

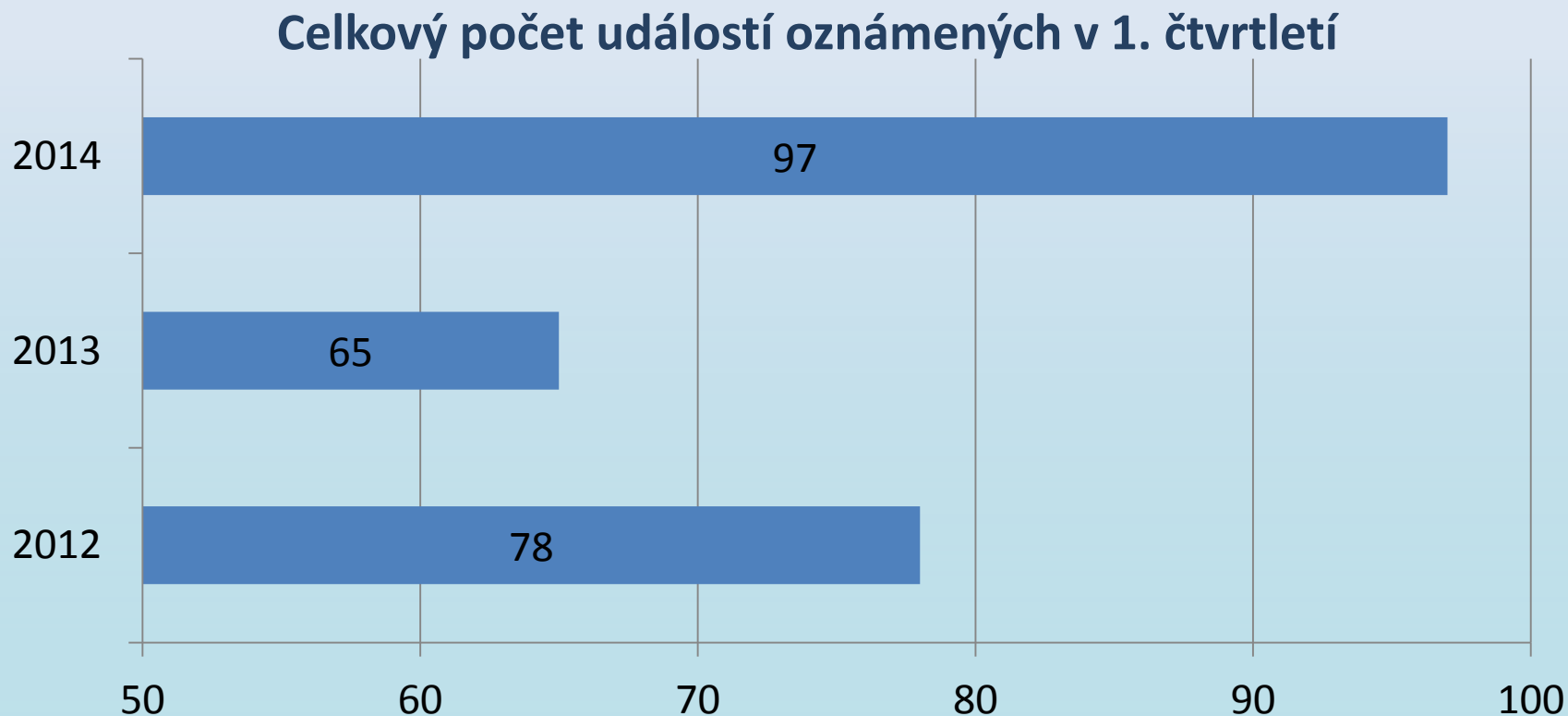
Porada k rozboru bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2014

Program porady

- Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2014
- Informace
- Závěr



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

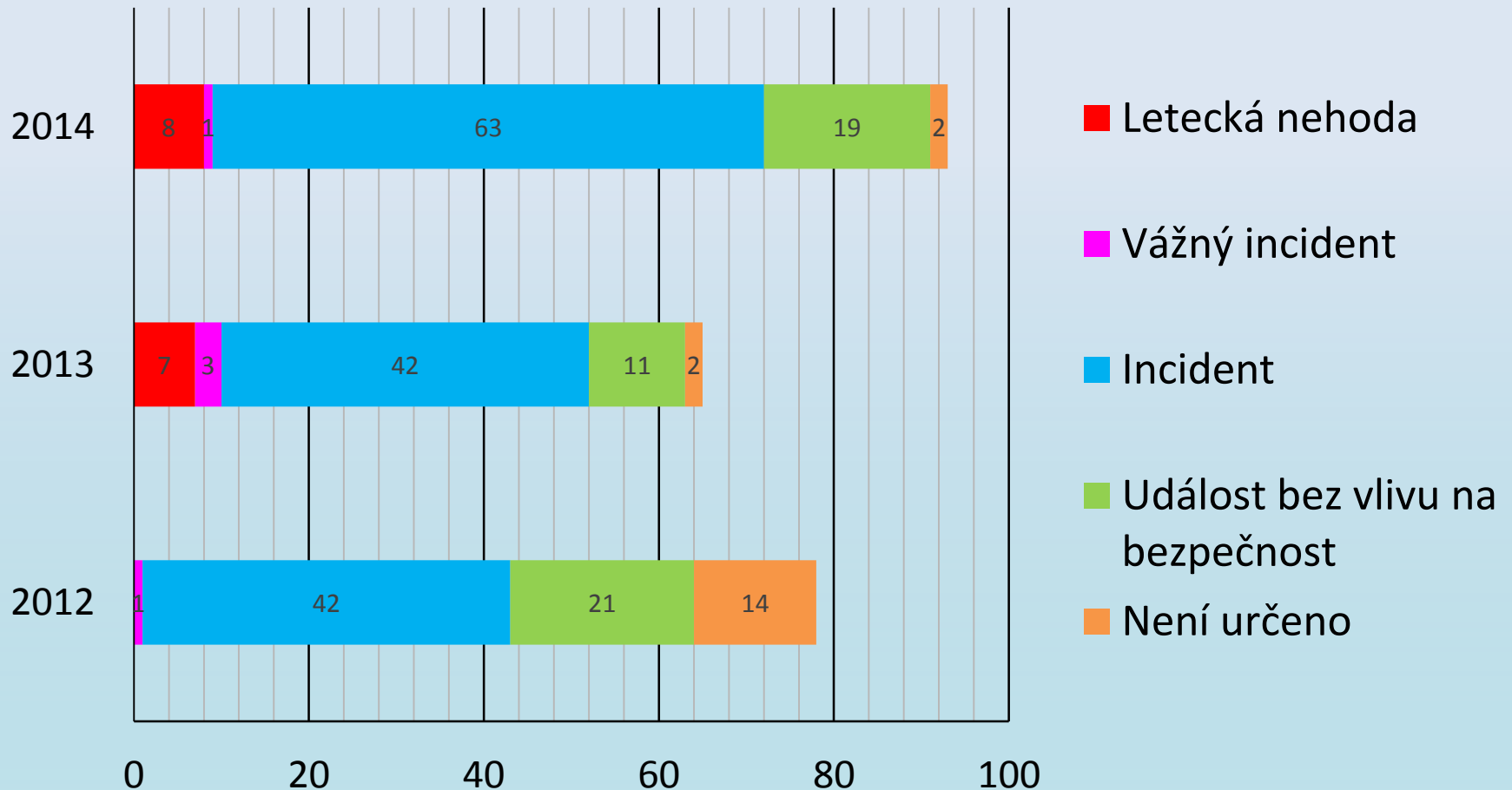


Následující statistické přehledy za 1. čtvrtletí porovnávají rozložení událostí s ohledem na kategorie závažnosti (letecké nehody, vážné incidenty, incidenty a události bez vlivu na bezpečnost) v období posledních tří let (2012 – 2014).

Meziročně vzrostl počet oznámení událostí hodnocených z hlediska závažnosti jako incident:

- v důsledku technických příčin bylo 36% událostí,
- v kategoriích související s bezpečností ve vztahu k ATM bylo 32% událostí.

Struktura událostí oznámených ÚZPLN v prvním čtvrtletí podle závažnosti mimo PARA nehod a vážných incidentů



Struktura závažnosti událostí v prvním čtvrtletí mimo PARA nehod a vážných incidentů.

Závažnost události	2014	2013	2012	2011
Letecké nehody	8	7	0	2
Z toho fatální nehody	1	2	0	0
Vážné incidenty	1	3	1	0
Incidenty	63	38	42	36
Bez vlivu na bezpečnost	19	16	21	40
Není určeno	2	1	14	12
Celkem	93	65	78	90

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

Následující statistické údaje za první 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 - 1. čtvrtletí 2014				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno **
MTOM > 5 700 kg	0	0	41	16	2
MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	0	0	3	1	0
MTOM ≤ 2 250 kg	8	1	19	1	0

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

Dále byla hlášena 1 událost bez vlivu na bezpečnost, která se nevztahuje 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 - 1. čtvrtletí 2014				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
Celkem všechny kategorie letadel	3	0 (1*)	17	1	0
Letoun	2	0 (1*)	13	1	0
Kluzák	0	0	2	0	0
Vrtulník	0	0	2	0	0
Balón Vzducholod'	0	0	0	0	0
Bezpilotní letadla	1	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 - 1. čtvrtletí 2014				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
Celkem SLZ	6	3	2	0	0
ULL	3	0	2	0	0
UK	0	0	0	0	0
ULH a ULV	0	0	0	0	0
PK, MPK, ZK, MZK	2	0	0	0	0

Události v parašutistickém provozu z hlediska závažnosti

Sportovní padák	1 nehoda	3 vážné incidenty		
-----------------	-----------------	--------------------------	--	--

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

Tabulka uvádí počet leteckých nehod na území České republiky a počet osob, které při nich zahynuly v 1. 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	9	7	0	2	
Fatální letecké nehody	1	2	0	0	
Počet zahynulých osob	1	2	0	0	

Uvedený počet nehod a zahynulých osob zahrnuje také parašutistický provoz.



Obchodní letecká doprava z pohledu bezpečnosti

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

Podíl obchodní letecké dopravy na celkovém počtu oznámených událostí je 55%. V následující části je přehled vybraných událostí, hodnocených jako incidenty.



Incident

Datum: 8. 1. 2014
Typ: Boeing B737- 800
Místo: OMDW (Dubai)

- Při vytlačování letadla českého dopravce a během spouštění motoru bylo pozemním personálem zpozorováno nepřerušené prosakování paliva ve spodní části trupu letadla.
- Technickou prohlídkou bylo zjištěno, že došlo k selhání primárního a sekundárního jednosměrného ventilu systému pro snížení rizika exploze palivových par v centrální nádrži (Nitrogen Generating System - NGS).
- Došlo k přetečení paliva z centrální nádrže (CTR tank) do systému NGS a dále ven do odpadu (OEA Exhaust of the Nitrogen Generating System).

Incident B737- 800 – pokračování

- Od firmy Boeing byl vyžádán „Permit to Fly“, akceptovaný EASA a ÚCL.
- Letadlo přelétlo do Prahy bez cestujících.
- Systém NGS byl deaktivován a ventily zaslepeny.
- Původní ventily byly vyměněny a odeslány do fy Boeing k prověření.



