

# Porada

## k bezpečnosti letů

### za 2. čtvrtletí

### a

## I. pololetí 2010

# Program porady

- ① Rozbor LN a I  
za 2. čtvrtletí a I. pololetí 2010
- ② Informace
- ③ Diskuse
- ④ Závěr

# Rozbor období duben – červen 2010

Letoun / MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	1	0	63	32
2 250 – 5 700 kg	1	0	4	1
do 2 250 kg	10	0	28	5

# Rozbor období duben – červen 2010

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	9	0	5	0
SLZ – ULLt	1	0	1	0
SLZ – ULH+UW	0	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	6	0	0	0

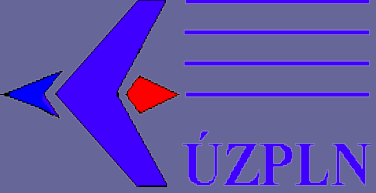
# Rozbor období duben – červen 2010

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	8	9	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Nespecifikované / Not determined		$\Sigma$	21	

# Rozbor období duben – červen 2010

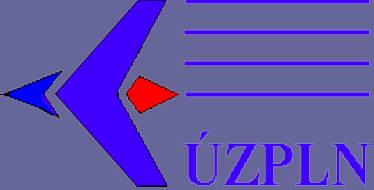
## CELKEM UDÁLOSTÍ - 205

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
36	9	101	38	21



# Vybrané události

# Duben



# Letecká nehoda 1.4.

Pilot (1941) ULL HIMAX prováděl let z letiště Polička za účelem fotografování svého letadla za letu. Kritický let byl prvním vzletem v letošním roce, v roce 2009 pilot nalétal na tomto ULL 3 hod, v r. 2008 nelétal.

Nezvládl pilotáž a následoval pád.

Pilot byl těžce zraněn.

ULL byl zcela zničen.



# Letecká nehoda 1.4.



## Incident 3.4.

Pilot letounu Z-143 narušil CTR LKPR  
aniž navázal radiové spojení.

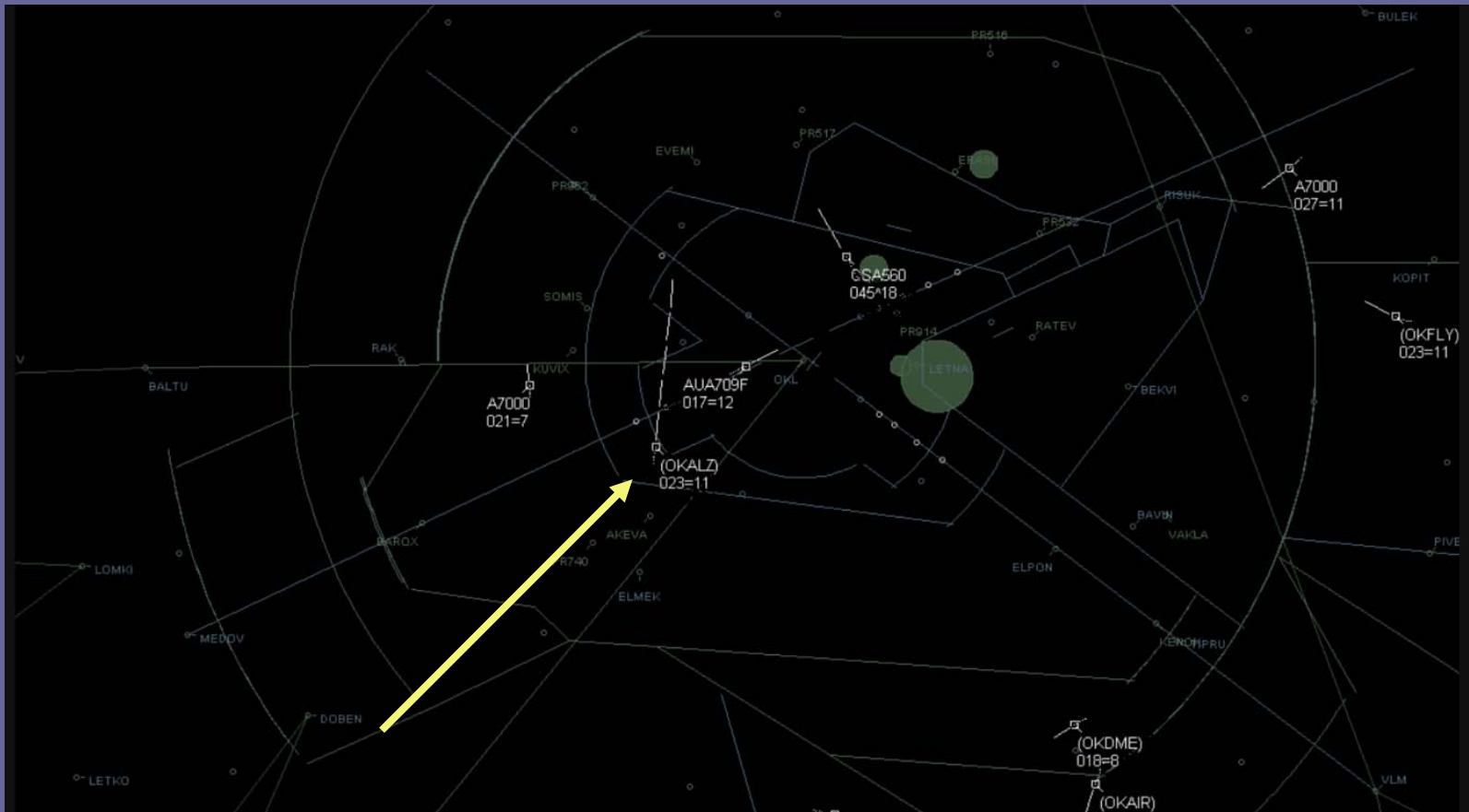
Neohlásil se ani AFIS LKKL, které přelétával.

Na odpovídači v módu S se jevil jako N143FS, což byla  
původní registrace před převozem letounu do ČR.

Totožnost byla zjištěna po přistání na LKSN.

Bylo hodnoceno jako Significant Incident

# Incident 3.4.



## Incident 4.4.

Při odstavování nástupního mostu od letadla B 737 na letišti Bukurešť byl vytržen připojený kabel GPU ze zásuvky na pravé straně trupu.

Došlo k poškození kolíků (ohnutí) zásuvky umístěné na pravé přední části trupu a poškození R/H dvířek na přední podvozkové noze.

Letadlo uznáno neschopné letu.

Techniky ČSA provedena provizorní oprava R/H dvířek, letadlo uvolněno k letu do PRG.

# Incident 4.4.



# Incident 4.4.



15.7.2010

2010/Q 2

## Incident 9.4.

Pilot zahraničního letounu PA 32 dvakrát po vzletu z Brna do Vídně nejprve v 14:09 a po druhé v 14:21 indikoval nesprávnou činnost motoru.

Vyžádal si přednostní přistání a přistál zpět na letišti Brno.

Závadu systému signalizace nízkého tlaku paliva do motoru zjistila, opravila a letoun do provozu uvolnila zahraniční údržbová organizace.

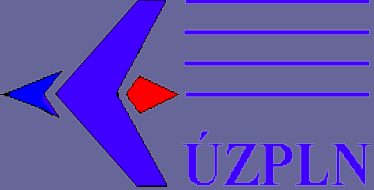
Jednalo se o vadu vysilače tlaku paliva.



# Incident 9.4.







# Letecká nehoda 16.4.

ULLa typu TL96 Star s českou poznávací značkou letěl z letiště Wels do LKHK.

Severně Lince vletěl rakouský pilot do oblasti zhoršených meteo podmínek.

Následoval pád provázený požárem, pilot zahynul.

Zjišťování příčin provádí rakouská organizace,

Ústav jmenoval zplnomocněného představitele.

Proběhla jednání komise v Rakousku a u výrobce v ČR.

Komise zjišťuje příčinu oddělení částí letounu před jeho nárazem na zem, zbytek letounu po dopadu na zem shořel.

Letoun byl vybaven záchranným systémem, který nebyl použit.

