

Porada

k bezpečnosti letů za 4. čtvrtletí 2011 a rok 2011

Program

- **Rozbor bezpečnosti za 4. čtvrtletí 2011 a za celý rok 2011**
- **Informace**
- **Vystoupení hostů**
- **Diskuze**
- **Závěr**

Rozbor provozní bezpečnosti za 4. čtvrtletí roku 2011



Ve 4. čtvrtletí 2011 bylo hlášeno celkem 102 událostí.

Přehled o počtu událostí letadel s MTOM nad 2250 kg

Kategorie letadla (podle MTOM)	Počet 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	41	19	7
MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	0	0	2	0	0

* Notifikace ze zahraničí a události, u kterých nedostatek informací nebo neprůkazné nebo protichůdné důkazy neumožňují stanovit závažnost události.

Přehled o počtu událostí letadel s MTOM do 2250 kg

Kategorie letadla MTOM ≤ 2 250 kg mimo SLZ	Počet událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno
Letoun	1	0	5	1	2
Kluzák	1	1	1	0	0
Vrtulník	0	0	0	0	0
Balón Vzducholod'	0	0	0	0	0

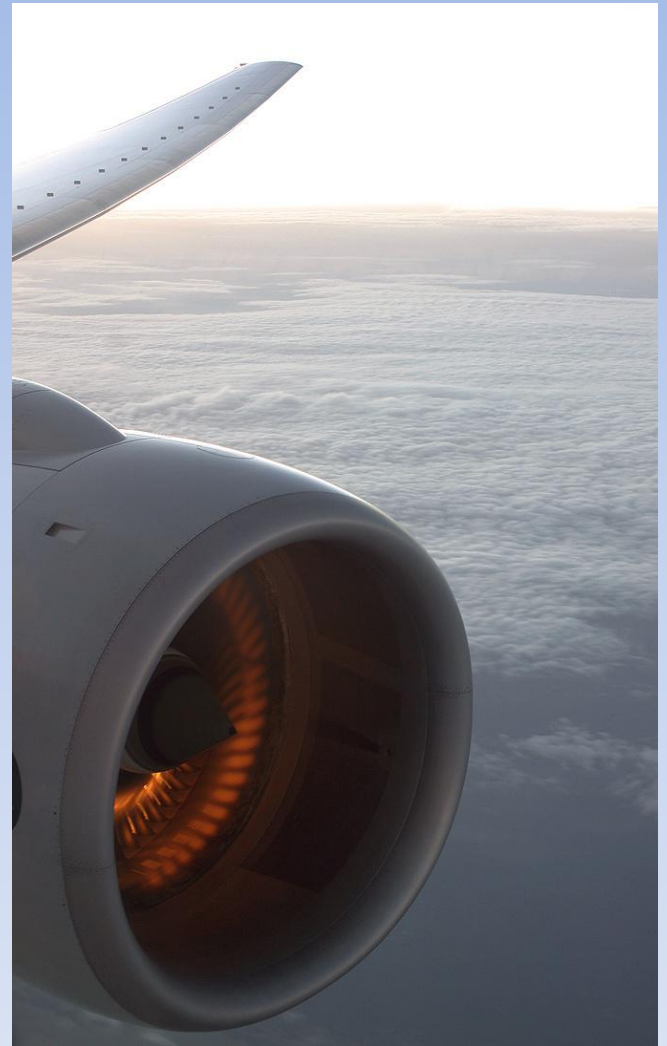
Přehled o počtu událostí v provozu SLZ

Druh sportovního létajícího zařízení	Počet událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno
ULL	0	0	6	0	2
UK	0	0	0	0	0
ULH a ULV	0	0	0	0	0
PK, MPK, MPG, PPG	3	0	0	0	0
ZK, MZK,	0	0	0	0	0
Sportovní padák	3	10	0	0	0

Přehled událostí v provozu letadel s MTOM nad 2250 kg

Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2011 v České republice nedošlo k letecké nehodě v kategorii letadel s MTOM nad 2250 kg.

Následující přehled zahrnuje události hodnocené z hlediska závažnosti jako incidenty.



Incident

Datum: 10. 10. 2011
Typ: Boeing 737-800
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LIPX (Villafranca) Itálie

- Po přistání letounu B737, pozn. značky OK-TVN, českého leteckého dopravce na letišti Villafranca bylo na stojánce zjištěno vytočení předního podvozkového kola.
- Následně byla identifikována deformace osy uchycení kol na přední podvozkové noze.
- Příčiny šetří v souladu s pověřením letecký dopravce v součinnosti s výrobcem.



Vyhnutí osy kola předového podvozku

Incident

Datum: 13. 10. 2011
Typ: Boeing 737-500
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

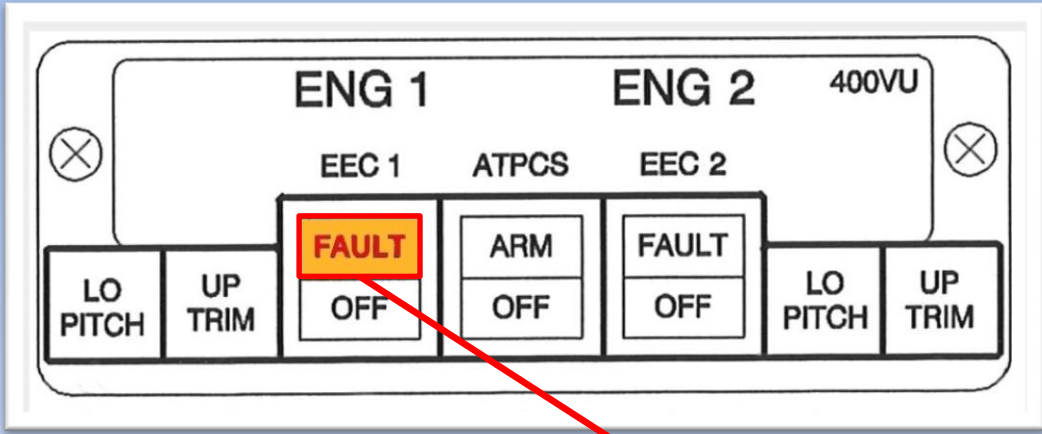
- Posádka letounu B737 českého leteckého dopravce po přiblížení na RWY 24 provedla průlet a ohlásila technický problém, který dále nespecifikovala.
- Velitel letadla žádal vyčkávání na VOR NER. Během letu na VOR NER ohlásil připravenost na další přiblížení a byl naveden na RWY 24. Při přistání nevyžadoval žádnou asistenci.
- Příčiny šetří v souladu s pověřením letecký dopravce.



Incident

Datum: 15. 10. 2011
Typ: ATR 42-500
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LJLJ (Ljubljana)

- V průběhu vzletu ATR 42 českého leteckého dopravce zaznamenala posádka signalizaci „EEC 1 FAULT“. Přerušila vzlet při rychlosti IAS 56 kt.
- Po zastavení letadla na RWY byl proveden příslušný C/L. Následný vzlet proběhl bez závad.
- Příčinou signalizace byla technická závada. Po vyhodnocení chybových kódů na EEC 1 byla provedena výměna „Mechanical Fuel Control Unit“ dle JIC 73-21-61.
- Příčiny šetřil v souladu s pověřením letecký dopravce.



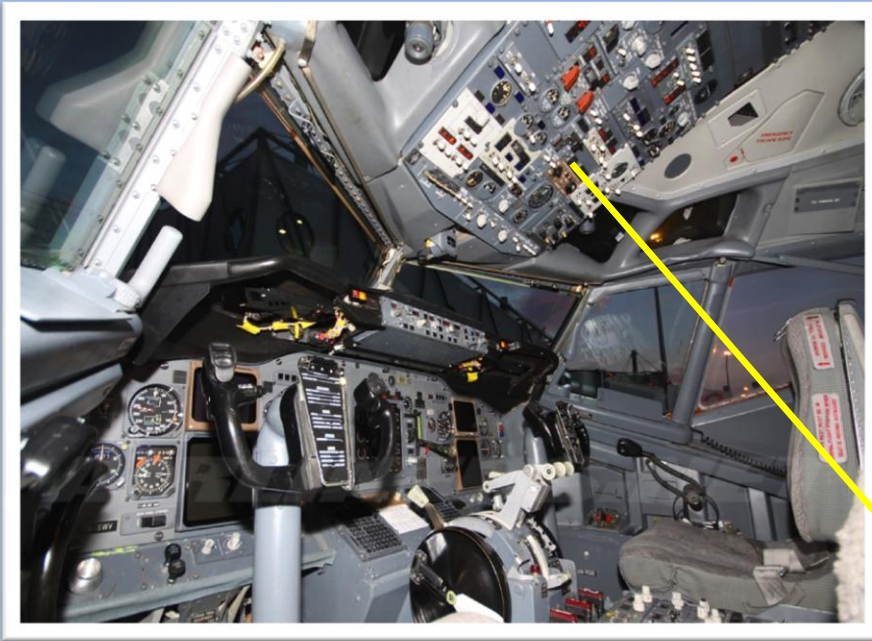
**Signalizace závady
EEC 1 FAULT**



Incident

Datum: 20. 10. 2011
Typ: Boeing B737-500
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- V počáteční fázi rozjezdu pro vzlet letounu B737 českého leteckého dopravce došlo k signalizaci otevření zadních vstupních dveří. Posádka se rozhodla přerušit vzlet při nízké rychlosti a vrátila se zpět na stojánku.
- Příčinou signalizace byla technická závada. Byla provedena výměna a seřízení senzoru P/N 1-899-29, přezkoušení a seřízení otevírání a zavírání dveří dle AMM 52-71-11.
- Příčiny šetřil v souladu s pověřením letecký dopravce. Na událost byla vydána závěrečná zpráva.



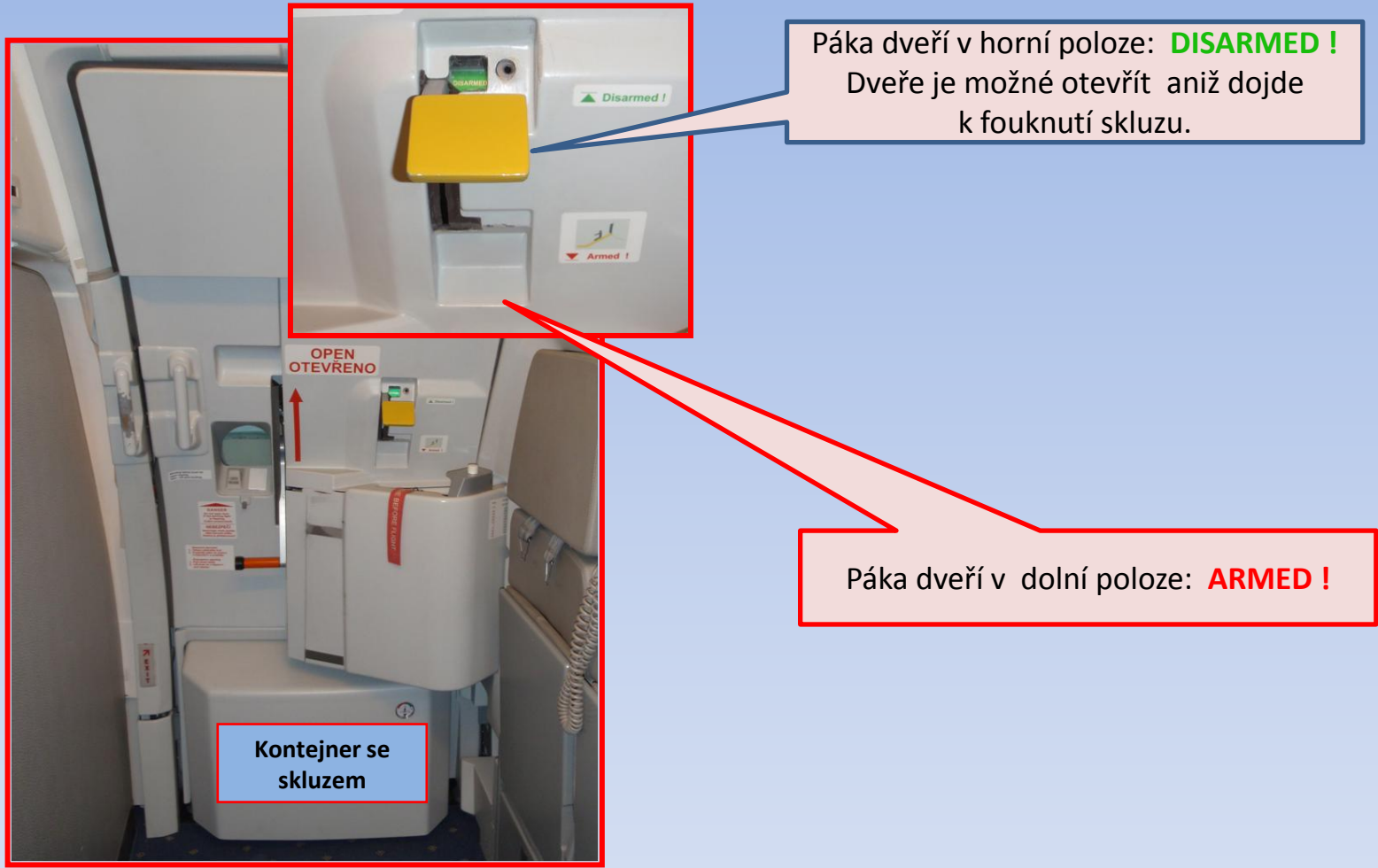
Signalizace otevření
zadních vstupních dveří



Incidenty

Datum: 21. 10. a znovu 7. 12. 2011
Typ: Airbus A320-214 a A319-112
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Ve dvou případech došlo po přistání letounů A320 a A319 českého leteckého dopravce na letišti v Praze a zajištění na místo stání při otevírání dveří 1L k uvolnění záchranného skluzu z úložného prostoru dveří. K nafouknutí skluzu ani v jednom případě nedošlo.
- Události se staly v důsledku „*neodarmování*“ dveří před jejich vlastním otevřením.
- Skluz byl pozemním personálem demontován a dveře byly bez poškození otevřeny.
- Příčiny šetřil v souladu s pověřením letecký dopravce a vydal interní písemný výstup.



Páka dveří v horní poloze: **DISARMED !**
 Dveře je možné otevřít aniž dojde k fouknutí skluzu.

