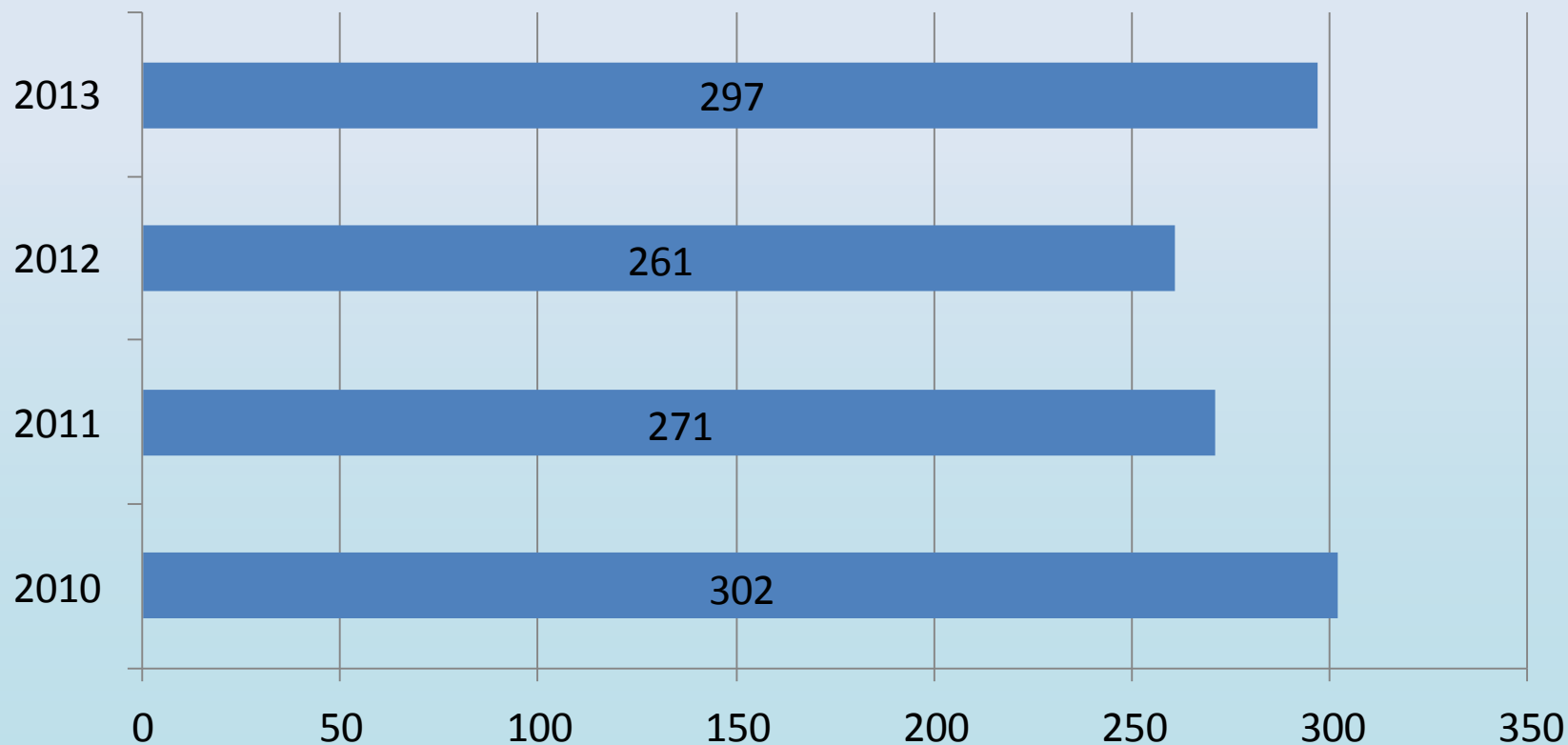


Porada k rozboru bezpečnosti za 3. čtvrtletí 2013

Program porady

- Rozbor bezpečnosti za 3. čtvrtletí 2013
- Informace
- Závěr

Celkový počet všech hlášených událostí ve 3. čtvrtletí

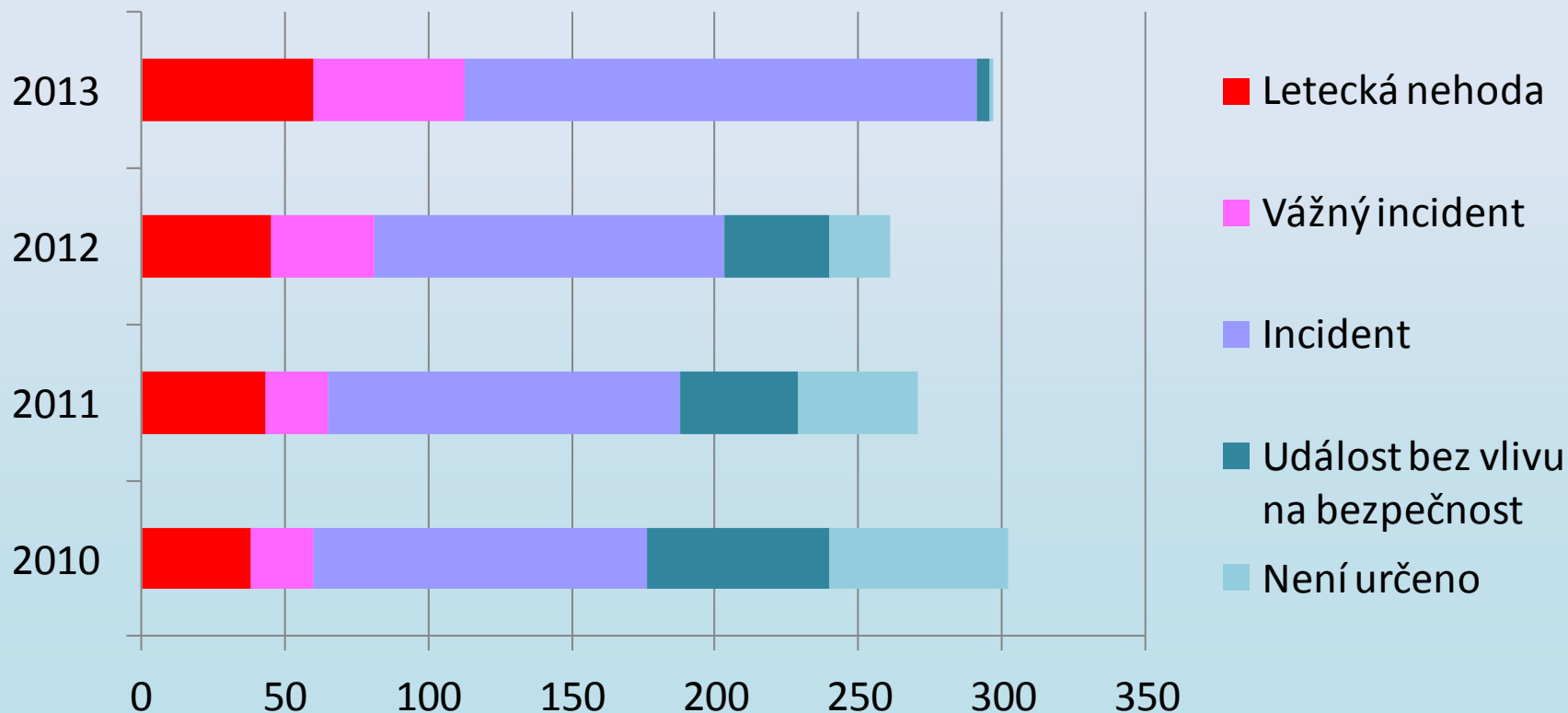


Ve třetím čtvrtletí roku 2013 jsme zaznamenali nárůst počtu hlášených událostí proti stejnému období v předcházejících letech. Závažný je nárůst hlášených leteckých nehod ve všeobecném letectví.

Statistický přehled dále ukazuje:

- Stav s ohledem na jednotlivé kategorie závažnosti (letecké nehody, vážné incidenty, incidenty a ostatní události bez vlivu na bezpečnost).
- Skladbu podle váhové kategorie letadel a druhu provozu.

Skladba hlášených událostí ve 3. čtvrtletí podle kategorie závažnosti



Skladba hlášených událostí ve třetím čtvrtletí podle závažnosti.

| Závažnost události | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 |
|-------------------------|------|------|------|------|
| Letecké nehody | 60 | 45 | 43 | 38 |
| Vážné incidenty | 53 | 36 | 22 | 22 |
| Incidenty | 178 | 122 | 123 | 116 |
| Bez vlivu na bezpečnost | 5 | 37 | 41 | 64 |
| Není určeno | 1 | 21 | 42 | 62 |
| Celkem | 297 | 261 | 271 | 302 |

Letecké nehody na území České republiky ve 3. čtvrtletí a počet osob, které při nich zahynuly.

| Rok události | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 |
|------------------------|-------------|------|------|------|
| Letecké nehody | 60 | 45 | 43 | 38 |
| Fatální letecké nehody | 6 | 2 | 7 | 1 |
| Počet zahynulých osob | 6 | 3 | 10 | 1 |

Počet leteckých nehod a zahynulých osob zahrnuje také parašutistický provoz.



Skladba hlášených událostí podle kategorií letadel

| Hmotnostní kategorie letadel (podle MTOM) | Hodnocení událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 3. čtvrtletí 2013 | | | | |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------|-------------------------|----------------|
| | Letecká nehoda | Vážný incident | Incident | Bez vlivu na bezpečnost | Není určeno ** |
| MTOM > 5 700 kg | 0 | 1 | 128 (6*) | 3 | 0 (1*) |
| MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg | 0 | 1 | 6 | 0 | 0 |
| MTOM ≤ 2 250 kg | 60 | 51 | 39 | 2 | 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.

Události v provozu letadel s MTOM do 2250 kg

| Kategorie letadla MTOM ≤ 2 250 kg mimo SLZ | Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost ve 3. čtvrtletí 2013 | | | | |
|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------|----------------------------|------------------|
| | Letecká nehoda | Vážný incident | Incident | Bez vlivu na bezpečnost | Není určeno** |
| Celkem všechny kategorie letadla | 9 (4*) | 0 (1*) | 22 (1*) | 2 | 0 |
| Letoun | 4 (2*) | 0 (1*) | 12 (1*) | 1 | 0 |
| Kluzák | 4 (1*) | 0 | 8 | 0 | 0 |
| Vrtulník | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Balón Vzducholod' | 0 (1*) | 0 | 2 | 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.

Události v provozu sportovních létajících zařízení (SLZ)

| Druh sportovního létajícího zařízení | Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost v 1. čtvrtletí 2013 | | | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------|-------------------------|---------------|
| | Letecká nehoda | Vážný incident | Incident | Bez vlivu na bezpečnost | Není určeno** |
| Celkem všechny kategorie SLZ | 37 (10*) | 50 | 15 | 0 | 0 |
| ULL | 6 (10*) | 0 | 12 | 0 | 0 |
| UK | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ULH a ULV | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| PK, MPK, ZK, MZK | 14 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| Sportovní padák | 16 | 50 | 0 | 0 | 0 |

* Letecké nehody oznámené ÚZPLN 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.



**Ve třetím čtvrtletí roku 2013
nedošlo v obchodní letecké dopravě
na území České republiky k letecké
nehodě.**

**Přehled zahrnuje vybrané události,
hodnocené z hlediska závažnosti
a následků jako incidenty.**

Incident

Datum: 23.7. 2013
Typ: Airbus A320
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ATS přijaly oznámení od posádky a od přetahu, že došlo k poškození světla na ACFT.
- Nebylo jasné, zda k poškození došlo při vzletu nebo při přistání.
- Byl přerušen provoz na RWY a provedena její kontrola, která potvrdila střeby na RWY.
- RWY byla vyčištěna, provoz obnoven.
- Zdrženy byly tři lety cca 20 minut.

Incident

Datum: 6. 8. 2013
Typ: Airbus A320
Místo: LKKV (Karlovy Vary)

- Station Manager (SM) společnosti Ural Airlines zůstala na palubě letadla po nástupu cestujících v prostoru předních dveří.
- SM neoprávněně manipulovala s dveřmi bez předcházející konzultace s posádkou. Odsunula bezpečnostní zábradlí na schodech a přivřela dveře.
- Řídící odbavovací plochy nedodržel postupy pro odstavování schodů, neobdržel od posádky vyjádření souhlasu k odstavení schodů a se schody odjel.

Incident A320 - pokračování

- Vedoucí kabiny neměla přehled o dění v prostoru předních dveří.
- Krátce po odstavení schodů od letadla SM otevřela dveře a nakročila do prázdna. Následoval pád z výšky dveří Airbusu na zem, při kterém utrpěla těžké zranění.

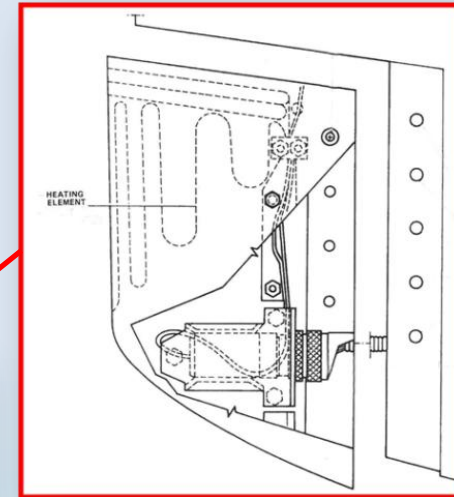


Incident

Datum: 9. 8. 2013
Typ: ATR 42-500
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Po vzletu došlo po zapnutí systému odmrazování k signalizaci ANTI ICING RUD & ELEV HORN FAULT. Reset systému byl neúspěšný.
- Byl proveden návrat z letu zpět na LKPR.
- Proměřením byla zjištěna závada vyhřívání náběžné hrany levého stabilizátoru.
- Byla provedena výměna L/H ELEVATOR HORN.
- Práce byly ukončeny přezkoušením funkce dle příslušného JIC.

Incident ATR 42-500 – pokračování



Incident

Datum: 11. 8. 2013
Typ: Boeing B 737-800
Místo: FIR Sofia

- Při letu letounu typu B 737-800 tuzemského dopravce z Katovic do tureckého Bodrumu došlo v prostoru nad bulharským územím k signalizaci nízkého tlaku a posléze k signalizaci malého množství oleje na motoru č.2.
- Systém automaticky odstavil motor z činnosti.
- Posádka se rozhodla pro bezpečnostní přistání na letišti v Sofii.
- Při incidentu nebyl nikdo z cestujících a posádky zraněn, k poškození letadla nedošlo.

Incident B 737-800 - pokračování

- Po kontaktu s bulharskou stranou bylo šetření události delegováno ÚZPLN, Bulharsko jako stát události poskytlo záznamy ATS.
- Motor byl sejmut a odeslán do zahraniční servisní organizace k provedení odborné expertízy. Expertíza prokázala poruchu ložiska č. 3 (P/N 1460M52P03). Ložisko bylo na motor namontováno v roce 2008 a od té doby odpracovalo 17 285 hodin a 5 627 cyklů.
- O poruše byl informován výrobce motoru a bylo vyžádáno stanovisko k návrhu opatření k zajištění provozuschopnosti motoru typu CFM 56-7B.
- Na základě výsledku technické prohlídky motoru a stanoviska výrobce byla změněna kvalifikace události z vážného incidentu na incident.
- ÚZPLN vydal předběžnou zprávu.



