bylo možné předat informaci o aktivaci prostorů ve směru jeho plánovaného letu.
- ➔ Vojenský provoz v LK TRA54 musel být omezen a letoun L 39 pak konfliktní provoz identifikoval jako vrtulník Bell 407.
- ➔ Teprve potom posádka vrtulníku navázala spojení s APP Náměšť. Závažnost je podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM: „Významný incident - C“.

Rozbor bezpečnosti letů

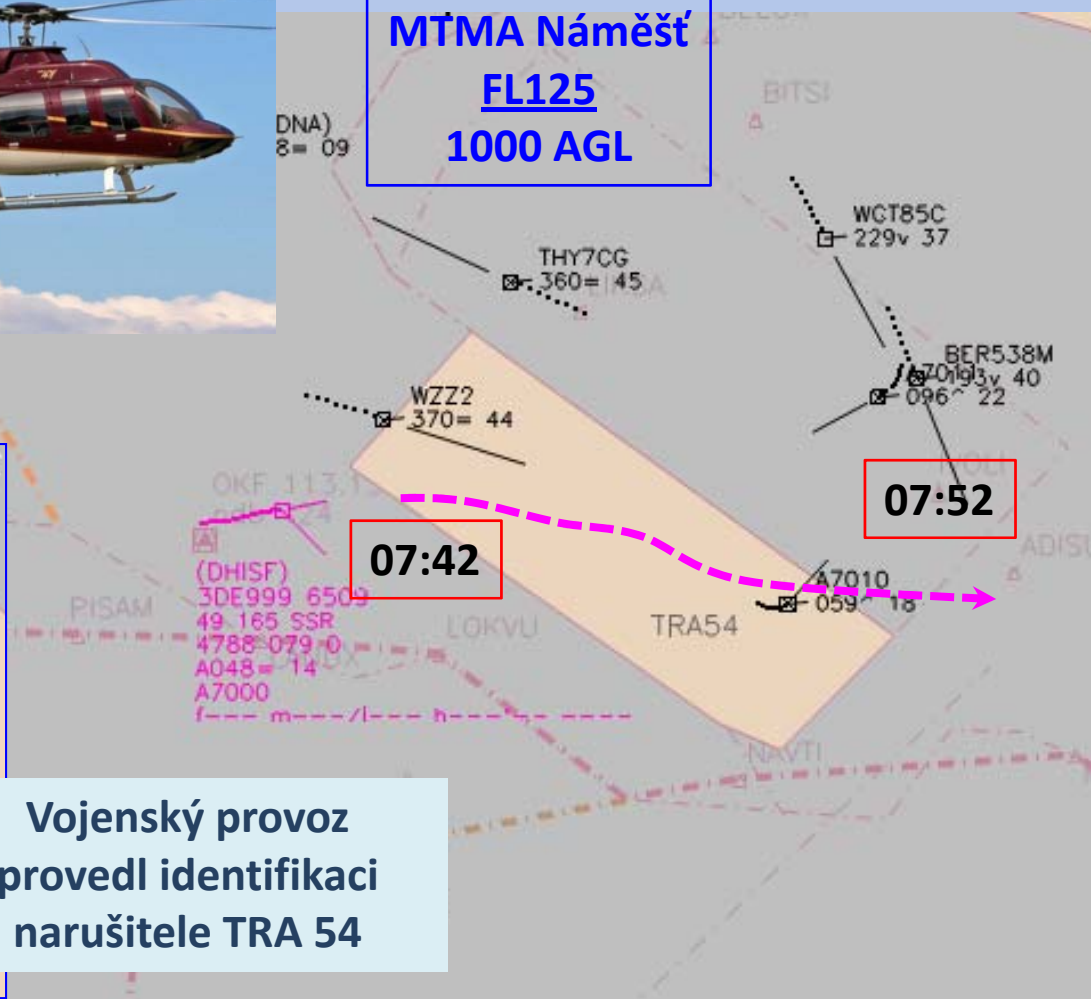
Události související s bezpečností ve vztahu k ATM