Páka dveří v dolní poloze: **ARMED !**

Kontejner se skluzem

Incident

Datum: 24.10. 2011
Typ: Boeing B737-548
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Po přistání letounu Boeing B737, pozn. značky EI-CDE, zahraničního leteckého dopravce, na lince z Petrohradu do Prahy, došlo k defektu a poškození levého hlavního podvozku.
- Letoun uvolnil RWY 06 na TWY C, kde došlo k úniku hydraulické kapaliny. Dispečink provozu letiště provedl kontrolu dráhy, shledal ji neprovozuschopnou pro další použití a proto byl další provoz převeden na RWY 13.
- Cestující byli evakuováni.
- Událost je kvalifikována jako incident a je šetřena komisí ÚZPLN. K incidentu bude vydána závěrečná zpráva.



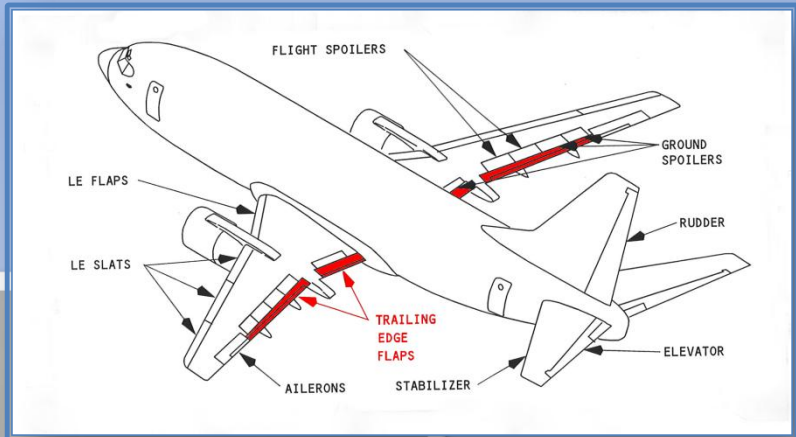
Odstavený letoun B737, detail poškozeného levého podvozku a kovové části, které zůstaly na RWY06.



Incident

Datum: 25. 10. 2011
Typ: Boeing B737-500
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- V konečné fázi přiblížení na přistání letounu B737 českého leteckého dopravce posádka přesunula páku ovládání klapek do polohy 30°. Podle indikace došlo k vysunutí pouze na 15°. Posádka se rozhodla provést průlet (G/A) a postup podle „NNC FLAPS DISAGREE“. Následné přistání bylo provedeno na klapkách 15° bez dalších závad.
- Podobný průběh závady se již za poslední měsíc opakoval počtvrté. Závada se neprojevovala na každém letu. Na zemi „TE FLAPS“ nevykazovaly žádné závady a byly zcela funkční. Byla provedena komplexní prohlídka klapek dle AMM 27-51-00/101.
- Po výměně opotřebovaných částí mechanismu vysouvání a zasouvání klapek, včetně ložisek na obou polovinách křídla bylo letadlo uvolněno do provozu.
- Příčiny šetřil v souladu s pověřením letecký dopravce. Na událost byla vydána závěrečná zpráva.



Incident

Datum: 10. 11. 2011
Typ: Learjet 60XR
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Po přistání letounu typu Learjet 60XR, českého leteckého dopravce na letišti Praha Ruzyně, došlo v průběhu opouštění dráhy k vysazení pravého motoru.
- Posádka zavírala „reversery“ a současně zvýšila tah motorů pro urychlení opuštění dráhy. V okamžiku zvýšení výkonu pravý motor vysadil.
- Krátce na to se motor automaticky opět nahodil. Další pojíždění již probíhalo normálně. Nevznikla žádná škoda a nikdo z posádky a ze 7 cestujících nebyl zraněn.



- Příčinu zjišťoval v souladu s pověřením letecký dopravce.
- Podle vyjádření výrobce při hrubé manipulaci s pákami tahu motoru (thrust levers) dojde k tomuto jevu. Dále se výrobce vyjádřil, že nejde o vadu systému, ale posádka musí při změně režimu motorů na zemi nechat ustálit otáčky a pak měnit jeho režimy.
- Výrobce v tomto konkrétním případě však hrubou manipulaci nezjistil a letoun byl po kontrole uvolněn do provozu.
- Událost je kvalifikována jako incident a provozovatel vydá závěrečnou zprávu o incidentu.

Incident

Datum: 27.11. 2011
Typ: ATR 42-500
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Po výměně motoru č. 1 na letounu ATR 42, českého leteckého dopravce, došlo při motorové zkoušce na manipulační ploše u odstavné plochy JIH k poškození dvou vrtulových listů motoru č. 2 nasátými kousky betonu uvolněnými z plochy.
- Další drobná poškození od odletujících drobných částí byla nalezena na oknech č. 3 až 6 kabiny cestujících a na dvou místech potahu trupu, bez nutnosti opravy.
- Příčinou nasátí kousků betonu z manipulační plochy bylo rozrušení povrchu motorové stojánky podél drenážního kanálu na provozní ploše.
- Příčiny šetří v souladu s pověřením letecký dopravce v součinnosti s Letištěm Praha.

Poškození listu vrtule ATR 42-500



Rozdrolené kusy betonu



Incident

Datum: 04. 12. 2011
Typ: Boeing B737-500
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: FIR Praha

- Po vzletu z LKPR došlo při stoupání v FL 110 k prasknutí vnější vrstvy čelního okna na straně CPT. Posádka se rozhodla pro návrat zpět na letiště vzletu.
- Příčinou události byla technická závada. Byla provedena výměna čelního okna dle MM 56-11-11 a přezkoušení ohřevu okna dle MM 30-41-00.
- Příčiny šetřil v souladu s pověřením letecký dopravce. Na událost nebude provozovatelem zpracována závěrečná zpráva.

poškozené čelní okno



Incident

Datum: 15. 12. 2011
Typ: Airbus A320-214
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- V průběhu letu letounu českého leteckého dopravce z LKPR došlo ve FL 370 k popraskání vnější vrstvy čelního okna na straně CPT následované signalizací Electronic Centralised Aircraft Monitoring „ANTI ICE L WINDSHIELD FAULT“. Posádka se rozhodla pro návrat na LKPR.
- Příčinou události byla technická závada. Byla provedena výměna čelního okna na straně CPT dle MM 56-11-11 a přezkoušení odmrazování.
- Na událost nebude provozovatelem vydaná závěrečná zpráva.



Incident

Datum: 18. 12. 2011
Typ: Eurocopter EC135T2
Kategorie: Letecké práce - HEMS
Místo: LKLB (Liberec)

- Po přistání vrtulníku s vážně zraněným pacientem ve směru RWY34 pilot přemístil vrtulník vzdušným poježděním nad heliport a provedl přistání v prostoru dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF).
- Pilot, po kontaktu levé zadní patky s povrchem země a při téměř neznatelné dopředné rychlosti, snižoval kolektiv do úplného dosednutí ližin. Vrtulník se však stále pohyboval po namrzlém svažitém povrchu TLOF směrem proti budově hangáru.
- Pilot reagoval přitažením cyklicky a snížením kolektivu, ale bez účinku. Ve vzdálenosti konce nosného rotoru 3 – 4 m od hangáru se pilot rozhodl pro okamžitý opětovný vzlet, při kterém došlo ke kontaktu patky pod vyrovnávacím rotorem s povrchem TLOF a k jejímu poškození.
- Příčiny šetřil v souladu s pověřením provozovatel. Povrch TLOF nebyl službu konajícím technikem ošetřen. Pilot znal stav povrchu TLOF, ale situaci podcenil. Provozovatel přijal opatření k ošetřování povrchu TLOF na stanovištích LZS.



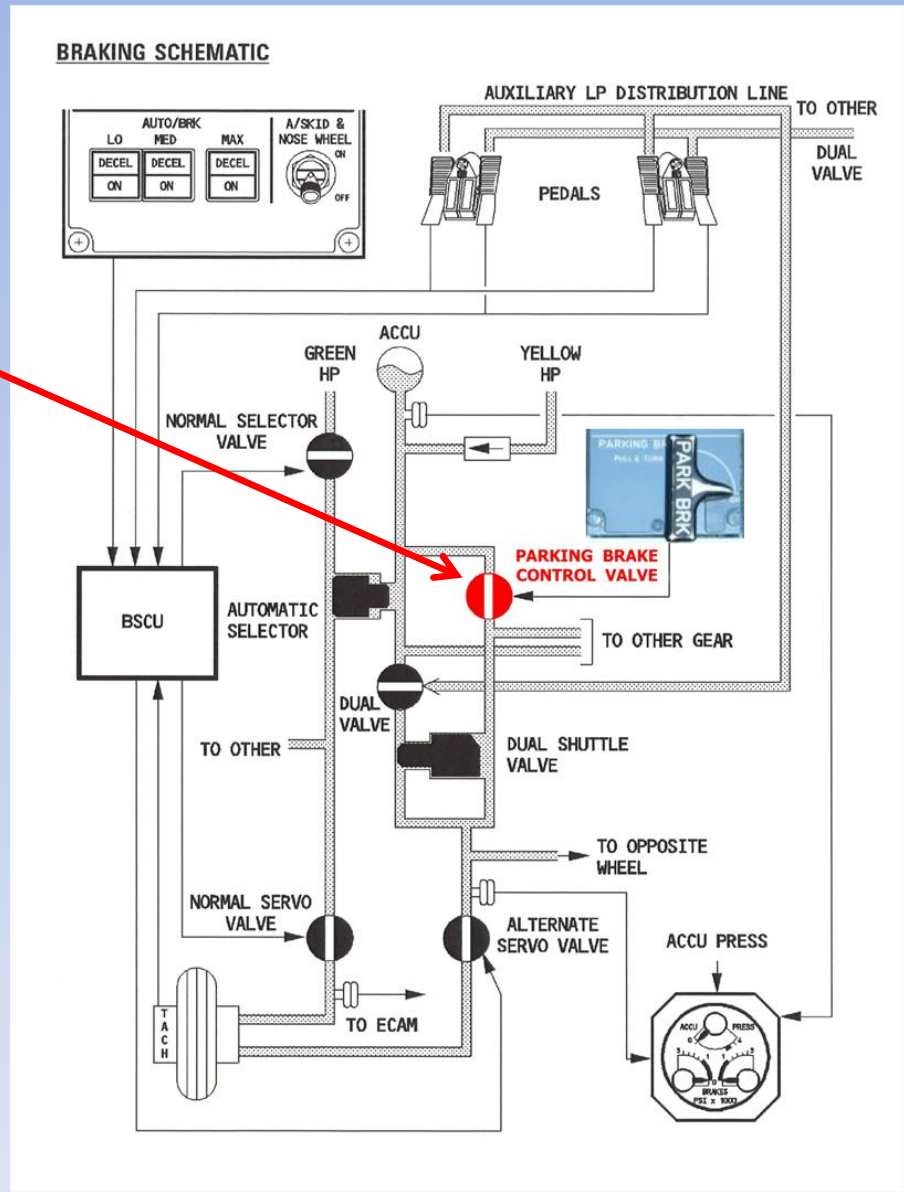
**Poškození
laminátové patky
pod ocasním
rotorem**

Incident

Datum: 20. 12. 2011
Typ: Airbus A320-214
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: UUEE (Moskva)

- Po přistání letounu českého leteckého dopravce v UUEE, v průběhu pojíždění na místo stání, byla po zastavení letadla použita „PARKING BRAKE“.
- Posádka zaznamenala, že letadlo po zabrzdění popojelo cca o 3 m a parkovací brzda byla neúčinná. K zabrzdění použila „NORMAL BRAKING“. Po dojetí na stání byla funkce PARKING BRAKE bez závad.
- Techniky společnosti AEROFLOT byl proveden test parkovací brzdy, závada nebyla zjištěna. Po následném přistání letounu na LKKV došlo k opakování závady „PARKING BRAKE“.
- Příčiny šetřil v souladu s pověřením letecký dopravce. Příčinou byla technická závada. Byla provedena výměna PARKING BRAKE CONTROL VALVE dle MM 32-45-51. Na událost nebude vydaná závěrečná zpráva.

**Vadný ventil
parkovací brzdy**



Ohrožení laserovým zařízením

V průběhu čtvrtého čtvrtletí 2011 ÚZPLN obdržel celkem 3 oznámení o ohrožení bezpečnosti letového provozu laserovým zařízením:

- Dvě oznámení se týkala ozáření laserem v průběhu přiblížení letadel na LKPR a na LKTB.
- Jedno oznámení ozáření bylo od českého leteckého dopravce během letu na území jiného státu.



Pohled z pilotní kabiny – Laser 50 mW ze vzdálenosti 2770 m.

Hlášení „TCAS RA“

Ve čtvrtém čtvrtletí 2011 ÚZPLN obdržel celkem 7 oznámení indikace „TCAS RA“, z toho 3 od českého leteckého dopravce během letu na území jiného státu.

- 2 události byly z hlediska závažnosti klasifikovány jako „Incident“.
- Indikace „TCAS RA“ byly způsobené větší rychlostí klesání, resp. stoupání letadel do hladiny.
- Jedno hlášení TCAS souviselo s nedodržením postupu pro pozemní zkoušky odpovídačů SSR pracovníky údržbové organizace.



Oznámení střetu s ptáky

V průběhu čtvrtého čtvrtletí 2011 ÚZPLN obdržel od leteckých dopravců v ČR celkem 12 oznámení o střetu s ptáky:

- 4 se týkala střetů v prostoru letišť v ČR.
- 8 bylo od českého leteckého dopravce během letu na území jiného státu.



Přehled vybraných událostí letadel s MTOM 2250 kg a méně

Tato část předkládá údaje o nehodách a incidentech letadel ve všeobecném letectví, pokud jejich MTOM je do 2250 kg.



Letecká nehoda

Datum: 2. 10. 2011
Typ: SMG 92 Turbo Finist
Kategorie: Všeobecné letectví
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- Pilot přistál na RWY 16R. Po dosednutí letounu použil režim „pozemní BETA“ ke snížení rychlosti. Během dojezdu při rychlosti 20 – 30 kt došlo ke kontaktu vrtule s povrchem dráhy.
- Při zpětném dosednutí na ostruhové kolo došlo k poškození zadní části trupu. Pilot nebyl zraněn, ale událost byla kvalifikována vzhledem k rozsahu poškození letounu jako letecká nehoda.
- Příčinou letecké nehody bylo současné použití kolových brzd a reverzního režimu pohonné jednotky. Zvýšený brzdící účinek vyvolal klopivý moment, který způsobil pokles předě letounu, a došlo ke kontaktu vrtule s povrchem dráhy. V této fázi již pilot nemohl ovlivnit průběh kritické situace.
- Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.