# Letecká nehoda 16.4.



# Letecká nehoda 16.4.



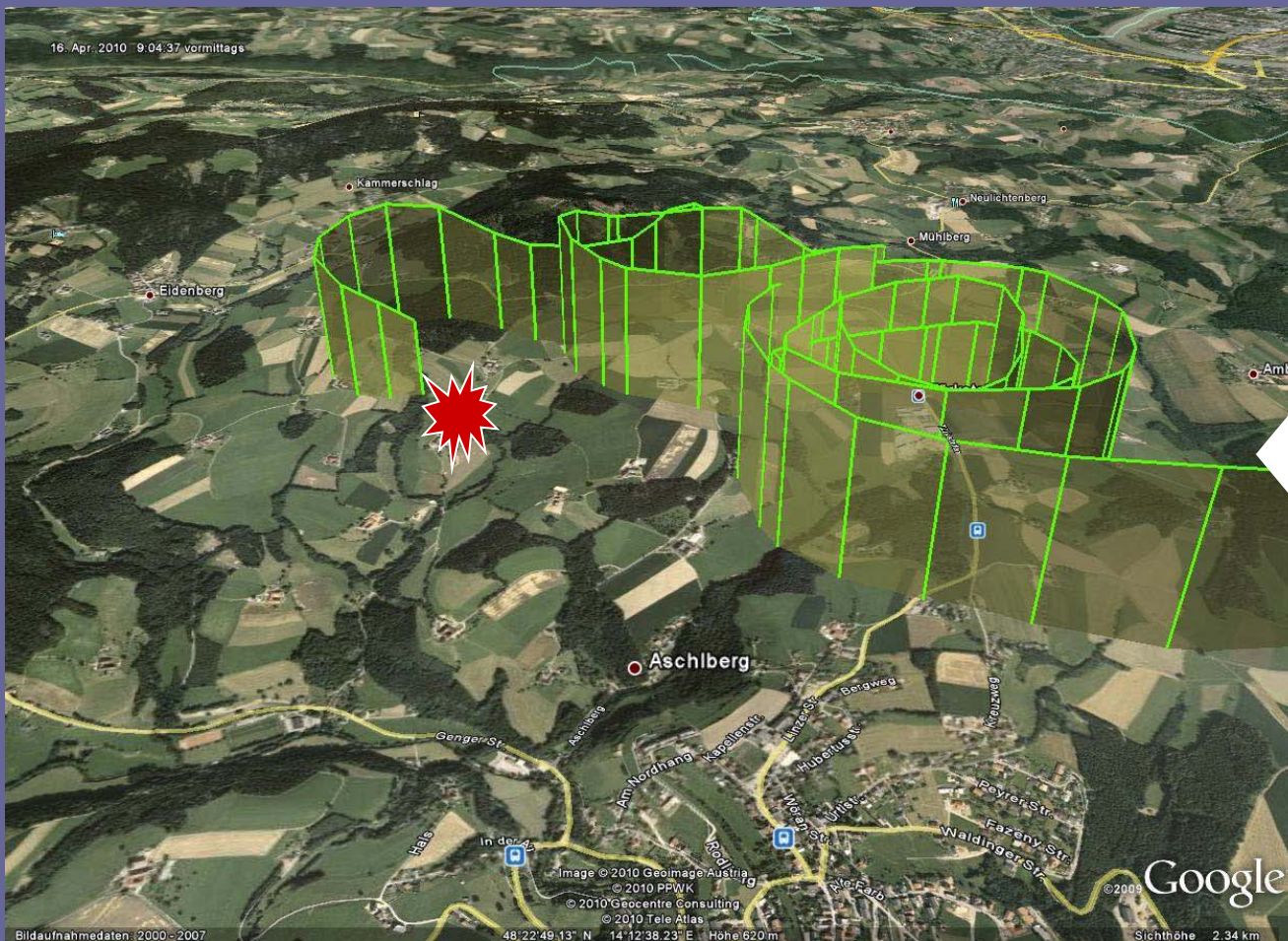


# Letecká nehoda 16.4.

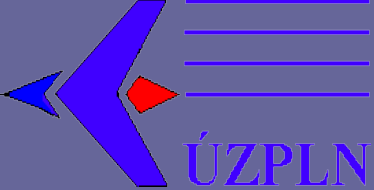


# Letecká nehoda 16.4.

## Data získaná z GPS



Směr příletu



# Letecká nehoda 17.4.

Pilot kluzáku ASW-15B  
prováděl přistání

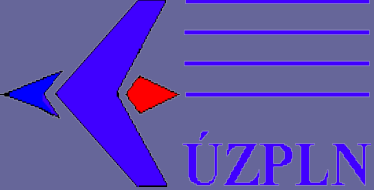
na louku 3 km SW obce Lukavec.

Po dosednutí došlo ve výběhu k nárazu  
do špatně viditelné tyče elektrického ohradníku  
a k lehkému poškození pravé strany trupu,  
spodní části pravého křídla a výškovky.



# Letecká nehoda 17.4.





# 108 Incident 19.4.

Zahraniční pilot letounu C 182 prováděl let z LOAU (Stockerau) do Vrchlabí.

Nesplnil povinnost ohlásit přistání.

Na letišti LKVR mimo provozní dobu nebyl nikdo telefonicky dosažitelný aby potvrdil přistání.

Byla vyhlášena INCERFA.

Po 45´ dodatečně potvrzeno telefonicky a následně na kmitočtu FIC, že letadlo odlétá z LKVR.



# Incident 25.4.

Pilot (SRN) letounu DV-20 Katana zahraniční registrace během letu z LKKV do LZTN (Trenčín) i přes upozornění FIC proletěl bez povolení TMA II Praha v 4200 ft AMSL od bodu Barox směrem na Hořovice.

Příčinou byla nedostatečná příprava pilota, který nezaregistroval změny uspořádání TMA Praha platné od 8. 4. 2010 a řídil se údaji ze staré mapy Jeppesen z roku 2009.  
Significant incident.

**TMA II Praha**  
**FL 165**  
**3500 AMSL**

**C**

14:25:16

A7000  
040=9

RYR78ET  
079=22

CSA917  
054^22

DEHEP  
073^13  
CSA6653  
032v18

TVS1039  
017=13

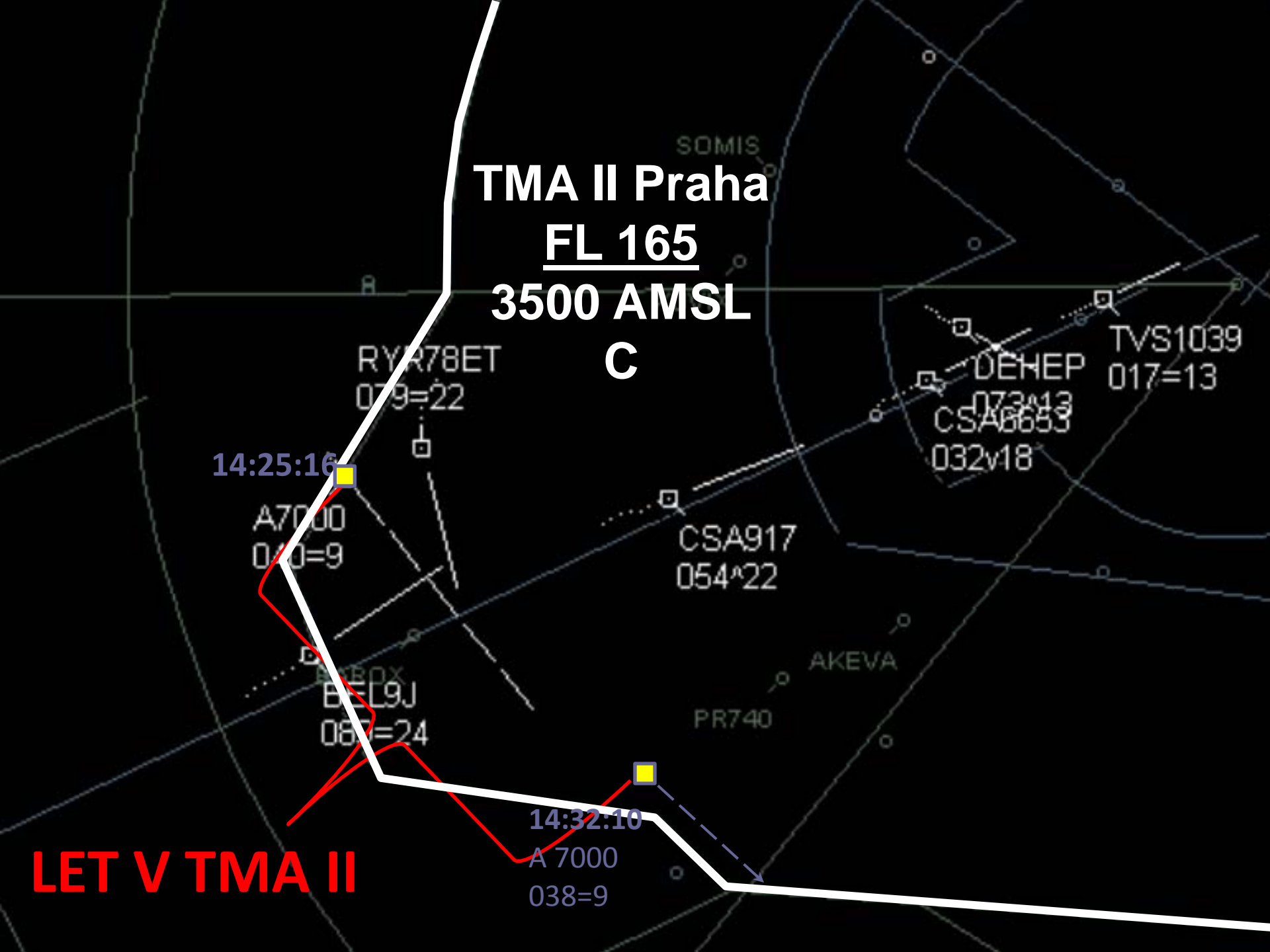
BEL9J  
087=24

PR740  
AKEVA

14:32:10

A 7000  
038=9

**LET V TMA II**



# Incident 27.4.

Při pojíždění na vzlet z RWY 24 na letišti LKPR letounu Dornier 328 praskly obě pneumatiky hlavního podvozku.

Během vyklízení RWY 24 byl nucen jeden letoun směřující na přistání provést průlet, další byl zdržen při pojíždění na vzlet a jeden při pojíždění po přistání.

Vlivem naklonění letounu došlo k úniku ropných látek na TWY L.

Hasiči provedli zásah a únik látek v krátké době zlikvidovali.

# Incident 27.4.



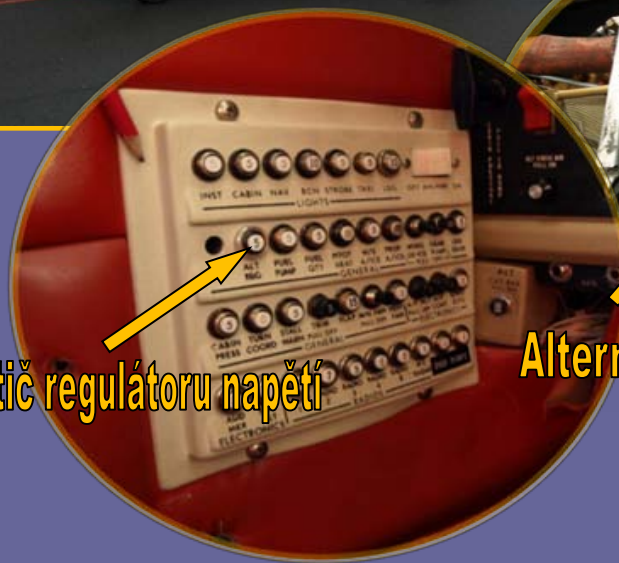
# Incident 30.4.

Na letounu Cessna P210N  
krátce po vzletu z LKKB  
docházelo k vypadávání jističe regulátoru  
napětí alternátoru.

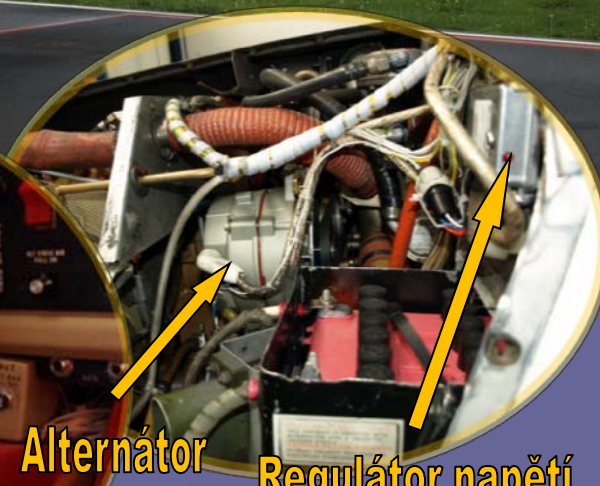
Servisní organizací byl regulátor vyměněn,  
ale vypadnutí jističe se po dalším vzletu opakovalo.