Incident B737- 800 – pokračování



Servisní panel a část systému NGS (ilustrační foto)

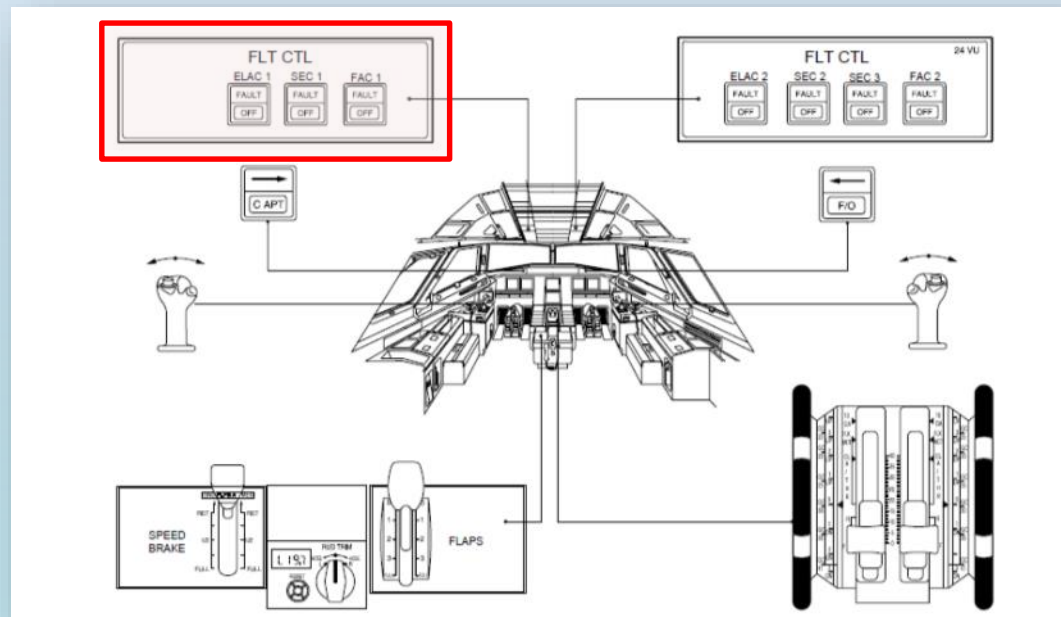
Incident

Datum: 11. 1. 2014
Typ: Airbus A320
Místo: USPP (Bolshoe Savino)

- V průběhu přiblížení letounu českého provozovatele na přistání v USPP indikace F/CTL FLAPS LOCKED.
- Přiblížení bylo přerušeno.
- Posádka řešila závadu ve vyčkávacím obrazci.
- Před přistáním byl posádkou vyhlášen stav nouze, provedena příprava kabiny na připravenou nouzovou situaci.
- Následné přistání proběhlo bez závad, nouzová situace byla zrušena.

Incident A320 - pokračování

- Příčinou byla technická porucha.
- Do USPP byli z LKPR vysláni technici CSAT/MCC. Bylo provedeno seřízení L/H Asymmetry Position Pick Off Unit (APPU).
- Dne 15. 1. 2014 byla provedena výměna L/H APPU a práce byly ukončeny přezkoušením funkce dle příslušného JIC.



Incident

Datum: 30. 1. 2014
Typ: Bombardier Challenger CL 600
Místo: bod USALO (FIR Warszawa)

- Při letu z Brna Tuřany do Moskvy, po nastoupaní do FL 300, došlo k prasknutí čelního skla pilotní kabiny na pravé straně.
- Pilot sklesal do bezpečné výšky a přistál zpět na letišti Brno Tuřany. Ke zranění posádky a cestujících nedošlo.
- Vadné sklo bylo vyměněno na letišti v Brně.

Incident CL 600 – pokračování



Prasklé čelní sklo pilotní kabiny CL 600

Incident

Datum: 7. 2. 2014
Typ: BAE-146-300 QT
Místo: TMA Brno

- Pilot letadla před příletem do LKTB vyhlásil PAN PAN z důvodu závady na systému vztlakových klapek.
- Posádka požádala o diverzi do LKPR z důvodu dostatečně dlouhé RWY a vyhlášení místní pohotovosti v LKPR.
- HZS byly předány patřičné informace včetně informace o nebezpečném nákladu - povaha, kódy, umístění na palubě.
- Následné přistání proběhlo bez závad, po kontrole a ochlazení brzd pokračovalo letadlo v pojíždění na stojánku.
- Nedošlo ke zdržení ostatního provozu.

Incident

Datum: 10. 2. 2014
Typ: BEECHJET 400
Místo: St. Denis, France

- Bezprostředně po dotyku při přistání začal letoun českého provozovatele klouzat na levou stranu RWY.
- FO, který byl pilotem řídícím, udržel letoun na RWY.
- Letoun zastavil nakloněný napravo na CL v blízkosti TWY.
- Posádka měla podezření, které se potvrdilo, na prasklou pneumatiku.
- Letoun byl odtažen na stojánku a byla provedena kontrola.



Incident

Datum: 14. 2. 2014
Typ: Boeing B737-800W
Místo: EGCC (Manchester)

- Posádka českého provozovatele se rozhodla během přiblížení na letišti destinace pro G/A z důvodu turbulence, bouřky a bočního větru 60 kt.
- Během počátečního stoupání byla pozornost posádky rozptýlena řešením situace s počasím, ATC, prováděním Check listu a přípravou pro odlet na záložní letiště.
- Z tohoto důvodu a pozdějším přestavení výškoměru na STANDARD z velmi malého QNH 971 HPa, rozdíl téměř 1 000 ft, přestoupala o 500 ft přes povolenou FL 70.

Incident

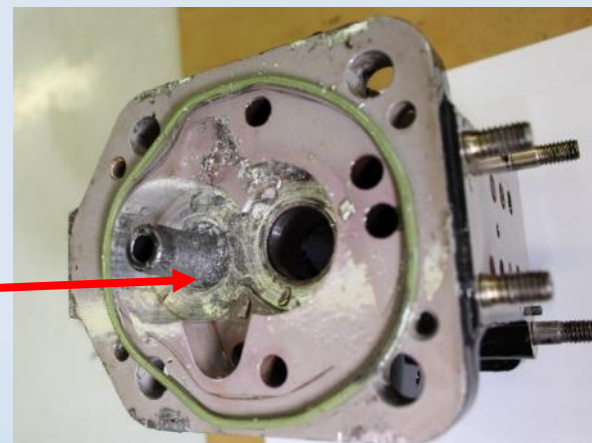
Datum: 15. 2. 2014
Typ: L 410 UVP E
Místo: EGNS (letišť Ronaldsway Isle Of Man)

- ➔ Během sestupu L 410 českého provozovatele na přistání na EGNS posádka zaznamenala pokles výkonu levého motoru a současně proběhl cyklus automatického zapraporování vrtule.
- ➔ Posádka provedla vypnutí levého motoru a přistála zpět na letišti EGNS.
- ➔ Po přistání byl při kontrole motoru zjištěn únik oleje z levé gondoly motoru.
- ➔ Motor byl demontován a odeslán na odbornou expertízu k výrobcí motoru do České republiky.

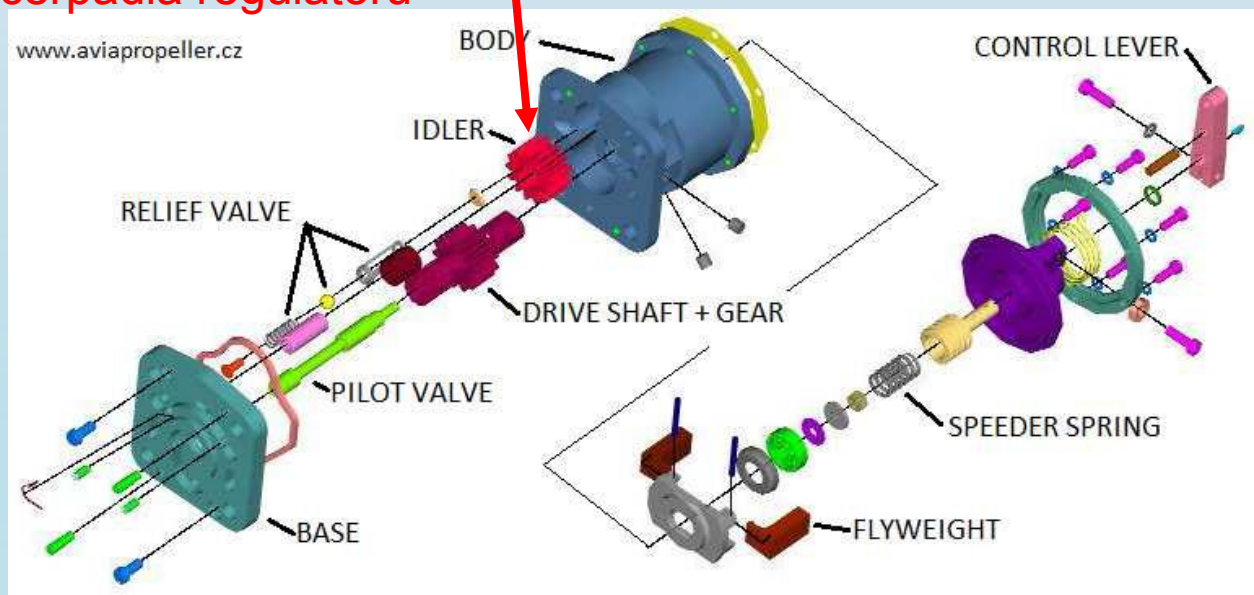
Incident L 410 UVP E – pokračování

- ➔ V průběhu expertízy bylo zjištěno:
 - kontaminování olejového systému a signalizátorů znečištění kovovými částicemi,
 - poškození zubů korunového kola náhonů v reduktoru,
 - ve vstupu oleje do regulátoru vrtule LUN 7816 se nacházely kovové částice,
 - regulátorem nešlo protáčet.
- ➔ Při expertíze regulátoru vrtule LUN 7816 bylo zjištěno poškození jehlového ložiska hnaného kola čerpadla regulátoru.
- ➔ ÚZPLN k události vydá závěrečnou zprávu.

Incident L-410 UVP E – pokračování



Poškození ložiska hnaného kola čerpadla regulátoru



Letecká nehoda

Datum: 22. 2. 2014
Typ: Boeing B737-800W
Místo: LPLA (Lajes, Azory)

- Letoun českého dopravce.
- Při přistání s bočním větrem a s jeho stříhem došlo při dosednutí k překročení povoleného vertikálního násobku přetížení.
- Ke zranění osob nedošlo.
- Letoun byl poškozen.
- Příčiny události zjišťuje portugalský orgán pro šetření (GPIAA) ve spolupráci s ÚZPLN.



Incident

Datum: 26. 2. 2014
Typ: Airbus A330-333
Místo: UUWV (FIR Moskva)

- ➔ Při letu letadla A330 českého dopravce, letícího z LKPR do RKSI (Inčchon, Jižní Korea) zaznamenala posádka na ECAM signalizaci ELEC IDG2 OIL LO PR a následně ELEC IDG2 OIL OVRT.
- ➔ Provedla postupy dle ECAM, ale k odpojení IDG2 od motoru neproběhlo a teplota oleje IDG2 nadále rostla. Posádka vyslala pilnostní signál „PAN PAN“ a rozhodla se pro přistání na záložním letišti Moskva-Šeremetěvo. Přistání proběhlo bez dalších závad.
- ➔ Letadlo bylo před letem uvolněno dle MEL 24-22-01 GEN2 INOP (elektricky odpojen, mechanicky nikoliv).
- ➔ Příčinou události byla technická závada. Po výměně IDG2 dle příslušného MM, byla položka MEL zrušena. Letadlo bylo uvolněno do provozu a následně pokračovalo v letu do cílové destinace.