Table Inspection Report



Engine Serial No. / Engine Type / Customer

894619 / CFM56-7B / TVS

Removal Reason / Remarks

Hardware Failure – Engine – IFSD / Brg. No. # 3

Removal Date / Place

Aug. 11th, 2013 /

Aircraft Tail Sign / Engine Position

OK-TVG / # 2

Event No.

652187

Report issued by

M. Friedrich, WO342 Failure Analysis

Issue Date

August 28th, 2013

Revision

-

Revised Pages

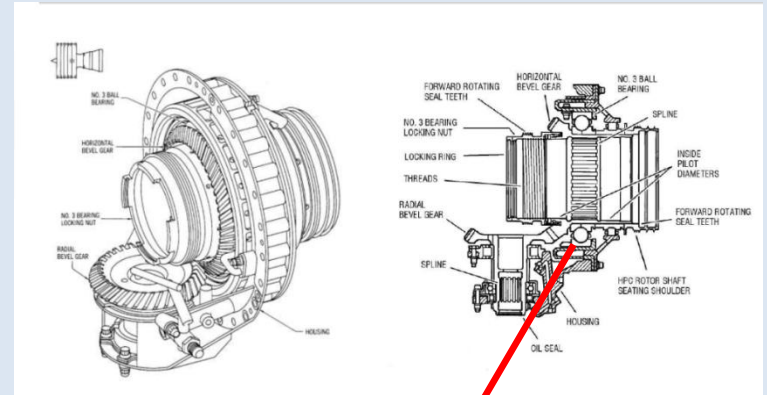
-

Incoming

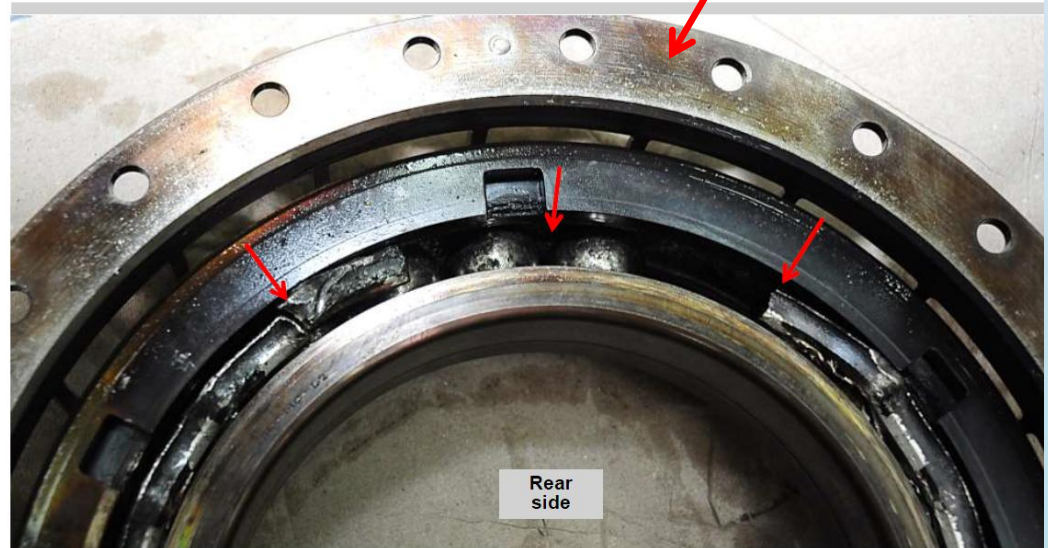


Metallic chips on the forward sump magnetic chip detector and strainer.

Kovové třísky zachycené
v olejovém systému



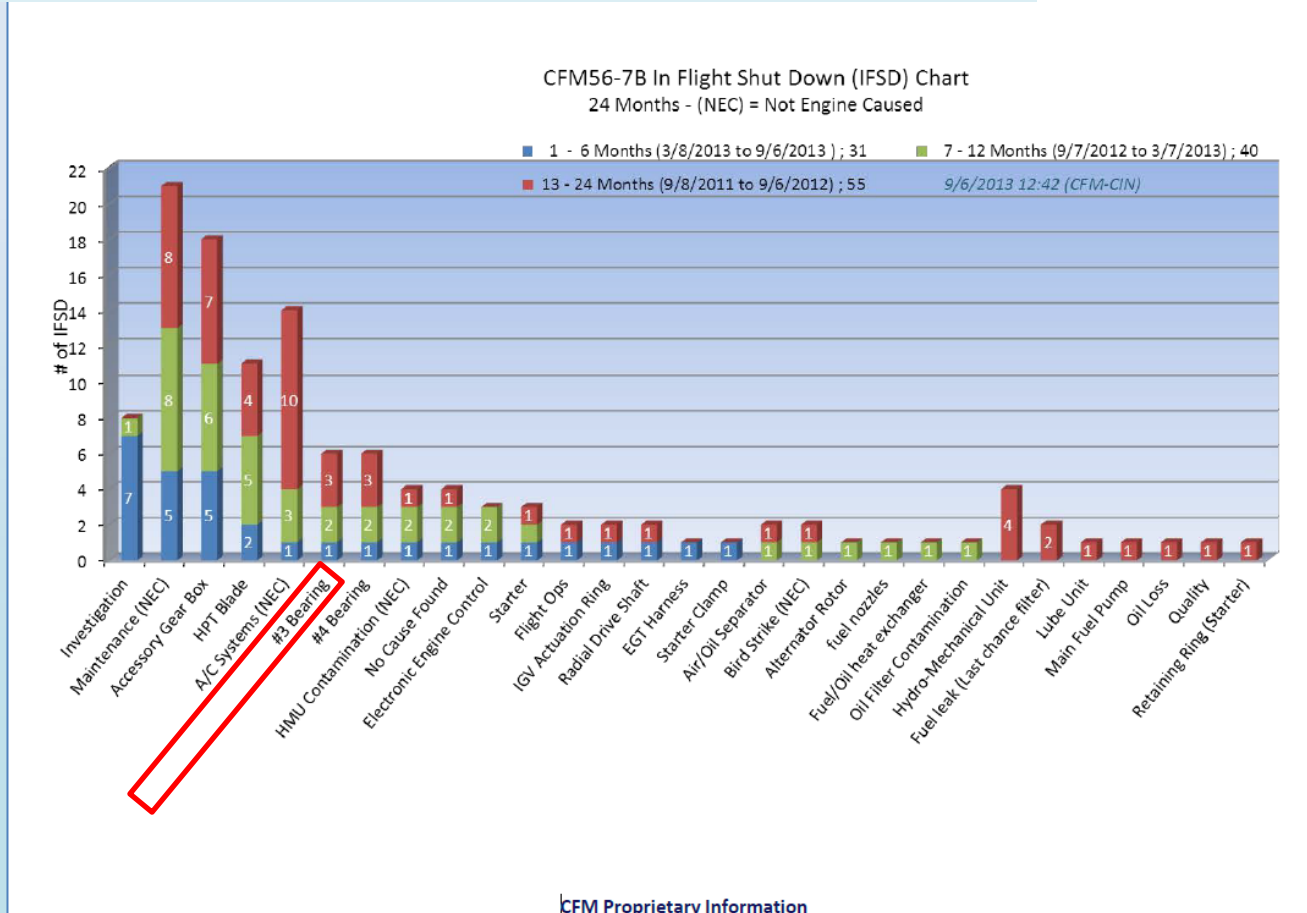
Inlet Gearbox (IGB)



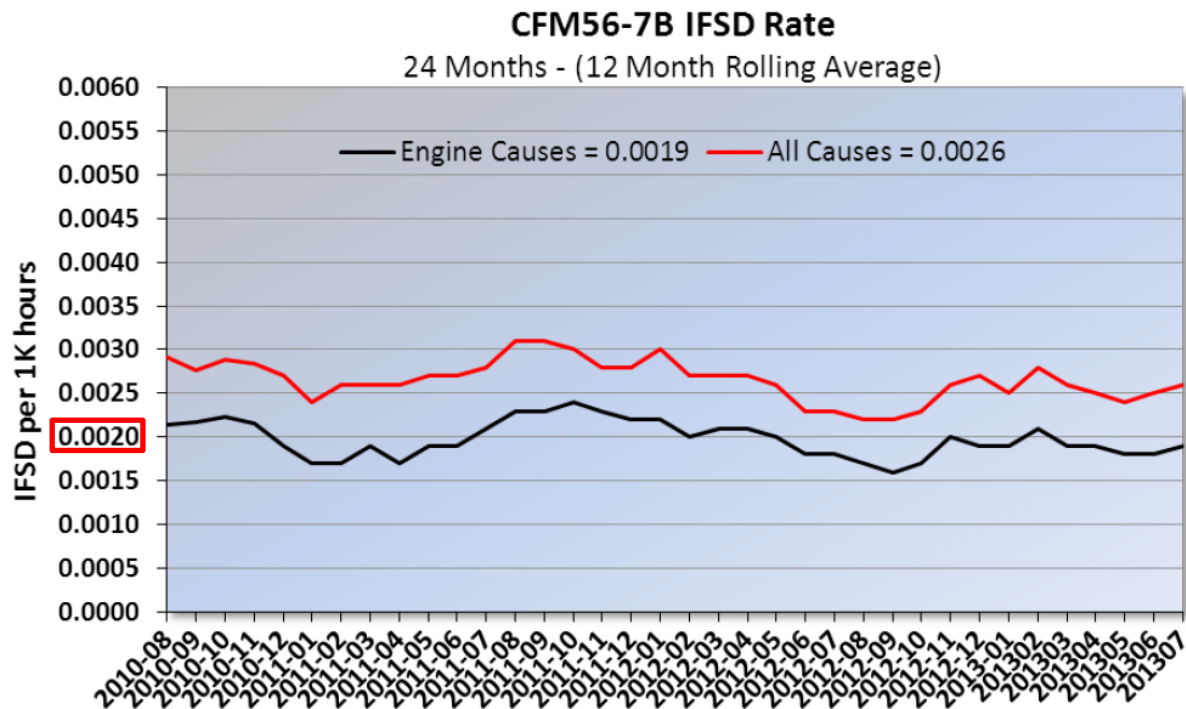
Rear
side

Brg. No. # 3 in destroyed condition / cage in broken condition.

Poruchovost částí motoru CFM 56-7B za sledovaná období (červený rámeček - poruchy ložiska č.3)



Poměr poruchovosti motorů (IFSD) za sledované období je 10x menší než např. požadavek pro ETOPS 180, který je 0,02.



CFM Proprietary Information

Incident

Datum: 17. 8. 2013
Typ: Airbus A320
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Na letadle Airbus A320, letícího z LKPR do LBBG (Burgas), došlo krátce po dosažení FL 370 k popraskání fixního bočního okna na straně velitele letadla.
- Posádka letadla se po konzultaci s MCC rozhodla pro návrat z letu zpět na LKPR.
- Příčinou události byla technická závada. Po provedení výměny levého fixního bočního skla dle příslušného MM bylo letadlo uvolněno do provozu.

Incident A320 – pokračování



Vážný incident

Datum: 25. 8. 2013
Typ: Boeing B 737-800
Místo: LKPD (Pardubice)

- Při přistání letounu typu B 737-800 na letišti Pardubice došlo k vyjetí z RWY 09. Letoun vyjel cca 150 m za konec RWY do travnatého předpolí, kde se otočil asi o 90° vlevo.
- Nikdo z cestujících a posádky nebyl zraněn.
- Nedošlo k poškození letounu ani k poškození vybavení letiště.
- Letoun byl vyproštěn silami povolányými z letiště Leoše Janáčka z Ostravy.
- Událost je kvalifikována jako vážný incident a ředitel ÚZPLN jmenoval komisi doplněnou o odborné poradce.

Vážný incident B 737-800 – pokračování

- Neprodleně byly zajištěny veškeré dostupné záznamy z pozemních a palubních zařízení. Záznamy byly čitelné a využitelné pro provedení detailní analýzy kritické fáze přistání.
- Po zjištění prvotních informací vydal ÚZPLN na www.uzpln.cz prohlášení k události.
- Bylo potvrzeno, že obraceč tahu pravého motoru (revers) byl podle MEL 78-9 v režimu „Inoperative“. Tato informace byla řádně zapsána do TLB dne 22. 8. 2013. MEL 78-9 spadá do kategorie „C“ a lhůta na jeho odstranění byla do 1. 9. 2013.

Vážný incident B 737-800 – pokračování



Incident

Datum: 30. 8. 2013
Typ: DHC 8D
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Při letu zahraničního dopravce z EDDM (Mnichov) do EPWR (Wroclaw) došlo při přeletu území ČR k indikaci „OVER SPEED“ na motoru č.2. Posádka podle postupů vypnula motor, vyslala signál MAY DAY a požádala o bezpečnostní přistání na letišti LKPR, kde letadlo bezpečně přistálo. Letadlo bylo obsazeno 58 cestujícími a posádkou, nikdo z přítomných nebyl zraněn.
- Po přistání si posádka vyžádala technickou asistenci z Německa. Technici prohlédli letadlo a provedli úspěšný reset systému indikace.
- Letadlo bylo uvolněno do provozu a v noci opustilo LKPR.

V průběhu třetího čtvrtletí 2013 obdržel ÚZPLN od leteckých dopravců celkem 46 oznámení o střetu s ptáky, z toho:

- 36 x došlo ke střetům v prostoru letišť v České republice
- 9 x bylo přijato hlášení o střetu od českého leteckého dopravce během vzletu a přistání na zahraničních letištích
- 1 x se po střetu našly pouze stopy na trupu letounu a nepodařilo se zjistit, kdy a kde k němu došlo

V jednom případě došlo k přerušení vzletu z důvodu velkého množství ptáků v ose dráhy.

Dále byly hlášeny dva střety s ptáky od pilotů letounů v hmotnostní kategorii 0 – 2250 kg. Jedna měla za následek leteckou nehodu UL letounu a druhá těžké poškození letounu.

Ilustrační foto

Přehled laserových útoků

Ve třetím čtvrtletí 2013 ÚZPLN obdržel 10 oznámení o zasažení laserovým paprskem ve FIR Praha.

Případy zasažení laserem byly oznámeny:

- 7 x posádkami zahraničních provozovatelů
- 3 x posádkami českých provozovatelů

Podle hlášení k ohrožení bezpečnosti provozu došlo:

- 2 x při letu na trati ve FL 370
- 7 x během přiblížení na LKPR
- 1 x po vzletu z LKPR



Všeobecné letectví

Letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2250 kg.

V této kategorii letadel se ve 3. čtvrtletí 2013 na území České republiky nestala žádná letecká nehoda.