Následným zkoumáním bylo zjištěno,  
že závada byla v elektrické části alternátoru.

# Incident 30.4.



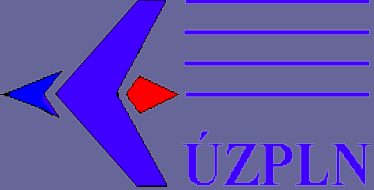
Jistič regulátoru napětí



Alternátor

Regulátor napětí





# Letecká nehoda 30.4.

Při letu ultralehkého letounu typu VL-3 došlo k deformaci a poškození vodorovných ocasních ploch, které pilot zjistil po ukončení letu.

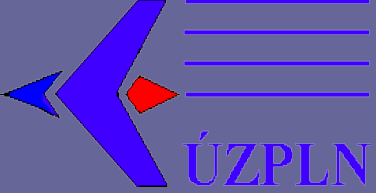
Z dosud známých informací došlo k překročení provozních omezení letounu během letu, které byly zaznamenané do paměti zařízení Dynon.

Zjišťování příčin není ukončeno.

# Letecká nehoda 30.4.

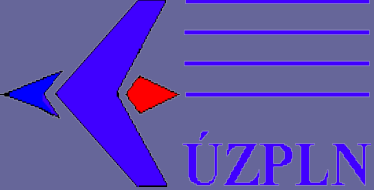






# Vybrané události

## Květen



# Letecká nehoda 1.5.

Při leteckém dnu v Plasích po vzletu ultralehkého letounu-repliky historického letounu Blériot XI došlo k pádu z výšky cca 5 m.

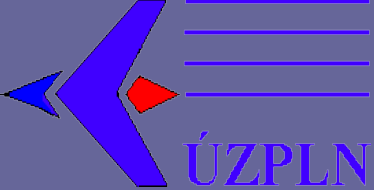
Letoun byl částečně poškozen, pilot nebyl zraněn.

# Letecká nehoda 1.5.



# Letecká nehoda 1.5.





# Incident 6.5.

Pilot letounu Diamond DA-42 TwinStar prováděl IFR let z LKPR do LSZR (Švýcarsko). Po vzletu z RWY 31 a dosažení FL 100 zjistil pilot úplné vysazení levého motoru, který se ani po opakovaném pokusu nepodařilo spustit.

„Engine control unit“ nesignalizovala žádnou varovnou signalizaci závady.

Pilot vyslal MAYDAY , ohlásil FLIGHT WITH ONE ENGINE INOPERATIVE, provedl ILS přiblížení na RWY 13 a bezpečně přistál zpět na LKPR.

Příčina nebyla jednoznačně objasněna.

Na základě analýzy dat FADEC byla jako pravděpodobná určena závada v systému řízení vrtule a byly provedeny práce k uvolnění letadla do provozu.

# Incident 6.5.





# Incident 6.5.

Při cvičení FLYING RHINO, bez předchozí koordinace, vylétly z prostoru JERBOA 1

dva letouny F 16 USAF „NIKEL 51“ ,  
které předtím prováděly tankování za letu.

Pohybovaly se v rozmezí cca FL183 až FL186  
a tím ohrozily letadlo Saab 340, na lince LKPR-LKMT  
(FL190).

Těsně před dosažením hranice minima horizontálního  
rozstupu 5 NM oba F 16 pokračovaly  
ve stoupání nad FL 200  
zajišťující minimum vertikálního rozstupu.

# Incident 6.5.

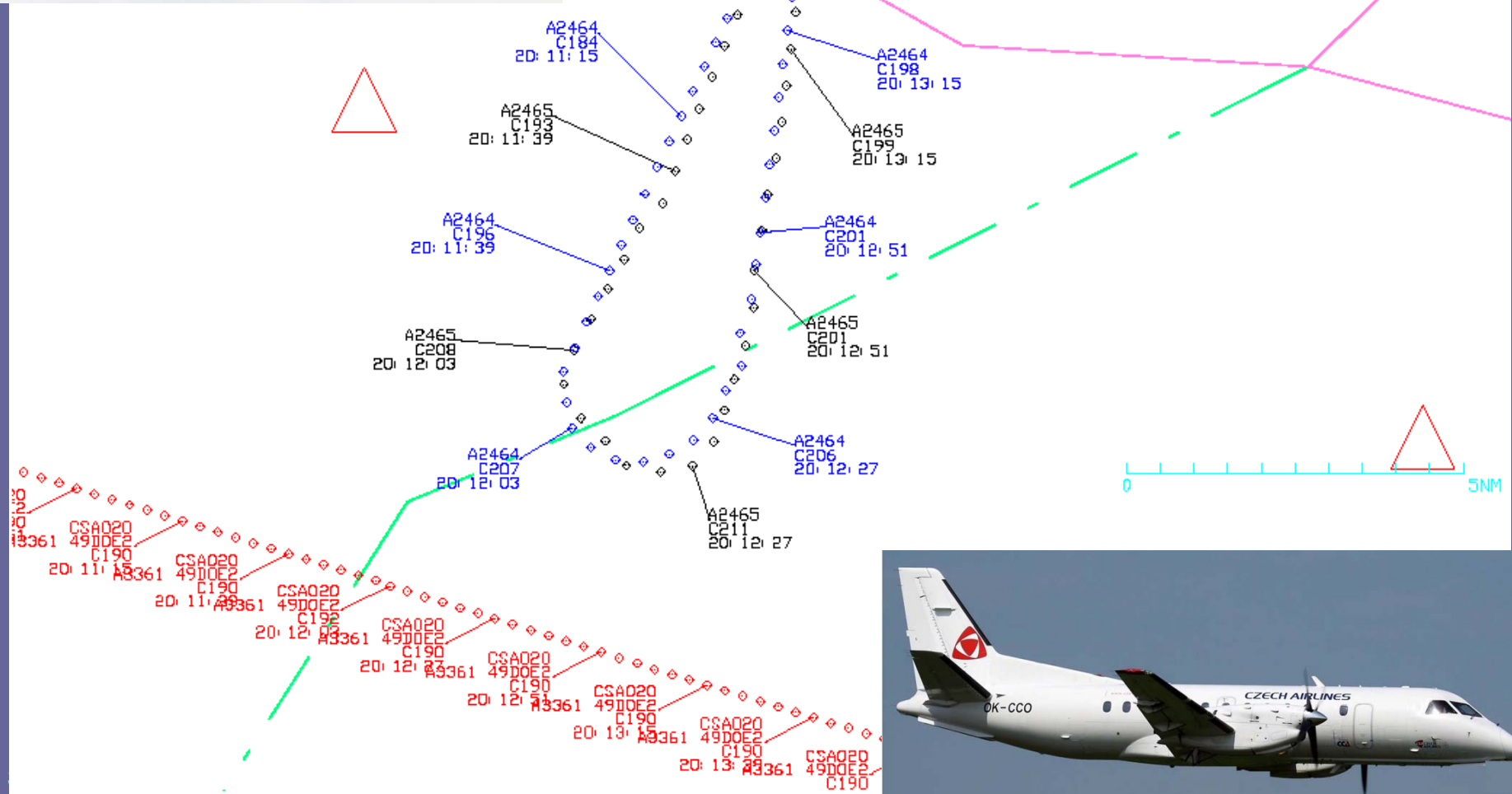
Pro zabránění snížení minima rozstupu EC nařídil CSA020 stoupat do FL200.

Vzápětí F16 zahájily také stoupání a proto CSA020 dostalo pokyn udržovat FL190.

K snížení minima rozstupu nedošlo, ovšem nesprávný postup PIC/MIL orgánu ATS znamenal vysoké riziko snížení minima rozstupu.

Hodnoceno jako Significant incident.





## Incident 9.5.

Při klesání na přiblížení k letišti LKPR ,  
ve FL80 a při rychlosti 250 kts  
byl letoun B-737 zasažen bleskem.

Přistání bylo dokončeno bez dalších obtíží.  
Na stojánce bylo zjištěno mnohočetné  
poškození trupu, wingletů a kýlové plochy.

# Incident 9.5.



# Incident 9.5.

V průběhu přiblížení na přistání ve Vnukovo posádka Cessny 680 vysunula podvozek s indikací 2 zelené.

Pravý podvozek byl bez indikace.

Postup byl opakován se stejnou indikací.

Byl zahájen postup pro nezdařené přiblížení a byl proveden kontrolní průlet kolem TWR pro vizuální kontrolu vysunutí podvozku.

Posádka dále provedla „Rotary test“, který potvrdil spálení obou žárovek v kontrolním tablu.

Přistání proběhlo bez problémů.

# Incident 9.5.



**Kontrolní tablo  
ovládání podvozku**

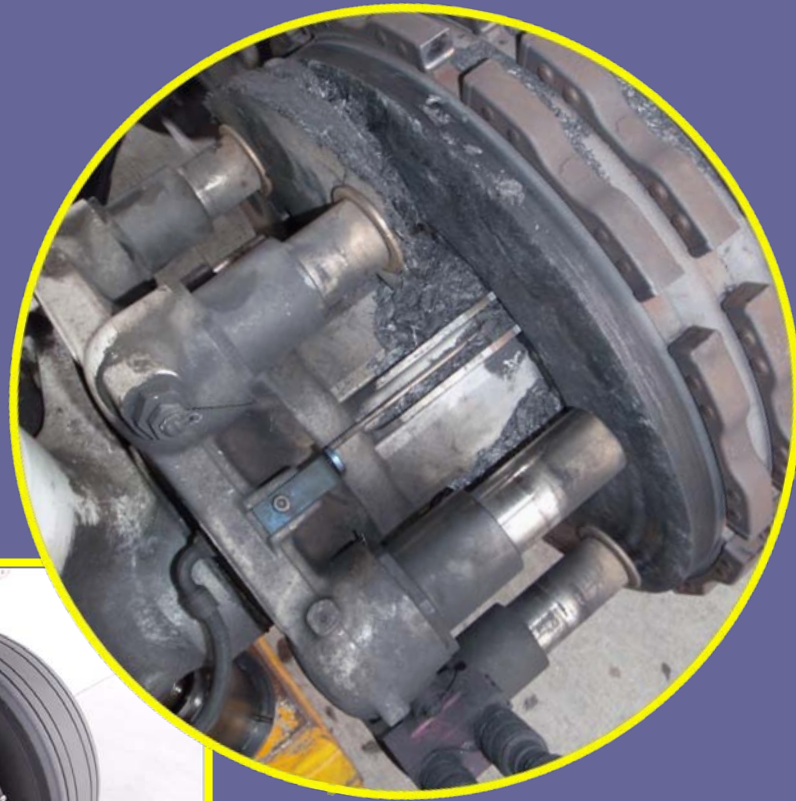
# Incident 13.5.