Incident

Datum: 1. 3. 2014
Typ: Beechcraft 400 A
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Pilot letounu ve fázi rozjezdu oznámil přerušení vzletu z důvodu technické závady.
- Byla ověřena konfigurace pro neobvyklé nastavení letounu, proveden reset avioniky a posádka se pak rozhodla pro opakovaný vzlet. Průběh závady se ale opakoval.
- Posádka telefonicky konzultovala situaci s manažerem pro letový provoz. Situace byla vyřešena přesunutím páky vyvážení směrem do střední polohy.
- Na třetí pokus byl vzlet bez závad.

Incident Beechcraft 400 A - pokračování



Incident

Datum: 9. 3. 2014
Typ: Airbus A320
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Po přistání letadla A320 zahraničního dopravce, letícího z EGLL (London Heathrow) do LKPR zaznamenali pracovníci letiště kouř z prostoru pravého hlavního podvozku a tuto skutečnost oznámili na TWR.
- TWR zajistila požární asistenci a výjezd skupiny mechaniků „troubleshooting“.
- Kouř byl způsoben únikem hydraulické kapaliny na zahřáté brzdy.
- Mechanici po vychladnutí brzd provedli jejich kontrolu a zjistili únik ze spoje hadice zelené a žluté větve s brzdou č.4.
- Příčinou byla technická závada. Po dotažení matic těchto spojů nebyl již únik hydraulické kapaliny zjištěn a činnost brzd byla bez závad.

Střety s ptáky

V průběhu prvního čtvrtletí 2014 ÚZPLN obdržel od leteckých dopravců celkem 5 oznámení o střetu s ptáky, bez poškození letadel:

- 3 střety se staly v prostoru letiště Praha Ruzyně,
- 2 hlášení o střetu byly od českého leteckého dopravce během vzletu na zahraničním letišti.



Ilustrační foto

Přehled laserových útoků

V prvním čtvrtletí 2014 ÚZPLN obdržel pouze 3 oznámení o zasažení letícího letadla laserovým paprskem ve FIR Praha.



Zákon o civilním letectví, § 92 Přestupky:

(2) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že:
f) ohrozí bezpečnost letového provozu narušením ochranného pásma se zákazem laserových zařízení.

(3) Za přestupek podle odstavce 2 písm. f) lze uložit pokutu do 5 000 000 Kč.

Všechny případy byly ohlášeny posádkami zahraničních provozovatelů během přiblížení na přistání na LKPR.

Jednou posádka hodnotila situaci jako nebezpečnou, jednou jako nepříjemnou.

Přehled laserových útoků



Ze soudní síně:

- § Pilot vrtulníku z vojenské letecké základny v Náměšti byl 7. března 2013 opakovaně oslněn zeleným laserovým paprskem.
- § Po laserovém útoku se pilot spojil se základnou a ta vyrozuměla policii.
- § Policisté zadrželi čtyři muže ve věku od 22 do 27 let.
- § U nejstaršího ze čtveřice zajistili laser. Muž se následně k činu přiznal.
- § Dechová zkouška u něj ukázala hodnotu 1,13 promile alkoholu.
- § Podle ustanovení §272 odst. 1 trestního zákoníku s trestní sazbou je odnětí svobody v délce tři až osmi let.
- § Soud mu, v únoru letošního roku, vyměřil tříletý trest odnětí svobody s podmínkou na čtyři roky.

Všeobecné letectví z pohledu bezpečnosti

- Události v provozu letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2250 kg.

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

Incident

Datum: 7. 3. 2014
Typ: Aero L-39 ZA
Místo: LKVO (Vodochody)

- Pilot prováděl rekreační let s majitelem letounu.
- Po cca 30 min letu prováděl přistání na RWY 10 LKVO.
- Při brždění na dráze došlo k prasknutí pneumatiky pravého kola hlavního podvozku.
- Letoun zastavil na RWY 10 a následně byl odtažen na provozní stojánku.
- Technik letounu za pomoci příslušníků HZS LKVO provedl výměnu kola z pohotovostní sady a zajistil odtah letounu do hangáru.



Prodření pneumatiky

Incident Aero L-39 ZA - pokračování

- Po demontáži poškozené pneumatiky provedl kontrolu disku kola (bez poškození) a namontoval na disk novou pneumatiku.
- Po opětovném namontování kola na letoun provedl přezkoušení funkce odbrzdování kol – bez nedostatků.
- Pilot provedl před dalším letem kontrolu funkce brzd – bez závad.
- Další lety proběhly bez problémů.



Ilustrační foto. Autor: Petr Štefl

Všeobecné letectví z pohledu bezpečnosti

- Události v provozu letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností do 2250 kg.



Letecká nehoda

Datum: 3.1. 2014
Typ: Cessna C 172
Místo: Jižně LKRO (Roudnice)

- Pilot, s celkovým náletem 1365 hodin, měl v úmyslu provést VFR let z LKJI do LKKL.
- Před letem se telefonicky a SMS informoval i o meteor situaci na LKRO a o možnosti rozsvícení světel na RWY.
- Byl informován o nevyhovujících meteorologických podmínkách na LKRO. Na LKRO byla celý den mlha.
- Pilot vzlétl z LKJI v 15:05 UTC.
- Občanský soumrak v tento den byl 15:52 UTC.
- V průběhu letu se rozhodl z důvodů světelných podmínek pokračovat na LKKV.



Letecká nehoda C 172 - pokračování

- LKKV bylo mimo provozní sezónní dobu.
- Pilot se rozhodl letět na LKRO, požádal o rozsvícení světel na RWY.
- Provedl přílet a tři pokusy o přistání okruhem.
- Světla RWY, která viděl nad letištěm při průletech, vždy ztratil v přízemní mlze při sklesání na přistání.
- Pilot při opakování okruhu po třetím pokusu o přistání, s největší pravděpodobností, ztratil vizuální referenci a prostorovou orientaci v přízemní mlze.
- Letoun přešel do pádu a narazil do země.



Foto Karel Pech
Reg. deník



Letecká nehoda C 172 - pokračování

- Pilot utrpěl těžká zranění. V současné době je stále v lékařském ošetřování.
- Cestující měl povrchové oděrky a pohmožděniny.
- Letoun byl zničen.
- Příčiny letecké nehody zjišťuje komise ÚZPLN.



**Motor ležel 8 m a baterie 42 m
od draku letounu.**

Letecká nehoda

Datum: 3. 1. 2014
Typ: Vrtulník Robinson R 44
Místo: LKST (Strakonice)

- ➔ Pilot – žák (dále pilot) prováděl plánovaný výcvik.
- ➔ Po příchodu na letiště provedl předletovou přípravu a 1 h 40 min létal s instruktorem v ATZ LKST.
- ➔ Po ukončení dopoledních cvičných letů vrtulník přistál na stojánce u čerpací stanice LPH.
- ➔ Pilot měl, po doplnění potřebného množství LPH a přestávce na oběd, naplánované samostatné lety po okruhu.
- ➔ Po nastoupení do vrtulníku provedl úkony před spouštěním motoru, včetně kontroly prvků řízení a jejich uvedení do neutrální polohy.
- ➔ Při zvýšení otáček motoru na požadovanou hodnotu pro uvedení regulátoru otáček motoru do činnosti, se vrtulník náhle roztočil vpravo.

Letecká nehoda vrtulníku R 44 - pokračování

- Pilot po jedné otočce odpoutal vrtulník od země a poté tvrdě dosednul na asfaltovou plochu.
- Při tvrdém přistání došlo k poškození vrtulníku.
- Pilot nebyl zraněn.
- Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.



Incident

Datum: 11. 1. 2014
Typ: Tecnam P2006T
Místo: LKCS (České Budějovice)

- Pilot s instruktorem na palubě prováděli kondiční lety a přelety s úmyslem zdokonalení techniky pilotáže a dovedností pilota.
- Při přistávacím manévru v LKCS pilot v rámci provádění důležitých postupů před přistáním opomněl vysunout podvozek.
- Tuto chybu neidentifikoval ani instruktor, který byl velitel letounu.
- Letoun dosedl na trup se zasunutým podvozkem na RWY 27.
- Došlo k poškození potahu na spodku trupu a krytů kol hlavního podvozku.
- Při události nedošlo ke zranění osob.

Incident P2006T – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 13. 1. 2014
Typ: UL letoun DM 3
Místo: LKKU (Kunovice)

- Pilot před letem do prostoru prováděl zahřívání motoru UL letounu na stojánce.
- V průběhu zahřívání motoru došlo k přetržení lanka brzd kol hlavního podvozku a UL letoun se dal do pohybu.
- Po ujetí cca 40 m zachytil UL letoun o plot levou polovinou křídla a následně vrtulí.
- Po kontaktu křídla s plotem UL letoun vybočil o cca 90° vlevo, pravé kolo hlavního podvozku vjelo do vyjeté koleje a pravá polovina křídla zavadila o zem.

Letecká nehoda UL letounu DM 3 - pokračování

- Pilot nebyl zraněn.
- Došlo ke zničení vrtule, poškození předového podvozku a obou polovin křídla.



Letecká nehoda

Datum: 14. 1. 2014
Typ: UL letoun KITFOX IV
Místo: LKVY (Vyškov)

- Pilot prováděl zdokonalovací lety po okruhu.
- Při druhém okruhu přistával na RWY 20 LKVY s mírným zadním větrem.
- Po kontaktu s RWY na vyšší rychlosti došlo k odskoku UL letounu do cca 1 m.
- Reakce pilota na odskok nebyla adekvátní a letoun tvrdě dosednul na pravé kolo hlavního podvozku.
- Po přistání UL letoun pojížděl na stojánku před hangár.



Letecká nehoda KITFOX IV - pokračování

- Při tvrdém přistání došlo k poškození podvozku, zborcení konstrukce pravé strany trupu a roztržení potahu.
- Dále došlo ke zvlnění potahu na horní straně pravé poloviny křídla.
- Pilot nebyl zraněn.
- Pravděpodobnou příčinou LN bylo nezvládnutí pilotáže při odskoku UL letounu.