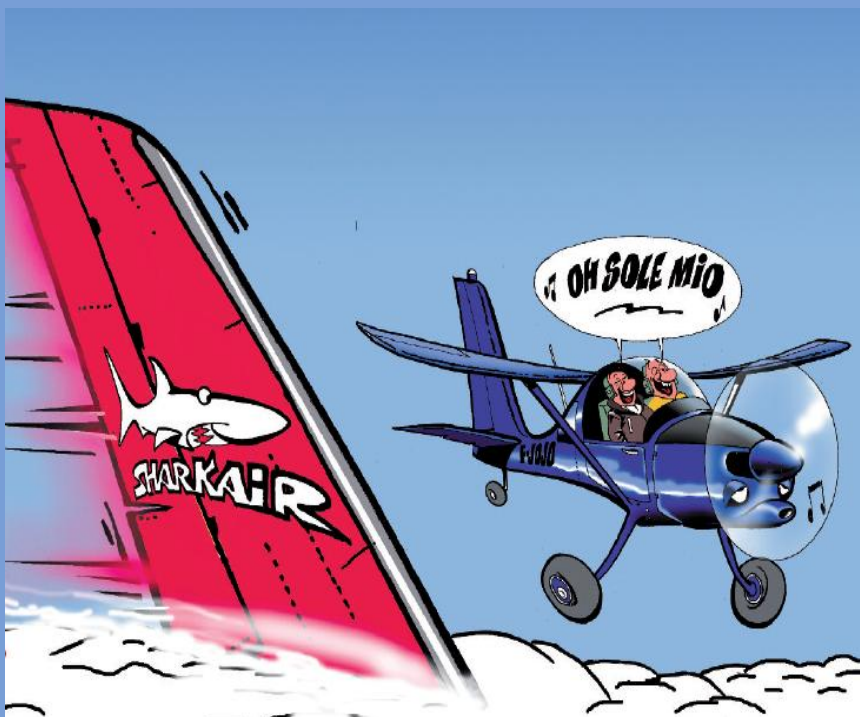


Incident

Datum: 7. 8. 2013
 Typ: Balóny Kubíček BB20XR
 Místo: Řečice, 1 km jižně

- ➔ Horkovzdušný balón BB20XR zachytil během letu o vedení vysokého napětí. Jeden vodič byl poškozen.
- ➔ Na balónu došlo k mechanickému poškození vrchního opletu palivové hadice.
- ➔ Pilot horkovzdušného balónu nebyl zraněn.





Všeobecné letectví

Letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností do 2250 kg.

Letecká nehoda

Datum: 2. 7. 2013

Typ: ULL Jora

Místo: Plocha SLZ Jiříčky

- Pilot s další osobou na palubě prováděl přelet z letiště Jihlava (LKJI) na SLZ Jiříčky.
- Při přiblížení na RWY 16 ULL, cca 30 m před THR RWY, zachytil podvozkem o obilí vysoké cca 40 cm a tvrdě dosedl na zem.
- Na zemi přejel terénní nerovnost, na které došlo k poškození ULL.
- Výběh dokončil po spodní části trupu na RWY 16.

Letecká nehoda ULL Jora - pokračování

- ➔ Při kontaktu s terénem došlo k poškození tří listů vrtule, k ulomení předového podvozku a k ohnutí levé a pravé podvozkové nohy hlavního podvozku.
- ➔ Pilot nebyl zraněn, další osoba na palubě byla lehce zraněna. Příčinou LN bylo prosednutí UL letounu vlivem poryvu větru při přiblížení na přistání.



Letecká nehoda

Datum: 7. 7. 2013
Typ: Kluzák Standard Cirrus
Místo: Louka u obce Kaškovice

- Pilotka odstartovala z letiště Hodkovice k letu do termiky dle osnovy AK - PL úloha II/19.
- Vzhledem k termickým podmínkám a výšce letu se pilotka správně rozhodla k přistání do terénu.
- Prováděla přiblížení na přistání rychlostí 110 km/h IAS a rychlost klesání korigovala pomocí brzdících klapek.
- Ve výšce cca 20 m AGL zaznamenala náhlý pokles rychlosti a výrazné prosednutí kluzáku.

Letecká nehoda Standard Cirrus - pokračování

- Pilotka na tuto situaci správně zareagovala mírným potlačením řídicí páky, aby zabránila pádu, ale vzhledem k nedostatku výšky již nestihla provést následné vyrovnání kluzáku a ten tvrdě přistál na kolo podvozku.
- Kluzák nebyl po tvrdém přistání poškozen.
- Pilotka ucítila bolest zad, po ošetření v nemocnici bylo její zranění kvalifikováno jako vážné.
- Příčinou LN bylo podcenění změny rychlosti proudění za překážkou.
- Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.

Letecká nehoda

Datum: 10. 7. 2013
Typ: Padákový kluzák Anakis S
Místo: Javorový u Třince

- Pilotka - žákyně prováděla celkově čtvrtý výškový let v rámci základního kurzu.
- Jednalo se o nesamostatné lety, kdy byli žáci řízeni instruktory pomocí vysílaček.
- Pilotka prováděla po celou dobu letu úkony dle pokynů instruktora.
- Po poslední otočce vpravo letěla přímým letem proti větru směrem k oficiální přistávací ploše a vlivem nedostatečné výšky narazila do drátů elektrického vedení.
- Došlo k poškození sedačky padákového kluzáku elektrickým výbojem a pilotka utrpěla vážná zranění.

Incident

Datum: 12. 7. 2013

Typ: Kluzák ASW 24

Místo: 3 km východně od obce Žihle

- Pilot kluzáku prováděl mimoletištní let v termice. S ohledem na vzdálenost od letiště a výšku letu se správně rozhodnul pro přistání do terénu.
- Pro přistání si vybral plochu porostlou obilím.
- Ve fázi výběhu, těsně před zastavením se kluzák dostal do hluboké koleje, která ho otočila o 180°.
- Kontaktem o tvrdý povrch došlo k poškození spodní části trupu a odření klapky na pravé polovině křídla.



Incident

Datum: 13. 7. 2013
Typ: Tandemový PK METIS 2
Místo: Javorový u Třince

- Po tzv. křížovém startu (start čelem ke kluzáku) došlo k okamžitému odpoutání.
- Pilot neměl ihned přehled o překážkách ve směru vzletu.
- Vzhledem k malé výšce nad zemí došlo při plné dopředné rychlosti ke kontaktu pasažéra s vyčnívajícím pařezem.
- Následně skončil padákový kluzák na stromech pod místem startu.
- Pasažér utrpěl lehčí zranění.



Ilustrační foto PK

Letecká nehoda

Datum: 17. 7. 2013

Typ: Z – 37A

Místo: Žlunice

- Pilot po vzletu z pracovní plochy Sběř letěl směrem k severnímu okraji ošetřované plochy kukuřice, situované vedle obce Žlunice.
- Při letu nad řadou stromů a vodní nádrží došlo ve výšce cca 30 m nad zemí k pádu letounu, který dopadl do vodní nádrže.
- Nárazem došlo k destrukci přídě letounu a odtržení částí křídla.
- Pilot, který při nárazu utrpěl vážné zranění, zůstal zaklíněn v deformované kabině, z části ponořené do vody.

Letecká nehoda Z – 37A - pokračování

- Pilotovi poskytl pomoc svědek události. Ke zranění dalších osob nedošlo. Letoun byl zničen. Voda v nádrži byla kontaminována postřikem a provozními kapalinami.



Letecká nehoda

Datum: 17. 7. 2013
Typ: MZK
Místo: LKJA (Jaroměř)

- Při vzletu dvoumístného motorového závěsného kluzáku z LKJA došlo ke ztrátě stability kluzáku.
- Pilot ukončil let mimo dráhu nedaleko letiště. Kluzák byl poškozen, pilot utrpěl těžké zranění.
- Pilot si stroj nově pořídil a neprovedl na něm seznamovací lety s instruktorem. Kritický let byl jeho první na tomto kluzáku, pilot měl od roku 2001 na MZK nalétáno cca 250 hodin.
- Příčinou nehody bylo nezvládnutí techniky pilotáže po vzletu.



MZK na místě letecké nehody

Letecká nehoda

Datum: 19. 7. 2013
Typ: ULL TL 32 Typhoon
Místo: Olomouc

- V blízkosti letiště Olomouc došlo po vzletu ULL k postupné ztrátě výkonu motoru až došlo k jeho úplnému zastavení.
- Pilot se rozhodl přistát na nejbližší plochu, která však byla pokryta vrstvou vzrostlého obilí.
- Podrovnání provedl ve výšce obilí, ale přesto došlo k prudkému zbrzdění a poškození ULL.
- Dvoučlenná posádka nebyla zraněna.

Letecká nehoda TL 32 Typhoon - pokračování

- Prohlídkou motoru bylo zjištěno zadření ložiska na klikovém hřídeli.
- Jako možnou příčinu selhání motoru lze označit nedostatečné mazání motoru palivovou směsí a úsady v karburátoru č. 2.

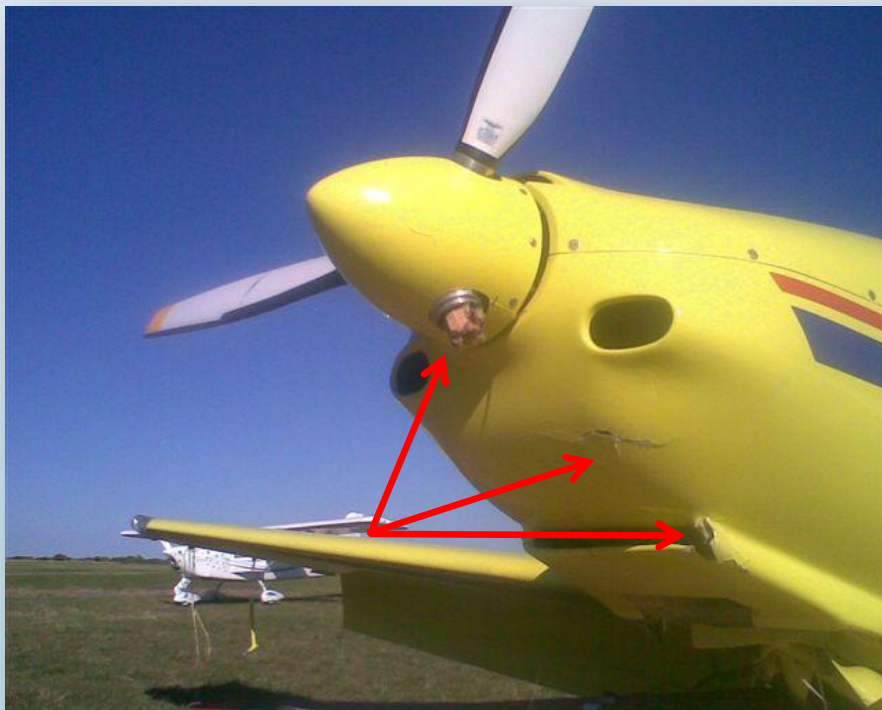


Letecká nehoda

Datum: 21. 7. 2013
Typ: ULL Sting 2000
Místo: LKSN (Slaný)

- Po vzletu ULL Sting 2000 z letiště Slaný došlo ke ztrátě výkonu motoru.
- Pilot se rozhodl pro návrat malým okruhem zpět na letiště a při tom došlo k dalšímu úbytku výkonu motoru.
- Pilot provedl nouzové přistání v prostoru jižního okraje dráhy.
- Při tvrdém přistání došlo k poškození SLZ a jeho otočení o 180°.
- Dvoučlenná posádka nebyla zraněna.

Letecká nehoda ULL Sting 2000 – pokračování



Poškození přední části SLZ

Poškození křídla SLZ



Incident

Datum: 22. 7. 2013
Typ: L13 SE Vivat
Místo: LKKM (Kroměříž)

- Zahraniční pilot motorového kluzáku L13 SE Vivat, OM-7107, prováděl let VFR ze Slovenska (Ružomberok) do Kroměříže.
- Při přiblížení na letiště Kroměříž prováděl úkony před přistáním. Když chtěl vysunout podvozek, omylem dal páku do polohy pro zasunutí.
- Jako pravděpodobný důvod pilot uvedl, že po vzletu zapomněl podvozek zasunout a celý let uskutečnil s podvozkem ve vysunuté poloze, neprovedl řádnou kontrolu vysunutí.
- Při dosednutí na „břicho“ došlo k poškození vrtule, deformaci konce výfuku a drobným poškozením na motorovém krytu.

Incident L13 SE Vivat - pokračování:



Incident

Datum: 23. 7. 2013
Typ: L13 SE Vivat
Místo: LKFR (Frýdlant)

- Při pojíždění na vyčkávací místo RWY 26 došlo k náhlému sklopení hlavního podvozku směrem vpřed.
- Motorový kluzák zůstal ležet na hlavním podvozkovém kole, ale ke kontaktu vrtule s terénem nedošlo.
- Při ohledání bylo zjištěno prasknutí oka táhla, které drží podvozek v otevřené poloze.
- Dne 31. 8. 2013 došlo na stejném letounu při přistání na RWY 26, ve fázi dokončování výběhu k samovolnému zavření hlavního podvozku.
- Po prosednutí došlo ke kontaktu vrtule s terénem.

Incident L13 SE Vivat - pokračování:



Letecká nehoda

Datum: 26. 7. 2013
Typ: Padákový kluzák Compact 2
Místo: Javorový u Třince

- Žák ve výcviku prováděl na padákovém kluzáku Compact 2 přiblížení na přistání. Ve 3. zatáčce se dostal mimo běžnou dráhu přistávacího manévru, do prostoru, kde nebylo místo pro nouzové přistání a kde se nacházelo elektrické vedení.
- Instruktor vydal pokyny pro let směrem k přistávací ploše, ale kvůli malé výšce žák zachytil nohama za dráty vedení.
- Pilot utrpěl při letecké nehodě těžké zranění. Padákový kluzák byl nárazem do vodičů a zkratem poškozen.

Letecká nehoda Padákový kluzák Compact 2

- ➔ Příčinou letecké nehody byla chyba v pilotování – špatný odhad závěrečné zatáčky po větru. Spolupůsobícím faktorem byla malá zkušenost instruktora.