Na letišti LKPR při přistání letadla Embraer 190  
holandského provozovatele  
došlo k destrukci lamely brzdy vnějšího kola pravého  
hlavního podvozku.

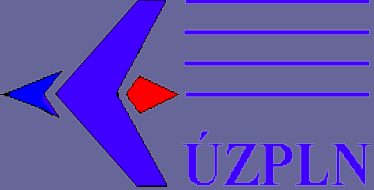
Závadu zjistil PIC při poletové prohlídce letadla.  
Za účelem určení příčiny destrukce lamely brzdy si  
provozovatel odvezl zbytky lamely.

Příčiny události řeší zahraniční provozovatel.

# Incident 13.5.







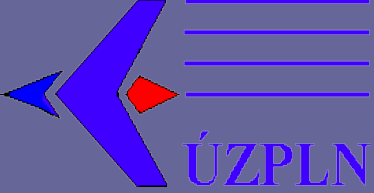
# Letecká nehoda 13.5.

Pilotka Cessny 150M prováděla VFR let z letiště LKST.

Nad hornatým terénem u obce Stachy vlétla do meteorologických podmínek nevyhovujících pro pokračování v letu za viditelnosti.

Požádala o navigační pomoc FIC Praha a pokusila se o postup podle doporučení a informací poskytnutých FID.





# Letecká nehoda 13.5.

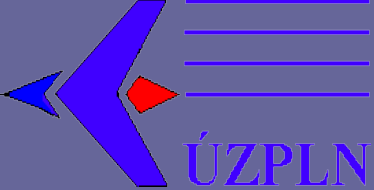
Pilotka byla konfrontována s mimořádně obtížnou situací.

Byla způsobilá pouze k letům VFR, bez kvalifikace a zkušeností v letech v IMC.

Při provádění změn kurzu nedokázala udržet bezpečnou výšku, která zajišťovala rozestup od vrcholků hor v okolí.

# Poslední úsek letu před nárazem do terénu





# Letecká nehoda 13.5.

Letoun narazil do lesního porostu na svahu v blízkosti rozhledny Javorník.

Po nárazu do stromů došlo k destrukci letounu a jeho pádu na zem v převrácené poloze.

Pilotka utrpěla těžké zranění. Po převozu do nemocnice na následky zranění zemřela.

Cestující utrpěl smrtelná zranění.

Letoun byl zničen.



# Letecká nehoda 13.5.

Trosky letounu Cessna 150M v lese -  
162 m SW vrchu Javorník – 3 496 ft / 1066 m AMSL



# Incident 15.5.

Letadlo Saab 340, maďarského provozovatele, bylo na trati z EGPD (Aberdeen) do LHPB (Budapešť).

Když se nacházelo na úrovni letiště LKPD, prasklo čelní sklo druhého pilota.

Posádka divertovala s letadlem na letiště LKTB.

Přistání proběhlo bez závad.

# Incident 15.5.



# Incident 17.5.

Po vzletu z letiště Sharm-el-Shaik letounu B 737-800 tuzemské společnosti došlo k signalizaci požáru v podvozkové gondole.

Byl vyhlášen stav tísně.

Kapitán vydal příkaz k zahájení postupu pro připravenou evakuaci a letiště Cairo požádal o požární asistenci.

Přistání proběhlo bez závad.

Prohlídkou techniky společnosti Egypt Air byla zjištěna závada v obvodu signalizace.

Letoun uvolněn do provozu dle MEL.

Letadlo poté s cestujícími odstartovalo na letiště Brno.



# Incident 17.5.





# Incident 20.5.

Po vzletu z letiště LKPR během stoupání bylo signalizováno překročení kabinové výšky u letounu A-320.

Posádka se rozhodla o návrat letadla zpět na letiště vzletu.

Po dobu události nedošlo ke zranění posádky ani cestujících.

Při přezkoušení těsnosti systému byla zjištěna příčina – nesprávná montáž těsnění dveří předního zavazadlového prostoru.

# Incident 20.5.



# Incident 21.5.

Při provádění vzdušné přepravy chladicí věže z prostoru Letenské pláně v Praze na Prahu 2, cca 100 m od Čechova mostu v 7.30 UTC, upadl dřevěný trámek ze zadní části nákladu do řeky Vltavy. Posádka o odpadnutí části břemene do vody nevěděla, pokračovala v plnění úkolu.

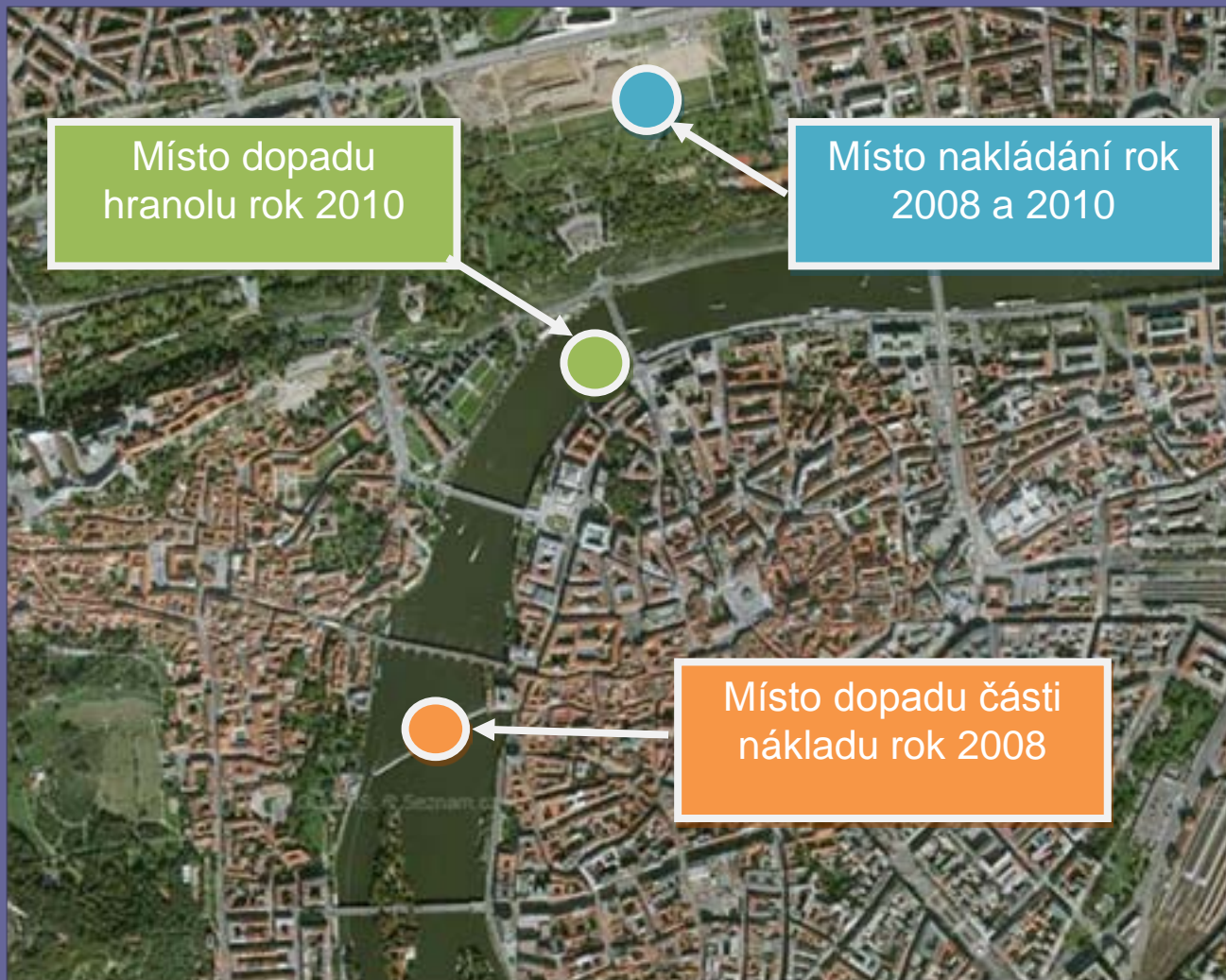
Příčinou byla nedůsledná kontrola spodní části břemena vazačem po jeho zvednutí do výšky cca 2 m, kdy přehlédl zapasovaný jeden trámek ve spodní části dna, kterým byla chladicí věž podložena.

# Incident 21.5.





# Incident 21.5.



# Incident 22.5.

Při letu letounu typu Z 43 nastaly vibrace motoru, které pilot vyhodnotil jako nebezpečné a rozhodl se pro bezpečnostní přistání.

Letoun dosedl do terénu u obce Hybrálec na jihlavsku bez poškození a zranění posádky.

Expertní pracovníci LOM Praha jako příčinu vibrací zjistili prasklý píst ve válci č.5.

# Incident 22.5.



# Incident 22.5.





# Incident 23.5.

V průběhu klesání letounu německé společnosti do LKPR a stoupání amerického letounu po vzletu došlo na FL90 k signalizaci TCAS RA u obou letounů.