Incident

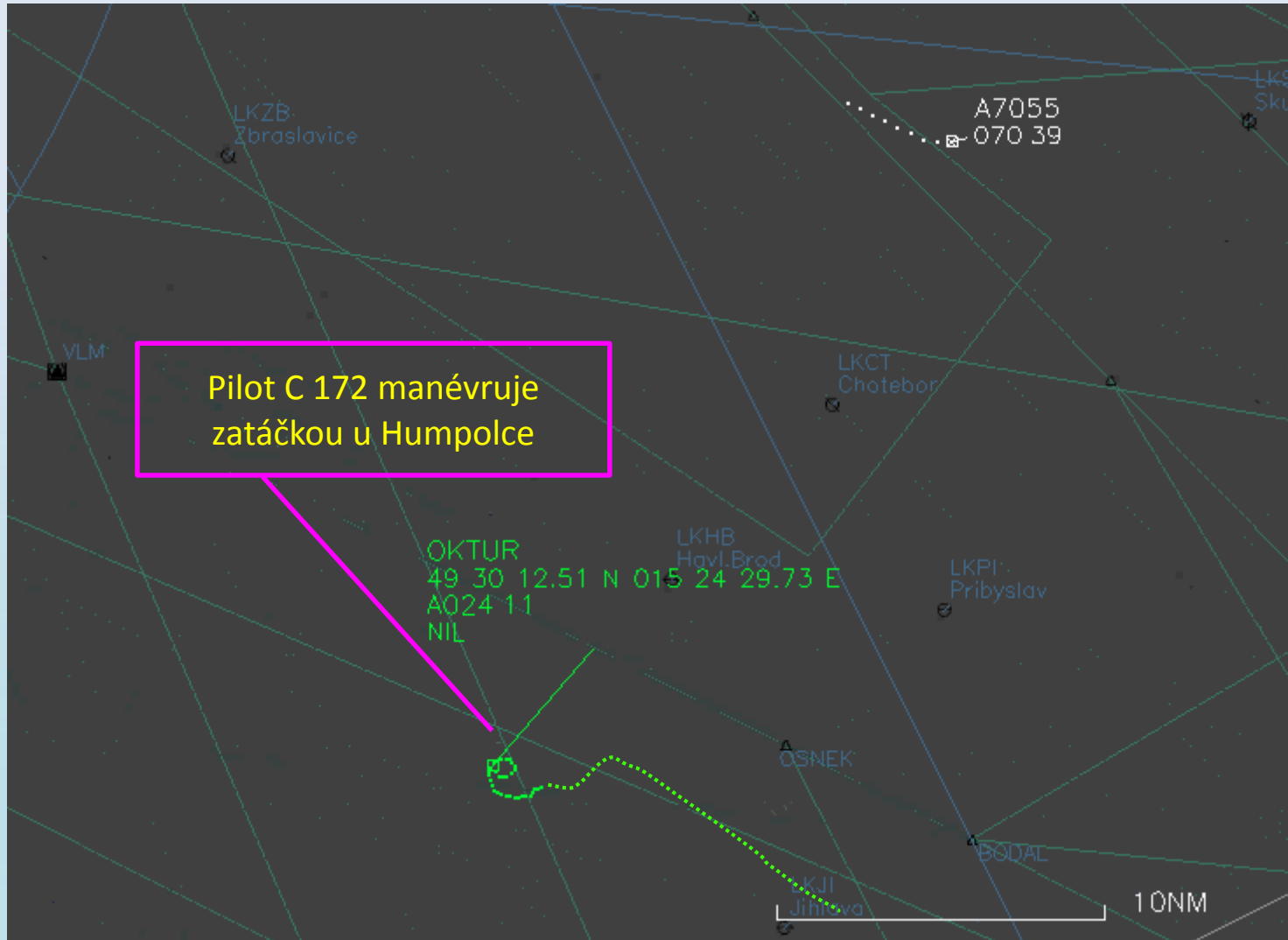
Datum: 4. 2. 2014
Typ: Cessna C 172
Místo: Humpolec

- ➔ V průběhu samostatného navigačního letu VFR z LKTB (Brno Tuřany) do LKLT (Letňany) pilot-žák vletl v prostoru Humpolce do IMC podmínek, do oblačnosti.
- ➔ Ztratil orientaci, u Humpolce točil zatáčku a v této situaci se přihlásil, v poloze 80 km jihovýchodně od CTR Kbely na kmitočtu MTWR Kbely.
- ➔ Oznámil, že letí do LKLT a že má kurz 130°. Žádal MTWR LKKB o navigační pomoc k letu. ATCo letadlo identifikoval a doporučil kurz na LKLT.
- ➔ Pilot stále letěl v oblacích a nebyl schopen udržet doporučený kurz. Žádal o vedení na nejbližší letiště. Bylo mu doporučeno letiště LKBE. Pilot zapnul GPS na palubě, zjistil polohu LKBE a pak se rozhodl, že bude pokračovat na LKLT.

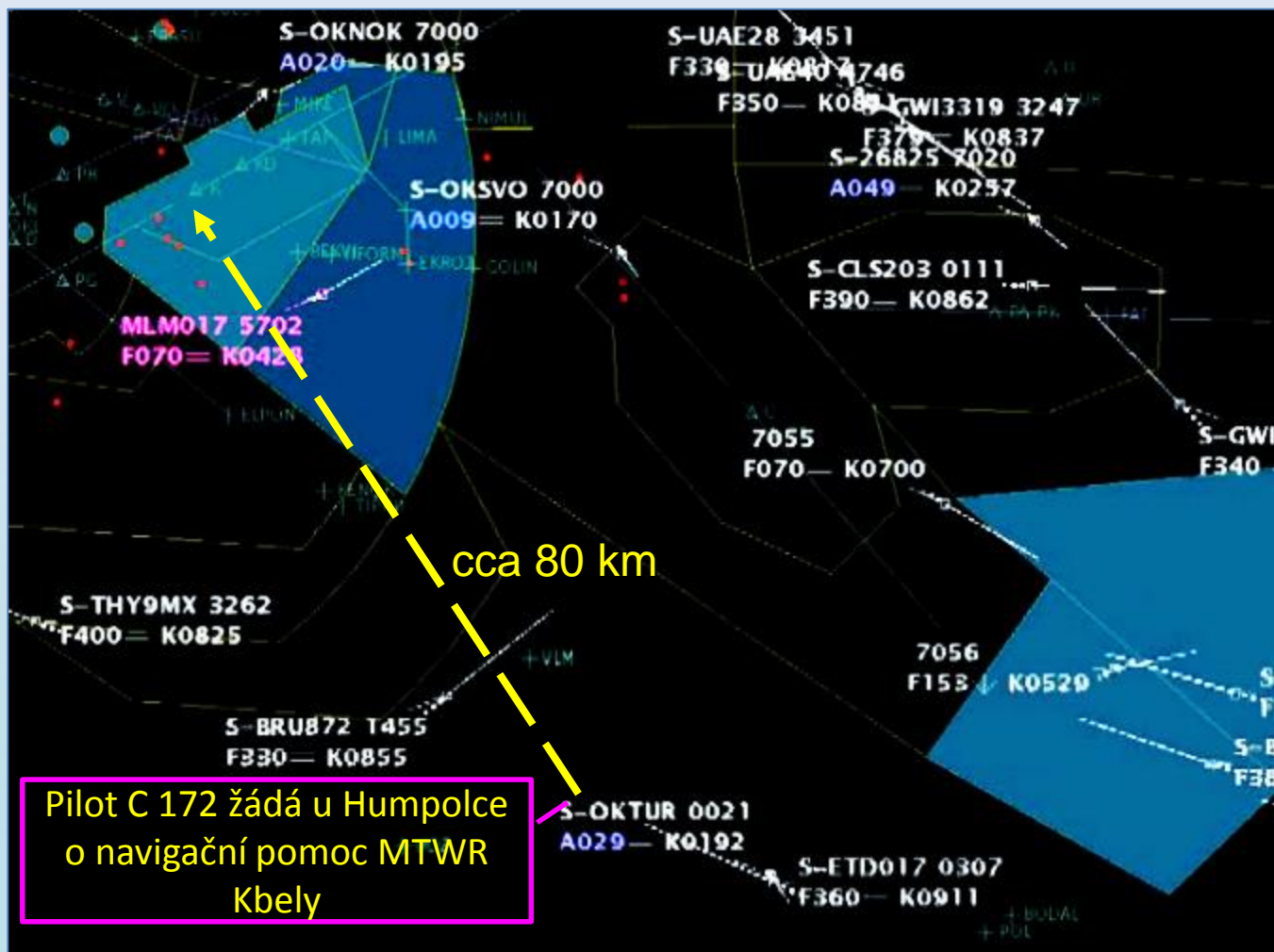
Incident C 172 - pokračování

- ➔ ATCo zkoordinoval hladinu pro bezpečný let nad překážkami a doporučil mu kurz. Pilot dolétl v IMC do MCTR KBELY a když křižoval osu RWY 24 oznámil, že vizuálně vidí letiště - LKLT.
- ➔ Z šetření vyplývá, že pilot:
 - byl cizí státní příslušník a komunikoval pouze v AJ,
 - neznal postup při nebezpečí vlétnutí do IMC ani nouzové postupy při ztrátě orientace,
 - neznal předepsanou frazeologii,
 - neměl platný průkaz radiotelefonisty.

Incident C 172 - pokračování



Incident C 172 - pokračování



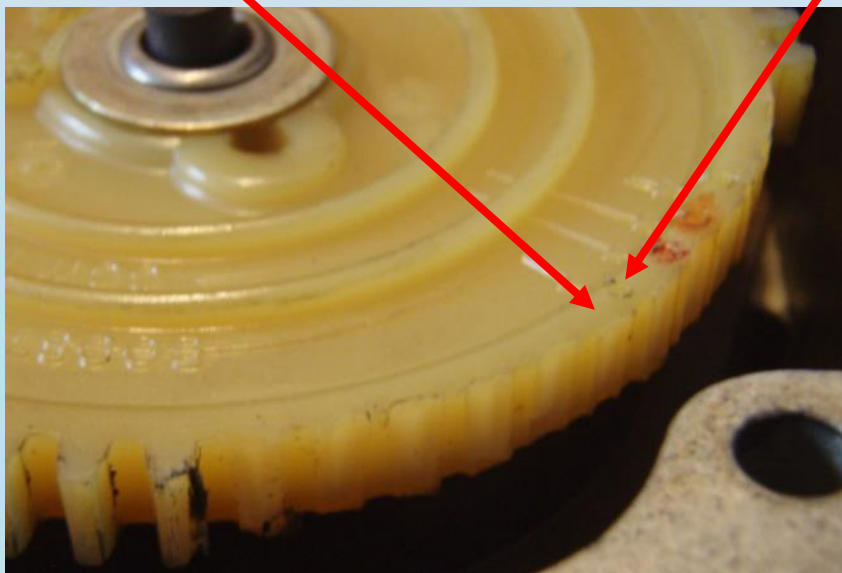
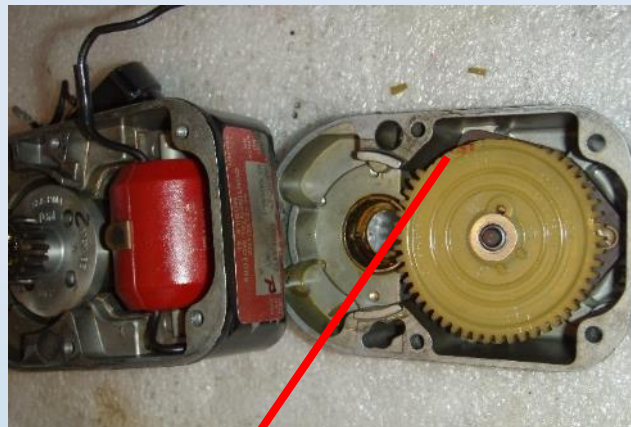
Incident

Datum: 4. 2. 2014
Typ: Cirrus SR22
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Při odletu z LKPR do Příbrami došlo po vzletu k nepravidelnému chodu motoru.
- Pilotka se rozhodla pro návrat na LKPR a na sníženém výkonu motoru bezpečně přistála na RWY 30.
- Během pojíždění po TWY R došlo k úplnému vysazení motoru.
- Ke zranění dvoučlenné posádky a poškození letadla nedošlo.
- Při technické prohlídce bylo zjištěno poškození plastového ozubení u obou zapalovacích magnet motoru.
- Opravce motorů Continental v této souvislosti upozorňuje na dodržování zásad provozu motoru - viz:

<http://www.aeroengine.cz/cs/category/technicke-poradenstvi/>.

Incident SR 22 - pokračování



Detail poškozeného ozubení
zapalovacích magnet

Incident

Datum: 3. 3. 2014
Typ: Zlín Z 142
Místo: LKPM (Příbram)

- Pilot provedl navigační let LKPM, LKZB (Zbraslavice), LKPK (Písek) bez mezipřistání na LKZB.
- Při poletové prohlídce na LKPM zjistil poškození vrtule zásekem.
- Poškození pravděpodobně vzniklo nasátím kamínků při otáčení letounu před hangárem.