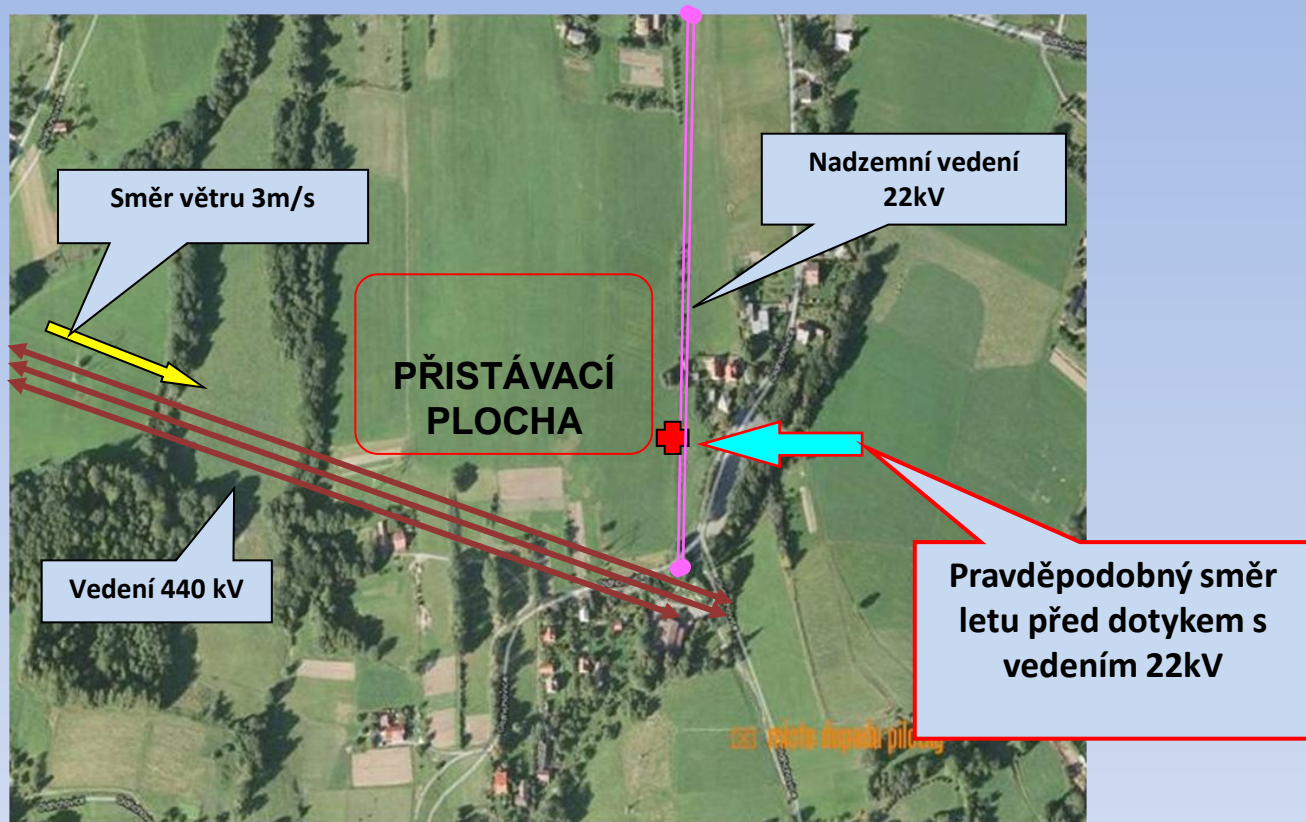
**Zničená vrtule
a stopy po
zásecích vrtule
v povrchu
dráhy**



Letecká nehoda

Datum: 2. 10. 2011
Typ: Padákový kluzák PHELIX 23/S
Kategorie: SLZ
Místo: Třinec - Oldřichovice

- Pilotka polské národnosti, prováděla přiblížení na přistání proti větru přes překážky (stromy, budovy, elektrické vedení). V poslední fázi přistávání ve směru k přistávací ploše zavadila o vodiče nadzemního elektrického vedení 22kV.
- Náraz zbrzdil let natolik, že PK ztratil vztlak a pilotka dopadla na zem jen lehce brzděna zkolabovaným vrchlíkem.
- Byla převezena vrtulníkem záchranné služby do Fakultní nemocnice v Ostravě.
- Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.



Letecká nehoda

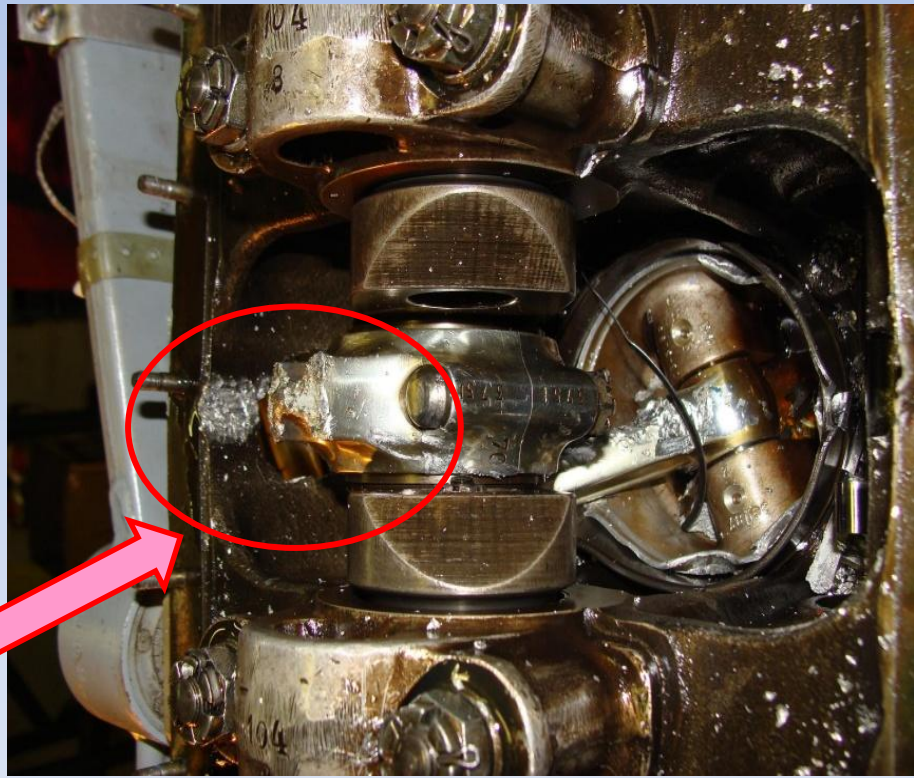
Datum: 6. 10. 2011
Typ: Padákový kluzák SKX Paragliders Atis M
Kategorie: SLZ
Místo: Trmice - Koštov

- Pilot s malým náletem hodin se v nevhodných meteorologických podmínkách (vítr o rychlosti 6-9 m/s s nárazy) rozhodl pro let z vyhlídky nad obcí Koštov, okres Ústí nad Labem.
- V průběhu letu vzhledem k silnému větru se dostal na závětrnou stranu kopce a v turbulenci byl kolabujícím padákem směřován k vodičům vedení vysokého napětí.
- Blíže nespecifikovaným způsobem manévroval s kolabujícím padákem tak, že došlo k pádu na zem z výšky cca. 15 - 20 metrů. Záložní padák pilot nepoužil, způsobil si těžké zranění páteře.
- Příčiny šetřila LAA ČR.

Vážný incident

Datum: 15. 10. 2011
Typ: L 13 SW
Kategorie: Všeobecné letectví
Místo: Lískovice

- Pilot motorového kluzáku, pozn. značky OK – 6114, prováděl let z letiště Hořice. Během letu došlo k úderu v motoru a následnému vysazení motoru.
- Pilot provedl nouzové přistání na plochu pro LCHČ 2 km JV od letiště Hořice. Pilot nebyl zraněn a letoun nebyl poškozen,.
- Příčinu zjišťovala komise ÚZPLN. Při technické prohlídce bylo zjištěno proražení skříně motoru Mikron IIIS a dalším zkoumáním bylo zjištěno, že došlo k prasknutí ojnice 2. válce.
- Kontrolou dokumentace motoru bylo zjištěno, že defektní ojnice, nepodléhala režimu defektoskopické kontroly pomocí rentgenu (motor série „S“). ÚZPLN vydá zkrácenou závěrečnou zprávu.



Mikron III S - prasknutí ojnice 2. válce

Letecká nehoda

Datum: 16. 10. 2011
Typ: Sportovní padák
Kategorie: Parašutistická nehoda
Místo: LKKT (Klatovy)

- Po výskoku z výsadečného letounu si parašutista německé národnosti v průběhu volného pádu vykloubil rameno pravé ruky.
- V důsledku této indispozice nemohl otevřít hlavní padák, proto zdravou rukou otevřel záložní padák.

- Při doskoku však měl díky vykloubené ruce omezenou schopnost řídit a ovládat padák a přistál velkou rychlostí.
- Při dopadu se těžce zranil a byl leteckou záchrannou službou přepraven do nemocnice.
- Příčinu šetří ÚZPLN. Závěrečná zpráva k této události nebude vydávána.



Letecká nehoda

Datum: 17. 10. 2011
Typ: Motorový padákový kluzák Walkerjet
Kategorie: SLZ
Místo: Dolní Paseky okr. Rožnov p. R

- Pilot točil zatáčku na přistání v malé výšce nad řídkým lesním porostem.
- Pravděpodobně vlivem turbulence v pravé zatáčce došlo k asymetrickému zaklopení cca 1/3 vrchlíku a následnému pádu.
- Pilot byl leteckou záchrannou službou převezen k ošetření a hospitalizován s těžkými zraněními.
- Příčiny šetřila LAA ČR.



**Zničený
ochranný rám
a vrtule
paramotoru**

Incident

Datum: 30. 10. 2011
Typ: Cessna C 172
Kategorie: Všeobecné letectví
Místo: Doksy - Hradčany

- Při letu VFR z letiště Česká Lípa pilot s další osobou na palubě C 172 vletěl v prostoru Doksy - Bezděz v 1600 ft AMSL do meteorologických podmínek, za kterých nebyl schopen dál pokračovat v letu podle pravidel pro let za viditelnosti.
- Nejprve se pokusil sklesat, ale pak asi 2 min letěl bez viditelnosti země v nízké oblačnosti. Z obavy z kopců v okolí začal stoupat a podařilo se mu nastoupat nad horní hranici mlhy a nízké oblačnosti do 3400 ft AMSL, ze které viděl pouze vystupovat vrchol Ještědu.
- Na kmitočtu FIC Praha ohlásil svoji situaci a požádal o navigační pomoc k letu na nejbližší letiště vybavené světly.
- Byl identifikován podle kódu SSR a po vyhodnocení situace na nejbližších letištích vůči jeho poloze mu byly FIC Praha předány doporučené kurzy a informace pro let směrem na letiště Kbely.

- Pilot v průběhu letu od Benátek / J rozpoznal pozemní body a před Brandýsem / L již byl schopen letět vlastní navigací. Následně byl MIL TWR Kbely naveden na LKLT.
- Přistál na letišti Letňany, kde byly vyhovující podmínky pro let VFR.
- Příčinou byl nesprávné hodnocení podmínek letu nezkušeným pilotem, který jen několik dnů před incidentem získal průkaz pilota.
- Příčiny šetřil ÚZPLN, ale nebude vydávat závěrečnou zprávu.

Kritický úsek letu
po vletnutí do IMC

C 172

Identifikace A 3300

Nad oblaky

V oblačnosti

50°33'07.2
2728
09
A7000

(OKELA)
A015= 11

(OKAVK)
A015= 09

SVR701
-071v 31

LKSZ
Sazana
= 07

PR517

3500

5400

3900

LKLB
Liberec

LKCE
Ceska Lipp

LKUL
Usti n Labem

LKHD
Hodk

LKMB
Mi.Boleslav

LKPC
Panensky Tynec

EVEMI

ERASU

BAGRU

LKRO
Roudni

Incident

Datum: 10. 11. 2011
Typ: Zlín Z 142
Kategorie: Všeobecné letectví
Místo: 10 km NE LKTB (Brno Tuřany)