Letecká nehoda

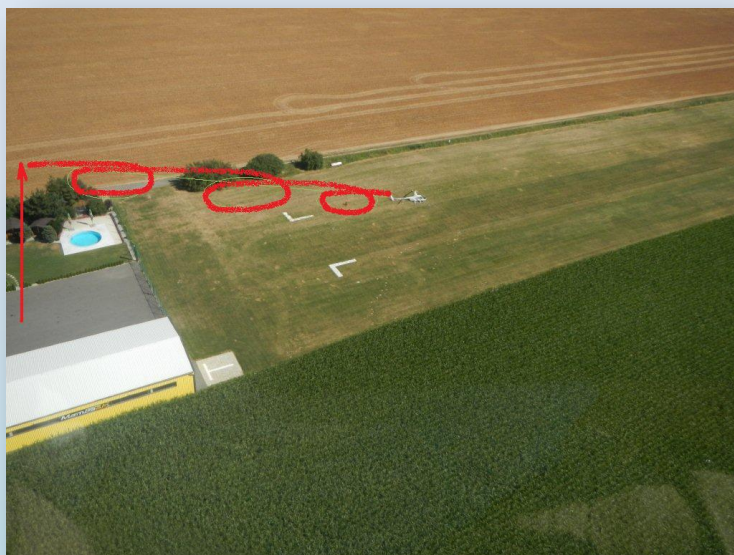
Datum: 31. 7. 2013
Typ: Robinson R44
Místo: LKBO (Bohuňovice)

- Pilot s dalšími dvěma osobami na palubě prováděl rekreační let z Bohuňovic do Kroměříže.
- Po příchodu na letiště v odpoledních hodinách pilot provedl předletovou přípravu a po vytažení vrtulníku z hangáru na asfaltovou plochu, doplnil do nádrží vrtulníku cca 170 l LPH.
- Vzlet byl proveden proti větru, mimo oblast vzduchového polštáře, z asfaltové plochy, která je umístěna v areálu letiště mezi budovami.
- Vrtulník se v cca 8 m AGL, stále ve visu, již nacházel mimo plochu, nad překážkami a vlivem poryvu větru se mírně prosednul a začal se otáčet doleva.

Letecká nehoda Robinson R44 – pokračování:

- Pilot ve snaze vyhnout se kontaktu s překážkou přizvednul kolektiv a na točení doleva reagoval vyšlápnutím pravého pedálu nožního řízení.
- Vrtulník se okamžitě roztočil doprava (ocasní vrtulka se dostala do režimu vírového prstence) a v klesavé spirále po třech otočkách tvrdě dosedl na travnatou plochu letiště.
- Po kontaktu rotujících ploch se zemí došlo ke zničení vrtulníku.
- Pilot a jedna osoba na palubě utrpěli lehké zranění.

Letecká nehoda Robinson R44 – pokračování:



Letecká nehoda

Datum: 3. 8. 2013
Typ: Taifun 17E
Místo: LKHD (Hodkovice)

- Při pojíždění motorizovaného kluzáku zahraničního provozovatele na letišti Hodkovice došlo při přeježdění nerovnosti na travnaté ploše k poškození předního podvozku a poklesu přídě.
- Přitom došlo k poškození přední části trupu, zastavení motoru a poškození vrtule. Dvoučlenná posádka nebyla zraněna.



Letecká nehoda

Datum: 4. 8. 2013

Typ: Pipestrel Virus SW

Místo: cca 1,5 km LKSA (Staňkov)

- ➔ Pilot ULL (cizí státní příslušník, nálet 150 hodin, na typu 80 hod) s cestujícím prováděl let z EDAY (Straussberg u Berlína) do EDML (Landshut) s dostatečným množstvím paliva.
- ➔ S meteorologickou situací se pilot seznámil před letem.
- ➔ Nad území ČR vletl v prostoru Kraslice na 3500 ft ALT a v této hladině pokračoval kurzem cca 190° W Tachov. Uvedl, že od jihozápadu postupovala bouře, kterou chtěl obletět.



Letecká nehoda Pipestrel Virus SW - pokračování

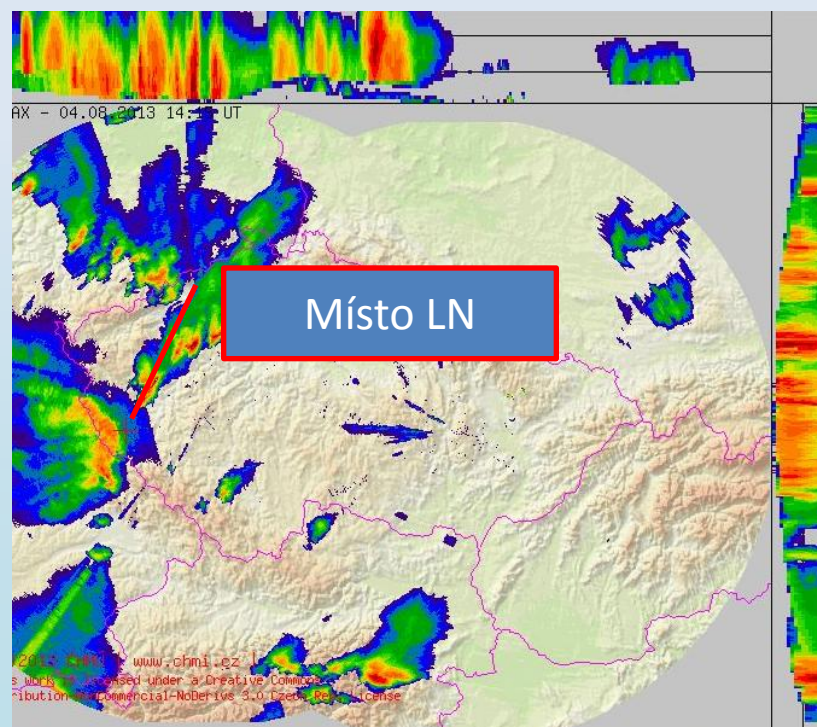
- V prostoru Staňkov pilot uslyšel ránu do letounu, který se stočil doprava a začal padat s mírným sklonem dozadu.
- „Neměl jsem žádnou šanci ho řídit“, uvedl pilot. Následně sice dostal letoun pod kontrolu, ale začal vynechávat motor.
- Pilot se rozhodl pro přistání na volné prostranství cca 1,5 km SW LKSA. Po cca 150 m dojezdu došlo k ulomení předového kola a převrácení letounu na záda.
- Obě osoby na palubě měly pouze oděrky ošetřené v nemocnici.
- Letoun byl vážně poškozen. Nebyly nalezeny žádné stopy po střetu s ptákem.



Záznam GPS z mobilního telefonu pilota

Letecká nehoda Pipestrel Virus SW - pokračování

- Svědkové v místě LN uvedli, že v době přistání foukal silný nárazový vítr.
- Poslední multiradarový záznam letu ze záznamu ANS je ze 14:11:26 UTC.
- Snímek odrazu význačné oblačnosti v den události je z 14:15:00 UTC.



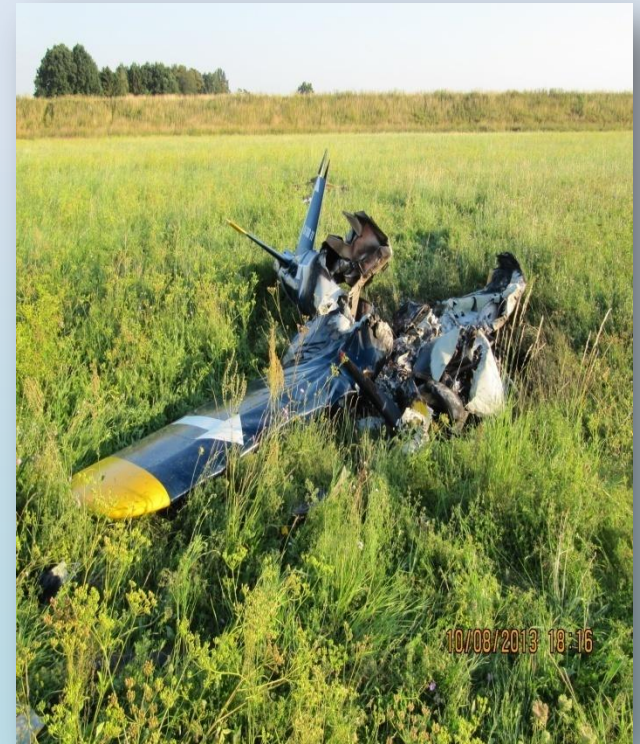
Letecká nehoda

Datum: 10. 8. 2013
Typ: UL letoun Corsair F4U
Místo: Modelářská plocha Holešov

- Pilot po dohovoru s organizátory letecké modelářské show přistál s UL letounem na upravené travnaté ploše (140 x 20 m ve směru 27/90) a zastavil v prostoru pro statické ukázky.
- Před odletem se domluvil s organizátorem akce, že po vzletu ve směru 090° provede okruh a nízký průlet nad plochou ve směru vzletu.
- V cca 17 hodin byl přerušen modelářský provoz a UL letoun odstartoval ve směru východ.
- Pilot po vzletu pravou zatáčku o 270°, ve výšce cca 20 m AGL, provedl přílet k ploše kolmo na směr vzletu.

Letecká nehoda UL letounu Corsair F4U – pokračování

- Těsně před plochou pilot razantně uvedl UL letoun do stoupavé ostré levé zatáčky s postupným náklonem až 90°.
- Na vrcholu obratu o 180° dosáhl výšku cca 50 m AGL a nadále v náklonu cca 90° pokračoval v sestupném letu ve směru od plochy až narazil do země.
- Po nárazu začal UL letoun ihned hořet a byl zcela zničen.
- Pilot utrpěl zranění, kterým na místě podlehl.



Letecká nehoda

Datum: 12.8. 2013

Typ: Padákový kluzák Vega

Místo: Rašovka u Liberce

- Pilot padákového kluzáku prováděl rekreační let.
- Po bezproblémovém startu a zhruba dvou minutách letu došlo ke zborcení vrchlíku padákového kluzáku.
- Pilot v neletovém režimu dopadl na zem.
- Zborcení vrchlíku bylo pravděpodobně způsobeno mechanickou turbulencí na závětrné straně svahu.
- Pilot utrpěl vážné zranění.

Letecká nehoda

Datum: 12.8. 2013
 Typ: 2 x ULL Legend 540
 Místo: ATZ LKKO (Kolín)

- Při skupinovém letu za účelem zhotovení propagační dokumentace došlo ke střetu dvou ULL na výšce cca 5500 ft.
- Jeden poškozený ULL přistál bez vrtule na LKKO.
- Druhý poškozený ULL z důvodů poruchy příčného řízení přistál do terénu.
- Piloti obou ULL nebyli zraněni.



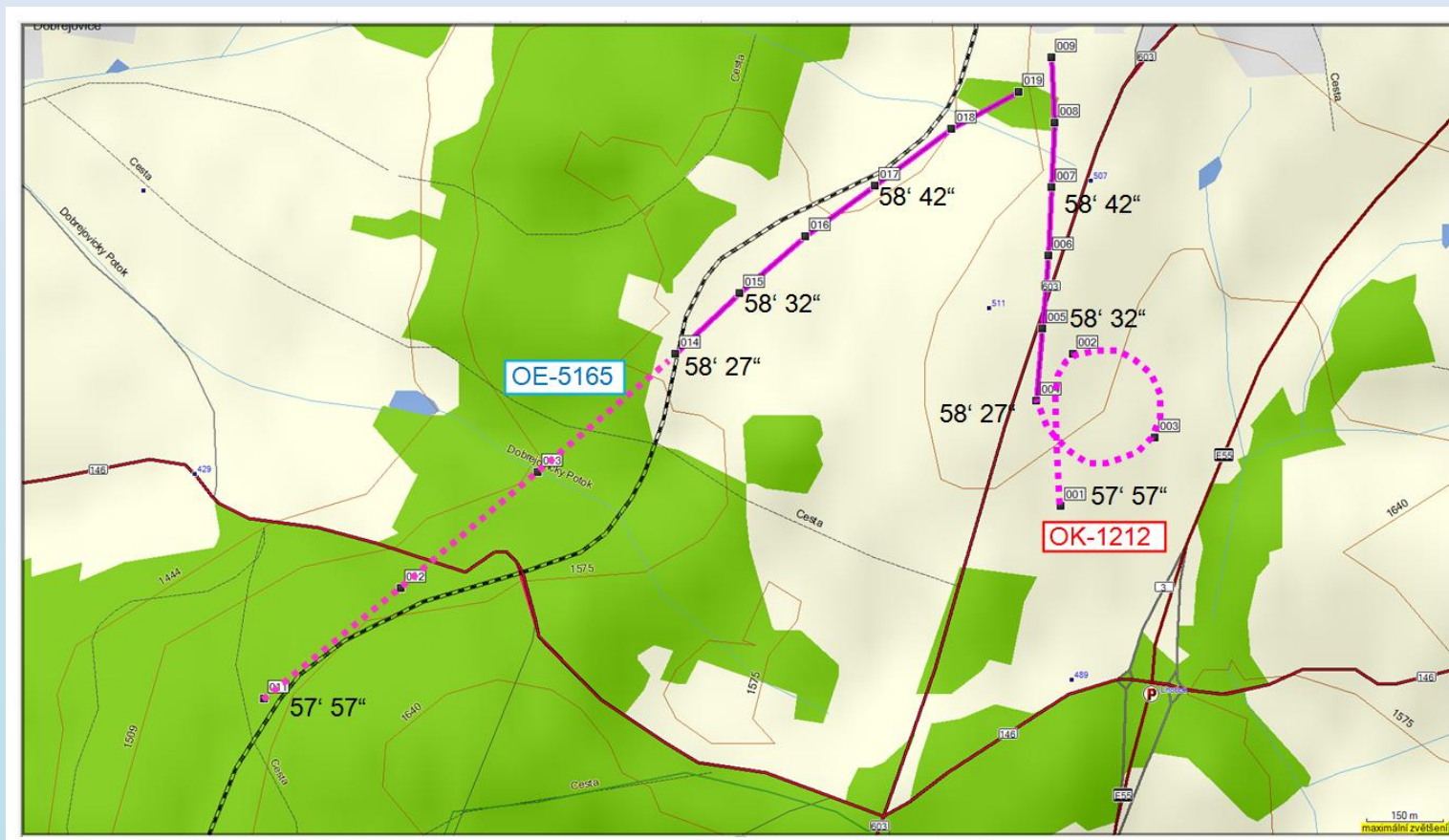
Ilustrační foto ULL Legend 540

Letecká nehoda

Datum: 14. 8. 2013
Typ: Kluzák LAK 12
Místo: ATZ LKHS (Hosín)

- Pilot kluzáku LAK 12 po vzletu z LKHS prováděl termický let. Náhle uslyšel hlasitý hluk motoru cca z pozice na „7. hodině“. Ihned otočil hlavu tím směrem a spatřil letoun, který měl ve vleku kluzák.
- Letoun Rallye 180T-D vlekl kluzák ASTIR CS Jeans. Pilot vlečeného kluzáku rozpoznal, že se aerovlek nebezpečně blíží k jinému kluzáku a vypnul se.
- Vlečný letoun pokračoval bez manévru k vyhnutí. Vlečné lano zavěšené za letounem Rallye 180T-D po vypnutí kluzáku prokmitlo a zasáhlo kluzák LAK 12.

Schéma situace letadel předcházející kolizi



Letecká nehoda LAK 12 - pokračování

- Náraz lana prorazil trup na spodní straně. Lano se omotalo okolo trupu.
- Pilot s kluzákem LAK 12, po ověření, že je říditelný přistál na LKHS, stejně jako vlečný letoun a vlečený kluzák. Ke zranění osob nedošlo.
- Pravděpodobnou příčinou vzájemné kolize kluzáku s vlečným lanem bylo nesprávné rozdělení pozornosti pilota vlečného letounu.
- Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.