Incident

Datum: 17. 2. 2014
Typ: Piper PA-28
Místo: LKTB (Brno Tuřany)

- Při vstupu do CTR Tuřany ohlásil pilot letounu na frekvenci TWR problémy s rádiem a úmysl přistát v LKTB.
- Cca 2 min po vstupu do CTR došlo ke ztrátě spojení a ztrátě odpovědi odpovídače SSR.
- Letadlu byly vysílány instrukce „naslepo“ bez pilotova vizuálního potvrzování.
- Byla vyhlášena místní pohotovost. Povolení k přistání bylo navíc vysláno i návěstní světlometkou.
- Letoun bezpečně přistál na RWY 10.
- Pilot telefonicky ohlásil na TWR, že došlo k výpadku celého panelu komunikace včetně odpovídače SSR.

Incident Piper PA-28 - pokračování



Letecká nehoda

Datum: 8. 3. 2014
Typ: Motorový padákový kluzák Nirvana Instinct NS200
Místo: U obce Žitenice, okres Litoměřice

- Pilot MPK odstartoval z modelářské plochy severně od obce Miřejovice a letěl do Žitenic, kde přistál na pozemku svého známého. Odtud odstartoval v cca 16:00 hod k dalšímu letu.
- Vzlet provedl proti větru a proti vzdálené skupině stromů, která se nacházela ve směru vzletu vpravo. Vlevo od něj se nacházely dva zaparkované osobní automobily.
- Po vzletu se pilot snažil co nejrychleji nastoupat do bezpečné výšky. V cca 10 m nad zemí zahájil levou zatačku, aby se vyhnul stromům. Přitom došlo ke kolapsu vrchlíku a k následnému pádu.
- V tomto okamžiku pilot ještě nebyl usazen do sedačky.

Letecká nehoda MPK NS200 - pokračování

- Pilot při pádu narazil nohama do jednoho ze zaparkovaných vozidel přes které přepadl a narazil do druhého, přičemž utrpěl vážná zranění.
- Poškozen byl jak MPK, tak i obě osobní auta.
- Příčinou letecké nehody bylo přetažení MPK po vzletu s následným kolapsem vrchlíku zakončené pádem.
- Spolupůsobící příčinou byl nevhodný výběr poměrně malé plochy pro vzlet s překážkami ve směru vzletu.



Motorový padákový kluzák
po letecké nehodě

Incident

Datum: 9. 3. 2014
Typ: Motorový kluzák L13 SE Vivat
Místo: LKMK (Moravská Třebová)

- Pilot vykonával s motorovým kluzákem letištní let.
- Při provádění úkonů před přistáním provedl pilot vysunutí podvozku, který se pak při doteku s asfaltovou přistávací dráhou samovolně zasunul.
- Při přistání došlo na kluzáku k poškození listů vrtule, drobným oděrkám především na přední, spodní části trupu a k deformaci výfukového potrubí.
- Příčinou události bylo nedostatečné zajištění páky ovládní podvozku v otevřené poloze.

Incident L13 SE Vivat - pokračování



Letecká nehoda

Datum: 12. 3. 2014
Typ: Bezpilotní letadlo MK Hexa XL
Místo: Brno - Ústřední hřbitov

- Let bezpilotního letadla (UAV) měl být využit pro letecké snímkování .
- Po bezproblémovém vzletu a asi po 5 min letu ve výšce cca 60 m AGL nahlásila telemetrie UAV dvě chyby a to v komunikaci mezi řídicí jednotkou UAV a regulátorem motoru a nenalezení regulátoru motoru.
- V tu dobu si pilot všiml zastavení motoru č.2 a rozhodl se pro nouzové klesání a následné nouzové přistání. Po cca 100 m UAV dopadl do prostoru hřbitova.

Incident UAV MK Hexa XL - pokračování

- Při dopadu došlo k rozlámání konstrukce a deformacím na UAV, poškození užitečného zatížení (fotoaparátu) a k drobnému poškození hrobového místa.
- Ke zranění osob nedošlo. Tato událost je historicky první hlášenou událostí bezpilotního letadla civilního provozovatele v ČR.



UAV na místě letecké nehody



Bezpilotní letadlo MK Hexa XL

Incident

Datum: 12. 3. 2014
Typ: Diamond Star DA40
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Po plánovaném přistání na LKPR a následném pojíždění byl zjištěn defekt pneumatiky pravého kola hlavního podvozku.
- Letoun zůstal na TWY L, neschopný pohybu.
- Byla vyžádána asistence HZS a letoun byl ručně odtlačen na vedlejší odstavnou plochu.
- Provoz byl obnoven za cca 3 minuty.
- Blokování TWY L nemělo vliv na ostatní provoz.



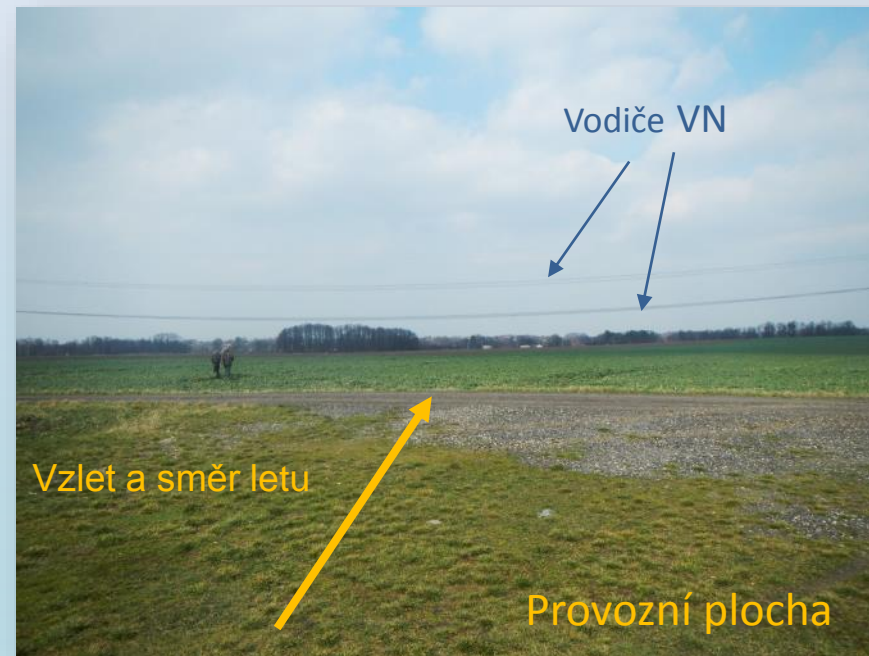
Letecká nehoda

Datum: 13. 3. 2014

Typ: MPK

Místo: Petrovice u Karviné

- Pilot, 65 let, vzletl z provozní plochy pro MPK o rozměrech cca 50 x 30 m směrem na sever.
- Počasí, bylo skoro jasno, vítr 1-2 m/sec severních směrů.
- Pilot po vzletu pokračoval tímto směrem ve výšce 30-50 m.
- Prováděl pravou zatáčku, šikmo na vodiče VN, které byly ve vzdálenosti cca 240 m od provozní plochy.



Letecká nehoda MPK - pokračování

- Svědek následně uviděl, že MPK má „sklopené uši“ a na natažených šňůrách rotuje k zemi pod úhlem 35-45°.
- Pilot utrpěl smrtelná zranění.
- Ohledáním MPK bylo zjištěno poškození padáku o vodiče VN.



Parašutistický provoz

V prvním čtvrtletí roku 2014 byl minimální parašutistický provoz.

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

Celkem byly ÚZPLN oznámeny:

- 1 parašutistická nehoda,
- 3 vážné incidenty.



Ilustrační foto

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)

V prvním čtvrtletí 2014 nebyla oznámena žádná událost související s neoprávněným vstupem na dráhu nebo přítomností na dráze.

Protože v minulosti opakovaně docházelo k narušení RWY 12 tím, že zahraniční posádky po přistání na RWY 24 vyklidily na RWY 12 místo na TWY D bez povolení:

- ➔ Toto místo bylo publikováno v navigačních publikacích o LKPR jako **Hot Spot**.
- ➔ Safety oddělení Letiště Praha, a. s. vydalo **SAFETY BRIEFS #11** informující o způsobu vyklizení RWY 24.
- ➔ SAFETY BRIEFS jsou publikovány na www.prg.aero/safety.



Porušení minim rozstupů nebo nedostatečný rozstup

V meziročním srovnání se na zvýšení počtu hlášení událostí od ŘLP ČR, s.p. v kategorii snížení minim rozstupů projevilo zavedení nového monitorovacího systému, který zaznamenává i nepatrné snížení rozstupů.

V prvním čtvrtletí 2014 bylo oznámeno celkem 7 událostí z toho 6 bylo hodnoceno z hlediska závažnosti jako významný incident (druhý nejnižší stupeň v pětibodové stupnici v souladu s klasifikací EUROCONTROL).



Porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup

Incidenty související s ATC ve FIR Praha

Datum	ATS	Kategorie závažnosti	Popis
6. 1.	ACC Praha	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi A320 a A320 nesprávným postupem ATC
16. 3.	APP Praha	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi dvěma ATR72 nesprávným postupem ATC
25. 3.	ACC Praha	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi B747 a B737 nesprávným postupem ATC
25. 3.	APP Praha	Significant Incident	Pilot Cessna Corvalis nedodržel odlet z LKVO (SID RADAR 1B)
28. 3.	ACC Praha	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi B737 a C510 nesprávným postupem ATC

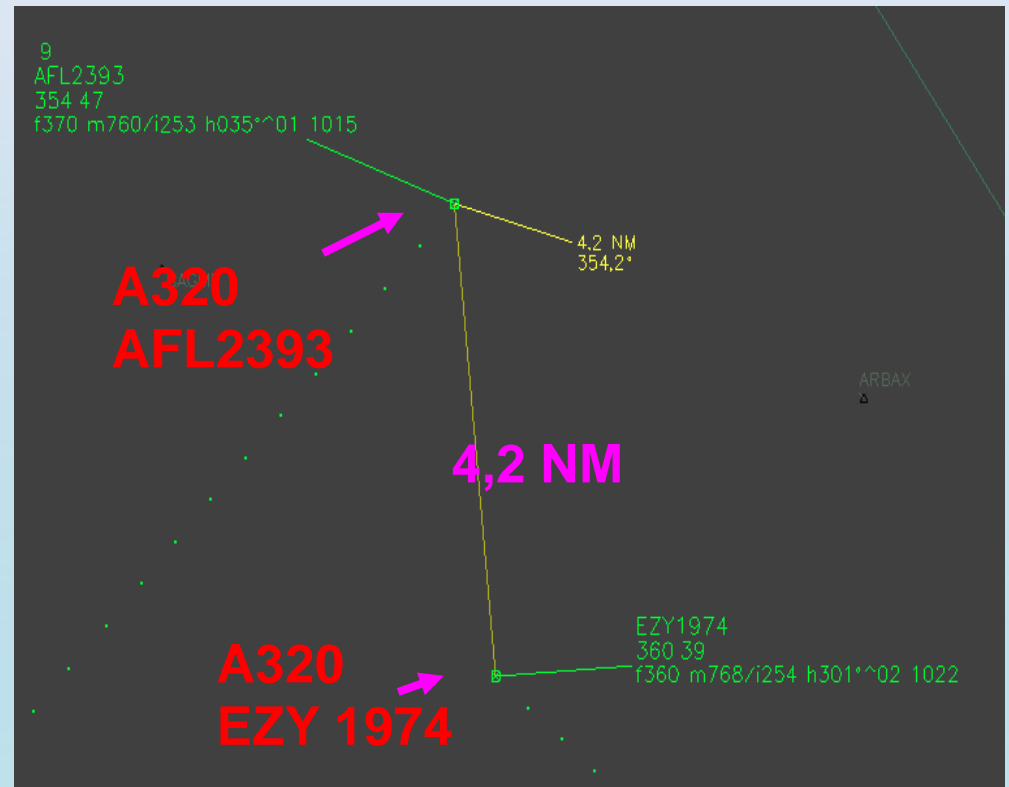
Incident

Datum: 6. 1. 2014
Typ: Airbus A320 a Airbus A320
Místo: FIR Mnichov

- Snížení rozstupů mezi letadly A320 (AFL2393) a A320 (EZY1974), které se nacházely se cca 7 NM jižně bodu BEPAS ve FIR Mnichov (20km JZ Vimperk).
- AFL2393 letěl kurzem 045° po plánované trati do FIR Praha, ve FL 350 a žádal o stoupání do FL370.
- EC ACC Praha mylně domníval (podobné volací znaky), že stoupání žádal pilot AFL 2383, který letěl severovýchodně Prahy. Vydal AFL 2383 povolení stoupat do FL370.
- Potvrzení pilotem AFL2393 EC přeslechl. Stoupat ale začal AFL2393. Podle informací EDMM (FIR Mnichov) došlo ke snížení rozstupů na 4NM.
- K prevenci podobné události byla informace o podobném volacím znaku předána EUROCONTROL.