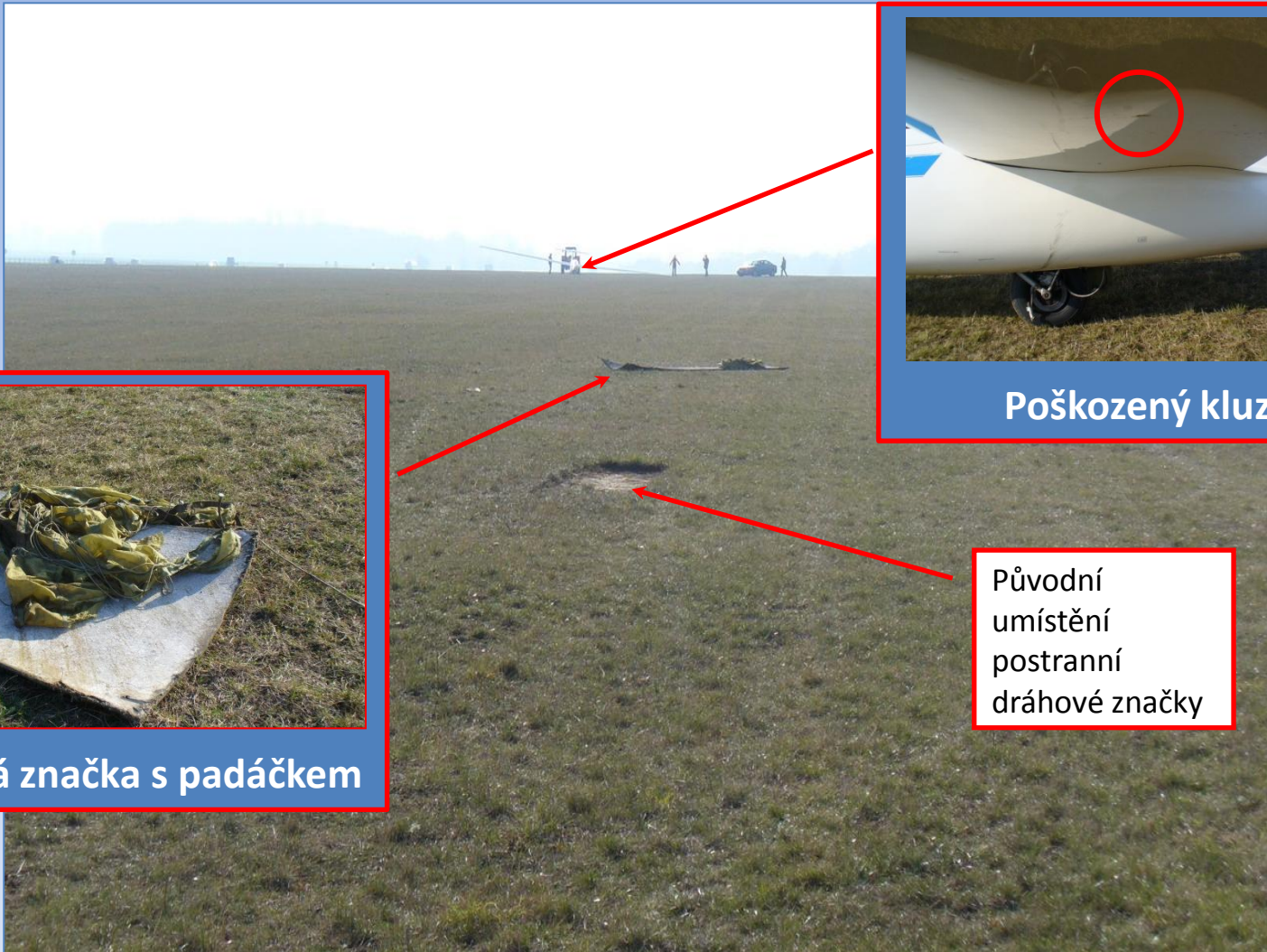
- Při zkušebním letu po periodických pracích došlo k vysazení motoru na letounu typu Z 142, pozn. značky OK-PND.
- Pilot provedl nouzové přistání do terénu u obce Viničné Šumice. Posádka nebyla zraněna a letoun nebyl poškozen.
- Předběžnou technickou prohlídkou po události nebyla zjištěna závada v palivovém ani zapalovacím systému motoru. Podrobným zkoumáním jednotlivých agregátů byla zjištěna přítomnost kovové špony v přepínači zapalovacích magnet, která byla s největší pravděpodobností příčinou vysazení motoru za letu.
- Událost je kvalifikována jako incident a k události bude vydána zkrácená závěrečná zpráva.



Incident

Datum: 12. 11. 2011
Typ: Kluzák DG-500 ELAN TRAINER
Kategorie: Všeobecné letectví
Místo: LKVY (Vyškov)

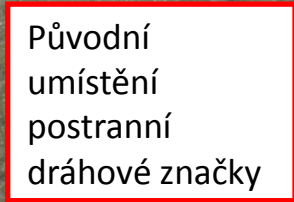
- V průběhu navijákovém vzletu kluzáku, pozn. značky D-2961, se pilot při rozjezdu směrově odklonil k pravému okraji RWY 20.
- Navijákové lano zachytilo lanem k bočnímu vypínači - „fousem“ o postranní dráhovou značku, kterou vytrhlo ze země. Došlo k utržení padáčku navijákového lana a ten zůstal zachycen na značce.
- Vzlet kluzáku byl přerušen a kluzák přistál na ploše letiště ve směru vzletu.
- Technickou prohlídkou bylo zjištěno poškození povrchu křídla kluzáku po kontaktu se značkou. Značka byla vyrobena z gumotextilního pásu a k povrchu letiště byla uchycena pomocí kovových hřebů.
- Událost je kvalifikovaná jako incident a k události bude vydána zkrácená závěrečná zpráva.



Poškozený kluzák



Vytržená značka s padáčkem



Původní umístění postranní dráhové značky

Incident

Datum: 13. 11. 2011
Typ: L 13 SW
Kategorie: Všeobecné letectví
Místo: LKTA (Tábor)

- Pilot L 13SW, pozn. zn. OK-6100, při klesání z 6000 ft za účelem rychlejšího sestupu a s ohledem na udržení teploty motoru vysunul podvozek.
- Při příletu k letišti a zařazení do polohy „Po větru“ vysunutý podvozek omylem zasunul a svůj omyl během přistávacího manévru nezaregistroval.
- Přistál na zasunutý podvozek. Při dosednutí došlo ke zničení vrtule a menšímu poškození krytů motorového prostoru.
- Příčinou bylo omyl pilota a nedůsledná kontrola úkonů před přistáním.
- Příčiny šetřil ÚZPLN. Nebude vydávat závěrečnou zprávu.



Letecká nehoda

Datum: 18. 12. 2011

Typ: Zlín Z 142 a kluzák PZL SZD 50-3 Puchacz

Kategorie: Všeobecné letectví

Místo: LKMI (Jeseník - Mikulovice)

- Pilot kluzáku PZL Puchacz prováděl vzlet v aerovleku za Z 142, pozn. značky OK-JSF.
- Při rozjezdu ve fázi odpoutání kluzáku svědci viděli, že vlečný letoun po přetažení není schopen pokračovat ve stoupání.
- Piloti přerušili vzlet aerovleku z důvodu malé výšky pro překonání překážek za předpolím letiště a malé rychlosti pro další stoupání.
- Po odpojení kluzáku vlečný letoun nouzově přistál vpravo ve směru kolmo k dráze a za přiléhající komunikací narazil do oplocení zahrady. Kluzák přistál do předpolí RWY 05.

- Po přistání byl kluzák bez viditelného poškození a měl vysunuté vzdušné brzdy.
- Pilot vlečného letounu nebyl zraněn. Na letounu došlo k poškození velkého rozsahu.
- Příčiny letecké nehody šetří komise ÚZPLN v součinnosti se zástupci výrobce v Polsku.



**Letoun Z 142
poškozený nárazem
do překážek**





Kluzák a vysunuté vzdušné brzdy



Incident

Datum: 21. 12. 2011
Typ: Cessna C 172
Kategorie: Všeobecné letectví
Místo: LKLT (Letňany)

- Pilot letounu Cessna C 172SP, pozn. zn. OK-COK, zamýšlel provést let z LKLT.
- Během rozjezdu ke vzletu z RWY 23, asi polovině dráhy přerušil vzlet kvůli poklesu výkonu motoru. Motor dosáhl maximálně 1 800 ot/min. Pilot ubrzdil letoun před koncem dráhy. Poté byl letoun odstaven na ploše letiště a pilot informoval provozovatele o zjištěné poruše.
- Dne 29. 12. 2011 při prohlídce letadla organizací byl zjištěn cizí předmět v sacím potrubí za vzduchovým filtrem. Jednalo se o zmuchlaný papír o rozměrech 15 x 10 cm. Případ byl nahlášen Policii ČR.
- Příčiny šetří ÚZPLN.



Nalezený cizí předmět – zmuchlaný papír 15 x 10 cm

Letecká nehoda

Datum: 31. 12. 2011
Typ: Sportovní padák Electra 135
Kategorie: Parašutistická nehoda
Místo: Praha Strahov

- Při propagačním seskoku parašutistů na Strahovský stadion došlo k těžkému zranění třiatřicetiletého parašutisty, který byl převezen do ÚVN Praha.
- Z dosavadních informací bylo zjištěno, že šlo o zkušeného parašutistu se 750 seskoky.
- Ke zranění došlo ve fázi přistání na plochu stadionu, když po chybném rozpočtu parašutista zachytil nohama o střechu tribuny stadionu. Následovala deformace vrchlíku a pád parašutisty z výšky cca 15 m.
- Příčinu šetří komise ÚZPLN.



Události související s bezpečností ve vztahu k ATM



Významný incident

Datum: 4. 10. 2011
Typ: Dornier D228
Kategorie: MIL provoz
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Letadlo Dornier 228, provozované Germany Navy, pojíždělo k letu a po povolení vstoupilo na RWY 24.
- Posádka ale vzlet neprovedla a přestala komunikovat na příslušném kmitočtu ATC. Letadlo blokovalo dráhu v používání RWY24 po dobu cca 5 min.
- Následně bylo letadlo pomocí FOLLO ME odvedeno z RWY 24 na místo stání.



Významný incident

Datum: 20.10. 2011
Typ: Boeing B737-800
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: FIR Praha

- Pro vojenský provoz byly aktivovány omezené prostory TRA 76 - 81 v plném rozsahu vertikálních a horizontálních hranic. Souhrnné řízení v prostoru na východ od spojnice KOLAD - OKL v sektoru WL převzala MACC do FL 160.
- Let TVS1055, na příletu do Prahy po trati DOMAL – GOSEK – PR530, dostal od ACC Praha po koordinaci se sektorem ACC W povolení klesat do FL130 a pokračovat na přiblížení.
- Vojenský provoz v té době opustil omezený prostor ve FL 140 a směřoval do LK R5. Severně bodu GOSEK přitom křížoval STAR GOSEK 2S.
- Řídící MACC měl počítat s klesáním TVS1055. Opomenul vydat omezení pro klesání TVS1055. Až na dotaz ze strany ACC Praha ohledně vojenského provozu reagoval žádostí o zastavení klesání TVS1055 ve FL150.
- Klesání TVS1055 bylo urychleně zastaveno ve FL150. Ke snížení vertikálního rozstupu nedošlo. Nejnižší horizontální vzdálenost byla 6,6 NM.
- Událost je podle předpisu L-13 hodnocena jako Significant incident.



26.1.2012

Rozbor 4. čtvrtletí 2011

Významný incident

Datum: 23.11. 2011
Typ: Boeing B737
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Během přiblížení letounu B737 na přistání, v poloze 3 NM před THR RWY24 posádka hlásila indikaci cíle na TCAS. Stejnou aktivaci hlásily i posádky dalších 5 letadel ve sledu na přiblížení.
- Bylo zjištěno, že zdroj signálu aktivace TCAS pochází z technického hangáru B na LKPR. Zde v daný okamžik současně probíhaly funkční testy palubních zařízení na letounu typu Embraer 135 Legacy 600 se zapnutým SSR v módu A2000.
- Údržbová organizace nedodržela postup při provádění pozemních zkoušek odpovídačů a byla upozorněna na ustanovení AIP ČR týkající se pozemních zkoušek SSR odpovídačů.
- Událost je podle předpisu L-13 hodnocena jako „Significant incident“.

AIP ČR ENR 1.6.2.5 Postupy pro pozemní zkoušky odpovídačů SSR

- 1) Pokud nebyl stanovištěm ATC z provozních důvodů přidělen jiný kód, je pro pozemní zkoušky odpovídačů v módu A vyhrazen kód 0000.
- 2) Při zkouškách probíhajících v CTR/MCTR musí pracovníci provádějící zkoušky předem informovat příslušnou TWR/MTWR o:
 - předpokládaném čase zahájení a ukončení zkoušky,
 - rozsahu hodnot módu C, které budou předmětem testu,
 - možném spojení pro případ, že příslušné stanoviště ATC bude v průběhu zkoušky požadovat její přerušování.

Ilustrační foto – „Intruder“ o 500 ft výše



Let bez spojení - Interception

Datum: 7. 12. 2011
Typ: Learjet LJ60
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: FIR Praha

- Posádka letounu Learjet LJ60, AIA3406, zahraničního leteckého dopravce, nenavázala spojení a v 16:10 UTC, při vstupu do FIR Praha nebyla na spojení se sektorem ACC Praha.
- Po několika pokusech ACC Praha o navázání spojení různých kmitočtech a na 121,5 MHz na našem území byla situace ohlášena MACC.
- Byl proveden vzlet hotovostních stíhačů. V čase 16:28 UTC, před dostihnutím letounu byl zásah ukončen pro vysokou rychlost AIA3406 a nemožnost dostižení.
- Po minutě od ukončení zásahu se PIC sám ohlásil, 3 min před vylétnutím z FIR Praha.
- Podle vyjádření společnosti se jednalo o poruchu jedné radiostanice letounu. Událost je podle předpisu L-13 hodnocena jako „No safety effect“.



Vzlet a následně ukončený zásah NATINADS

Let AIA3406, FL400 - Bez spojení s ATC



Významný incident

Datum: 31. 12. 2011
Typ: Tecnam P 2006T
Kategorie: Letecké práce - fotolet
Místo: CTR Ruzyně a LK R9 (Praha)

- Pilot letounu pozn. zn. OK-MEP, před letem z LKBE na LKRO za VFR s průletem CTR Ruzyně a LK R9 Praha podal telefonem letový plán, kde uvedl OPR F-AIR, fotolet. Zamýšlel let nad centrum Prahy.
- Po vzletu aktivoval FPL a byl na spojení s FIC Praha. Dostal informaci, aby přešel na spojení s MTWR Kbely. MTWR Kbely mu poté dala instrukci navázat spojení s AFIS LKLT, které mělo souhrnné řízení v CTR/TMA Kbely.
- Pilot od Říčan pokračoval v letu nad Spořilov – Vyšehrad – Nuselský most – Václavské nám. – Staroměstské nám. - Štvanici a Libeňský most.