Vyhodnocením záznamů bylo zjištěno, že došlo ke snížení minimálního

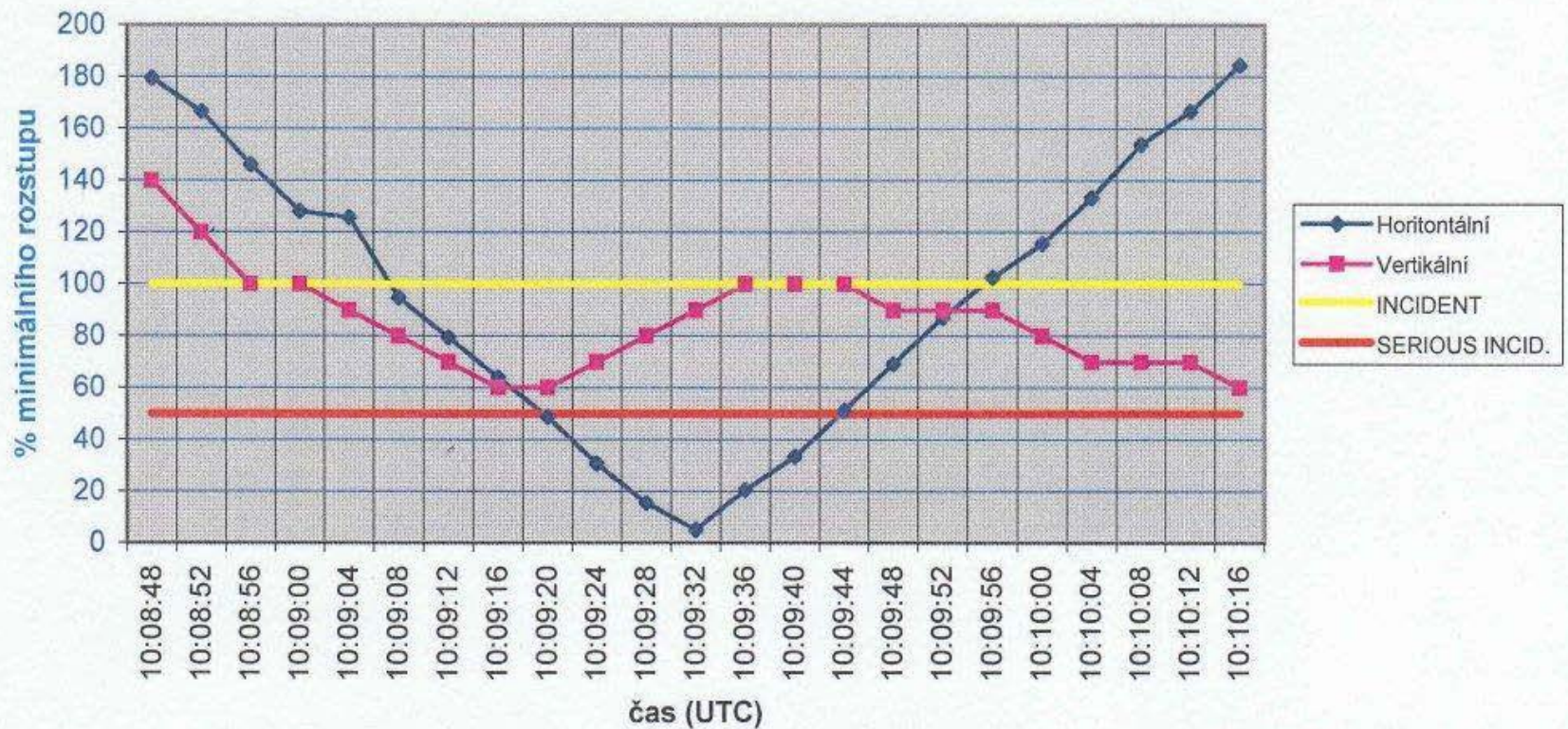
- horizontálního rozstupu na 0,15 NM, což je 5,13%
- vertikálního rozstupu na 600 ft, což je 60%

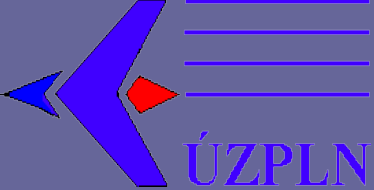
K těmto rozstupům nedošlo ve stejném čase.

Protože snížení pod 50% bylo pouze u jedné veličiny, je událost hodnocena jako Major Incident.

# Incident 23.5.

INCIDENT GWI7P ver. NJE530H 23 MAY 2010  
rozstupy v % minima





# Letecká nehoda 24.5.

Zahraniční pilot (SRN) s cestujícím na palubě se 2x neúspěšně pokoušel o vzlet z bývalé plochy LCHČ s ULLa typu TL 2000 Sting zahr. pozn. značky.

Pak se rozhodl vzlétnout ze silnice

– komunikace 2.tř. č.183 u obce Horušany.

Letoun byl zničen, oba cestující lehce zraněni.

Událost šetří Policie ČR, oznámení předáno BFU.

Příčinou nehody bylo mimo jiné překročení limitů bočního větru, vítr foukal zleva v nárazech 15-20 kt.



# Letecká nehoda 24.5.



# Letecká nehoda 24.5.

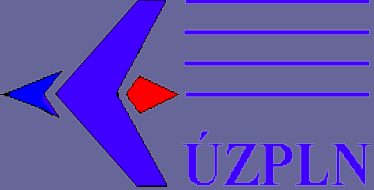




# Letecká nehoda 24.5.







# Incident 24.5.

Po zahájení klesání na LKPR došlo u letounu Boeing 737-500 k poruše W/X radaru.

Posádka požádala o vektorování pro přiblížení na přistání, v jehož průběhu došlo k průletu oblastí velmi silných srážek.

Následoval let do LKTB, kde bylo zjištěno poškození krytu radaru a náběžné hrany stabilizátoru.

Po výměně poškozených částí byl proveden přelet bez cestujících do LKPR.

Letadlo bylo nasazeno zpět do provozu 30.5.2010.

# Incident 24.5.

**Potlučení krytu  
radaru**



# Incident 24.5.

Po přistání v Dublinu s letounem typu B737-800, tuzemského provozovatele, během vyjíždění z dráhy velitel letadla zpozoroval, že letadlo zpomaluje, přestože autobrake byl již vypnut.

Posádka vyhodnotila problém jako závadu na brzdě nebo pneumatice.

Po přeladění na Ground Control letiště v Dublinu byla posádka informována, že z místa levé podvozkové nohy vychází dým.

Místní technici prohlédli brzdu a pneu a zjistili únik hydraulické kapaliny a probroušenou pneumatiku č.1.  
Letadlo bylo odtaženo.

# Incident 24.5.

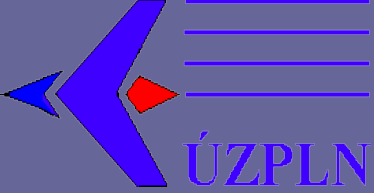
Technici provozovatele později konstatovali, že po provedené údržbě u tuzemské údržbové organizace

a uvolnění do provozu stejnou firmou zůstal v elektrickém úseku přepínač systému brzdy č.1 v poloze TEST místo polohy NORMAL a rovněž připojení hydraulické kapaliny do brzdy nebylo provedeno správně.

Zjišťování příčin není uzavřeno.

# Incident 24.5.





# Letecká nehoda 25.5.

Pilot letounu EV 97 EUROSTAR prováděl přistání na letišti LKLT.

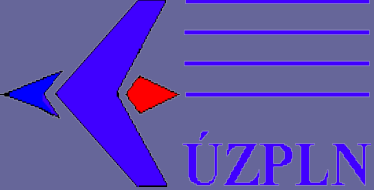
Na finále měl velkou výšku a i po použití velkých klapek dosedl až v polovině RWY.

Při odskoku a následném dopadu došlo k ohnutí nohy předního podvozku, poškození vrtule, motorové přepážky a spodní části trupu.



# Letecká nehoda 25.5.





# Letecká nehoda 28.5.

Na letišti Toužim došlo k LN letounu Z 142, při které se smrtelně zranila pilotka.

Příčinu události zjišťuje komise Ústavu.

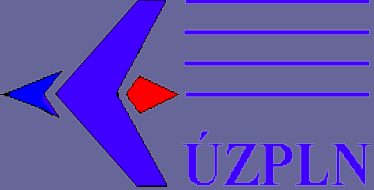
Z dosud známých informací došlo k pádu letounu bezprostředně po vzletu.

Komise jako pravděpodobnou příčinu nehody vidí v nastavení podélného vyvážení letounu v poloze „těžký na ocas“. V současné době komise vyhodnocuje souvislosti vlivu vyvážení na kritický let, včetně provedení letové zkoušky.

# Letecká nehoda 28.5.







# Incident 29.5.

Dispečer APP LKPR zpozoroval cíl ve výšce 4000 ft  
v TMA II LKPR.

Cíl vyhodnotil jako konfliktní provoz, křižoval osu RWY.

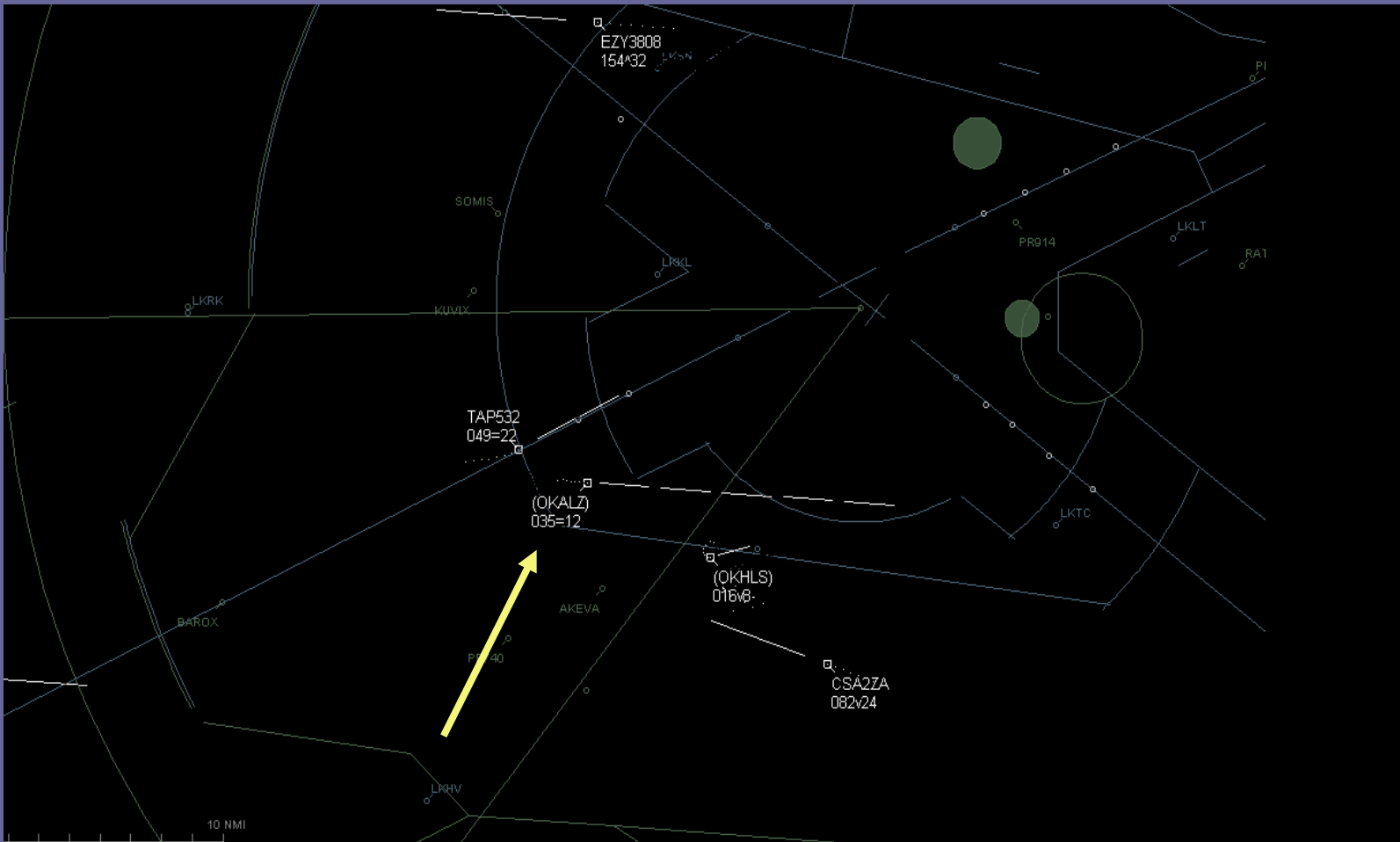
Byla provedena telefonická koordinace  
FIC, MACC, LKKL, LKBU.