Incident A320 (AFL2393) a (EZY1974) - pokračování

- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C“.



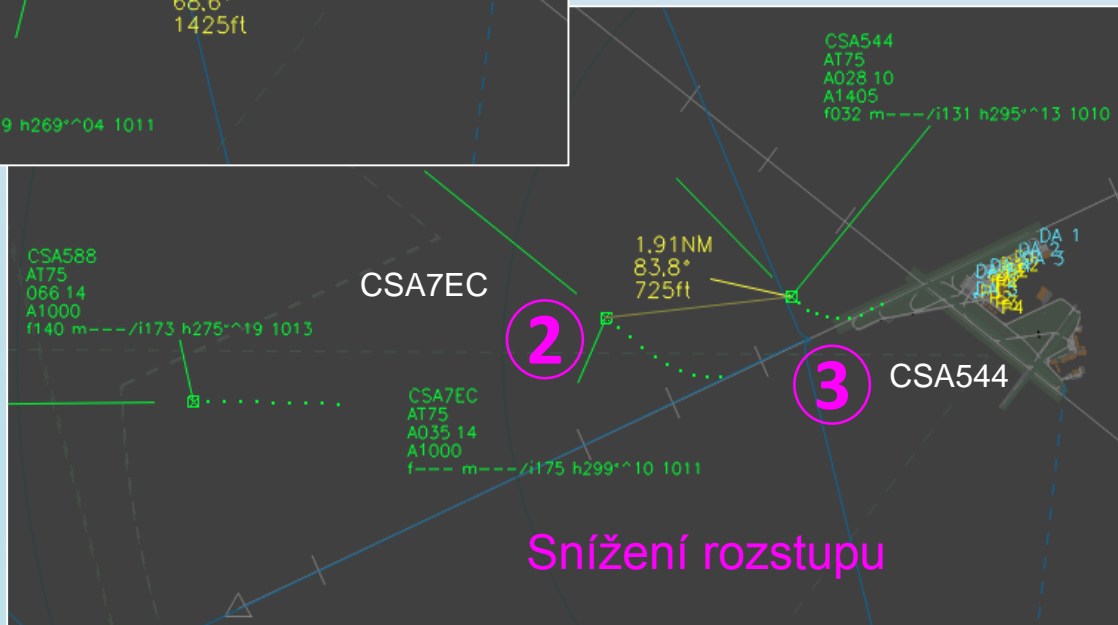
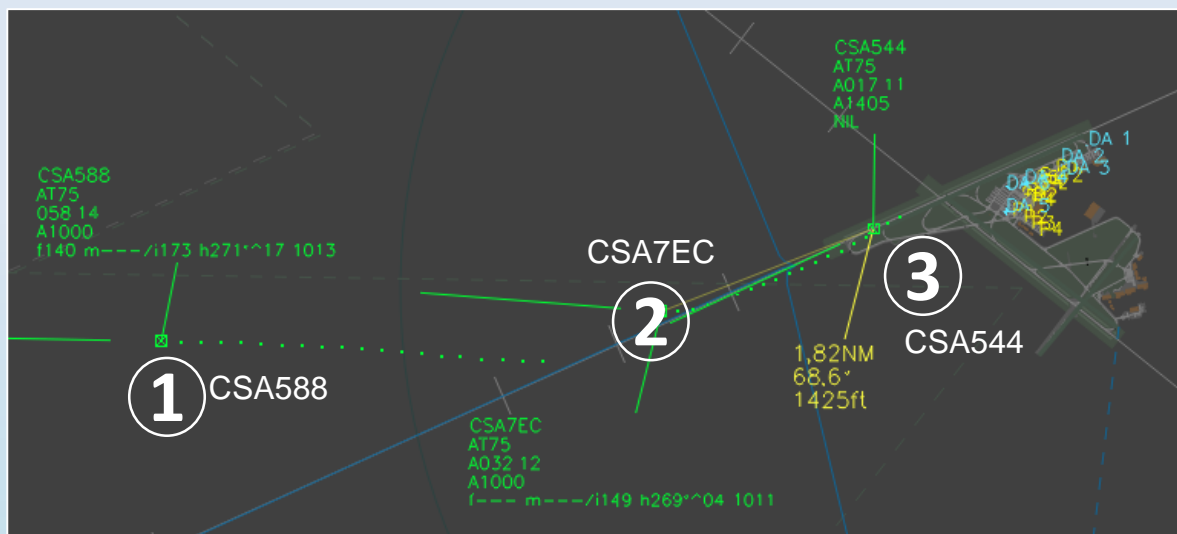
Incident

Datum: 16. 3. 2014
Typ: ATR 75
Místo: CTR Ruzyně

- Z RWY 24 LKPR za sebou postupně odlétaly 3 letouny ATR 75 (CSA 588, CSA7EC a CSA 544).
- První dva v pořadí (CSA 588, CSA7EC) měly odletovou trať na směrem na západ, třetí na sever.
- EC APP Praha vektoroval CSA7EC po vzletu doprava pro rozstup od předchozího CSA588.
- EC TWR Ruzyně vydal povolení ke vzletu pro třetí letoun v pořadí CSA544, ale při stoupání na odletové trati se tím tento letoun přiblížil k před ním letícímu CSA7EC.
- Došlo mezi nimi ke snížení min. rozstupu na 1,9NM a 725 ft.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C“.

Incident ATR 75 - pokračování

- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C“.



Incident

Datum: 25. 3. 2014
Typ: Cessna Corvalis COL4 a Airbus A319
Místo: CTR Ruzyně, TMA Praha

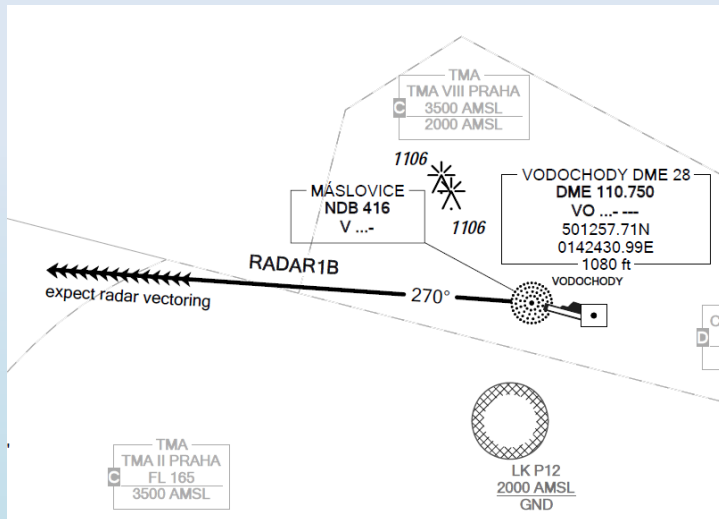
- ➔ Pilot Cessny s avionikou Garmin G1000 prováděl za VMC odlet IFR z RWY 28 LKVO. Od TWR VODOCHODY obdržel odletové povolení SID RADAR 1B. Pilot povolení potvrdil.
- ➔ Po vzletu zapnul autopilota, komunikoval s RUZYŇĚ RADAR a současně otáčel ovladačem HDG doleva. Místo změny kurzu o 10° ve stoupání pokračoval v točení ovladače doleva, aby zadal HDG 270°. Letoun v režimu AP reagoval točením levé zatáčky, čímž se dostal mimo publikovanou trať SID.
- ➔ V čase 15:10, ve 3000 ft ALT, došlo ke snížení rozstupu mezi A319, který při ILS přiblížení RWY 24 LKPR byl v 3500 ft ALT a byl již na spojení s EC TWR RUZYŇĚ.
- ➔ EC RUZYŇĚ RADAR nařídil letounu Cessna kurz k vyhnutí a obnovení rozstupu.

Incident COL4 a A319 – pokračování

- Pilot Cessny byl obeznámen s provozem na LKVO z předešlých letů.
- Měl aktuální dokumentaci JEPPESEN popisující nové SID LKVO platné od 6. 3. 2014. Přípravu provedl naplánováním letu v palubním Garmin G1000.
- SID RADAR 1B – *„Po vzletu z RWY 28 a minutí L V, točte doleva na trať 270° a stoupejte 3000 ft AMSL QNH LKPR. Očekávejte radarové vektorování“.*
- Po manévru k vyhnutí pilot Cessny stoupal dle instrukce ATC do FL 100. V čase 15:21 přestoupal povolenou FL 100 až na FL 110, kterou uvedl ve FPL.

Incident Cessna CL 4 - pokračování

SID RADAR 1B



Zatáčka OM-IPE v režimu autopilota v důsledku zadávání HDG 270° na Garmin 1000.



Snížení rozstupu mezi OM-IPE a A319 (CSA9VK) na 3,6 NM



Nepovolené narušení prostoru

V prvním čtvrtletí 2014 bylo oznámeno 5 událostí ve FIR Praha.