MTMA Náměšť
FL125
1000 AGL



**Vojenský provoz
provedl identifikaci
narušitele TRA 54**



Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Incident

Datum: 10. 5. 2012

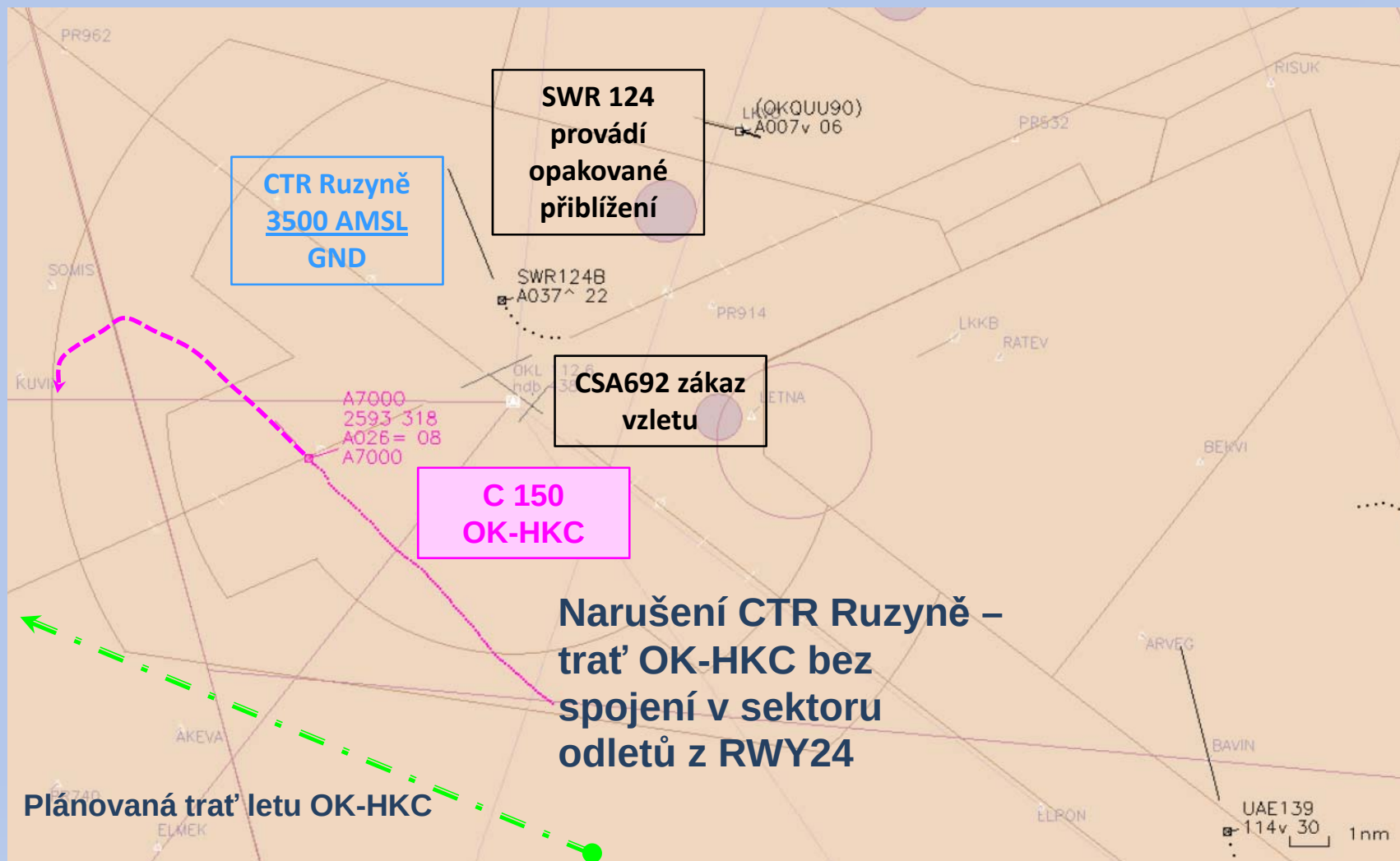
Typ: Cessna C 150

Místo: CTR Praha Ruzyně

- ➔ Pilot, s kvalifikací ULL, prováděl při výcviku PPL navigační let z letiště LKBE po trati LKRK – LKLN – LKST – LKBE. Na prvním úseku trati, 14 km S TANGO, narušil bez navázání oboustranného spojení a povolení CTR Ruzyně a pokračoval sektorem odletů z RWY24 v 2700 – 2900 ft AMSL.
- ➔ EC APP Praha sledoval let s kódem SSR A 7000 a opakovaně se pokoušel navázat spojení na různých kmitočtech.
- ➔ Narušení zpozdilo vzlet CSA692 a přistání SWR124B a UAE139.
- ➔ Pilot k neoprávněnému narušení CTR uvedl, že za úrovní Cukráku ztratil orientaci a obnovil ji před LKRK. Závažnost je podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM: „Významný incident - C“.

Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM



Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Incident

Datum:

27. 5. 2012

Typ:

Neznámý kluzák / B737-800

Místo:

TMA Brno Tuřany

- ➔ APP Brno zpozorovalo primární cíl, pravděpodobně kluzák v prostoru letiště LKCM (Medlánky), kde v té době probíhala činnost kluzáků. Cíl se pohyboval směrem na západ, pokračoval přes Veverskou Bítýšku – BITSI - do prostoru MCTR/MTMA Náměšť.
- ➔ V době průletu cíle prostorem TMA Brno byl na příletu RYR1VL na RWY10. Nedošlo k ohrožení nebo narušení příletu. RYR1VL dostal informace o neznámém provozu.
- ➔ Byl kontaktován AFIS LKCM s žádostí o poskytnutí informací ohledně provozu kluzáků, jejichž trať byla směrem na západ. Dále bylo kontaktováno stanoviště TWR Náměšť s žádostí, zda dotyčný provoz nemá na spojení. Identifikace cíle se nepodařila zjistit.

Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM



Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Bez vlivu na bezpečnost

Datum: 17. 4. 2012

Typ: Boeing B767-400

Místo: FIR Praha

- Posádka letounu B767-400, zahraničního leteckého dopravce, na lince z LTAG (Adana/Incirlik) do EDFH (Frankfurt), nenavázala ve FIR Praha radiové spojení ve vzdušném prostoru třídy C, ani nemonitorovala FREQ 121,5 MHz.
- Šetřením bylo zjištěno, že letadlo letící po trati letového plánu bylo naposledy na spojení se složkami ATC Maďarska. Vzdušným prostorem Slovenska letadlo proletělo bez spojení. Radiové spojení s ACC Praha bylo navázáno po koordinaci s LOVV (ACC Vídeň), kde bylo letadlo na spojení na FREQ 134,440 MHz.

Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM



Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Bez vlivu na bezpečnost

Datum: 8. 5. 2012

Typ: Airbus A319

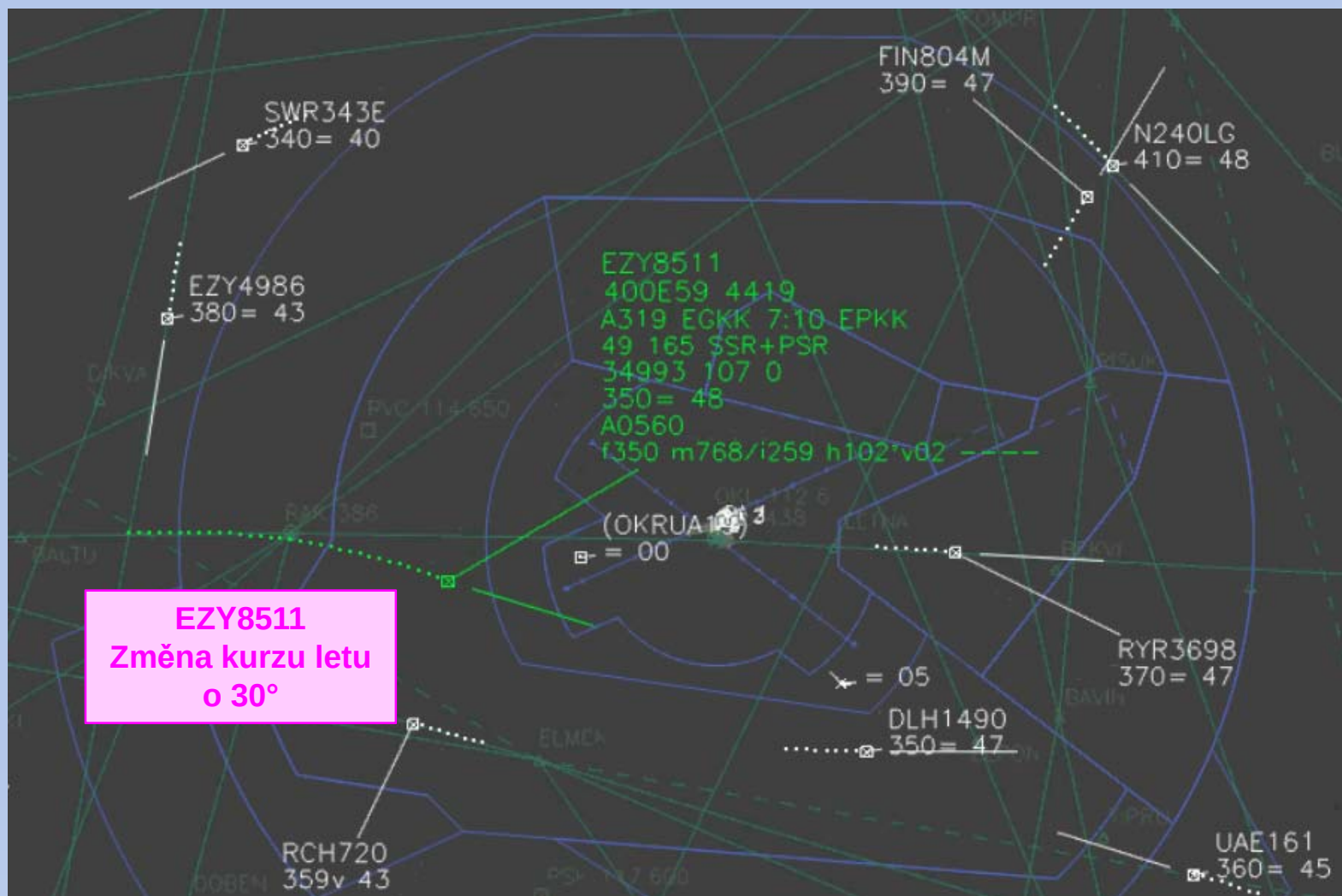
Místo: FIR Praha

- ➔ Posádka letounu A319 zahraničního leteckého dopravce, letící z EGKK (London/Gatwick) do EPKK (Krakov), na trati UL984 po přeletu bodu RAK, změnila kurz letu o 30° doprava v rozporu s předpokládanou tratí podle letového plánu.
- ➔ Následně po upozornění řídícím letového provozu pilot opravil kurz na původní trať.



Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM



Rozbor bezpečnosti letů

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Bez vlivu na bezpečnost

Datum: 18. 5. 2012

Typ: EC 120

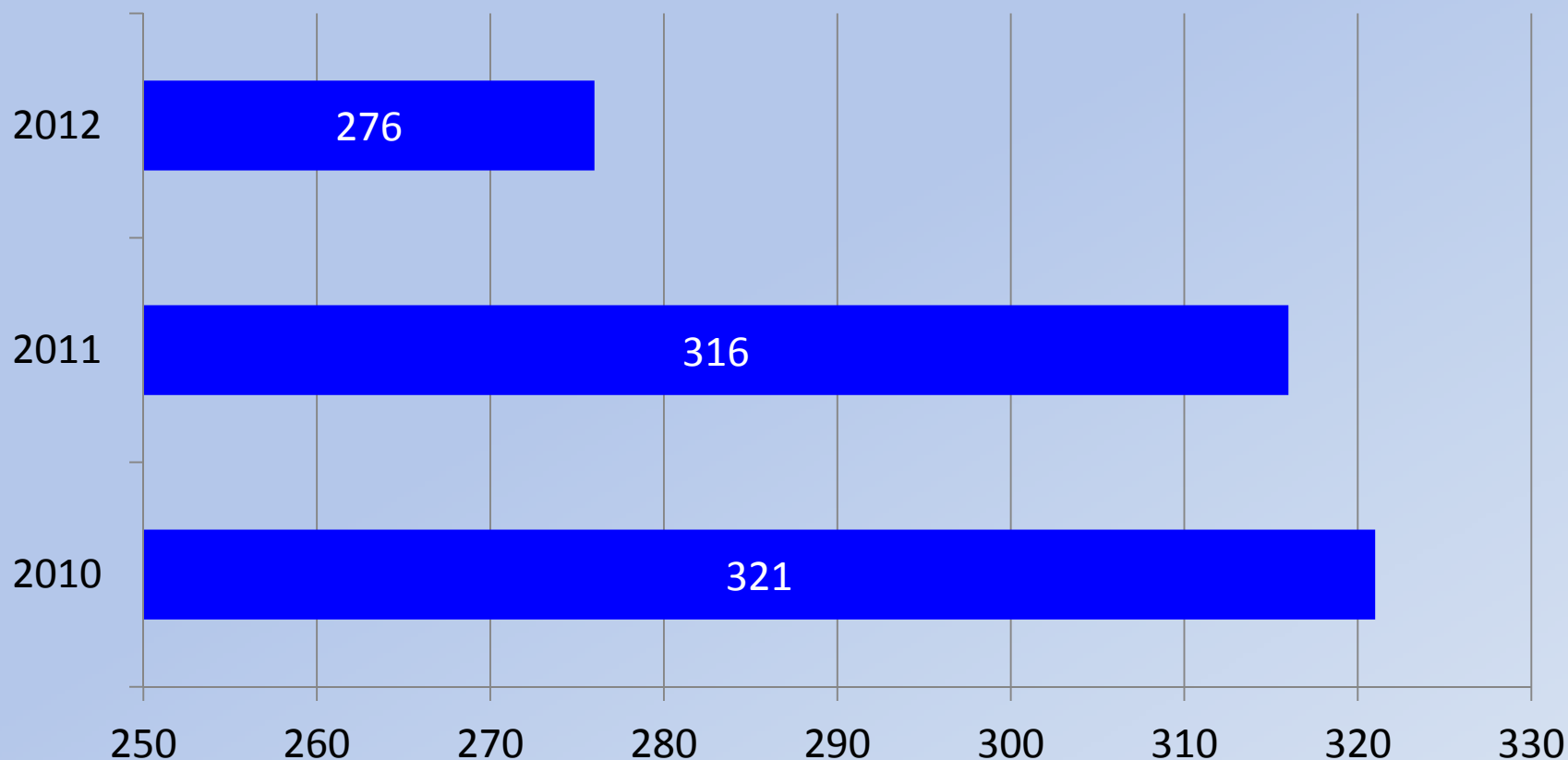
Místo: CTR Ruzyně

- ➔ Pilot vrtulníku zahraničního provozovatele po spuštění motoru provedl na základě povolení AIR TAXI ze stání na RWY 22 LKPR na H2.
- ➔ Po dosažení H2 pilot nedodržel publikované postupy ATS na letišti Praha – Ruzyně a bez získání povolení ke vzletu pokračoval v letu směrem na bod TANGO.
- ➔ Pilot byl upozorněn, aby se nepřibližoval k RWY 12, kde již byl dříve povolen vzlet letounu TVS 5J, kterému musel TWR vydat zákaz vzletu.

Rozbor bezpečnosti letů

Počet hlášených událostí - meziroční srovnání

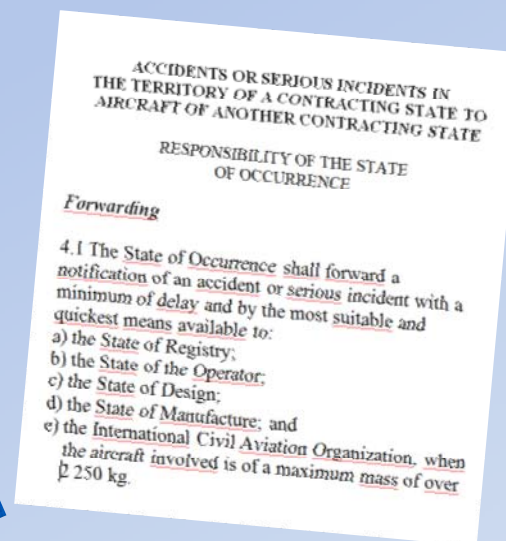
Celkový počet událostí hlášených v prvním pololetí



Informace ÚZPLN

Zahraniční letecké nehody

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



Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody TL 2000 Sting
dne 3. 4. 2012,
Benavente, Portugalsko:

- ➔ Pilot letounu TL 2000 Sting prováděl vzlet po „touch and go“ na Campo de Vão de Benavente.
- ➔ Krátce po odpoutání došlo ke ztrátě řízení a pádu, po kterém letadlo začalo hořet.
- ➔ Pilot a další osoba na palubě zahynuli.
- ➔ Příčiny šetřil GPIAA Portugalsko.



Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody Cessna C 172G
dne 22. 4. 2012,
LDRI (Rijeka), Chorvatsko:

- ➔ Pilot C 172G uskutečňoval přelet ve skupině dalších letadel z LKMT na LDRI. Před přistáním na okruhu vysadil motor a pilot provedl nouzové přistání do složitého kamenitého terénu asi 1,5 kilometru před letištěm v Rijece a při dosednutí se převrátil na záda.
- ➔ Letadlo bylo zničeno, posádka zraněna nebyla.
- ➔ Příčiny šetří AIB Chorvatska ve spolupráci s ÚZPLN.
- ➔ Pravděpodobnou příčinou bylo spotřebování zásoby paliva před přistáním.

Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody C 172G dne 22. 4. 2012,
LDRI (Rijeka), Chorvatsko:



Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody Zlín Z 226
dne 28. 4. 2012,
Arnstadt-Alkersleben, Německo:

- ➔ Pilot letounu Z 226 prováděl pilotáž v rámci veřejného vystoupení jako člen skupiny s Z 526 AFS.
- ➔ Došlo ke ztrátě rychlosti a pádu.
- ➔ Pilot zahynul, letoun byl zničen.
- ➔ Příčiny šetří BFU.



Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody kluzáku Discus CS
dne 13. 5. 2012,
Roßfeld, Německo:

- ➔ Při přistání došlo k nárazu křídla do země a zničení kluzáku.
- ➔ Pilot byl vážně zraněn.
- ➔ Příčiny šetří BFU.



Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody ULL TL 2000 Sting
dne 6. 6. 2012,
Neos Zygus, Xanthi, Řecko:

- Po vzletu k letu po okruhu letiště vysadil ve výšce 100 ft nad zemí motor ULL, registrovaného v rejstříku SLZ ČR.
- Pilot uskutečnil nouzové přistání na pole podle RWY. Letoun se při dojezdu převrátil a byl poškozen. Pilot nebyl zraněn.
- Příčiny šetří HAAI Řecka.

Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody L 410 UVP
dne 10. 6. 2012,
UKKB (Borodyanka), Ukrajina:

- Posádka L 410 UVP prováděla let k výsadku 18 parašutistů.
- Posádka prováděla přistání na letišti Borodyanka v silném dešti a poryvech větru při bouři.
- Podle prvotní informace letoun narazil do země 300 m před travnatou RWY UKKB.
- V důsledku letecké nehody 5 osob, z toho jeden člen posádky, zahynulo a 15 bylo zraněno.

Pozn.: V Aircraft Industries a jeho předchůdci LETu doposud vyrobili asi 1200 strojů L-410 v několika verzích a jsou v provozu na všech kontinentech.



Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody experimentálního
letounu LUTERS ARNIS V Legend
dne 27. 6. 2012,
KDED (DeLand), Florida USA:

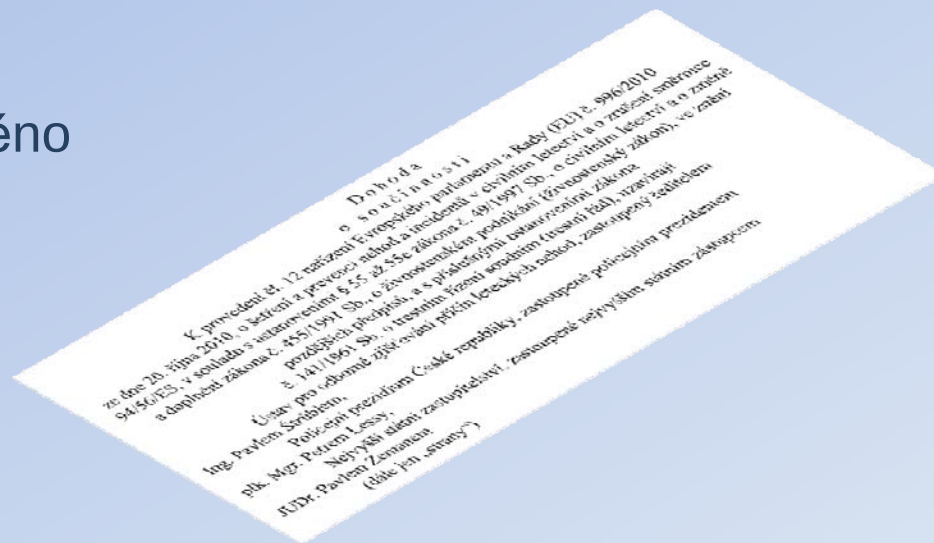
- ➔ Pilot amatérsky postaveného letounu s motorem M-601D (ČR) prováděl vzlet z KDED.
- ➔ Krátce po vzletu, ve výšce 3000 ft (AGL), došlo k úplné ztrátě výkonu motoru.
- ➔ Pilot se pokusil neúspěšně o spuštění motoru a pak se rozhodl pro nouzové přistání na pole.
- ➔ Pilot nebyl zraněn, letoun byl poškozen.
- ➔ Příčiny šetří NTSB.