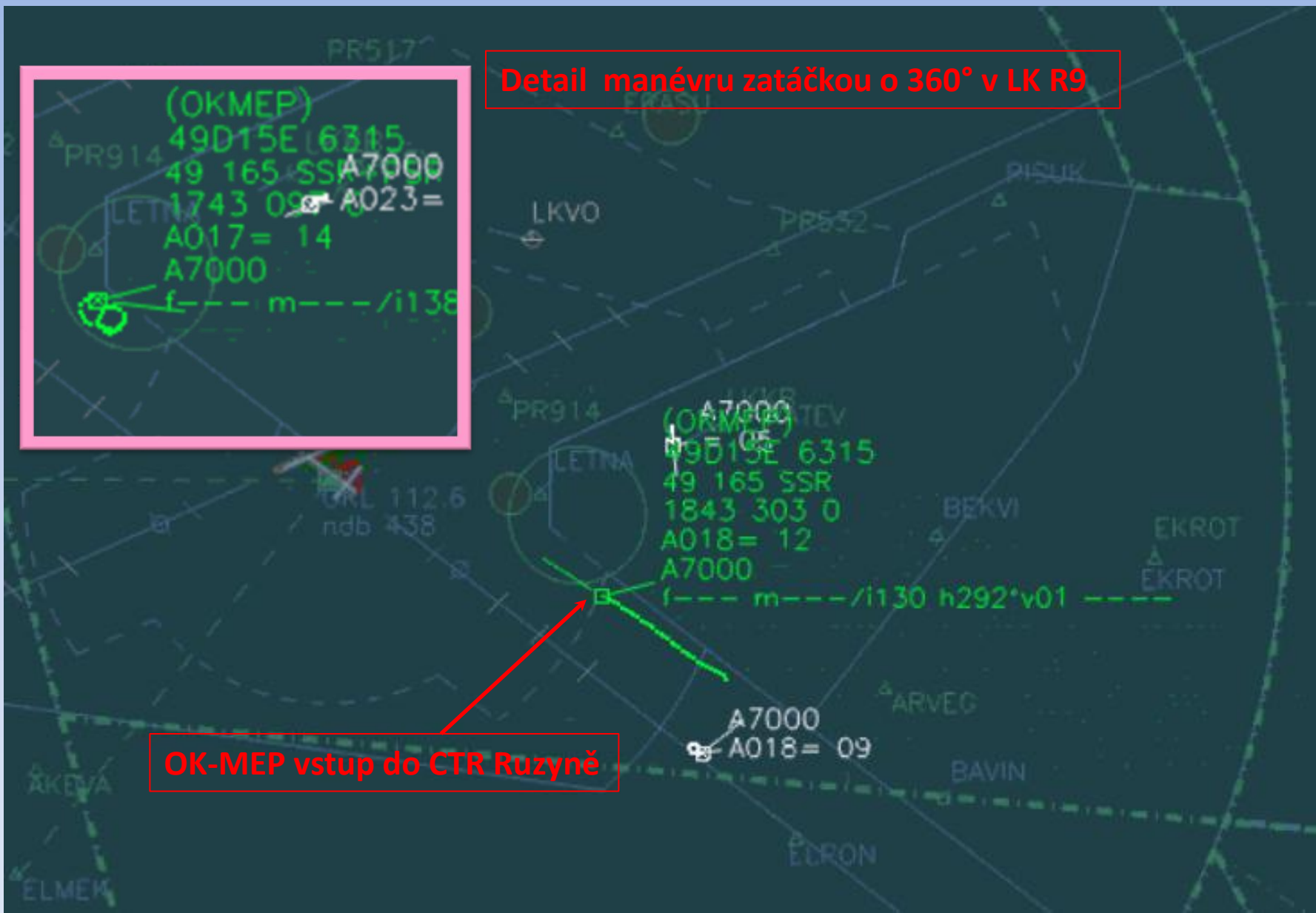
- Pilot nedodržel stanovený postup pro let VFR do CTR Ruzyně, nenavázal spojení na příslušném kmitočtu APP, nezískal povolení a vstoupil do CTR Ruzyně v 1700 ft AMSL.
- Po telefonickém vyžádání a následném předání instrukcí k navázání spojení na kmitočtu Ruzyně Radar pilot obdržel příkaz opustit CTR Ruzyně.
- Pilot se domníval, že uvedením OPR splnil podmínky podle AIP ČR ke vstupu do LK R9.

Další nedostatky:

- ARO LKPR vyslalo neúplný FPL bez označení „Fotolet“ v RMK.
- Ze strany MAPP LKKB se jednalo o nesprávný postup.
- APP Praha nepředalo FIC informaci o zrušení FPL letu OK-MEP a nevhodně koordinovalo postup s MAPP LKKB.



Uspořádání vodorovných hranic CTR Ruzyně, LK R9 a MCTR Kbely



Zahraniční letecké nehody letadel oznámené ÚZPLN

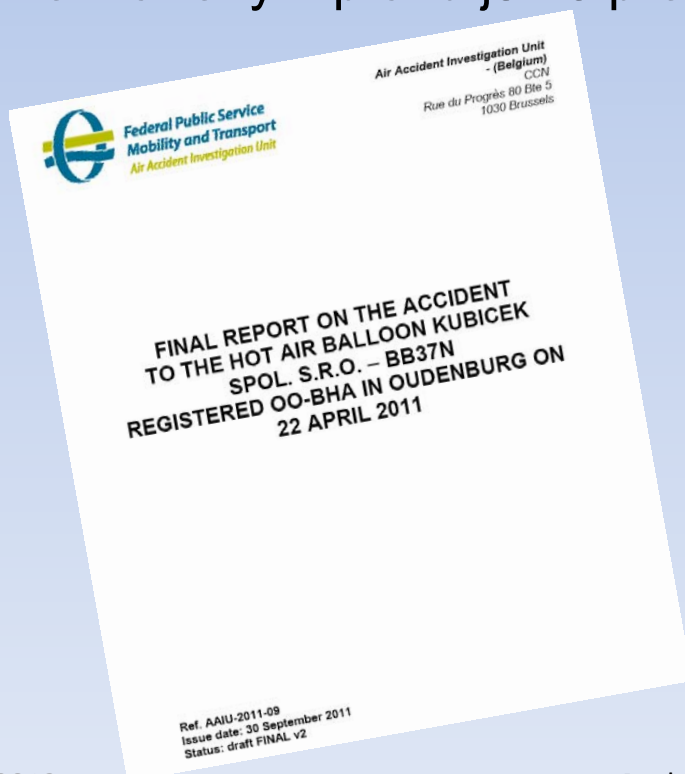
Oznámení zaslaná orgány pro šetření členských států ICAO v souvislosti s tím, že ČR byla státem výroby, státem konstrukce nebo státem, nebo občané ČR utrpěli při letecké nehodě smrtelná zranění.

ACCIDENT / INCIDENT NOTIFICATION	
FROM: National Transportation Safety Board 8240 NW 52 Terrace, Suite 418 Doral, Florida 33166 Attn: Jose L. Obregon (305) 597-4613 / e-mail jose.obregon@ntsb.gov	
TO: CAA, Czech Republic	
NAME: Representative for International Notification	
ADDRESS: Telephone: Fax:	
a) Identifying abbreviation ACCID/INCID:	Email:
b) Type, model, nationality and registration marks of the aircraft:	Accident Interplane Skyboy
c) Name of owner, operator and hirer if any of the aircraft:	Owner Individual: Louis Bragassa
d) Name of pilot-in-command:	On File
e) Date and time (UTC) of the accident:	October 29, 2011 1022 EDT
f) Last point of departure and point of intended landing of the aircraft:	Private Airfield, Richards Field Airport (.04EA), Miami, FL
g) Position of the aircraft with reference to an easily defined geographical point and latitude and longitude:	On the airport
h) Number of crew and passengers aboard, killed and serious injured; others killed and serious injured:	2 fatal- both pilots
i) Nature of the accident and the extent of damage to the aircraft, so far as it is known:	Witness saw airplane slow, stall and then enter a spin before ground impact NTSB will investigate
j) An indication to what extent the investigation will be conducted or is proposed to be delegated by the State of Occurrence:	Grass strip, easy access NTSB-
k) Physical characteristics of the accident area:	Investigator in Charge - Jose L. Obregon (305) 597-4613 jose.obregon@ntsb.gov
l) Identification of the originating authority and means to contact the investigator-in-charge and the accident investigation authority of the State of Occurrence at any time:	None
m) Presence and description of dangerous goods on board aircraft:	None
n) Remarks:	Requesting an Accredited Representative for a Technical Advisor to assist for design and airworthiness information. Please provide a person of contact from manufacturer. Please provide a person NTSB IIC. jose.obregon@ntsb.gov . Thank you.

In accordance with the provisions of Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation, NTSB welcomes

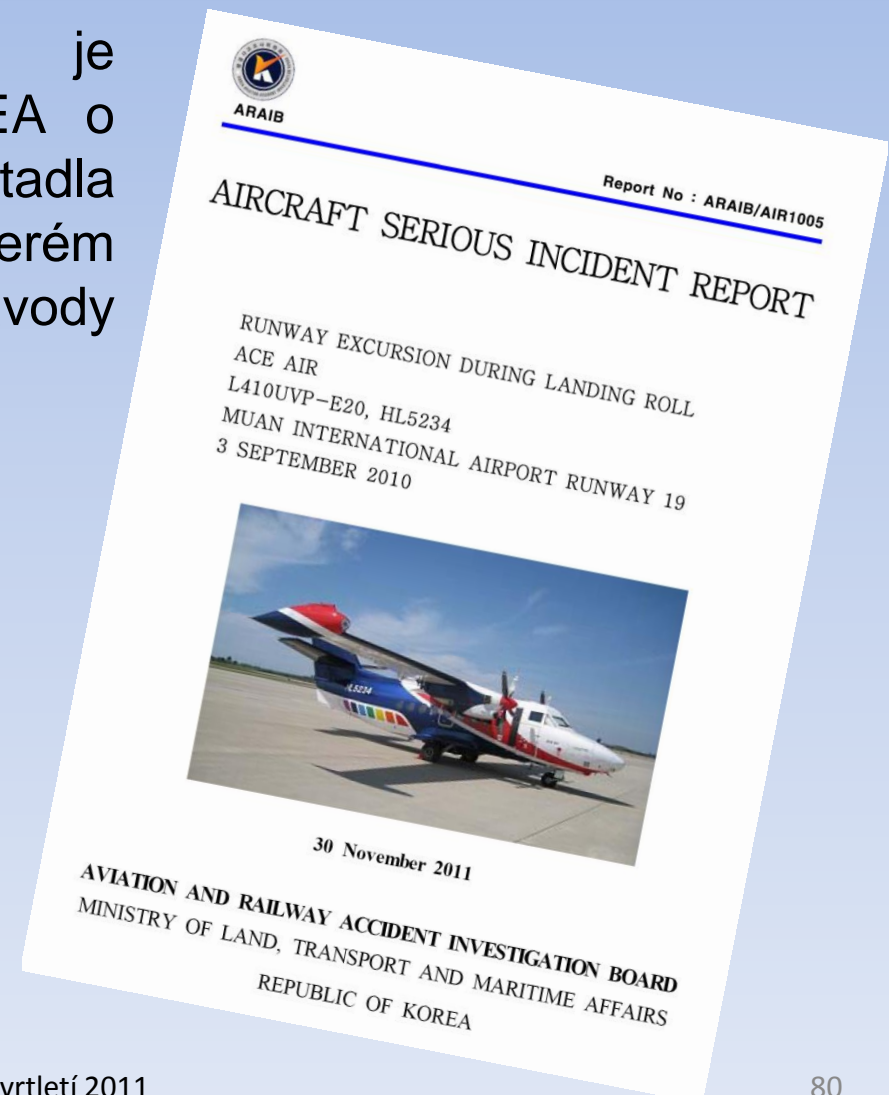
Zahraniční letecká nehoda

V provozu balónů v Belgii došlo k letecké nehodě balónu BB37N českého výrobce. ÚZPLN obdržel zprávu AAIU Belgie o šetření příčin letecké nehody, dne 24. 4. 2011, při které zahynul pilot a 3 osoby byly vážně zraněny. Zprávu jsme předali k připomínkování výrobcí balónu.



Zahraniční vážný incident

Na www stránkách ÚZPLN je zveřejněna zpráva ARAIB KOREA o šetření příčin vážného incidentu letadla L 410 UVP-E, dne 3. 9. 2010, na kterém spolupracoval ÚZPLN a výrobní závody v ČR.



Zahraniční významný incident

Datum: 12.10. 2011
Typ: Cessna C 172S
Kategorie: Letecké práce
Místo: Omezený prostor LD R41 VELEBIT - Chorvatsko

- Provozovatel letadla C 172S, pozn. zn. OK-ELR, v Chorvatsku prováděl vakcinační kampaň v rámci projektu Evropské komise.
- Všem zainteresovaným ATC zaslal informační dokument o způsobu provádění leteckých prací k minimalizování nedorozumění a komplikací v průběhu samotných letů.
- Let se uskutečnil skupinou letadel z letiště Rijeka-Krk. PIC v kanceláři ARO prostudoval aktuální NOTAMy, včetně aktivace omezeného prostoru LD R41 VELEBIT, jehož okraj plánovaná trať vakcinace narušovala.
- Postup a vyhnutí konzultoval s ACC Zagreb za letu, se kterým byl v daném sektoru na spojení a do jehož kompetence spadá LD R41.

- Vše probíhalo ve výšce 5000 - 6000 ft MSL, za VMC, oboustranného spojení, se zapnutým odpovídáčem SSR a podle FPL.
- Pravděpodobně kvůli nedorozumění a možným pochybením při předávání zpráv došlo k neoprávněnému narušení omezeného prostoru LD R41 v době jeho aktivace.
- Při zjišťování příčin spolupracuje ÚZPLN s partnerskou organizací v Chorvatsku.



Zahraniční letecká nehoda

Datum: 29. 10. 2011

Typ: Skyboy

Kategorie: SLZ

Místo: Richards Field Airport - Miami/Florida USA

- V průběhu zkušebního letu s namontovanými „Vortex“ turbulátory na křídle pilot a další člen posádky prováděli let minimální rychlostí a pády.
- Svědci viděli letadlo letět pomalu asi ve výšce asi 300 ft nad zemí. Náhle se dostalo do vývrtky a po třech otočkách narazilo do země.
- Při letecké nehodě zahynuli 2 piloti.
- Příčiny šetří NTSB. V troskách zajistili GPS a zjišťují důvod pádu do vývrtky.
- Výrobce letadla již přestal v ČR působit.