Letecká nehoda

Datum: 24. 8. 2013
Typ: ULL RV-02 Vilík
Místo: Plocha SLZ Dětrichov

- Po vzletu ULL RV-02 Vilík došlo k postupné ztrátě výkonu motoru až k jeho zastavení.
- Pilot provedl nouzové přistání na závětrné straně vzrostlých stromů na nerovnou plochu pole.
- Při přistání došlo k poškození ULL, pilot nebyl zraněn.



Letecká nehoda

Datum: 24. 8. 2013
Typ: Commander 112
Místo: LKSU (Šumperk)

- Pilot prováděl vzlet letounu s dalšími třemi osobami na palubě z RWY 36 LKSU. K průběhu vzletu uvedl, že k odpoutáním došlo při cca 60 kt, ale letoun se neudržel nad dráhou a nezrychloval na bezpečnou rychlost pro stoupání.
- Přetažený letoun dosedl zpět na hlavní podvozek, ale pilot při velkém úhlu natažení pokračoval v pokusu o odpoutání a nepřerušil včas vzlet.
- Teprve za koncem RWY 36 se rozhodl přistát do terénu. Letoun dosedl do pole za RWY a narazil do příkopu u silnice.
- Náraz vylomil podvozek a letoun setrvačností pokračoval s rotací vlevo v pohybu po poli za silnicí.
- Ke zranění osob nedošlo. Letoun byl zničen.

Prostor za koncem RWY 36,
kde po nezdařeném vzletu
letoun dosedl a narazil.



Stav trosk na místě
letecké nehody

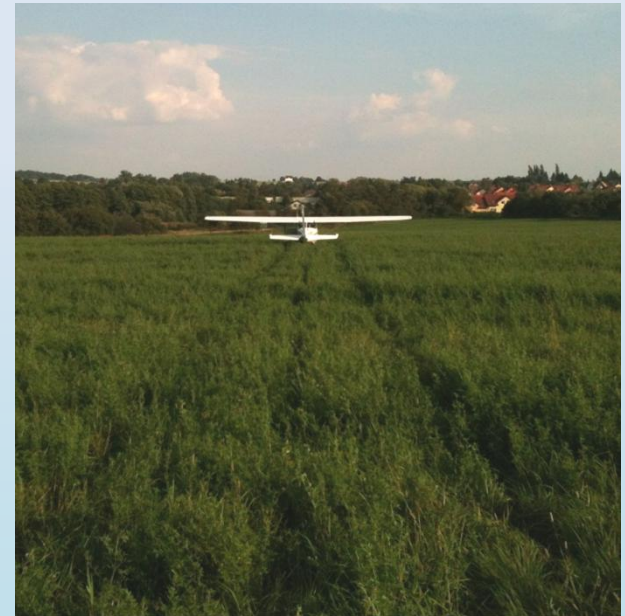
Incident

Datum: 31. 8. 2013
Typ: Cessna C152
Místo: Říčany

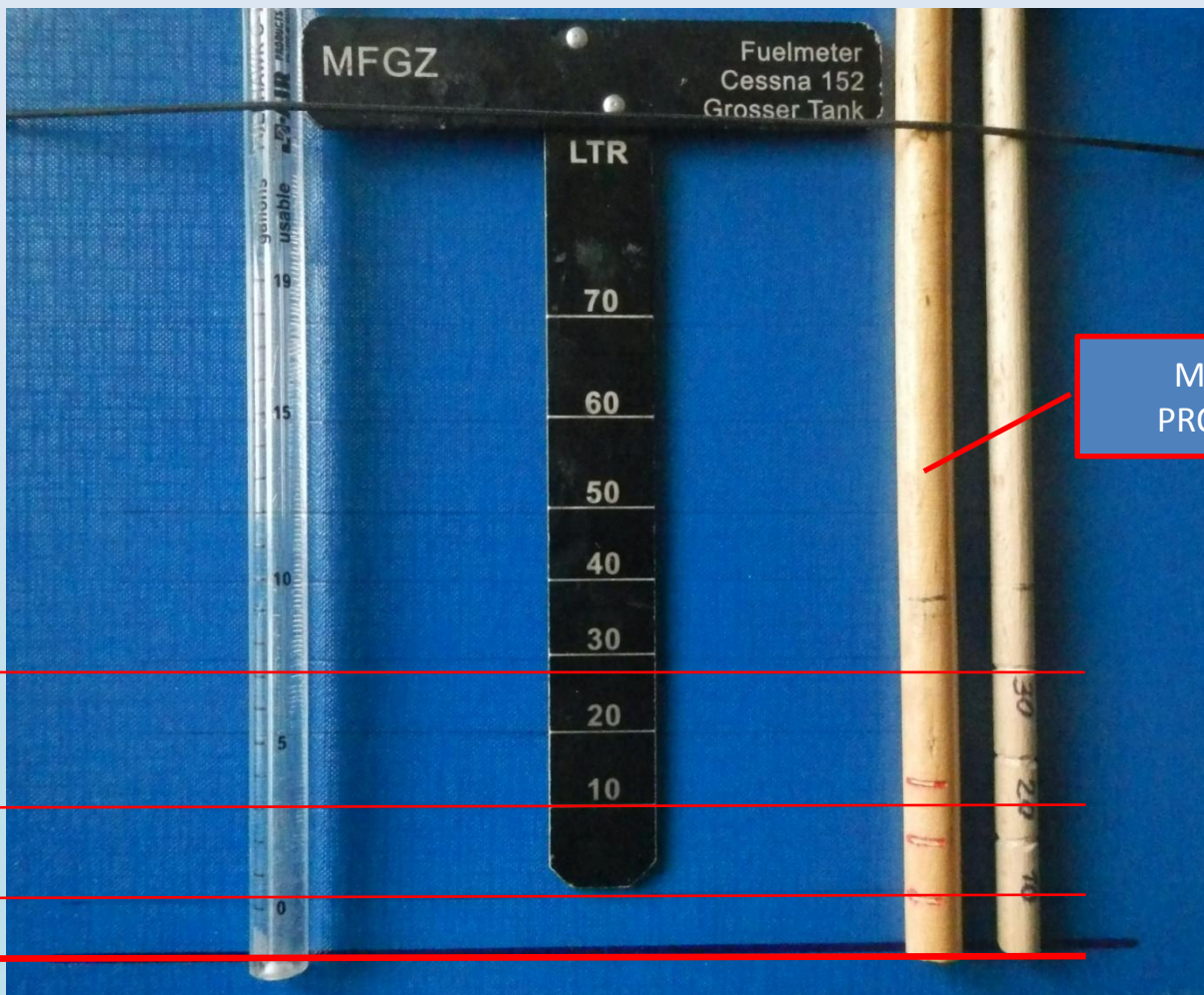
- Při výcvikovém letu na letounu Cessna C152 došlo k postupné ztrátě výkonu motoru.
- Instruktor převzal od žáka řízení a vybral plochu na přistání do terénu.
- Letoun přistál severně nedaleko plochy SLZ LKRICA do terénu pokrytého porostem vojtěšky.
- Při přistání nebyl nikdo z dvoučlenné posádky zraněn, letoun nebyl poškozen.

Incident C152 - pokračování

- Při kontrole technického stavu bylo zjištěno úplné vyčerpání pohonných hmot. Po přemístění letounu na plochu LKRICA byl letoun doplněn a přelétnut na letiště LKLT.
- Z dosud provedeného šetření vyplynulo, že letoun byl zapůjčen a byl to jeden z prvních letů u nového provozovatele.
- Pilot v předletové přípravě určil množství paliva v nádržích na základě měření přiloženou měrkou.
- Měrka nebyla v originálním vyhotovení a vykazovala značné odchylky v měření množství paliva, navíc jeden palivoměr byl nefunkční.



PODLE MĚRKY PILOT ODHADL MNOŽSTVÍ V NÁDRŽI NA 40-45 l,
VE SKUTEČNOSTI BYLO V NÁDRŽI NECELÝCH 30 l.



ZMĚŘENÉ
MNOŽSTVÍ

10 l = 2,6 US Gal

NEVYČERPATELNÝ
ZBYTEK

DNO NÁDRŽE

Letecká nehoda

Datum: 7. 9. 2013

Typ: Motorový padákový kluzák Nirvana Rodeo 125

Místo: Brno Kníničky

- ➔ Pilot MPK Nirvana Rodeo 125 prováděl rekreační let z místa startu u vlastního rekreačního objektu s úmyslem letět k obci Býkovice, vzdálené cca 22 km severně od místa vzletu.
- ➔ Svědkyně uvedla, že létal asi 10 až 15 minut nad polem. Pak viděla, že se „jednou dokola zatočil kolem své osy a potom prudce letěl dolů mimo dohled“.
- ➔ Pilot utrpěl při nárazu do země smrtelná zranění.
- ➔ Konstrukce MPK byla silným nárazem do země poškozená.
- ➔ Na vrchlíku nebyly nalezeny žádné důkazy o poruše říditelnosti.

Letecká nehoda MPK - pokračování

→ Pravděpodobnou příčinou byla chyba v pilotování.



Násilné vytržení konstrukce sedačky ze skeletu

Incident

Datum: 7. 9. 2013
Typ: Su 29
Místo: LKSK (Skuteč)

- Při akrobatickém vystoupení letounu Su 29 na letišti Skuteč došlo k oddělení překrytu kabiny.
- Překryt se oddělil cca po 6-ti minutách letu, při předvedení prvku „nožový let“.
- Překryt dopadl na plochu dráhy, nikdo z diváků ani pilot nebyl zraněn.
- Nedošlo ke kontaktu překrytu s jinou částí letadla a letoun přistál v pořádku.
- Pravděpodobnou příčinou bylo technické selhání předního závěsu překrytu kabiny. O události byl informován ruský výrobce letadla.

Incident Su 29 - pokračování



Amatérsky pořízený videozáznam odpadnutí překrytu kabiny letounu

Letecká nehoda

Datum: 8. 9. 2013

Typ: UL letoun P 220 Koala

Místo: LKUO (Ústí nad Orlicí)

- ➔ Žák plnil úlohu samostatné lety po okruhu.
- ➔ Při přistání dosedl na tři body a UL letoun odskočil. Žák reagoval nepřiměřeným potlačením výškového kormidla.
- ➔ UL letoun dosedl na přední podvozkovou nohu, která se ohnula a zaryla do RWY. Krátce před zastavením se UL letoun převrátil přes vrtuli na záda.
- ➔ Žák nebyl zraněn.



Letecká nehoda

Datum: 12. 9. 2013
Typ: UL vírník CALIDUS
Místo: LKCM (Medlánky)

- Pilot prováděl kontrolní let po výměně olejových hadic motoru.
- Po vstupu na RWY 16, zvýšil výkon motoru a rozjel se po dráze, aniž zkontroloval otáčky rotoru.
- Pilot po ujetí cca 50 m od startu přitáhl řídicí páku. Došlo k prudkému zdvižení přídě, naklonění UL vírníku vlevo a současně k vybočení vlevo o cca 45°. Rotor zachytil o zem a došlo k destrukci UL vírníku.

Letecká nehoda UL vírníku CALIDUS - pokračování

- Po kontaktu listů nosného rotoru se zemí došlo k převrácení UL vírníku na bok.
- Došlo k poškození hlavních částí (rotor, vrtule, překryt kabiny, kryty kol, předové kolo podvozku).
- Pilot nebyl zraněn.
- Pravděpodobnou příčinou letecké nehody byly nedostatečné otáčky rotoru, čímž nebylo dosaženo vztlaku potřebného pro vzlet.



Parašutistický provoz



V 3. čtvrtletí 2013 se výrazně zvýšil parašutistický provoz. To se ale odrazilo i v počtu hlášených leteckých nehod a vážných incidentů.

→ 16 leteckých nehod, při kterých 4 parašutisté utrpěli smrtelné zranění při disciplíně „SWOOPING“.



Letecká nehoda

Datum: 14. 7. 2013
Typ: Padák VELOCITY 96
Místo: LKJI (Jihlava)

- Skupina parašutistů se v pozdních odpoledních hodinách vracela letounem An - 2 z letiště Broumov do Jihlavy, kde plánovali provést jediný výsadek daného dne.
- 10 parašutistů provedlo seskok nad letišťem z výšky 1200 m AGL. První dva přistávali na privátní doskokovou plochu v severovýchodní části letiště, ostatní do prostoru RWY LKJI.
- Poškozený parašutista otevřel padák v cca 1000 m AGL klesal do bodu zahájení vysokorychlostního přistání „SWOOPING“. Při přechodovém oblouku, do vodorovného letu těsně nad zemí, narazil do travnatého povrchu doskokové plochy.

Letecká nehoda padáku VELOCITY 96 – pokračování

- Těžkým zraněním na místě podlehl.
- Parašutista, věk 35 let, měl kvalifikaci kategorie D, 3800 seskoků, za poslední 3 měsíce 50 seskoků, byl velice zkušený, instruktor.
- Padáková technika a vybavení byly plně vyhovující, zcela bez závad.
- Pravděpodobnou příčinou LN bylo pozdní zahájení sestupové spirály. Vliv na přistávací manévr mohla mít i změna proudění za překážkou.



Letecká nehoda

Datum: 3. 8. 2013
Typ: Padák KATANA 135
Místo: LKKT (Klatovy)

- Na LKKT probíhalo parašutistické soustředění zaměřené na nácvik vysokorychlostního přistání „SWOOPING“.
- Pro tuto disciplínu je vybudována speciální doskoková plocha s potřebným vybavením.
- Parašutista měl naplánováno v daný den 5 seskoků, všechny pod dohledem instruktora.
- Poslední seskok provedl v pozdních odpoledních hodinách z výšky 1500 m AGL jako první ve čtyřčlenné výsadce.
- Otevření padáku proběhlo ve výšce cca 1000 m AGL a parašutista klesal do bodu zahájení sestupové spirály o 270° pro nabrání rychlosti.

Letecká nehoda padáku KATANA 135 – pokračování

- Parašutista zahájil spirálu, kterou srovnal až po 360° a pod velkým úhlem v střemhlavém letu narazil do země.
- Těžkým zraněním po převozu do nemocnice podlehl.
- Parašutista, věk 44 let, měl kvalifikaci kategorie D, 886 seskoků, za poslední 2 měsíce 32 seskoků. Absolvoval postupně páté soustředění, přičemž se neustále zlepšoval.
- Padáková technika a vybavení byly plně vyhovující, zcela bez závad.
- Pravděpodobnou příčinou LN bylo zahájení sestupové spirály v nevhodném místě a její následné přetočení. Po srovnání spirály v příliš malé výšce parašutista nezahájil přechodový oblouk pro vybrání střemhlavého letu.