Koordinace šetření LN a vyšetřování

Dne 5. června 2012 ředitel ÚZPLN podepsal na Nejvyšším státním zastupitelství v Brně "Dohodu o součinnosti mezi Ústavem pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, Policejním prezidiem České republiky a Nejvyšším státním zastupitelstvím" k provedení čl. 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010, o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES.

Plné znění "Dohody" je zveřejněno na webových stránkách v části Legislativa a dokumenty.



Mezinárodní spolupráce

Ředitel a zástupci ÚZPLN se v rámci zapojení do mezinárodní spolupráce zúčastnili:

- ➔ Pracovního jednání zástupců Evropských orgánů pro šetření leteckých nehod a EASA.
- ➔ Workshopu v rámci ECAC ACC k šetření vážných incidentů v civilním letectví ve dnech 15. a 16. 5. Roskilde, Dánsko.
- ➔ 37. jednání skupiny expertů ECAC ACC pro šetření leteckých nehod v civilním letectví ve dnech 20. a 21.6., Tel Aviv, Izrael.



Internetové stránky ÚZPLN



The screenshot shows the homepage of the ÚZPLN website. At the top, there is a header with the ÚZPLN logo on the left and the text 'ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD' in the center. To the right of the text are the flags of the Czech Republic and the United Kingdom. Below the header, there is a large image of a commercial airplane in flight. On the left side of the page, there is a vertical navigation menu with the following items: 'Aktuality', 'O nás', 'Legislativa a dokumenty', 'Historie', 'Současnost', 'Šetření LN a Incidentů', 'Kontakty', 'Zprávy o LN a Incidentech', 'Porady k bezpečnosti', 'Výroční zprávy a bulletiny', and 'Veřejné zakázky a odprodej majetku'. The main content area is divided into three columns. The left column contains the heading 'Šetření leteckých nehod a incidentů' followed by a paragraph about the institute's role in investigating aircraft accidents. The middle column contains the heading 'Podmínky a seznam pověřených právnických osob' followed by links to the conditions for the investigation of legal entities and the list of authorized legal entities. The right column contains the heading 'HOTOVOSTNÍ SLUŽBA' followed by a phone number and a button for 'Přihlášení uživatele'. Below this, there is a section for 'PARAŠUTISMUS' with a button for 'Oznámení letecké nehody a incidentu - parašutismus'. At the bottom of the page, there is a list of three items: 1) Uveřejnění dohod se subjekty v ČR. 2) Vzory dokumentů k doplnění informací v případě oznámení letecké nehody nebo incidentu. 3) Zveřejnění souhrnné informace (bulletinu) o zahraničních událostech, které se staly v prvním pololetí roku 2012 a týkají se České republiky.

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Šetření leteckých nehod a incidentů

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod jako věcně a místně příslušný správní orgán dle ustanovení § 55b odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů a § 11 odst. 1 písm. e) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, na základě žádosti jednotlivých právnických osob, rozhodl o vydání pověření určeným osobám dle příloženého seznamu.

Podmínky a seznam pověřených právnických osob

[podmínky pro prověřování právnických osob dle §55b, odst. 1, zák. 47/1997 Sb.](#)
[seznam právnických osob ke stažení v pdf](#)

Vzory dokumentů v PDF

[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu](#)
[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu v parašutismu](#)
[Vzor Předběžné zprávy](#)
[Vzor Závěrečné zprávy](#)
[Formulář pro doplnění údajů o posádce](#)
[Formulář pro doplnění údajů o letadle](#)

Vzory dokumentů v DOC

[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu](#)
[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu v parašutismu](#)
[Formulář pro doplnění údajů o posádce](#)
[Formulář pro doplnění údajů o letadle](#)

Přihlášení uživatele

HOTOVOSTNÍ SLUŽBA

Tel.: +420 724 300 800

LN a I

Oznámení letecké nehody a incidentu

PARAŠUTISMUS

Oznámení letecké nehody a incidentu - parašutismus

- 1) Uveřejnění dohod se subjekty v ČR.
- 2) Vzory dokumentů k doplnění informací v případě oznámení letecké nehody nebo incidentu.
- 3) Zveřejnění souhrnné informace (bulletinu) o zahraničních událostech, které se staly v prvním pololetí roku 2012 a týkají se České republiky.