Letoun přistávající na LKPR byl upozorněn  
na neznámý provoz

Z modu S zjištěn letoun Cessna 172  
a jeho poznávací značka.

Bylo hodnoceno jako Significant Incident

# Incident 29.5.



# Incident 31.5.

PILATUS WINGS PCH121 po vzletu z letiště LKPM  
v 1019 UTC, vstoupil do LKR5,  
který byl aktivován od GND do FL070.

Pilot nenavázal spojení s letovým informačním střediskem (FIC),  
ale přímo na sektoru ACC, se žádostí stoupat za IFR.

Řídící letového provozu sektoru ACC  
neměl od FIC o letu žádné informace.

Doporučil pilotovi kurz k opuštění LKR5 a přeladil jej na FIC,  
kde obdrželo opět instrukce k opuštění LKR5 a SSR mód A1426.

Po vyřešení situace s narušením LKR5

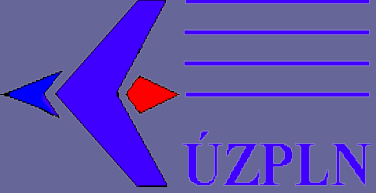
a další koordinaci letadlo pokračovalo dle letového plánu.

Hodnoceno jako Significant Incident.



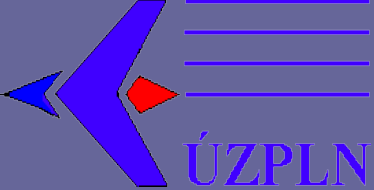
# Incident 31.5.





# Vybrané události

## Červen



## Letecká nehoda 5.6.

Pilot kluzáku ASW-15B prováděl let z letiště Chrudim.  
V prostoru Humpolce se rozhodl pro nouzové přistání do terénu.

Během přistání na pole 1 km SV obce Čejov došlo k nárazu přední části kluzáku do země ve fázi výdrže s následnou rotací kluzáku a jeho destrukcí.

Trup byl dvakrát přeražen, ostatní části poškozeny.  
Příčinou bylo chybná pilotáž při nouzovém přistání.  
Pilot nebyl zraněn.

# Letecká nehoda 5.6.



15.7.2010

2010/Q 2

# Incident 10.6.

Radarové zobrazení trati SVR701 bylo rozštěpeno na velký počet cílů s různými SSR C a S kódy a výškami.

Podobná událost se stala již 4.4.2010 a 22.5.2010.

Analýzou zaznamenaných radarových dat byla na základě vyhodnocení S-mode adresy potvrzena stejná identita palubního odpovídače.

Ve všech případech se zjevně jednalo o stejné letadlo typu A320.



# Incident 10.6.

ATM systémy ŘLP ČR se v uvedených případech chovaly v souladu s funkční specifikací, výpadky a štěpení cílů byly výhradně způsobeny chybnou funkcí palubního odpovídače. K nápravě došlo vždy až po přepnutí na druhý odpovídač.

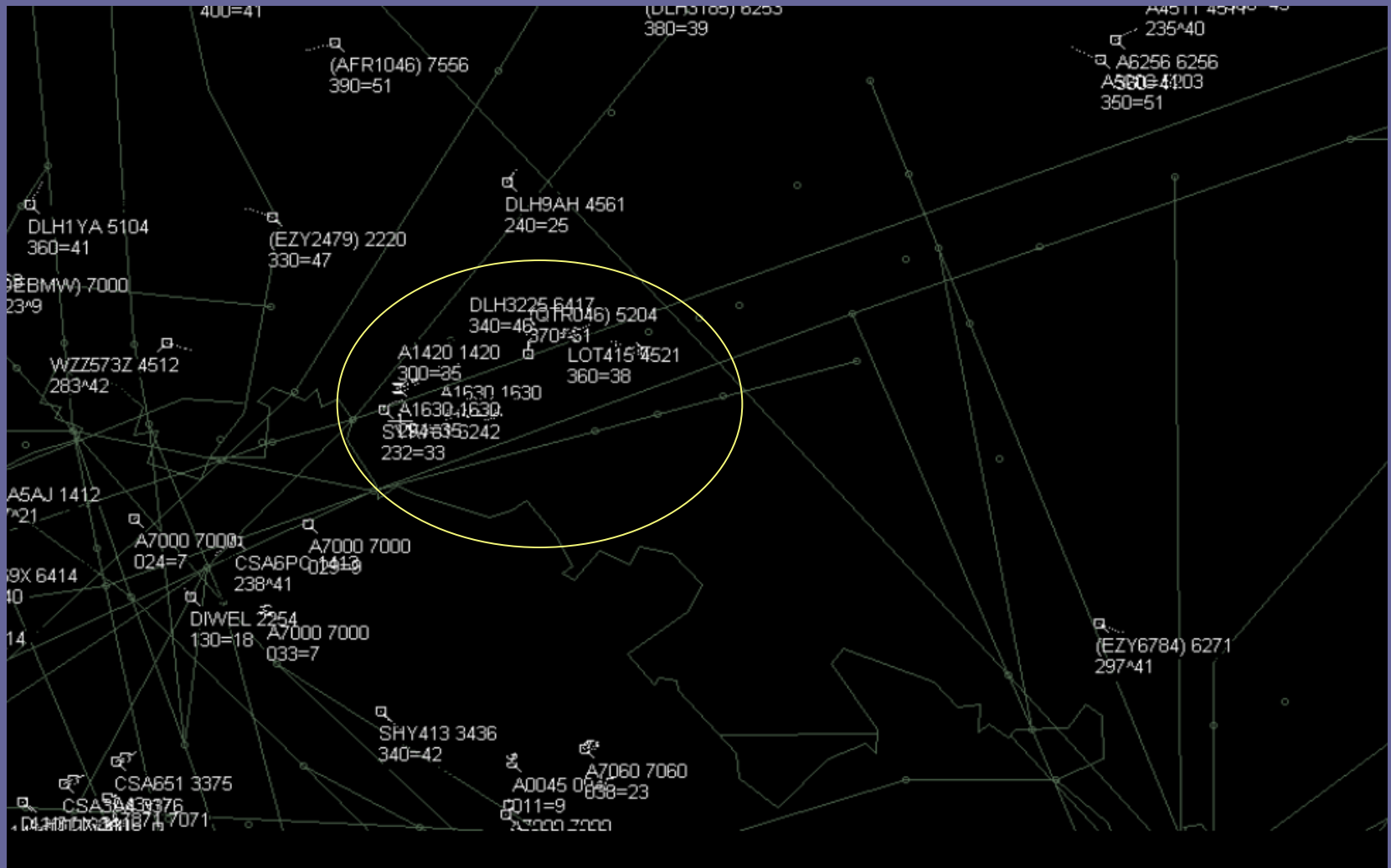
ÚZPLN informoval partnerský úřad státu provozovatele.

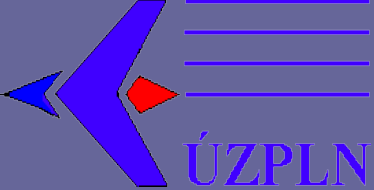


# Incident 10.6.



# Incident 10.6.





# Letecká nehoda 11.6.

Při návratu letounu Piper 23 na letiště LKHK došlo před přistáním při vysunutí podvozku k úniku hydraulické kapaliny a následně k nezajištění předového podvozku ve vysunutě poloze.