Letecká nehoda padáku KATANA 135 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 10. 8. 2013
Typ: Padák RAPTOR 135
Místo: LKKT (Klatovy)

- Parašutista přijel, společně s kolegou, na LKKT v dopoledních hodinách a měl naplánováno provádět nácviky vysokorychlostních přistání „SWOOPING“.
- Parašutista provedl svůj 4. seskok v odpoledních hodinách z výšky 1500 m AGL.
- Otevření padáku proběhlo ve výšce cca 1000 m AGL a parašutista klesal do bodu zahájení sestupové spirály o 270° pro nabrání rychlosti.
- Parašutista zahájil spirálu, kterou srovnal po 270° a v přímočarém střemhlavém letu, v počáteční fázi přechodového oblouku, narazil do země, od které se odrazil a po 33 m zůstal ležet na místě.

Letecká nehoda padáku RAPTOR 135 – pokračování

- Těžkým zraněním po převozu do nemocnice podlehl.
- Parašutista, věk 43 let, měl kvalifikaci kategorie C, celkem 1500 seskoků.
- Padáková technika a vybavení byly plně vyhovující, zcela bez závad.
- Pravděpodobnou příčinou LN bylo zahájení sestupové spirály v nevhodném místě a v menší výšce. Po srovnání spirály v příliš malé výšce parašutista zahájil vybírání střemhlavého letu a ve fázi přechodového oblouku se ve velké rychlosti střetnul se zemí.

Letecká nehoda padáku RAPTOR 135 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 24. 9. 2013
Typ: Padák XF 15 105
Místo: LKKT (Klatovy)

- Parašutista společně se třemi kolegy zahájil v dopoledních hodinách seskoky s nácvikem vysokorychlostního přistávacího manévru „SWOOPING“.
- Ve třetí výsadce jako první opustil letoun ve výšce 1500 m AGL.
- Otevření padáku proběhlo ve výšce cca 1000 m AGL a parašutista klesal do bodu zahájení sestupové spirály o 270° pro nabrání rychlosti.
- Parašutista zahájil spirálu, kterou srovnal po 270° a v přímočarém střemhlavém letu, v konečné fázi přechodového oblouku, narazil ve velké rychlosti do vodní hladiny jezírka, které je součástí doskokové plochy na LKKT.

Letecká nehoda padáku XF 15 105 – pokračování

- Těžkým zraněním po převozu do nemocnice podlehl.
- Parašutista, věk 43 let, kategorie D, celkem 930 seskoků, za poslední 3 měsíce 120 seskoků.
- Padáková technika a vybavení byly plně vyhovující, zcela bez závad.
- Pravděpodobnou příčinou bylo zahájení sestupové spirály v menší výšce. Po srovnání spirály v příliš malé výšce parašutista zahájil vybírání střemhlavého letu. Ve fázi přechodového oblouku se ve velké rychlosti střetnul s vodní hladinou.
- Na vybírání střemhlavého letu mohl mít negativní vliv zadní vítr o rychlosti 4 – 6 m/s.

Letecká nehoda padáku XF 15 105 – pokračování



Klíčové kategorie incidentů souvisejících s uspořádáním letového provozu (ATM):



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

Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion):

Ve třetím čtvrtletí 2013 byly oznámeny dvě události.



| Datum | RWY | Kategorie závažnosti | Popis |
|-------|----------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 5.9. | RWY 11 LKKV | Significant Incident | Nepovolený vstup osob na RWY 11 při přistání PC12. |
| 25.9. | RWY 12 LKPR | Significant Incident | Pilot ATR42 přešel vyčkávací místo RWY 12 na TWY F a pak couval zpět. |



Porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup Nesprávný postup, odchylka od publikovaných postupů ATM

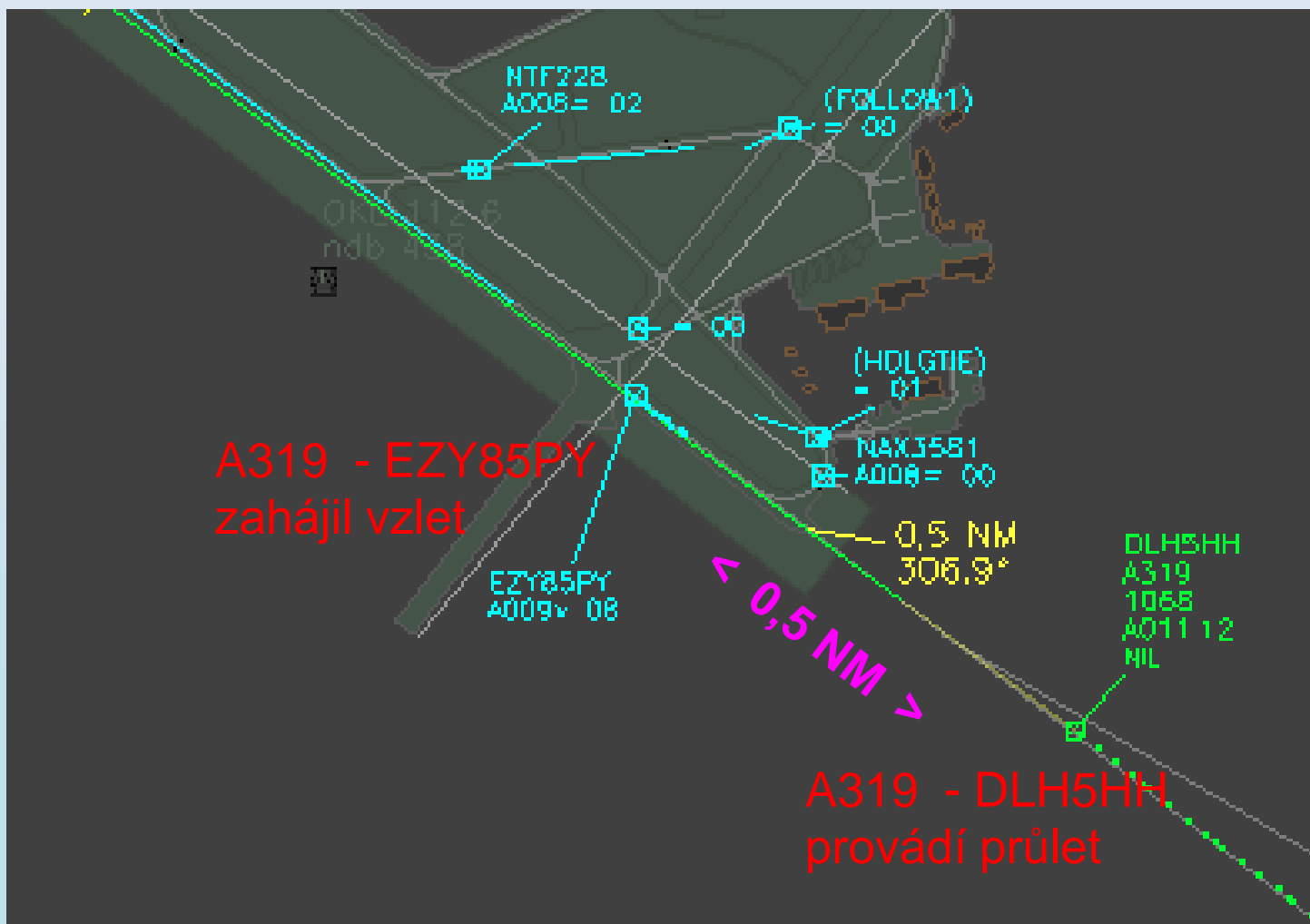
Ve třetím čtvrtletí 2013 byly oznámeny 3 události ve FIR Praha.

| Datum | ATS | Kategorie závažnosti | Popis |
|--------|-------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 20. 8. | TWR LKPR | Significant Incident | Snížení minima rozstupu na RWY 30 LKPR. |
| 25. 9. | APP LKPR | Significant Incident | SR 22 bez spojení veden v průběhu zakročování na LKKL, omezen provoz na LKPR. |
| 26. 7. | APP LKPR | Significant Incident | Posádka B 737 nedodržela při odletu z LKPR publikovaný postup. |

Incident

Datum: 20. 8. 2013
Typ: Airbus A319
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Mezi odlétávajícím A319, volací znak EZY85PY a přilétávajícím A319A DLH5HH došlo ke snížení minima rozstupu.
- V době události byly aplikovány snížené rozstupy na jednu RWY. Přistávající pilot DLH5HH ohlásil postup nezdařeného přiblížení a dostal pokyn od řídicího letového provozu provést odklon o 15° doprava pro zajištění rozstupu s odlétávajícím.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant Incident - C“.



Incident

Datum: 25. 9. 2013

Typ: SR 22

Místo: TMA/CTR (Praha Ruzyně)

- Pilot letounu SR 22 prováděl let IFR z letiště Pau Pyrenees (Francie) podle letového plánu s přechodem na let VFR ve FIR Praha (AGNAV) a přistáním na letišti Kladno.
- Podle pilota a servisní organizace došlo k poruše alternátoru a komunikace. Pokračoval po trati podle letového plánu, což oznámil.
- Pilot letěl nad územím SRN bez spojení s ATC a bez fungujícího odpovídače SSR.
- APP Praha obdrželo informaci, že vůči letounu zakročují letadla vzdušných sil již nad územím SRN a dále ve FIR Praha.

Incident SR 22 - pokračování

- Vojenská složka ATS nesouhlasila s navedením letounu na vhodné letiště na trati před vstupem do TMA Praha. V 15:01 letoun a zakročující dvojice JAS 39 vstoupily do TMA Praha a pokračovaly až nad letiště Kladno. Na 14 min. byl zastaven provoz na LKPR.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.



Incident

Datum: 26. 7. 2013
Typ: Boeing 737-800
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Posádka při odletu obdržela instrukci točit doleva na VOZ VOR. PIC na ní zareagoval až na třetí důrazný příkaz.
- Při následné diskuzi mezi PIC a ATS bylo zjištěno, že použitá dokumentace na palubě neobsahovala aktuální hlukové postupy pro LKPR publikované v AIP ČR.
- Po upozornění na tuto skutečnost společnost vydávající navigační dokumentaci provedla dne 2.8.2013 opravu ve své publikaci.
- Na žádost ATM byl od 30.7.2013 do 15.9.2013 provozovatelem řešen problém velmi podobných volacích znaků společnosti, které vedly často k záměně letadel.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant Incident - C“.



Nepovolené narušení prostoru

Ve třetím čtvrtletí 2013 bylo oznámeno 7 událostí ve FIR Praha.

| Datum | Prostor ATS | Kategorie závažnosti | Popis |
|--------|-------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 12. 7. | CTR LKPR | Significant Incident | Pilot Cessna 172 po částečné ztrátě orientace narušil CTR Praha Ruzyně. |
| 21.7. | MTMA LKPD | Significant Incident | Pilot EV 97 při výcvikovém navigačním letu narušil MTMA Pardubice. |
| 21. 7. | TMA II LKPR | Major Incident | Pilot Cessna 172 narušil TMA II Praha |
| 25. 7. | TMA LKTB | Significant Incident | Pilot Tecnam P2002 narušil TMA I Brno |
| 14. 8. | TMA LKKV | Significant Incident | Pilot Cirrus SR 22 narušil na FL 95 TMA Karlovy Vary |
| 31. 8. | CTR LKPR | Significant Incident | Pilot Cessna 150 po ztrátě orientace narušil CTR Praha Ruzyně. |
| 12. 9. | LK R1 | Significant Incident | Piloti vrtulníků narušili vyhrazený prostor LK R1 |

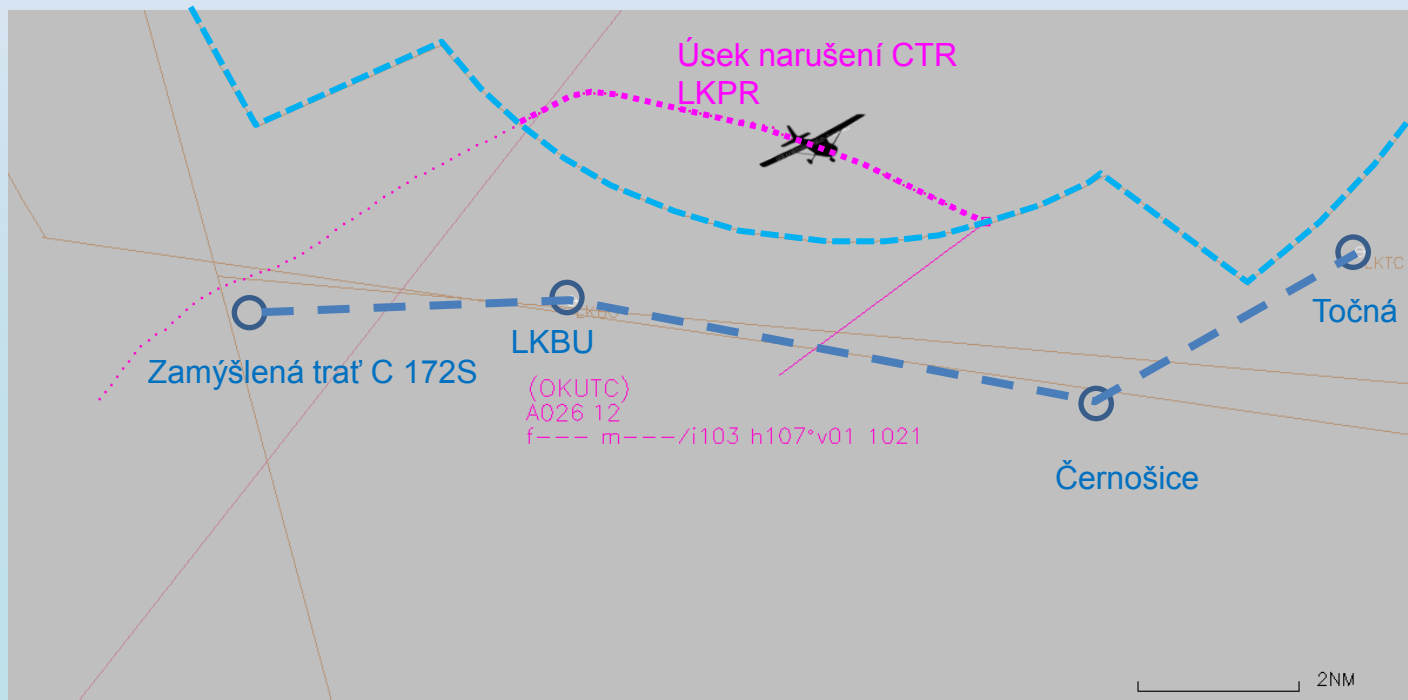
Incident

Datum: 12. 7. 2013
Typ: Cessna 172 S
Místo: CTR LKPR

- Pilot letounu C-172 S prováděl let VFR z Benešova po trati Beroun – Bubovice – Černošice – Točná a Benešov.
- Na úseku Beroun - Bubovice ztratil orientaci.
- Pilot uvedl, že mu obnovení orientace pomocí srovnávací orientace a následné kontroly podle GPS trvalo delší dobu.
- Pilot nebyl na spojení s FIC a nebylo tak možné předat mu informace.
- Bez povolení narušil CTR Praha Ruzyně v 2600 ft AMSL .