Oznamování událostí

Povinnost oznamovat letecké nehody a incidenty je vymezena v:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES, čl. 9 odst. 1,
- zákoně o civilním letectví v ustanovení, §55e odst. 1,
- předpisu L 13, ustanovení 4.12.

Pohotovost ÚZPLN H 24: +420 724 300 800

E-mail: info@uzpln.cz

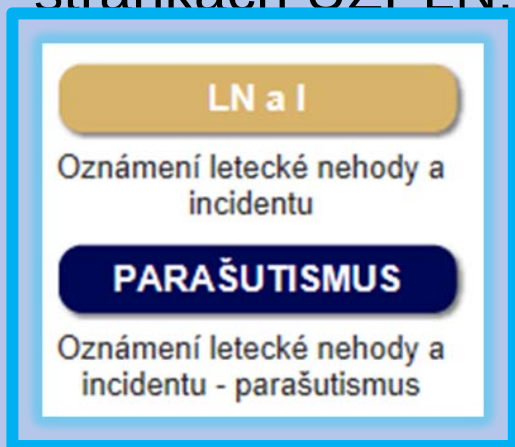
FAX: +420 266 199 234

Oznamovací povinnosti podléhají veškeré události, které mají vliv na provozní bezpečnost v civilním letectví.

Seznam událostí při provozu, údržbě, opravě a výrobě letadel, které podléhají hlášení je v Příloze č. 6 a č. 7 k vyhlášce č. 108/1997 Sb.

Oznamování událostí

K oznámení přednostně používat online formulář na webových stránkách ÚZPLN: <http://www.uzpln.cz/>

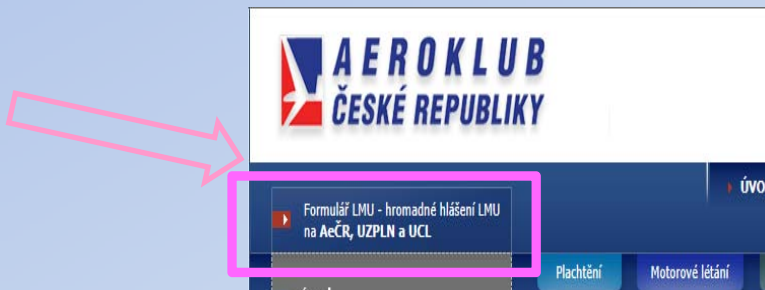


- Tlačítko pro oznámení letecké nehody nebo incidentu.
- Tlačítko pro oznámení parašutistické nehody nebo incidentu v parašutistickém provozu.

Pozn.: Pro doplnění podrobných údajů (posádka a letadlo) k události používat formuláře.

Další možností je použití online formuláře na webových stránkách Aeroklubu ČR:

<http://www.aecr.cz/>



Oznamování událostí

ÚZPLN plně podporuje podávání dobrovolných hlášení vztahujících se k provozní bezpečnosti osobami a subjekty v civilním letectví:

- ➔ K dobrovolnému oznámení události v letovém provozu lze přednostně používat „**Online**“ formulář na webových stránkách ÚZPLN.
- ➔ Jinou možností je zaslání dobrovolného hlášení v písemné formě na adresu ÚZPLN.

Další způsob odeslání oznámení:

- použití přímého výstupu z databáze provozovatele nebo poskytovatele ATS nebo
- formuláře na: [http://www.caa.cz/ Provoz /Obchodní letecká doprava](http://www.caa.cz/Provoz/Obchodní_letecká_doprava) /Oznámení o události v letovém provozu. Vyplněný formulář odešle provozovatel e-mailem na ÚZPLN a ÚCL (info@uzpln.cz; ib@caa.cz).



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

Organizace porad k bezpečnosti letů v roce 2012

Termíny konání následující porady k bezpečnosti letů:

- ➔ 18. říjen 2012 - porada se uskuteční v konferenčním sále VZLÚ a.s. Praha – Letňany, zahájení 09:30.

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

Závěr porady k bezpečnosti letů