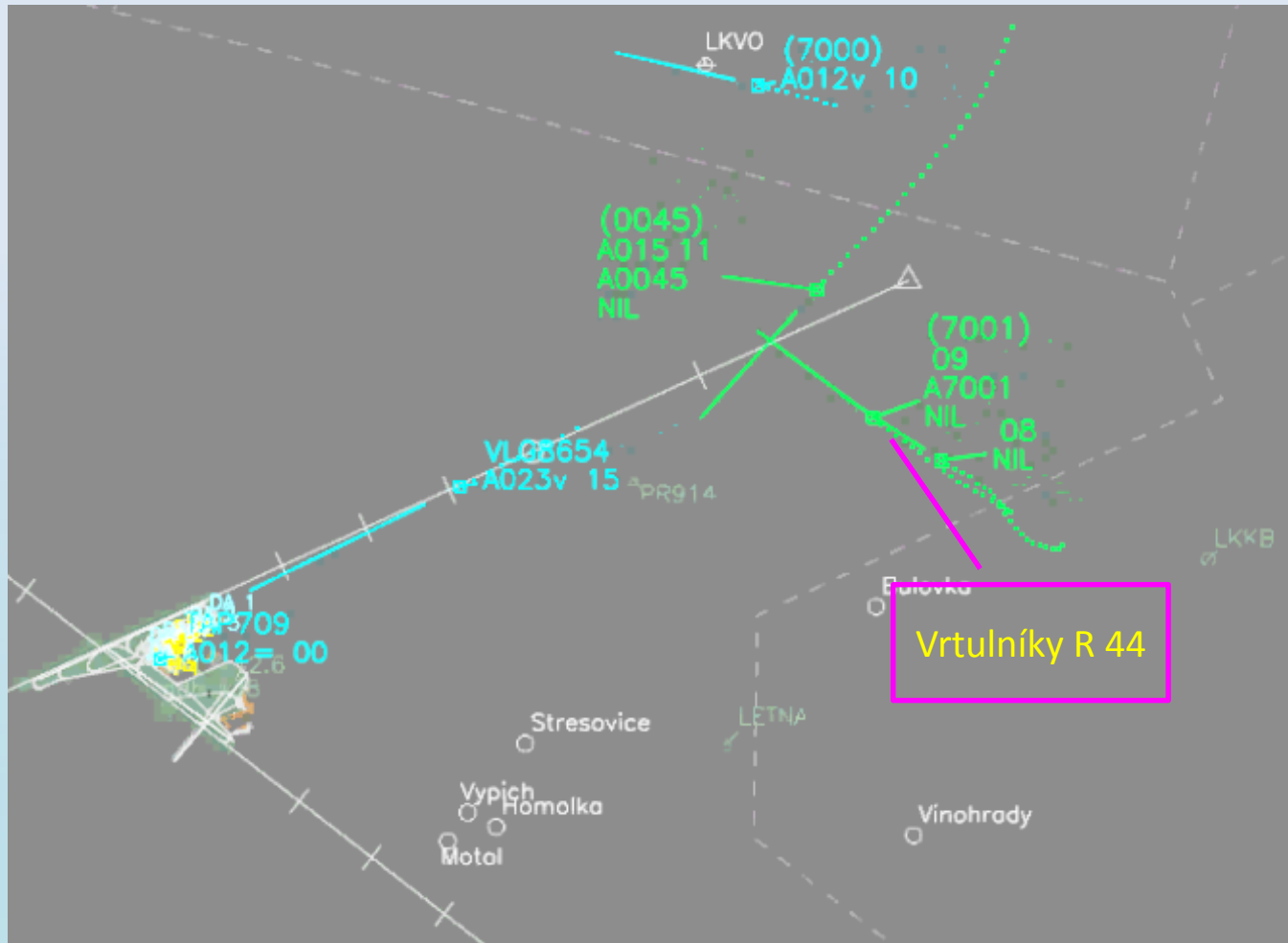
Datum	Prostor ATS	Kategorie závažnosti	Popis
6. 1.	CTR LKPR	Significant Incident	Piloti dvou vrtulníků R 44 při letu z LKLT na LKVO bez povolení vstoupili do CTR Praha Ruzyně.
10. 1.	TMA PRAHA	Significant Incident	Pilot C 172 bez povolení vstoupil do TMA PRAHA a stoupal z FL 75 do FL 85.
11. 1.	MTMA PARDUBICE	Major Incident	Pilot UFM 10 Samba bez povolení vzlétnul do MTMA Pardubice na 3000 ft AMSL.
18. 2.	TSA 20/TRA 58	Significant Incident	Pilot letounu Socata TB20 narušil aktivovaný TSA 20 a TRA 58 ve 2800 - 3000 ft AMSL.
21. 3.	MTMA II KBELY	Significant Incident	Pilot letounu Tecnam P2006T bez povolení vstoupil na 2600 ft AMSL do MTMA II.

Incident

Datum: 6. 1. 2014
Typ: Vrtulníky R 44
Místo: CTR Praha Ruzyně

- Piloti dvou vrtulníků R44, D-HWWG a D-HHLA, odstartovali z LKLT a letěli směrem na LKVO (Vodochody).
- Dispečer AFIS LKLT jejich vzlet nekoordinoval s APP Praha.
- Vrtulníky vletly do prostoru CTR LKPR bez spojení a povolení.
- V stejné době a na stejné hladině letěl kurzem 210° vrtulník záchranné služby EC135.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C“.

Incident R 44 - pokračování



Incident

Datum: 10. 1. 2014
Typ: Cessna C 172
Místo: TMA Praha

- ➔ Pilot letounu C 172, volací znak OKKUN, při průletu FL75 žádal na APP Praha další stoupání do FL85.
- ➔ Tomuto letu však nebylo vydáno letové povolení pro vstup do TMA PRAHA.
- ➔ Bylo mu nařízeno zastavit stoupání ve FL80 a zapnout kód A3317.
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C“.

Incident C 172 - pokračování

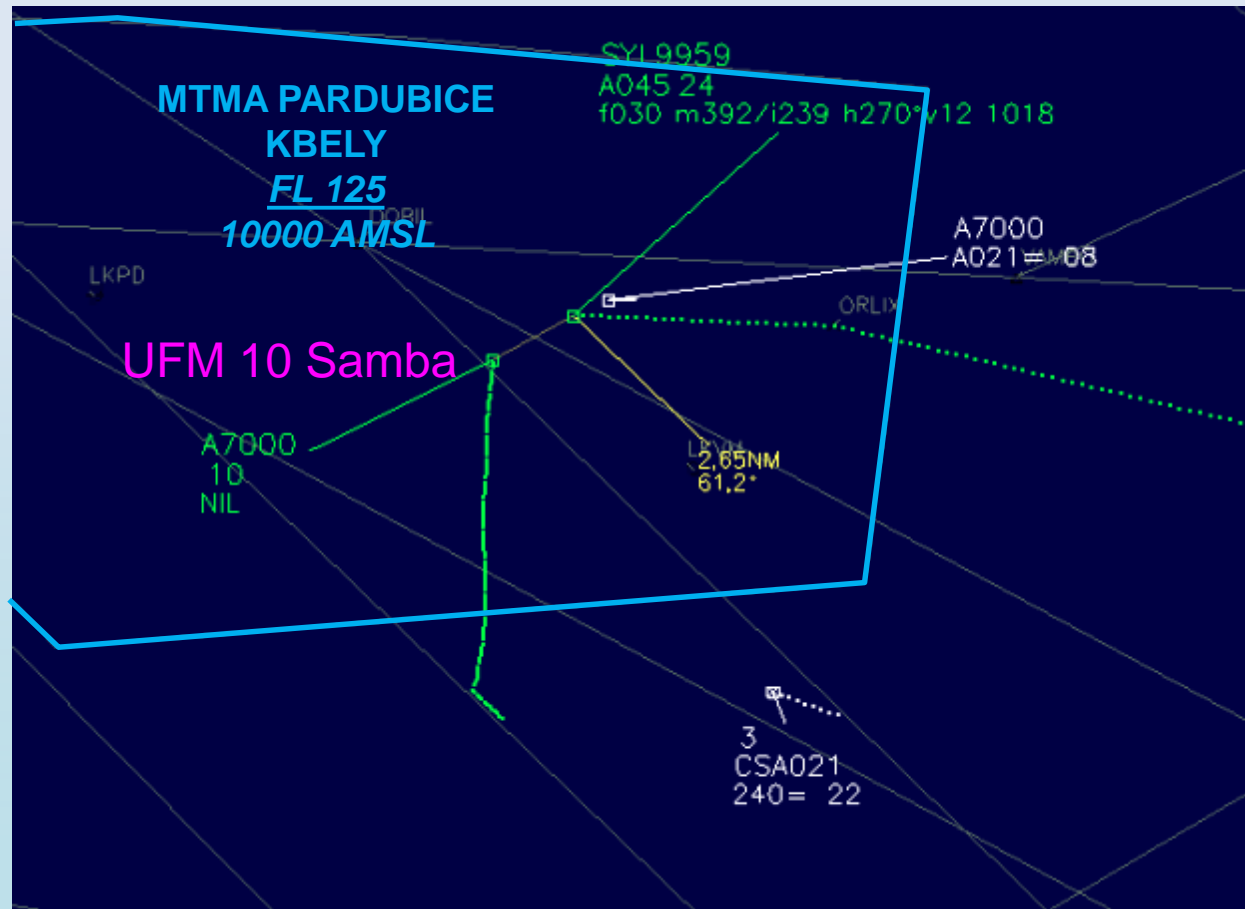


Incident

Datum: 11. 1. 2014
Typ: ULL - UFM 10 Samba
Místo: MTMA PARDUBICE

- Při přiblížení B 737 (SYL9959) na RWY 27 LKPD došlo k narušení MTMA Pardubice neznámým provozem v prostoru Skuteč na neznámé hladině. ATCo informoval SYL9959 o provozu.
- Hladina letu neznámého cíle 3000 ft byla zjištěna PAR před přeletem osy RWY 27. Následně bylo přerušeno klesání SYL9959 na ALT 4000 ft.
- Po vykřižování bylo opětovně SYL9959 povoleno ILS přiblížení na RWY 27.
- Neznámý provoz pokračoval přes MTMA na Třebechovice, kde provedl zatáčku zpět do MTMA PARDUBICE.
- Po celou dobu nebyl funkční mód „C“ SSR.

Incident UFM 10 Samba - pokračování



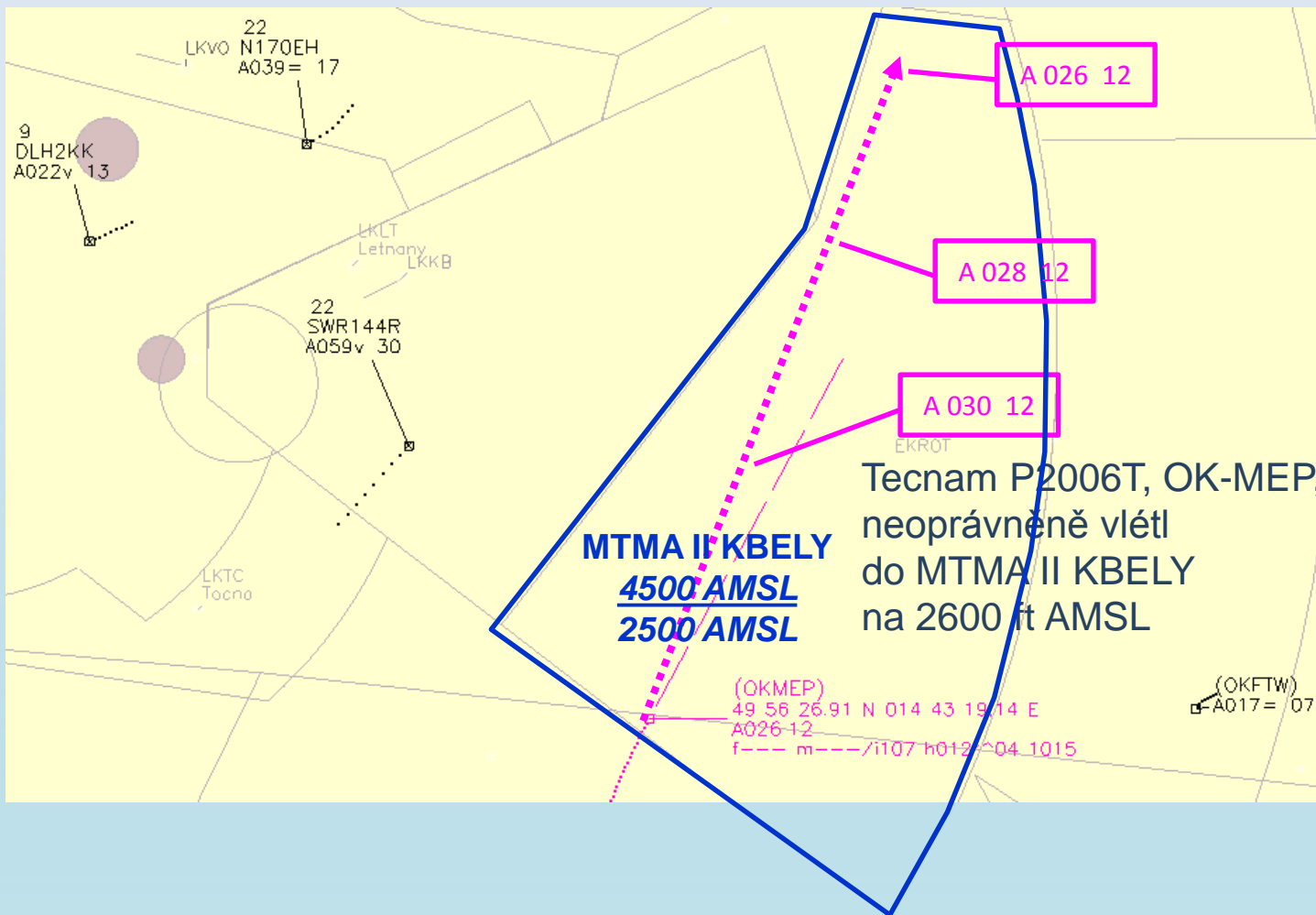
Incident ULL - UFM 10 Samba - pokračování