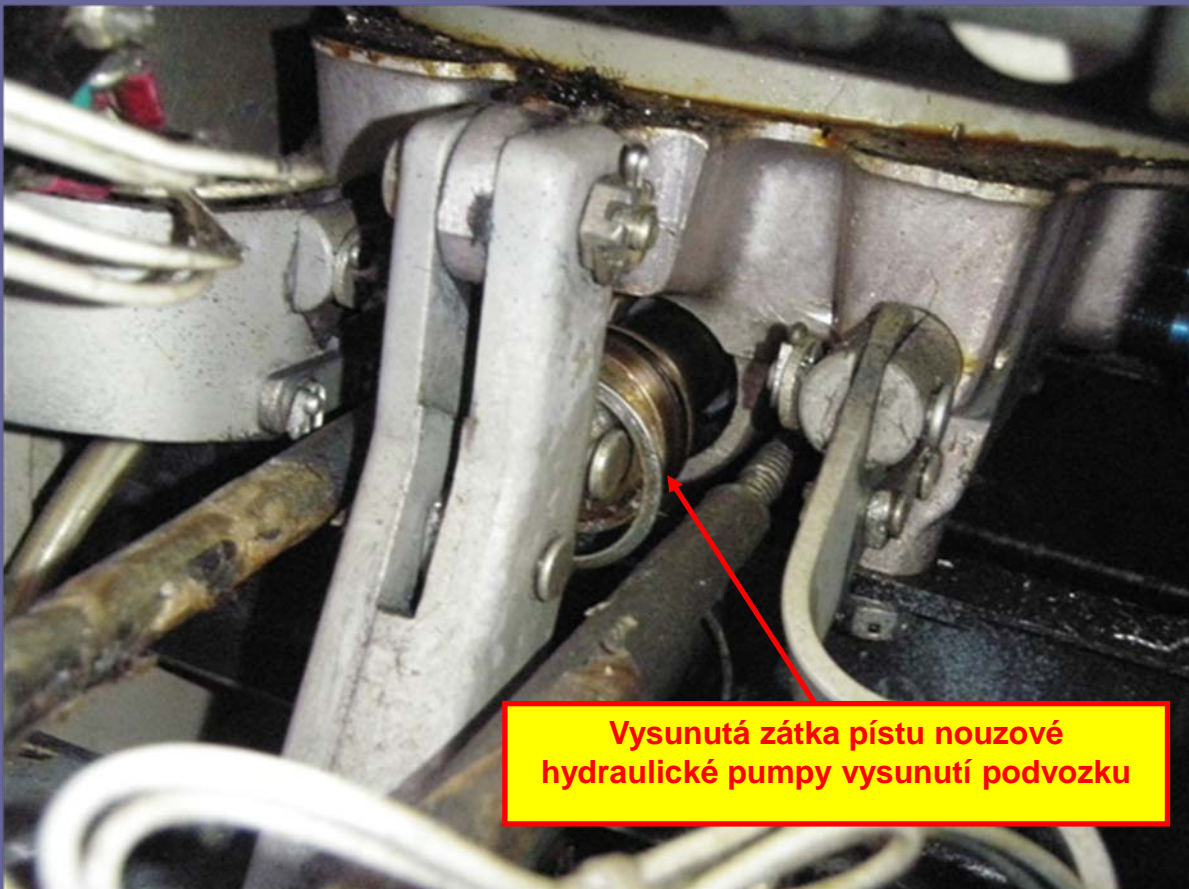
Pilot se rozhodl přistát s letounem na záložní travnatý pás. Po přistání bylo zjištěno poškození přední části letounu a obou vrtulí v místě kontaktu se zemí. Byl deformován trup.

Únik hydraulické kapaliny byl zjištěn na bloku ovládání podvozku a vztlakových klapek, kde došlo k odjištění (vyskočením zajišťovacího kroužku) a vysunutí zátky pístu nouzové hydraulické pumpy vysunutí podvozku.

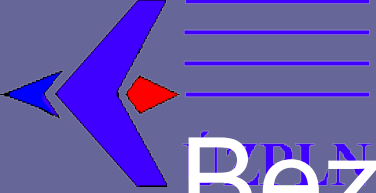
# Letecká nehoda 11.6.



# Letecká nehoda 11.6.



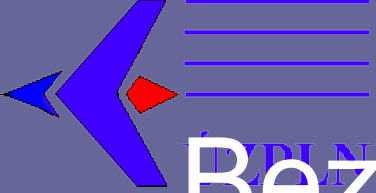




# Bez vlivu na bezpečnost 11.6.

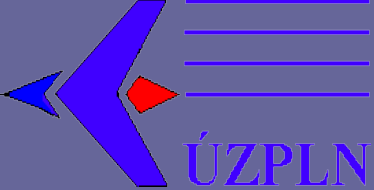
U letounu Piper 46 Meridian německého provozovatele praskla po přistání v LKPR pravá pneumatika hlavního podvozku.

Po vyklizení z RWY 24 letadlo zůstalo stát za křížením TWY B a TWY D.



# Bez vlivu na bezpečnost 11.6.





# Letecká nehoda 11.6.

Pilot L-13SE VIVAT prováděl let  
z Krnova

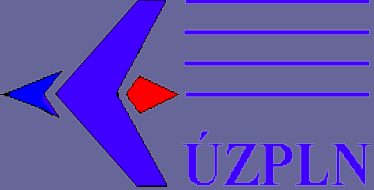
s přistáním na RWY 27 na letišti Velké Poříčí.

Po dosednutí došlo k zavření podvozku  
a zničení vrtule.

# Letecká nehoda 11.6.







ÚZPLN

# Letecká nehoda 12.6.

Pilot ULLa EP1 TULÁK prováděl přiblížení na přistání na LKJC ve směru RWY 30. Cca 2km od prahu dráhy a ve výšce cca 250 m AGL došlo k náhlému vysazení motoru. Rozhodl se přistát na posekanou louku tak, že musel provést levou zatáčku o 180°.

Provedl skluz a v momentě ukončení skluzu narazil do vodičů vysokého napětí.

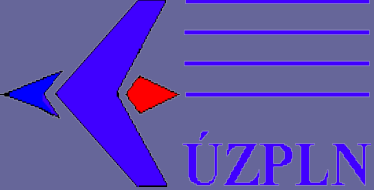
Došlo k přetržení vodičů vysokého napětí a pádu UL letounu na zem.

Pilot byl s lehkým zraněním převezen do nemocnice. Podle předběžného zjištění příčinou vysazení motoru bylo úplné vyčerpání paliva v nádrži.



# Letecká nehoda 12.6.





# Letecká nehoda 12.6.

Při přistávacím manévru motorového padákového kluzáku na trénigové hřiště u Štěpánkovic na Opavsku došlo k vysazení motoru.

Při pokusu o znovu nahození pilot ztratil kontrolu nad kluzákem.

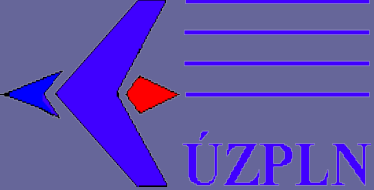
Následovala rotace a pád.

Pilot utrpěl vážná poranění páteře.

# Letecká nehoda 12.6.



Sedačka kluzáku po nehodě



# Letecká nehoda 12.6.

V průběhu navigační soutěže, u plochy SLZ Chabeřice, po průletu tajného znaku ve výšce 150-300 m AGL došlo ke střetu dvou MPK.

Oba MPK se do sebe zaklínili a přešly do rotace.

V průběhu střetu byl jeden z pilotů těžce zraněn na ruce listy vrtule.

Po několika otočkách se vrchlíky od sebe oddělily.

Jeden pilot se vrátil na místo startu, druhý MPK nebyl schopen dalšího letu.



# Letecká nehoda 12.6.

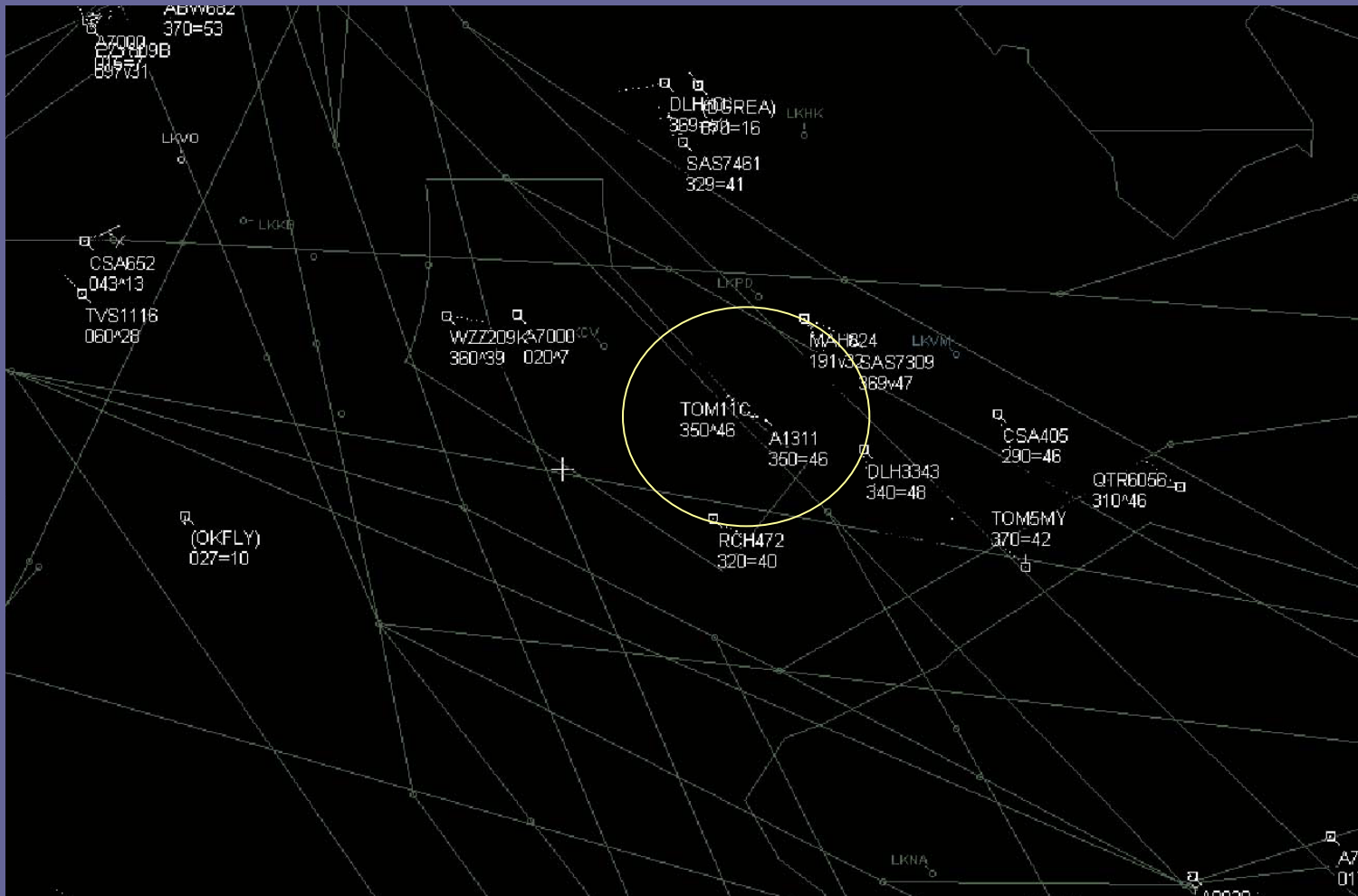




# Incident 12.6.

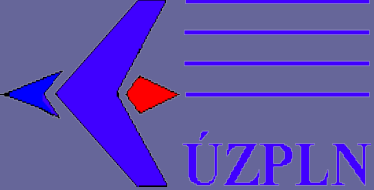
Letoun A321, společnosti TOMSON,  
s volacím znakem TOM11C, SSR kódem A1454  
letěl z letiště Manchester (EGCC) na letiště Kos (LGKO).  
Řídící letového provozu v Německu předal na ACC  
Praha informaci o ztrátě spojení s letadlem,  
když bylo ještě nad územím SRN.  
Důslednou koordinací bylo spojení s letadlem obnoveno.  
AČR i přesto provedla zásah na letadlo,  
ale až když bylo spojení obnoveno.