Incident Cessna 170 S

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

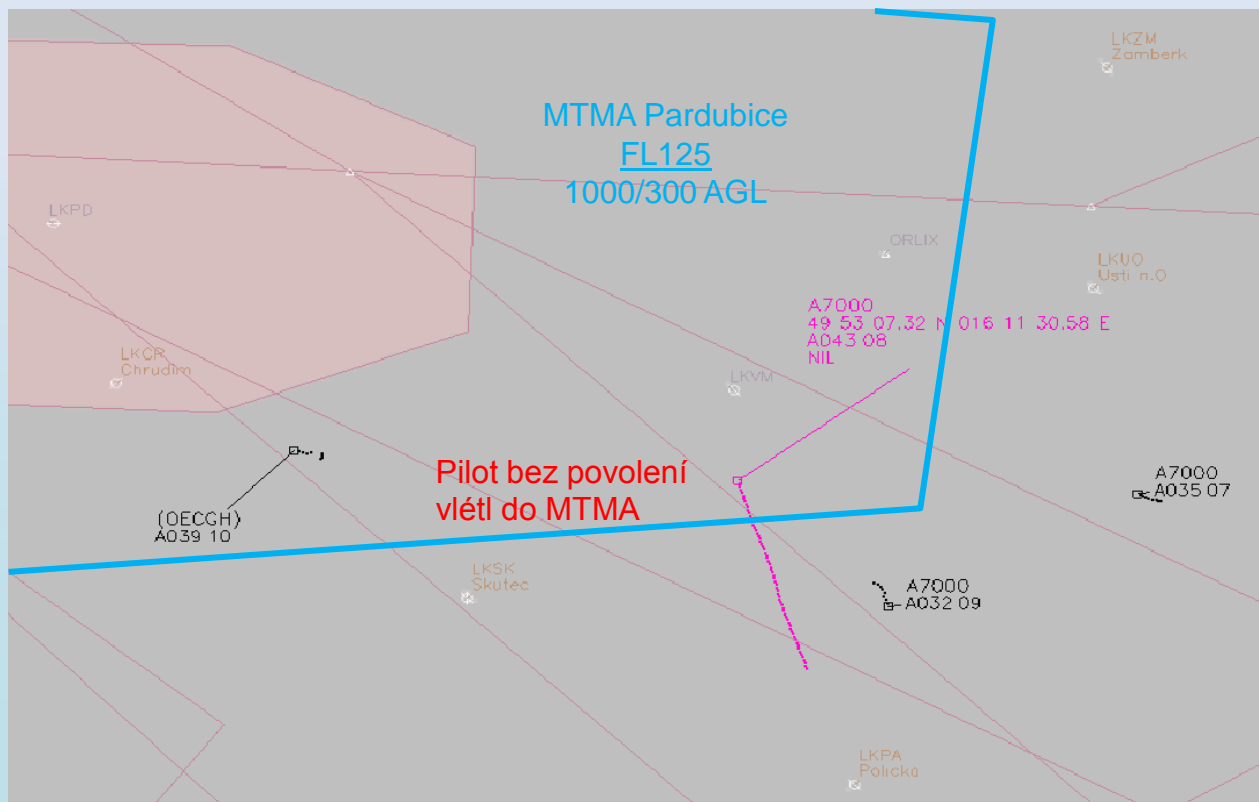


Incident

Datum: 21. 7. 2013
Typ: EV-97 Eurostar
Místo: MTMA Pardubice

- Pilot letounu EV-97 při výcvikovém navigačním letu VFR s instruktorem na úseku trati Polička - Nové Město nad Metují vlétl bez povolení do MTMA Pardubice na hladině cca 4500 ft.
- Křižoval osu sestupu RWY 27.
- Posádka byla na spojení s AFIS letiště Vysoké Mýto a tak mohlo APP Pardubice předat pokyny ke klesání pod vertikální hranice MTMA.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant Incident - C“.

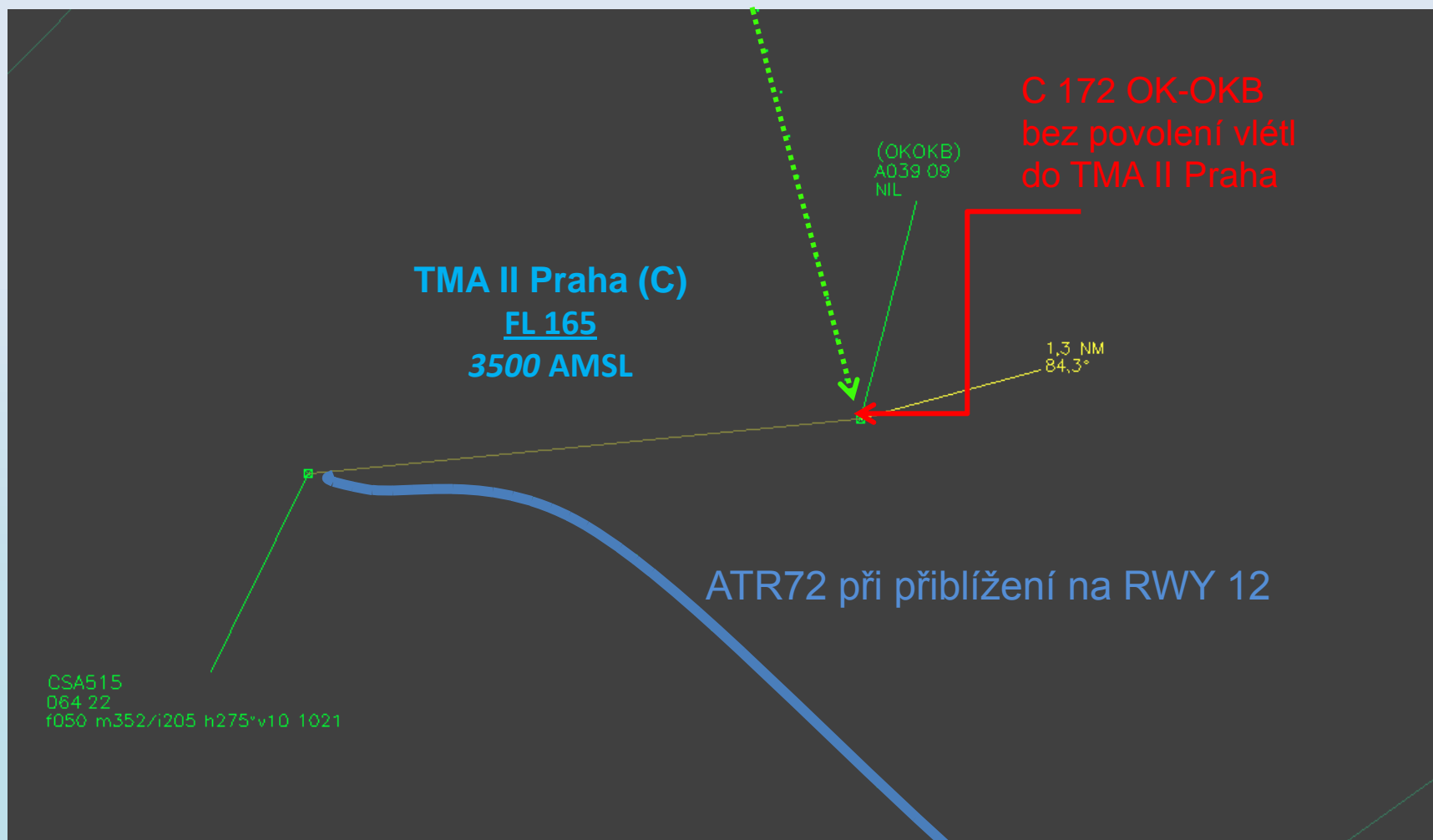
Incident EV-97 Eurostar - pokračování



Incident

Datum: 21. 7. 2013
Typ: Cessna C 172
Místo: TMA II Praha

- Pilot C-172, OK-OKB, vstoupil bez povolení a bez spojení v 3900 ft AMSL do TMA II Praha z prostoru LKRO v době, kdy ATR72, CSA515 byl při přiblížení na RWY 12 povolen klesat do 4000 ft. CSA 515 byl zastaven v klesání v 5000 ft.
- K narušení TMA II Praha došlo z důvodu nepozornosti pilota.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Major Incident - B“.



Incident

Datum: 25. 7. 2013
Typ: Tecnam P2002 JF
Místo: TMA I Brno

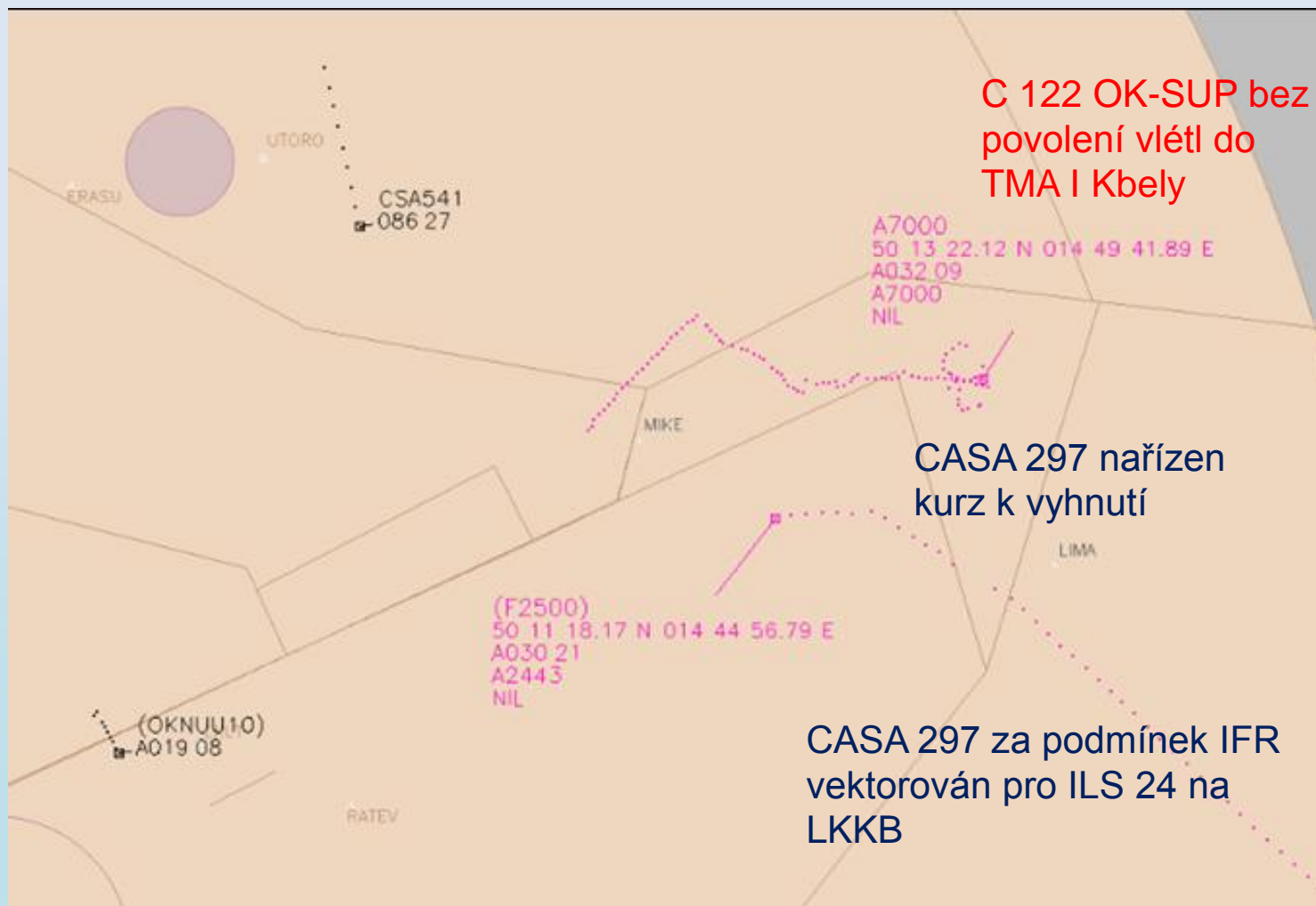
- Posádka letounu OK-SEX bez povolení a spojení vstoupila do TMA I BRNO v 2900 ft AMSL a pokračovala v letu přes osu RWY 28 LKTB ve vzdálenosti 12 NM od prahu RWY 28.
- V té době letadlo L 200 bylo na vzdálenosti 15 NM při VOR přiblížení na stejné hladině.
- Závažnost byla s ohledem na provoz podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant Incident - C“.



Incident

Datum: 5. 8. 2013
Typ: Cessna C 152
Místo: MTMA Kbely

- Pilot C 152 vlétl bez povolení ve 2000 ft AMSL do MTMA I a potom MTMA II Kbely.
- Ve stejnou dobu byl letoun CASA 297 za podmínek IFR vektorován pro ILS 24 na LKKB. C 152 v prostoru Milovic stoupal do 3000 ft.
- V době největšího sblížení měla obé letadla stejnou ALT - 3000 ft, vzdálenost 2,5 NM a pokračovala rozdílným kurzem o cca 160°.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant Incident - C“.



Incident

Datum: 31. 8. 2013
 Typ: Cessna 150
 Místo: CTR LKPR

- Pilot letounu Cessna 150 při letu VFR z Líní, po trati Plasy – Nechranice – Raná a zpět, u Žatce kvůli snížení dohlednosti ztratil orientaci ve výšce 150 m nad zemí.
- Orientoval se podle pozemní komunikace a letěl směrem na SE směrem k Praze.
- U Kladna částečně obnovil orientaci. Neměl odpovídač SSR nastaven v módu C a nebyl na spojení s FIC.
- Pilot pak pokračoval v letu tak, že narušil bez povolení řízený prostor CTR Praha
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant Incident - C“.

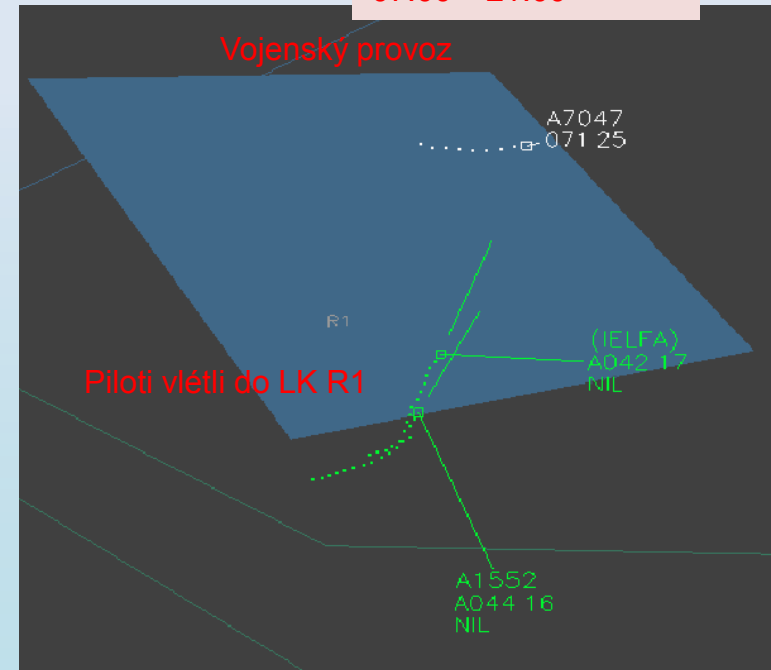


Incident

Datum: 12. 9. 2013
 Typ: Vrtulníky AS 65 a A109
 Místo: LK R1 Boletice

- Pilot italských vrtulníků AS 65 a A109 při letu VFR z LIPG na LKPR vlétli do aktivovaného omezeného prostoru LK R1 Boletice.
- LK R1 byl využíván pro střelby letadel v rámci cvičení Ramstein Rover 2013.
- Piloti se přihlásili na kmitočtu FIC Praha až v LK R1 a dostali instrukce, aby prostor vyklidili.
- Vojský provoz naštěstí již úkol střelby neprováděl a byl na odletu z LK R1.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant Incident - C“.