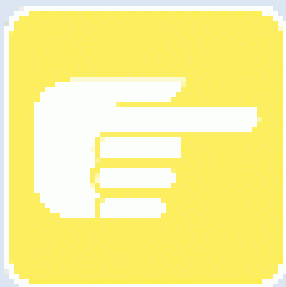
- ➔ MTMA PARDUBICE opustil na úrovni Žamberk. Pilot se hlásil pro průlet ATZ Žamberk, kde ohlásil imatrikulaci OK-HUA 38.
- ➔ Jednalo se let po trati z Kotvrdovic přes Skuteč do Hradce Králové. Pilot zapnul odpovídač jen do módu „A“. Neuvědomil si v jaké hladině letí, ani to, že vlétl do MTMA. Kvůli nevyhovujícímu počasí do LKHK nepokračoval, ale vrátil se zpět a bez povolení opět vstoupil do MTMA PARDUBICE.
- ➔ Příčinou byla nedostatečná příprava před letem a nedůsledné provedení úkonů – zapnutí odpovídače SSR pouze do módu „A“.
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako velký incident „Major incident – B“.

Incident

Datum: 21. 3. 2014
Typ: Tecnam P2006T
Místo: MTMA II KBELY

- ➔ Pilot letounu Tecnam P2006T, OK-MEP, na trati z LKBE – Milovice – Mnichovo Hradiště bez navázání spojení neoprávněně vstoupil do řízeného prostoru MTMA II KBELY na hladině 2600 ft AMSL.
- ➔ Pilot chybně odečetl spodní hranici MTMA II a na trati Říčany - Lysá nad Labem stoupal nesprávně až do hladiny 3000 ft AMSL.
- ➔ Letoun opustil řízený prostor po cca 9 min letu směrem na Mladou Boleslav.
- ➔ Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C“.





Nesprávný postup posádky

V prvním čtvrtletí 2014 byly oznámeny 2 události ve FIR PRAHA, kdy pilot nezapnul odpovídač SSR v módu C.

Incident

Datum: 26. 1. 2014
Typ: WT9 Dynamic
Místo: MTMA II KBELY

- Pilot ULL se po výměně oleje rozhodl provést kondiční lety. Při provádění úkonů před letem zapnul odpovídač SSR, ale pouze v módu A. Po vzletu z RWY 09 plochy SLZ Nymburk, letěl do prostoru NW od této plochy SLZ, pak ještě provedl několik okruhů.
- V uvedené době byl na radarovém zobrazení pozorován cíl, jehož odpovídač SSR, v rozporu s AIP ČR ENR 1.6-3 ust. 1.6.2.4.4, neodpovídal na dotazy v módu C.

Incident WT9 Dynamic - pokračování

- Nemožnost odfiltrování tohoto cíle způsobila zneřehlednění situačního zobrazení na sektorech ACC Praha na všech hladinách.
- AIP - 1.6.2.4.4: Letadlo vybavené odpovídačem SSR musí mít za letu odpovídač v činnosti. Odpovídač SSR musí odpovídat na dotazy v módu A a C.



Přehled hlášení „TCAS RA“.



V prvním čtvrtletí 2014 ÚZPLN obdržel dvě hlášení o indikaci „TCAS RA“, z toho:

- první od posádky A319 zahraničního provozovatele, která ve FIR Praha klesala při vertikální rychlosti klesání cca 1500 ft/min. Při průletu FL 258 pilot oznámil „TCAS RA“ a vizuální kontakt. Křížující provoz ATR 72 českého provozovatele měl FL 240 a ohlásil „TA“. Indikace TCAS byla způsobena velkou vertikální rychlostí sblížení obou letadel.
- druhé od posádky A319 českého dopravce při klesání ve FIR Paris na LFPG (Charles de Gaulle) z FL 310 na FL 280. K indikaci „TCAS RA“ došlo během počátečního klesání, kvůli vysoké vertikální rychlosti. Ke snížení minim rozstupů nedošlo.

V 1. čtvrtletí roku 2014 ÚZPLN obdržel pouze jednu notifikaci vážného incidentu zaslano v souladu se standardy ICAO v souvislosti s tím, že Česká republika je státem výroby, státem konstrukce nebo státem projekce, nebo občané ČR utrpěli při letecké nehodě smrtelná zranění.



Vážný incident – oznámený Australian Transport Safety Bureau

Datum: 28. 3. 2014

Typ: L-40 Meta Sokol

Místo: Murray Bridge - Australia

- ➔ Pilot letounu L-40, reg. VH-DUT, při stoupání po vzletu zjistil ve 2000 ft nízký tlak oleje. Po krátké chvíli motor vysadil.
- ➔ Pilot se pokusil o nouzové přistání zpět na letišti vzletu.
- ➔ Nakonec přistál na poli před dráhou. Při přistání došlo k poškození letounu.



Ředitel ÚZPLN se v rámci zapojení do mezinárodní spolupráce zúčastnil 8. jednání Evropské sítě orgánů pro šetření leteckých nehod ENCASIA ve dnech 21. – 22. ledna 2014 v Bruselu. Pracovní jednání projednalo a schválilo zejména:

- výroční zprávu za rok 2013,
- pracovní program ENCASIA na rok 2014,
- finanční zajištění programu,
- výsledky činnosti pracovních skupin,
- organizaci přípravy vzájemných hodnocení – „Peer Reviews“.

Česká republika je zapojena v pracovní skupině, která vypracovala zásady vyžadování a poskytování pomoci v rámci orgánů pro šetření členských při velké letecké nehodě.



Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) o hlášení událostí v civilním letectví

Dne 26. února 2014, v souladu s řádným legislativním postupem přijal v prvním čtení Evropský parlament svůj postoj k návrhu Evropské komise. Nařízení stanoví:

- seznam událostí, které musí být hlášeny v rámci povinného systému,
- seznam osob, které jsou povinny podávat hlášení,
- stručný seznam událostí, které musí být hlášeny v provozu nesložitých letadel,
- zavedení systému dobrovolných hlášení,
- zásady ochrany informací.
- povinnosti při předávání dat o událostech do Evropské databáze (ECR).



Dne 20. února 2014 se konal v prostorách ÚZPLN seminář k provozní spolehlivosti motorů typové řady M 137/337.

- Semináře se účastnili zástupci ÚCL, LOM Praha, AeČR, provozovatelů a organizací k údržbě z letiště Kladno, Plasy a Brna.
- V úvodní přednášce zástupce ÚZPLN Ing. Lubomír Stříhavka seznámil přítomné s přehledem událostí spojených s vysazením motorů typové řady M137/337 za období let 2011 – 2013.



- Celkem 7 událostí vysazení motoru bylo způsobeno mechanickou poruchou klikového mechanismu. Kromě toho bylo poukázáno na další možné rizikové faktory příčin vzniku poruch na motorech M137/337.

Bližší podrobnosti jsou na www.uzpln.cz.

Ke dni 5. března 2014 ÚZPLN aktualizoval seznam organizací pověřených k šetřením událostí ve vlastním provozu.

Přehled právnických osob pověřených shromažďováním a analyzováním informací o leteckých nehodách a incidentech, při nichž nedošlo k usmrcení osob je uveden na webové stránce www.uzpln.cz.



Adresa let. organizace	Rozsah působnosti	Typ letadla
ABS Jets, a.s. (provozovna) K letišti Ruzyňská C 161 00 PRAHA 6 ALFA-HELICOPTER, s.r.o. Vachova 5 250 00 BRNO	a) vlastní letadla b) cizí letadla	Cessna C-250 Embraer EMB-135BJ Bombardier CRJ-900
OSA, s.r.o. (provozovna) Březí Štěpánů 101 550 03 HRADEC KRÁLOVÉ	a) vlastní letadla b) cizí letadla	Cessna 441 Cessna 441 Super Sky Eurocopter EC-135 Cessna 441
Letiště Praha a.s. K letišti 6/1016 160 05 Praha 6	a) vlastní letadla b) cizí letadla	Boeing 737 Boeing 737 MAX 8 Airbus A320neo Airbus A321neo Airbus A320XLR
FLYING ACADEMY s.r.o. Pracovna 48 612 00 BRNO	vlastní letadla	Cessna 172 Cessna 174 Cessna 441 Cessna 441 Super Sky
F AIR s.r.o. Letišti Boreškovy 257 51 BÝVOSTŘICE u BENEŠOVA	vlastní letadla	Cessna 172 Cessna 174 Cessna 441 Cessna 441 Super Sky
RES AIR, s.r.o. Študentská 55a 523 00 PLEŠŤ	a) vlastní letadla b) cizí po dohovoru	Cessna 172 Cessna 174 Cessna 441 Cessna 441 Super Sky
GROSSMANN JET SERVICE s.r.o. Čáslavská 853/29 161 00 PRAHA 6	a) vlastní letadla b) cizí letadla	Boeing 737 Boeing 737 MAX 8 Airbus A320neo Airbus A321neo
XOB AIR Central Connect Airlines s.r.o. Mezinárodní letiště Ostrava 742 51 MOŠNOV 407	vlastní letadla	Boeing 737 Boeing 737 MAX 8 Airbus A320neo Airbus A321neo
Letecká amatérská asociace ČR He Kaspá 289 102 00 Praha 10	vlastní letadla	Cessna C-150L, C172 Cessna 172 Cessna 174 Cessna 441 Cessna 441 Super Sky
LETIŠTĚ BRNO, a.s. Letišti Brno-Tuřany 627 00 BRNO	letadla v režimu SLZ cizí: 9LZ, po dohovoru	Boeing 737 Boeing 737 MAX 8 Airbus A320neo Airbus A321neo
LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s. Letišti Ostrava Z. D. 401 742 51 MOŠNOV	vlastní letadla	Boeing 737 Boeing 737 MAX 8 Airbus A320neo Airbus A321neo
LET'S FLY s.r.o. Mezinárodní letiště Ostrava 742 51 MOŠNOV	vlastní letadla	Boeing 737 Boeing 737 MAX 8 Airbus A320neo Airbus A321neo

Prostor pro Vaše dotazy,
připomínky, názory
a doporučení.

Organizace porad k bezpečnosti letů v roce 2014

ÚZPLN bude organizovat pravidelné čtvrtletní porady k bezpečnosti letů v následujících termínech:

- 17. července 2014 v prostorách VZLÚ,
- 16. října 2014 v prostorách VZLÚ.

Začátek porad je vždy v 9:30 hod.

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