- ÚZPLN v souladu s ANNEX 13 jmenoval zplnomocněného představitele jako představitele státu výroby.
- Předběžná zpráva o šetření NTSB byla zaslána LAA ČR a je veřejnosti dostupná na [www stránkách NTSB](http://www.stránkách.NTSB)



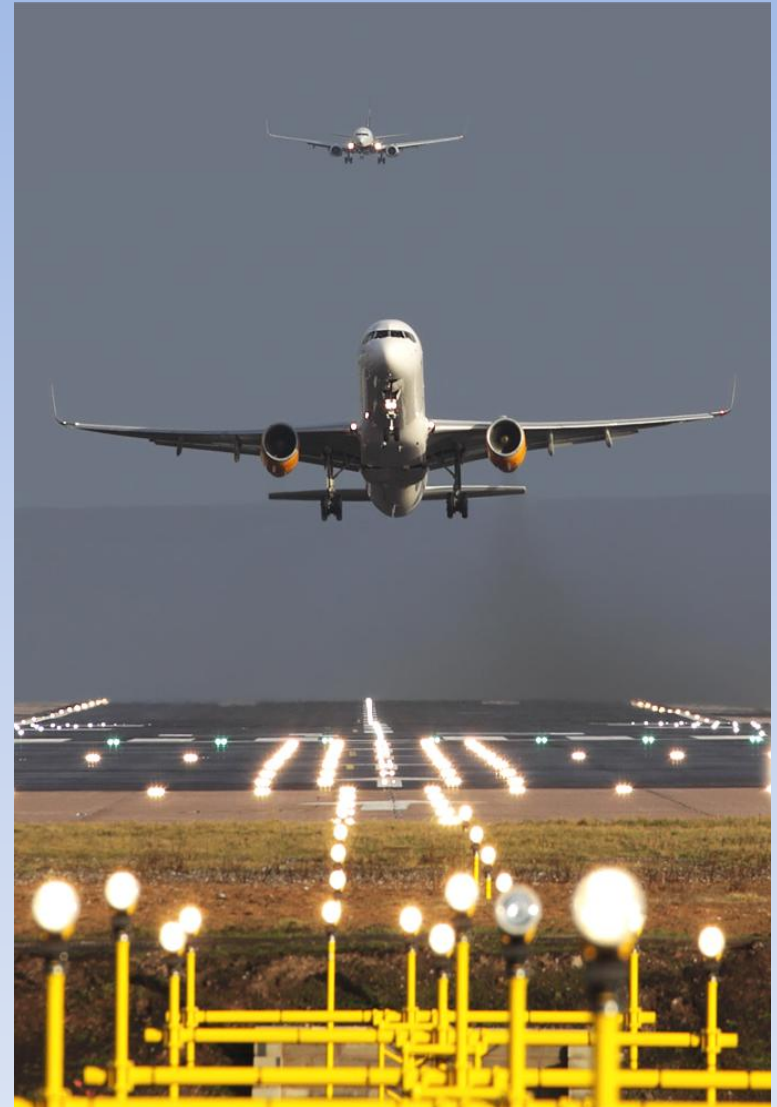
Rozbor provozní bezpečnosti za rok 2011



V roce 2011 bylo ÚZPLN oznámeno celkem 685 událostí. V následujícím přehledu jsou údaje o:

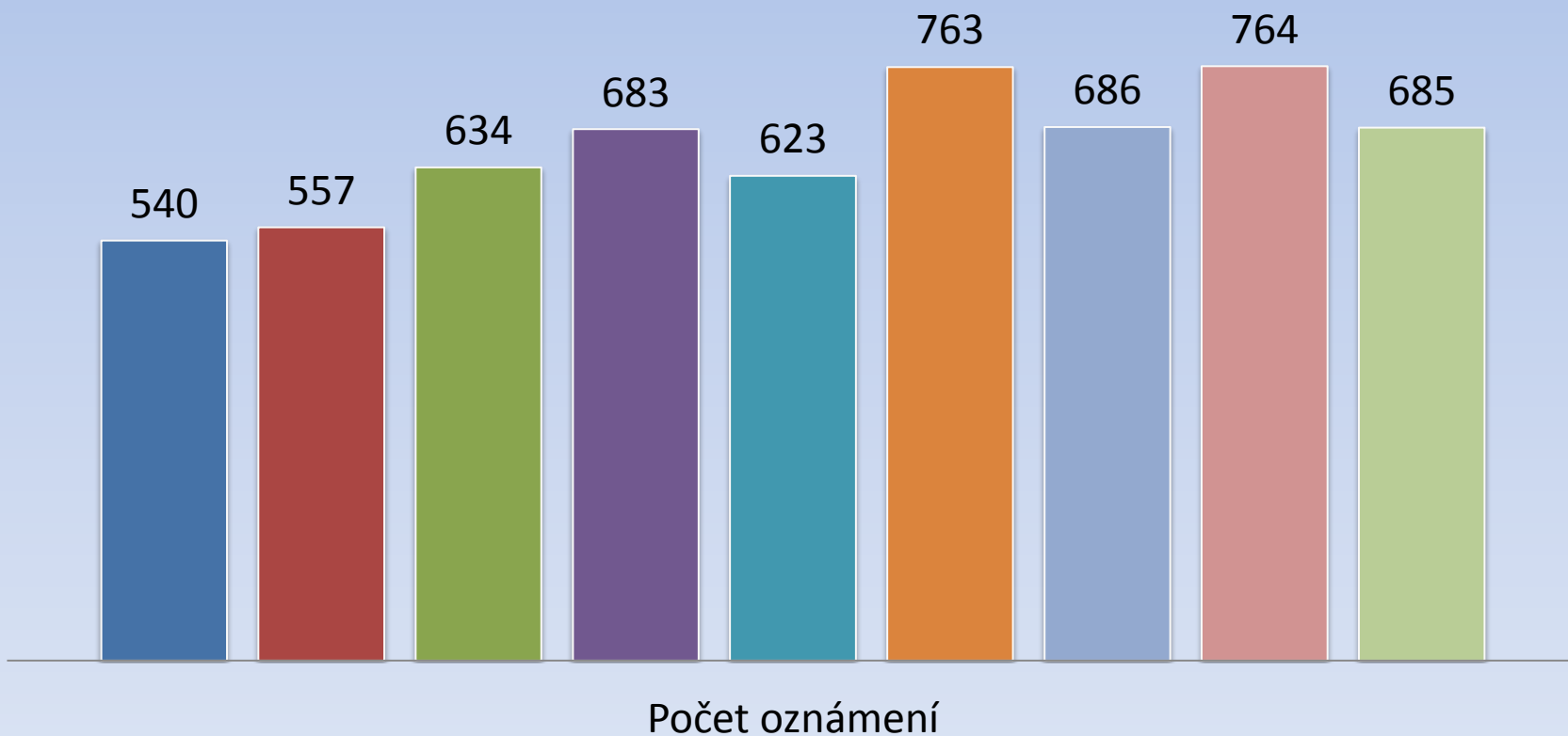
- počtu oznámení,
- leteckých nehodách podle kategorií letadel a jejich maximální vzletové hmotnosti,
- ostatních událostech podle vlivu závažnosti na provozní bezpečnost a uspořádání letového provozu.

Podrobné souhrnné údaje budou zveřejněny ve výroční zprávě ÚZPLN za rok 2011 na webových stránkách.

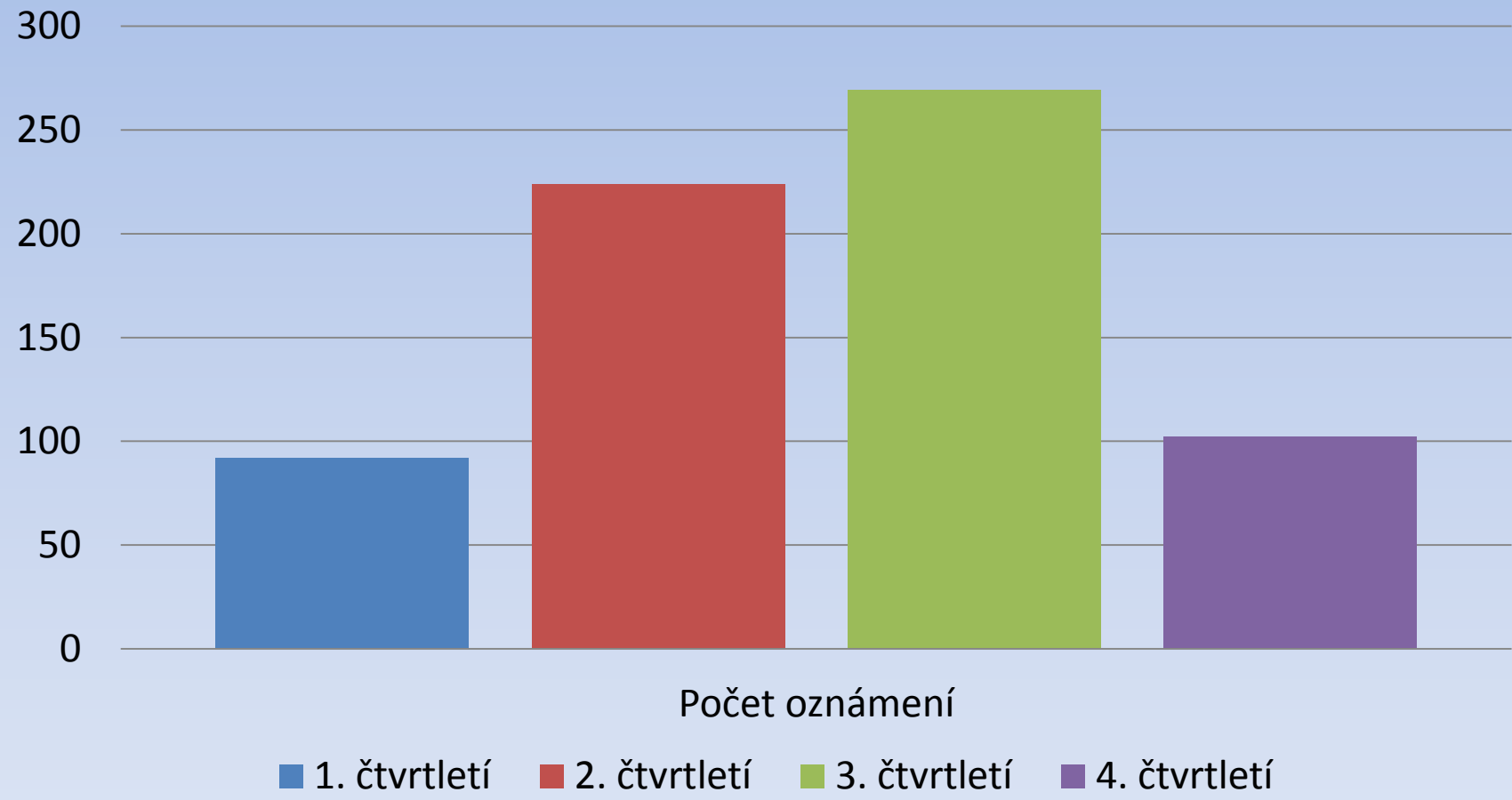


Celkový trend počtu oznámení v období 2003 - 2011

2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011



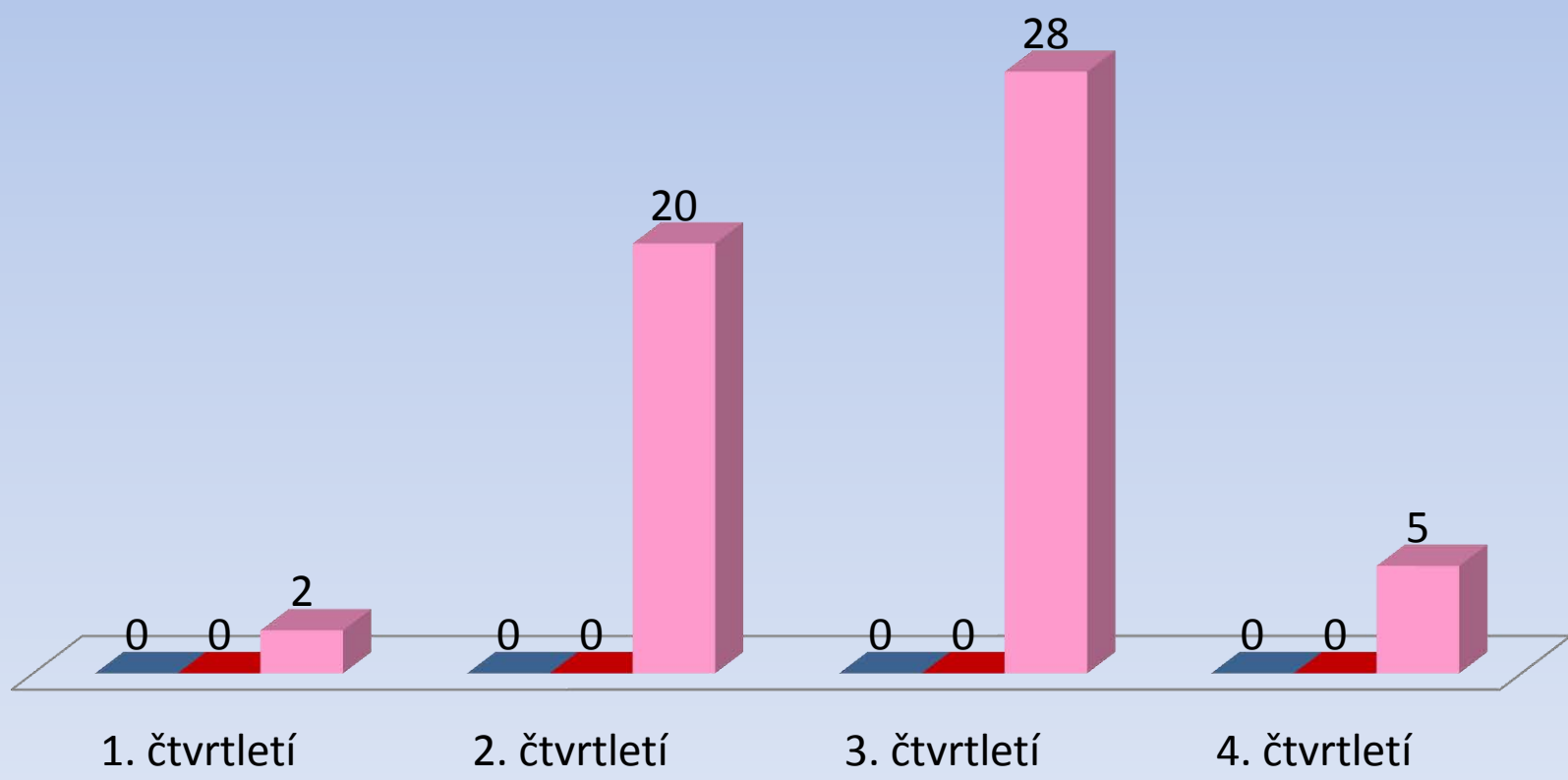
Srovnání počtu oznámení v jednotlivých obdobích v roce 2011