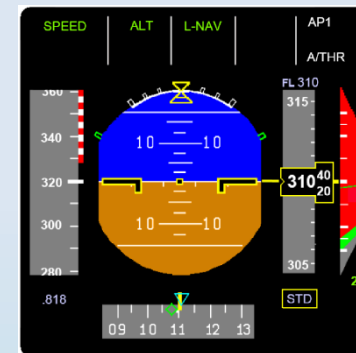
AUP 12.9.2013
 LK R1 GND – FL 405
 07:00 – 21:00



Přehled hlášení „TCAS RA“.

Ve třetím čtvrtletí 2013 ÚZPLN obdržel celkem 10 hlášení o indikaci „TCAS RA“, z toho:

- 4 x posádkami zahraničních provozovatelů ve FIR Praha,
- 6 x posádkami českých provozovatelů z toho:
 - 2 x ve FIR Praha
 - 4 x mimo území ČR
- 5 x se událost stala při změně cestovní hladiny, z toho 4 x byla indikace TCAS RA způsobena velkou vertikální rychlostí sblížení ACFT,
- 3 x v cestovní FL,
- 2 x při přiblížení na přistání byla signalizace TCAS způsobena manipulací technického personálu s avionikou ACFT na zemi,
- 3 x posádka provedla úhybný manévr.



Incident

Datum: 18. 9. 2013
 Typ: A319 a Hawker 750
 Místo: CTR LKPR

- Posádky obou letadel ohlásily na finále RWY 30 „TRAFFIC ADVISORY“.
- Na A-SMGCS byl pozorován zapnutý odpovídáč A1742 v poloze TWY S.
- Byl informován provoz letiště s žádostí o kontrolu TWY S.
- V ACFT tuzemského provozovatele byl zastižen mechanik při manipulaci s avionikou.
- Závažnost byla podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant Incident - C“.

Mechanik neohlásil práce na avionice.



Oznámení zaslaná orgány pro šetření členských států 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.



ACCIDENTS OR SERIOUS INCIDENTS IN THE TERRITORY OF A CONTRACTING STATE TO AIRCRAFT OF ANOTHER CONTRACTING STATE

RESPONSIBILITY OF THE STATE OF OCCURRENCE

Forwarding

4.1 The State of Occurrence shall forward a notification of an accident or serious incident, with a minimum of delay and by the most suitable and quickest means available, to:

- a) the State of Registry;
- b) the State of the Operator;
- c) the State of Design;
- d) the State of Manufacture; and
- e) the International Civil Aviation Organization, when the aircraft involved is of a maximum mass of over 2 250 kg or is a turbojet-powered aeroplane.

However, when the State of Occurrence is not aware of a serious incident, the State of Registry or the State of the Operator, as appropriate, shall forward a notification of such an incident to the State of Design, the State of Manufacture and the State of Occurrence.

Notifikace letecké nehody EV-97 Eurostar

Dne 26. 8. 2013

Gerbach, SRN

- Při letu ultralehkého letounu registrovaného v Holandsku (PH-3S3) z letiště Tannheim s plánovaným přistáním na letišti Greffrat došlo za letu k destrukci konstrukce.
- Trosky letounu se nacházely na dráze cca 1200 m.
- Dvoučlenná posádka letounu zahynula.
- ÚZPLN jmenoval zplnomocněného zástupce a za účasti specialistů výrobce se zúčastnil šetření prováděného u BFU.

Notifikace letecké nehody EV-97 Eurostar



Trosky se nacházely na dráze cca 1200 m

Notifikace letecké nehody Urban Air Samba XXL
Pravděpodobně dne 16. 8. 2013
20 mil E Carson City, Nevada, USA

- Letoun, reg. zn. N 19UA, havaroval z dosud nezjištěných příčin.
- Podle místních orgánů byly trosky letounu nalezeny motoristy nedaleko silnice v pustině. Letoun v nezjištěné době vzlétl z Carson Airport, (CXP).
- Posádka dvou osob, ve věku 72 a 63 let, při letecké nehodě zahynula. Letoun byl zničen.
- Příčiny šetří FAA a NTSB



Notifikace letecké nehody Zlín Z 242L
Dne 1. 9. 2013
Pomer, Chorvatsko

- Letoun se krátce po vzletu z letiště Medulin zřítil do moře v blízkosti pobřeží, pravděpodobně při akrobacii v malé výšce.
- Posádka dvou osob zahynula.
- Letoun byl zničen a trosky se potopily. Byly vyzdviženy a příčiny šetří AIIA Chorvatska.
- ÚZPLN určil zplnomocněného představitele a chorvatským orgánům poskytuje nezbytnou součinnost.



Notifikace letecké nehody EV-97 Eurostar
Dne 4. 8. 2013
Milagro, Španělsko

- Letoun po vzletu z letiště Sesma (Navarra, Španělsko) havaroval z dosud nezjištěných příčin.
- Posádka dvou osob zahynula.
- Letoun byl zničen. Příčiny šetří CIAIAC Španělska.
- ÚZPLN určil zplnomocněného představitele a španělským orgánům poskytuje nezbytnou součinnost.



Další notifikace leteckých nehod a vážných incidentů:

- Dne 27. 7. 2013 Rusko (MAK), ACCID letounu L 200 D
- Dne 27. 7. 2013 Argentina (JIAAC), ACCID kluzáku L 13
- Dne 9. 8. 2013 Anglie (AAIB), ACCID letounu EV-97 (G-CEHL)
- Dne 16. 8. 2013 Německo (BFU), ACCID balónu BB30-Z
- Dne 23. 8. 2013 Rumunsko, INCID letounu Zlín Z 142
- Dne 26. 8. 2013 Anglie (AAIB), ACCID letounu EV-97 (G-CEFZ)
- Dne 26. 8. 2013 Anglie (AAIB), ACCID letounu EV-97 (G-CGZF)
- Dne 1. 9. 2013 USA (NTSB), ACCID letounu TL Sting Sport
- Dne 6. 9. 2013 USA (NTSB), ACCID letounu SD 1
- Dne 7. 9. 2013 Francie (BEA), ACCID letounu PS-28 Cruiser

Notifikace publikuje ÚZPLN na stránkách www.uzpln.cz

Ředitel ÚZPLN se v rámci zapojení do mezinárodní spolupráce zúčastnil pracovního jednání Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví ENCASIA.

Uskutečnilo se 18. 9. 2013 v Bruselu s cílem:

- projednat zkušenosti orgánů pro šetření z provádění nařízení EP a Rady č. 996/2010,
- seznámit se s výsledky práce pracovních skupin,
- schválit čerpání finančních prostředků na činnost v rámci působnosti ENCASIA.



Ředitel ÚZPLN se ve dnech 19. – 22. 8. 2013 zúčastnil výročního semináře společnosti vyšetřovatelů ustavené s cílem podporovat bezpečnost letectví výměnou myšlenek, zkušeností a informací o vyšetřování leteckých nehod, jehož letošním hlavním zaměřením bylo téma:

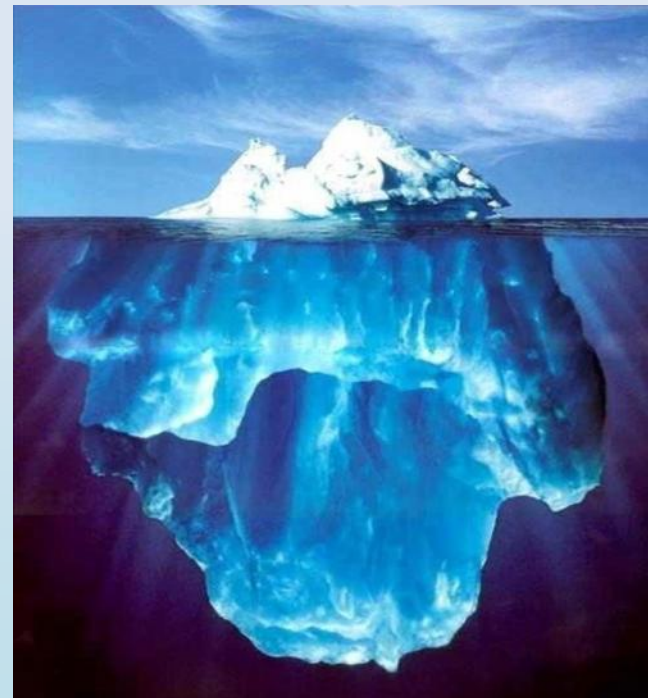
„Příprava příští generace vyšetřovatelů“.



INTERNATIONAL SOCIETY OF AIR SAFETY INVESTIGATORS

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) o hlášení událostí v civilním letectví byl projednán pracovní skupinou Evropské komise a byl předán k posouzení výboru stálých zástupců členských zemí EU a Evropskému parlamentu:

- Přílohou bude seznam osob, které jsou povinny podávat hlášení.
- Stanoví události, které mají být hlášeny v rámci povinného systému.
- V rámci všeobecného letectví stanoví stručný seznam událostí, které musí být hlášeny u nesložitých letadel.
- Vedle povinného systému ukládá zavedení dobrovolných systémů.



Po skončení dnešní porady k bezpečnosti za 3. čtvrtletí roku 2013, proběhne vyhodnocení činnosti organizací pověřených šetřením událostí ve vlastním provozu a seznámení se záměrem ÚZPLN, jak bude pokračovat v pověřování právnických osob shromažďováním a analyzováním informací o leteckých nehodách a incidentech, při nichž nedošlo k usmrcení osob.

| Adresa let. organizace | Stavah pověření | Typ letadla |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AIS Jet, s.a. (provozovna) K letišti Ruzyně C 151 00 PRAHA 6 | a) vlastní letadla b) cizí letadla | Cessna C-441Q Cessna E300-1300J Cessna 560X |
| ALFA-HELICOPTER, s.r.o. Vrchová 5 102 00 BNOVO | vlastní letadla | Boeing 427 Boeing 208-208AT Series Boeing EC-155 Series Boeing PA-23, 25, 27, 28 Series Boeing 90 Series |
| ASA, s.r.o. (provozovna) Bratři Štefánek 101 650 03 HRADIČEK-KRALOVÉ | a) vlastní letadla b) cizí letadla | Cessna 150/172 Series Cessna C-152 Cessna 170T Cessna Cessna 440-440B Eurocopter EC-120, 120 Series Eurocopter AS350 Series |
| AVIA PRÁHA, s.r.o. K letišti 19119 192 00 Praha 4 | letadla Praha-Ruzyně | FA-30-181 Acrop Cessna 150 Cessna 172 |
| FLYING ACADEMY, s.r.o. Pražskova 48 613 00 BNOVO | vlastní letadla | Boeing PA-28, 28, 34 Series Cessna P180 C172, C180, P182 Cessna P-28, P-30, P-30B, T Boeing PA-44 Boeing PA-37A Cessna C-150L, C172 |
| FAR, s.r.o. K letišti Benešov 127 51 BYSTŘICE u BENEŠOVA | a) vlastní letadla b) cizí po dohodě | EMBRAER 135B Boeing 737 Boeing 737 MAX 8 Boeing 737 MAX 8 |
| GES AIR, s.r.o. Chrástská 21a 123 00 PRAHA | vlastní letadla | Boeing 737-300 Boeing 737-400 |
| GROSSMANN JET SERVICE, s.r.o. Příkopská 890/29 151 00 PRAHA 6 | vlastní letadla | Boeing 737-300 Boeing 737-400 |
| JOB AIR Connect Airlines s.r.o. Mělnická letišti Opatov 742 51 MČŠANOV 401 | letadla v režiiu SLZ cizí SLZ po dohodě | SLZ Boeing 737-300 Boeing 737-400 |
| Letecká společnost zvonice ČR Ve Kladu 289 102 00 Praha 10 | letadla Brno-Tulany | Boeing 737-300 Boeing 737-400 |
| LETISTE BNOVO, s.r.o. Letišti Bno-Tulany 102 00 BNOVO | letadla Ostrava | Boeing 737-300 Boeing 737-400 |
| LETISTE OSTRAVA, s.r.o. Letišti Ostrava E. p. 401 725 00 OSTRAVA | vlastní letadla | Boeing 737-300 Boeing 737-400 |
| LETISTE PRAHA, s.r.o. Letišti Praha-Ruzyně 151 00 PRAHA 6 | vlastní letadla | Boeing 737-300 Boeing 737-400 |

Prostor pro Vaše dotazy, připomínky,
názory a doporučení.



Dne 30. 4. 2013 ÚZPLN, při společném jednání u rakouského vyšetřovacího úřadu bylo přítomným sděleno, že závěrečná zpráva bude k dispozici nejdříve v červenci 2013.

Protože ÚZPLN neobdržel ve slíbeném termínu návrh závěrečné zprávy byla rakouskému vyšetřovacímu orgánu zaslána urgence. Dne 2. 9. 2013 ÚZPLN obdržel, ve které kromě vysvětlení zaneprázdněnosti je uveden následující příslib:

*„Due to additional workload, the release of the draft Final Report on the mentioned accident has **to be postponed to the end of October 2013**. In any way, if the deadline cannot be met, an interim statement will be released at the end of October 2013, to allow EASA to take further action with regard to L13 Blanik airworthiness.“*

Odpověď byla poskytnuta ÚCL a držiteli TC, obratem byla potvrzena informace, že došlo ke změně držitele TC. Dosavadní držitel TC nás ujistil, že bude dále usilovat o obnovení provozu Blaníků.

Organizace porad k bezpečnosti letů v roce 2014

ÚZPLN i v příštím roce bude organizovat pravidelné čtvrtletní porady k bezpečnosti letů.

Výroční porada se uskuteční v lednu 2014.

Konání čtvrtletních porad k bezpečnosti letů předpokládáme opět v dubnu, červenci a říjnu 2014.

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

ÚZPLN děkuje za souhlas s použitím fotografií, které pro prezentaci poskytli Jan BERAN (str. 16, ATR 42), Dan RYBKA (str. 32, BB20XR) a Robert KOLEK (str. 50, L13 Vivat).

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



Děkuji za pozornost