# Incident 12.6.



# Incident 12.6.





# Incident 16.6.

Krátce po vzletu letounu Cessna 510 českého provozovatele z letiště LOWW (Viedeň) došlo k náhlému prasknutí čelního skla druhého pilota.

Letadlo se vrátilo zpět na letiště vzletu a přistálo bez dalších závad.

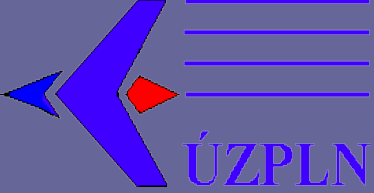
# Incident 16.6.



15.7.2010

2010/Q 2





ÚZPLN

# Letecká nehoda 18.6.

Při pojíždění letounu B-738 po TWY F ohlásil pilot, že křídlem narazil do ocasních ploch letounu A-321, stojícího na vyčkávacím místě RWY 06 na TWY E. Na B 738 se odlomil pravý winglet v délce cca 1 m.

Na A 321 došlo k přetnutí levé poloviny výškového kormidla a poškození stabilizátoru.

Oprava B-738 byla provedena ČSA s následným technickým přeletem.

Do současné doby je A-321 opravován na LKPR výrobcem.

# Letecká nehoda 18.6.



# Letecká nehoda 18.6.



# Letecká nehoda 18.6.





# Oprava A 321 – dodávka dílů 7.7.

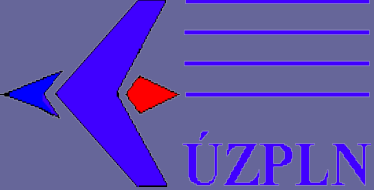






# Oprava A 321 – dodávka dílů 7.7.





# Letecká nehoda 26.6.

Pilot ULLa přistával na soukromou plochu Šilheřovice.

Po doteku se zemí letoun začal mírně zatáčet doleva a pilotovi se nepodařilo vyrovnat směr pohybu.

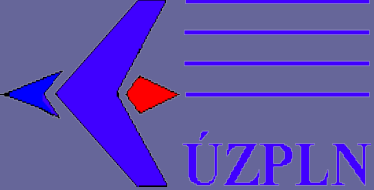
Vlivem odchyvky od směru letoun zachytil levým křídlem o okraj obilí,

čímž se ještě více odchýlil od směru přistání.

Došlo k vyjetí letounu a k poškození podvozku, klapek a křídla.

# Letecká nehoda 26.6.





# Letecká nehoda 28.6.

Pilot na vypůjčeném letounu EV 97 Eurostar provedl traťový let se šesti mezipřistáními.

Na úrovni obce Chocerady došlo k zastavení motoru. Příčinou zastavení motoru bylo spotřebování veškerého množství pohonných hmot.

Při převzetí letounu bylo deklarováno plné naplnění na 100l. Na letišti Medlánky pilot doplňoval ještě 20l.

Při nouzovém přistání došlo k poškození předního podvozku a letoun se převrátil na záda při čemž došlo k dalším poškozením.



# Letecká nehoda 28.6.



15.7.2010

2010/Q 2



# Incident 30.6.

Pilot prováděl ošetřování pole řepky  
z pracovní plocha Jalubí.

Přehlédl odbočku vedení nízkého napětí  
a přetrhl vodič.

Letoun nebyl poškozen.

# Incident 30.6.



# Statistika

## I. pololetí 2010

# Rozbor období leden – červen 2010

Letoun / MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	1	0	118	65
2 250 – 5 700 kg	2	0	5	3
do 2 250 kg	12	0	30	5

# Rozbor období leden – červen 2010

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	9	0	5	0
SLZ – ULLt	1	0	1	0
SLZ – ULH+UW	1	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	7	0	0	0



# Rozbor období leden – červen 2010

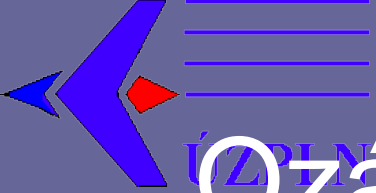
	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	8	9	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Nespecifikované / Not determined		Σ	34	

# Rozbor období leden – červen 2010

## CELKEM UDÁLOSTÍ - 316

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
41	9	159	73	34

# Informace



# Ozáření laserovým paprskem

Za 1. pololetí bylo hlášeno v FIR LKAA 9 ozáření letadel.

Jednalo se o letadla společností českých i zahraničních.

K nejvíce událostem došlo při přiblížení do LKPR. Ozářen byl i vrtulník PČR v blízkosti Prahy. Hlášení posádek je dále postoupeno PČR.

Bezpečnostní postup při oslnění lasery je uveden v AIC 04/10.



# AUDIT REPORT – CZECH REPUBLIC

## ESARR IMPLEMENTATION MONITORING AND SUPPORT (ESIMS) PROGRAMME

30.11. – 4.12. 2009

Occurrences are recorded in the ECCAIRS database.  
The level of safety reporting has increased regularly  
since 2003,  
showing good practices in safety reporting.



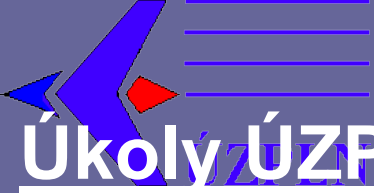


# Cvičení MAY 2010

18.5.2010 letiště Praha Ruzyně

## Cílem cvičení MAY 2010 bylo:

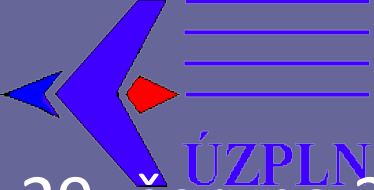
- Ověřit funkčnost krizových postupů Letištního pohotovostního plánu Letiště Praha, a. s. (LP) v návaznosti na krizové plány ČSA, a. s. (ČSA)
- Ověřit akceschopnost Řídícího štábu LP
- Ověřit součinnostní vazby jednotlivých sil a prostředků při řešení mimořádné události (MU) na místě zásahu a současně zvládnutí situace na letišti samotném
- Ověřit funkčnost systému vyrozumění dalším letištním a mimo letištním složkám
- Ověřit akceschopnost Bezpečnostního dispečinku a provozních dispečinků
- Prověřit systém aktivace vyčleňovaných prostor pro řešení MU



# Úkoly ÚZPLN na cvičení MAY 2010

- procvičení způsobu předání místa letecké nehody
- vytvoření komise v potřebném počtu ve spolupráci s IMO (inspekce ministra obrany)
- procvičení výslechu přeživších cestujících a procesů s tím souvisejících
- zaznamenání svědeckých výpovědí nezraněné části posádky letadla
- pořízení fotodokumentace a shromáždění potřebných podkladů ke zjišťování příčin LN





ÚZPLN

29. června 2010  
proběhlo taktické  
cvičení IZS 2010 pod  
názvem „Letecká  
nehoda“, které se  
uskutečnilo v blízkosti  
Nového Města na  
Moravě  
na svahu Harusova  
kopce.  
Účelem cvičení bylo  
prověřit připravenost  
složek IZS kraje  
Vysočina.





Cvičení se zúčastnil  
inspektor technického  
oddělení ÚZPLN.  
Úkolem bylo ve  
spolupráci s PČR  
v závěru cvičení provést  
na místě průzkum  
rojnicí, označit  
a zaznamenat pozice  
jednotlivých fragmentů  
letounu  
a shromáždit informace  
potřebné  
pro zjišťování příčin  
letecké nehody.



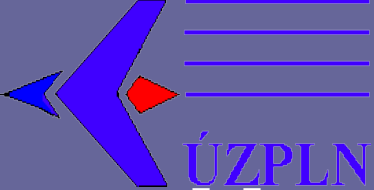


# Diskuse

# Závěr

Děkuji za pozornost  
a upozorňuji na termín  
další porady k bezpečnosti letů,  
která se bude konat v prostorách VZLÚ  
**dne 14. října 2010.**

Případné změny budou zveřejněny  
prostřednictvím Letecké informační služby  
a našich webových stránek.



**Hotovost ÚZPLN - 24 hodin**

**724 300 800**

**fax 266 199 234**

formulář oznámení LN+I  
na [www.uzpln.cz](http://www.uzpln.cz)

**LN a I**

**AIR ACCIDENTS INVESTIGATION INSTITUTE**

**ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ  
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD**

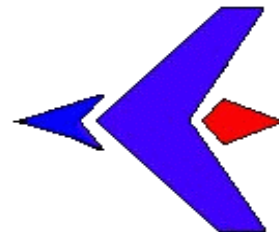
UZPLN

Porada k bezpečnosti letů se bude konat dne 5. dubna v prostorách VZLÚ.

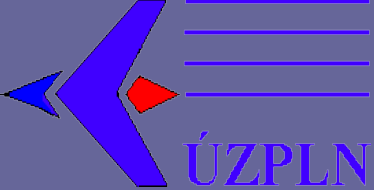
[english](#)

[O nás](#)  
[Legislativa](#)  
[Statut](#)  
[Jmenování](#)  
[Organizace](#)  
[Prezentace](#)  
[Výroční zprávy](#)  
[Info](#)  
[Záv. zprávy](#)  
[Činnost](#)  
[Kontakty](#)  
[Spojení](#)  
[Historie](#)

**Vítáme vás na našich stránkách**



**Ústav  
pro odborné  
zjišťování příčin  
leteckých nehod**



# Adresa - kontakty

Ústav pro odborné zjišťování příčin  
leteckých nehod

Beranových 130

199 01 PRAHA 99 - Letňany

(areál Výzkumného a zkušebního leteckého  
ústavu)

Tel. : 266 199 231

Fax : 266 199 234

E-mail : [info@uzpln.cz](mailto:info@uzpln.cz)