Srovnání počtu leteckých nehod v roce 2011 podle MTOM letadla

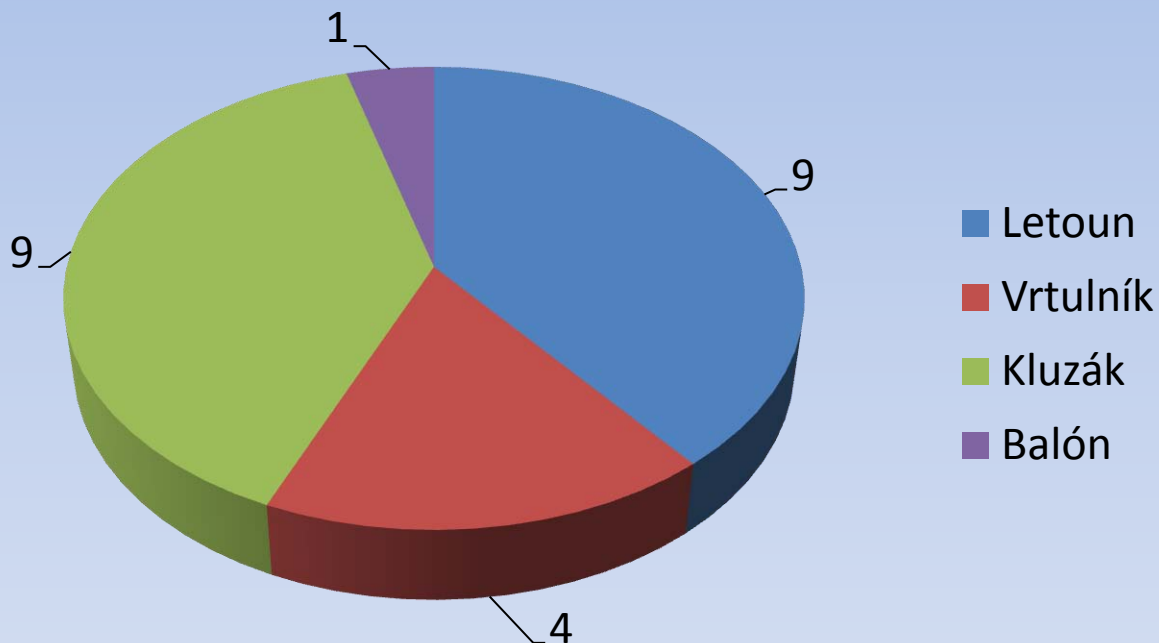
V uvedených počtech nejsou zahrnuty parašutistické nehody

■ MTOM nad 5700 kg ■ MTOM od 2250 do 5700 kg ■ MTOM do 2250 kg

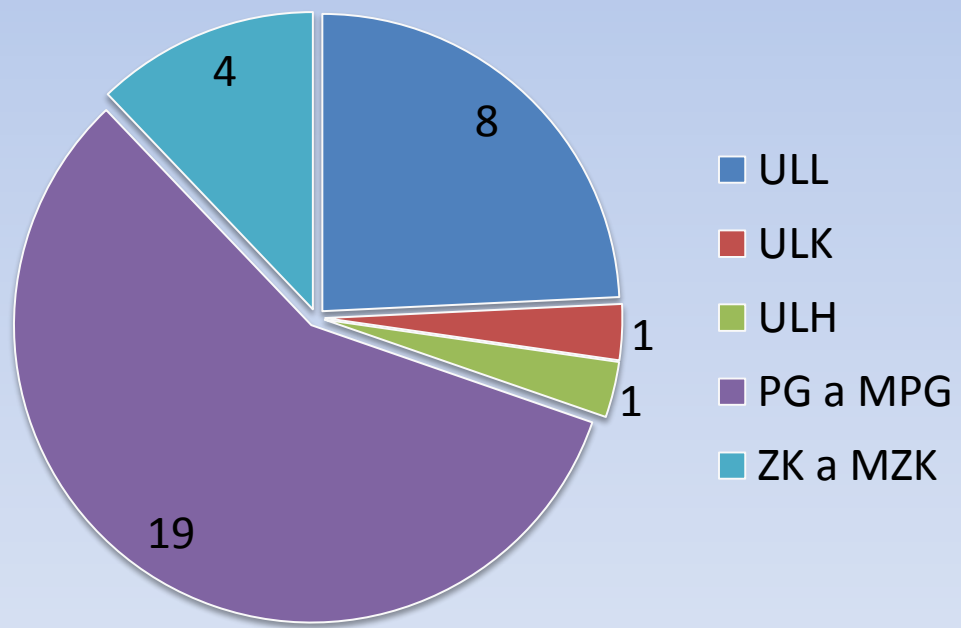


Srovnání počtu leteckých nehod podle kategorie letadla

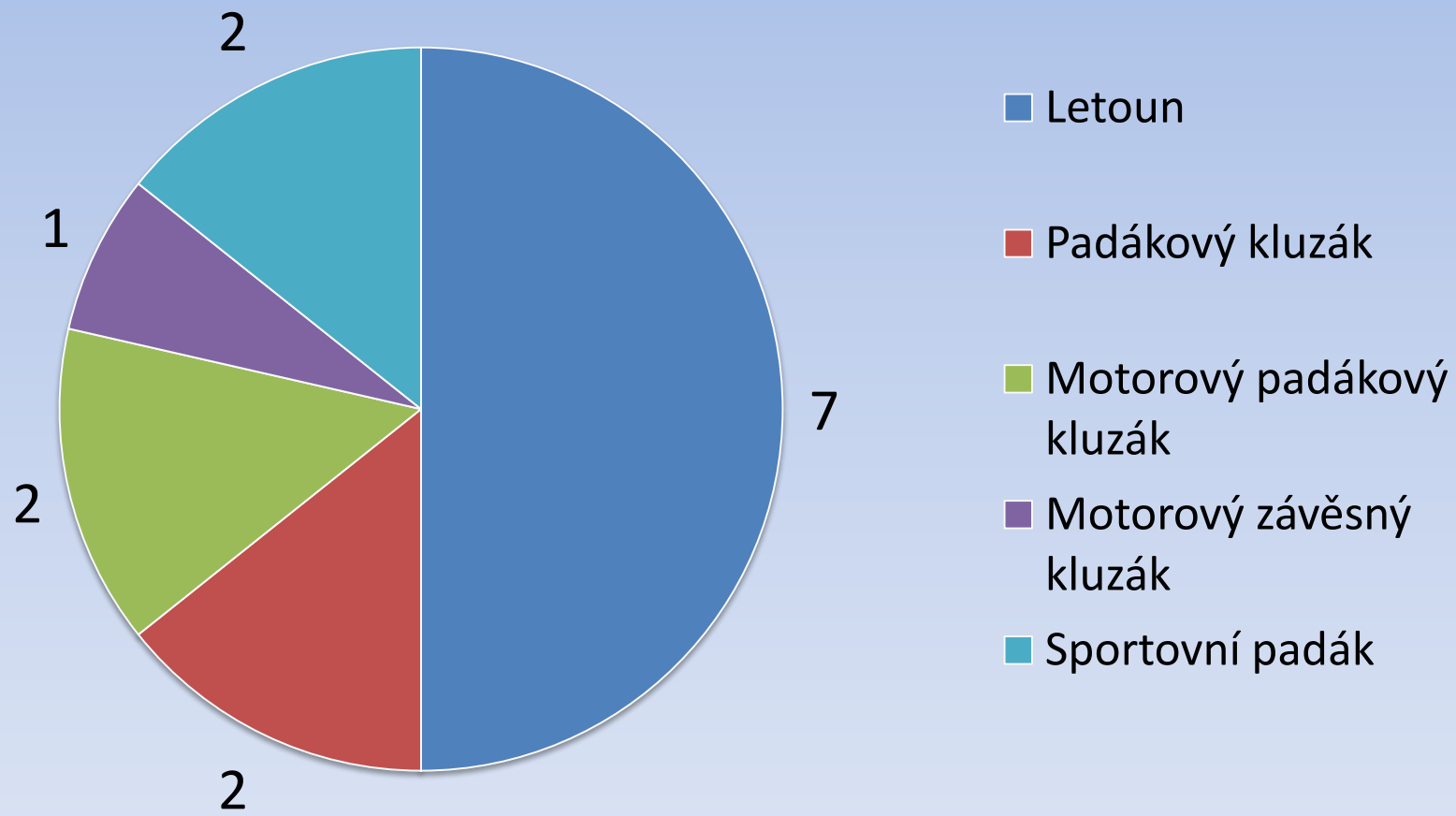
(Celkové počty bez SLZ)



Srovnání počtu leteckých nehod podle druhu SLZ



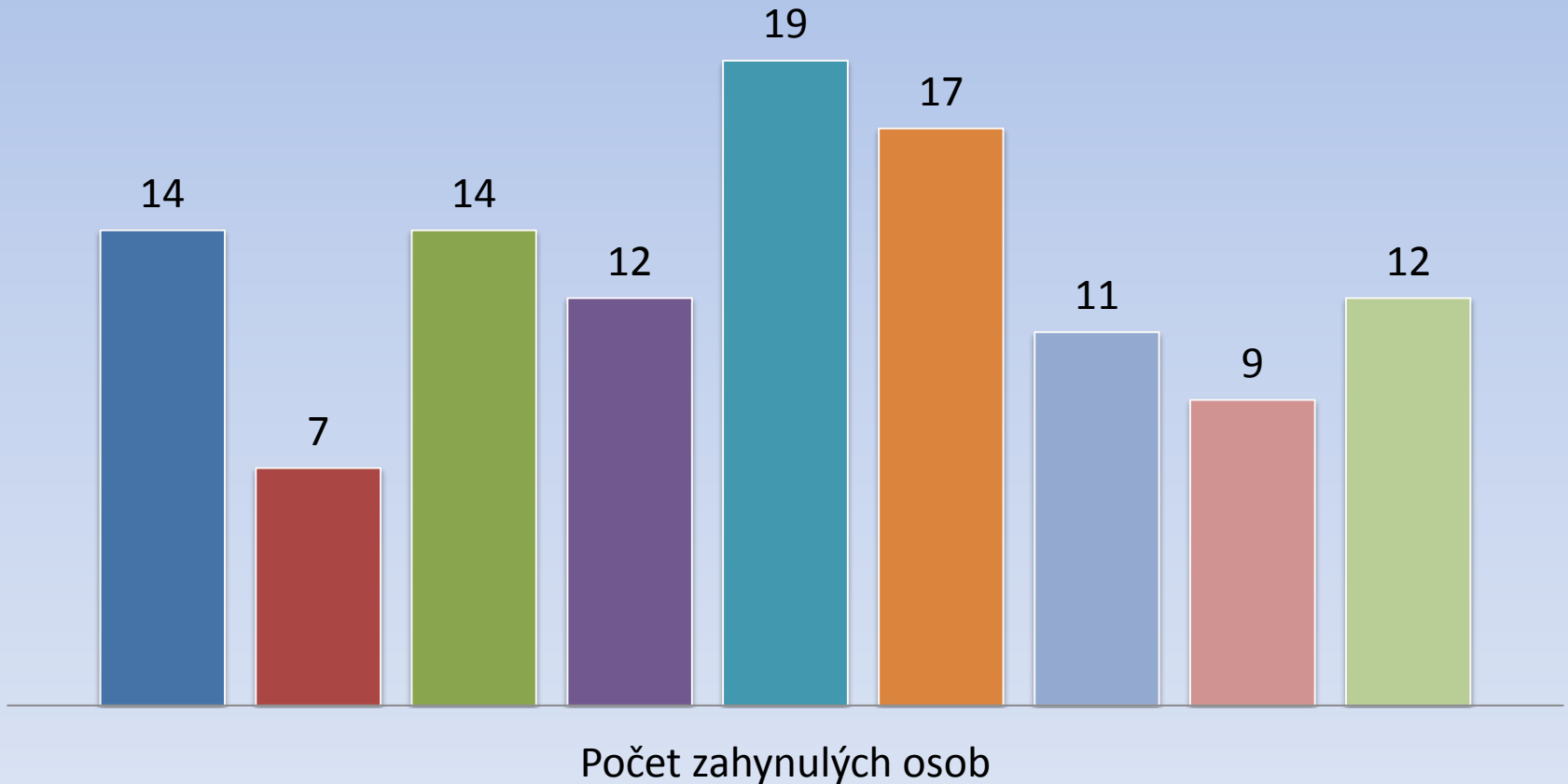
Počet zahynulých osob v roce 2011 podle kategorie letadla



Srovnání počtu osob zahynulých při leteckých nehodách v jednotlivých letech období 2003 – 2011

V počtech nejsou zahrnuty parašutistické nehody

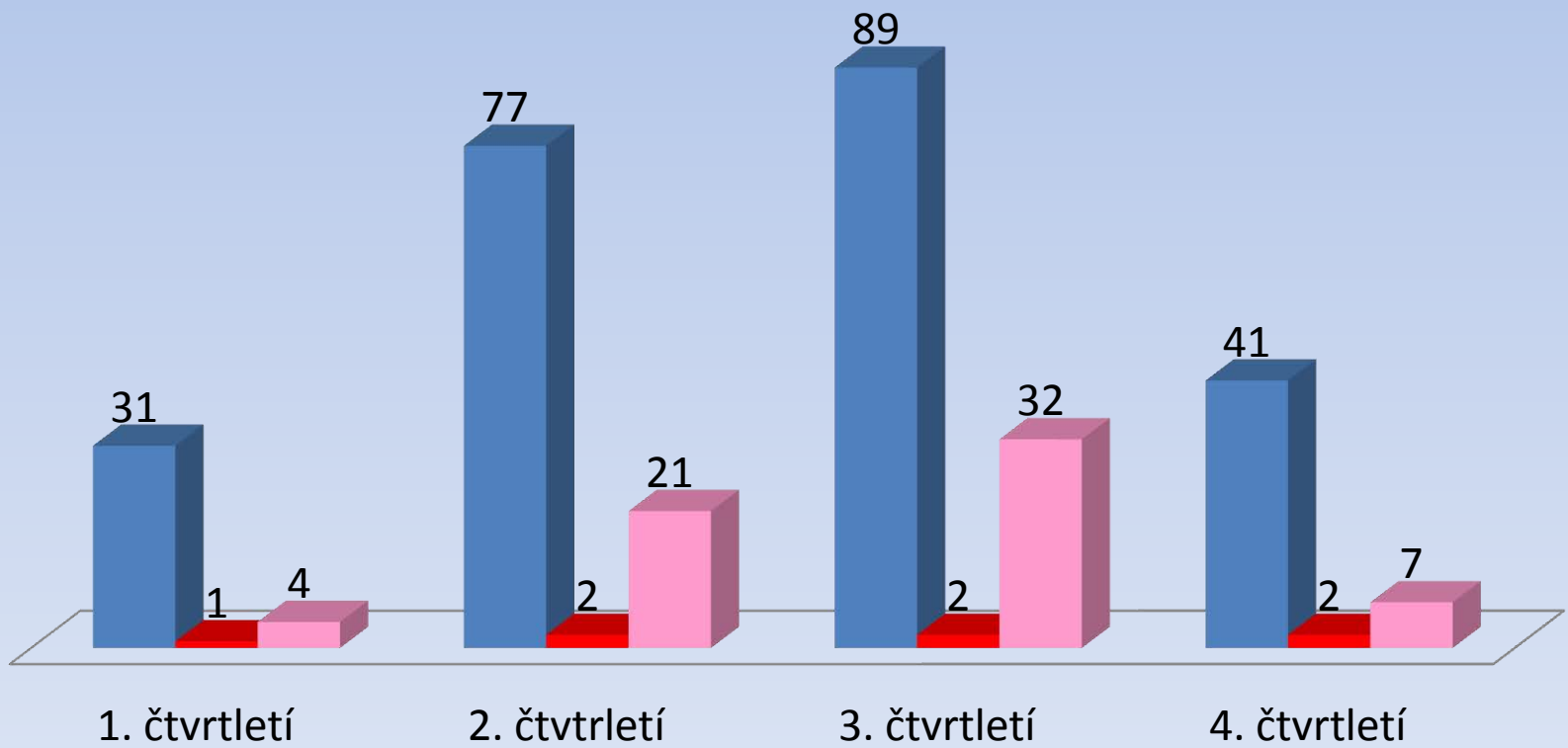
2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011



Srovnání počtu incidentů všech kategorií závažnosti v roce 2011 podle MTOM letadla

V počtech nejsou zahrnuty incidenty v parašutistickém provozu

■ MTOM nad 5700 kg ■ MTOM od 2251 do 5700 kg ■ MTOM do 2250 kg



Kategorie událostí podle vlivu na provozní bezpečnost

Kategorie letadla (podle MTOM)	Počet událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno *
MTOM > 5 700 kg	0	1	236	114	50
MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	0	0	7	2	7
MTOM ≤ 2 250 kg	55	2	63	87**	35

*Notifikace ze zahraničí a ty události, u kterých nedostatek informací nebo neprůkazné nebo protichůdné důkazy neumožňují stanovit závažnost události.

**Včetně všech kategorií událostí v parašutistickém provozu.

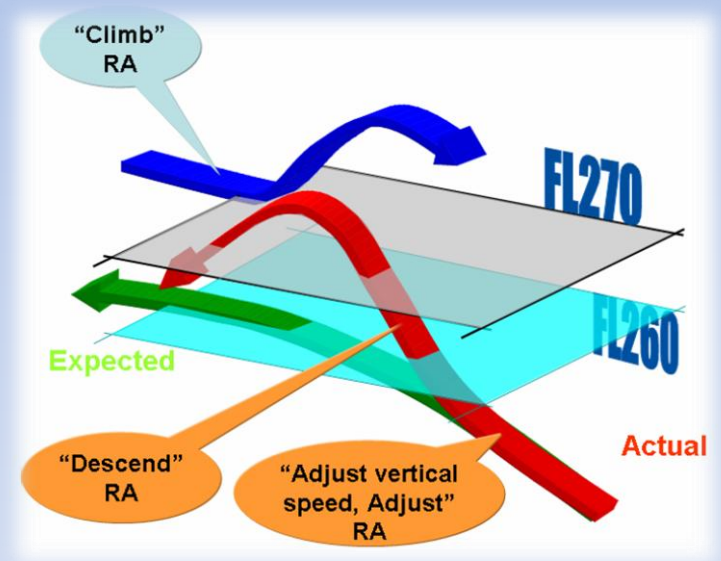
Přehled o událostech souvisejících s bezpečností ve vztahu k ATM

Kategorie letadla a provozu	Události s přímým nebo nepřímým vlivem ATM nebo událost měla vliv na ATM:					
	Letecká nehoda <i>Accident</i>	Vážný incident <i>Serious Incident</i>	Velký incident <i>Major Incident</i>	Významný incident <i>Significant Incident</i>	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno
MTOM > 5 700 kg	0	0	0	3	3	0
MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	0	0	0	0	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	0	0	0	2	2	0
Provoz pozemních prvků ATM	0	0	0	0	11	0

Oznámení ACAS II o nepřiměřené blízkosti k jinému letadlu - rada k vyhnutí „RA“

V průběhu roku 2011 bylo oznámeno posádkami letadel 20 událostí, z toho 19 konfliktních situací TCAS RA:

- 3 byly ve fázi přiblížení letadla,
- 1 byla během vzletu z LKPR, a vzlet byl poté přerušen,
- 16 bylo v průběhu letu po trati,
- 13 bylo z důvodů velké vertikální rychlosti během stoupání nebo klesání do přidělené FL.



Ohrožení bezpečnosti letového provozu laserovým zařízením

V průběhu roku 2011 bylo oznámeno posádkami letadel 36 ohrožení bezpečnosti letového provozu - oslnění laserovým zařízením:

- 24 ozáření bylo hlášeno ve fázi přiblížení letadla,
- 1 ozáření bylo hlášeno během vzletu,
- 10 ozáření bylo hlášeno v průběhu letu po trati,
- 5 hlášení bylo od posádek zahraničních provozovatelů nad územím ČR,
- 3 hlášení byla podána posádkami českých provozovatelů při letu na území jiného státu.

Střety s ptáky v průběhu roku 2011

ÚZPLN obdržel 108 oznámení střetů letadel s ptáky, z toho celkem:

- 94 střetů letadel v kategorii MTOM 27 001 – 272 000kg,
- 12 střetů letadel v kategorii MTOM 5 701 – 27 000 kg,
- 2 střety letadel v kategorii MTOM 0 – 2 250 kg.



Přehled o událostech v parašutistickém provozu

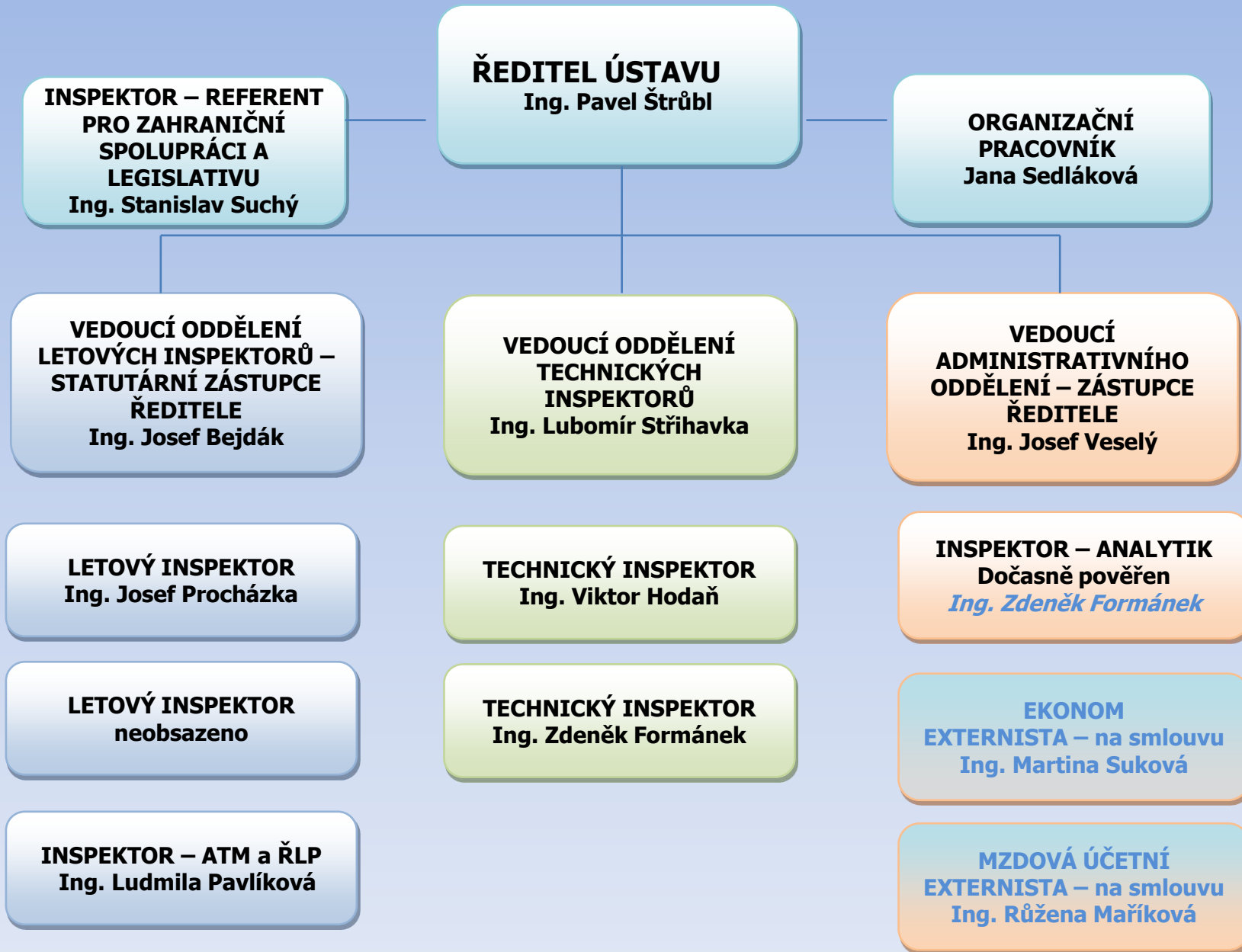
- V parašutistickém provozu bylo ÚZPLN oznámeno celkem 64 událostí:
- 25 je z hlediska závažnosti zranění hodnoceno jako parašutistické nehody.
- 2 osoby zemřely v důsledku zranění při parašutistické nehodě.
- Dalších 39 událostí je podle klasifikace hodnoceno jako vážný incident.



Informace



ZMĚNY V ORGANIZAČNÍ STRUKTUŘE ÚZPLN



Zkušenosti z provozu nových www stránek ÚZPLN <http://www.uzpln.cz/>

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Aktuality a informace

Plánované porady k bezpečnosti letů

Datum Hodina	Místo	Program
13. 10. 2011 09.30 hod	VZLÚ PRAHA	Porada se uskuteční v prostorách Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu v Praze 9 – Letňanech. Začátek v 9.30 hod.. Případné změny budou uveřejněny na těchto stránkách a v AIC.

[všechny porady k bezpečnosti](#)

Přihlášení uživatele

HOTOVOSTNÍ SLUŽBA
Tel.: +420 724 300 800

LN a I
Oznámení letecké nehody a incidentu

PARAŠUTISMUS
Oznámení letecké nehody a incidentu - parašutismus

Název organizace
Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

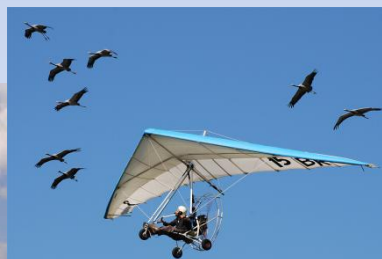
- 1) Byla zrušena povinná registrace
- 2) Od 1.1.2012 jsou v plném provozu včetně anglické verze
- 3) Průměrná návštěvnost je 2800 – 3000 za měsíc
- 4) Nejvíce návštěvníků zobrazuje LN a INCID a Aktuality

Vybrané události z provozu aeroklubů v roce 2011



Prezentace Ing. L. Stříhavky

Vystoupení hostů



Diskuse



Hlášení letecké nehody a incidentu

Povinnost oznamovat letecké nehody a incidenty vyplývá z:

- 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,
- zákona o civilním letectví ustanovení, §55e odst. 1,
- předpisu L 13, ustanovení 4.12.

Pohotovost ÚZPLN H 24: +420 724 300 800

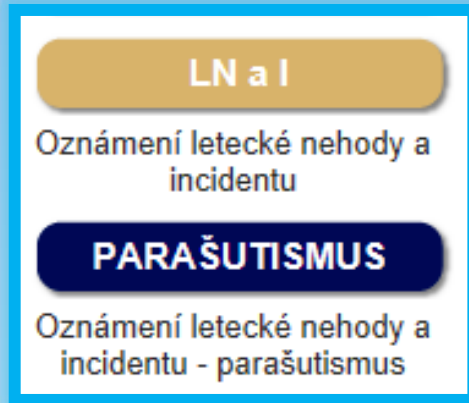
E-mail: info@uzpln.cz

FAX: +420 266 199 234

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

Online hlášení letecké nehody a incidentu

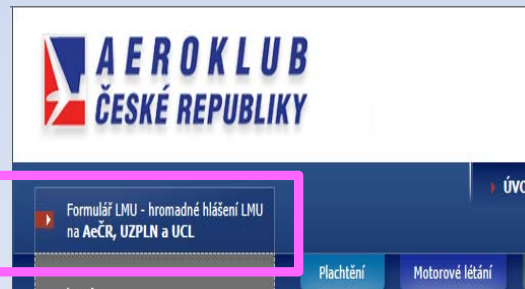
K oznámení přednostně používat **Online** formulář na webových stránkách ÚZPLN: <http://www.uzpln.cz/>



- Tlačítko pro oznámení letecké nehody nebo incidentu.
- Tlačítko pro oznámení parašutistické nehody nebo incidentu v parašutistickém provozu.
- Formuláře pro doplnění podrobných údajů (posádka a letadlo) k události.

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

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



Postup oznámení události v letovém provozu

K oznámení události v letovém provozu přednostně používat **Online formulář na webových stránkách ÚZPLN:**

- Okruh osob povinných hlásit ÚZPLN události stanoví vyhláška č. 108/1997 Sb., §16k
- 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.

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_leteck%C3%A1_doprava/Ozn%C3%A1men%C3%AD_o_ud%C3%A1losti_v_letov%C3%A9m_provozu) /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

Organizace porady k bezpečnosti letů v roce 2012

**Termín konání další porady k bezpečnosti letů je dne:
19. dubna 2012, v konferenčním sále VZLÚ a.s. Praha -
Letňany**

Termíny následujících porad jsou:

- **19. července 2012**
- **18. října 2012**

Případné změny budou oznámeny na [www. stránkách ÚZPLN](http://www.uzpln.cz) a v AIC.

Děkuji za pozornost

