

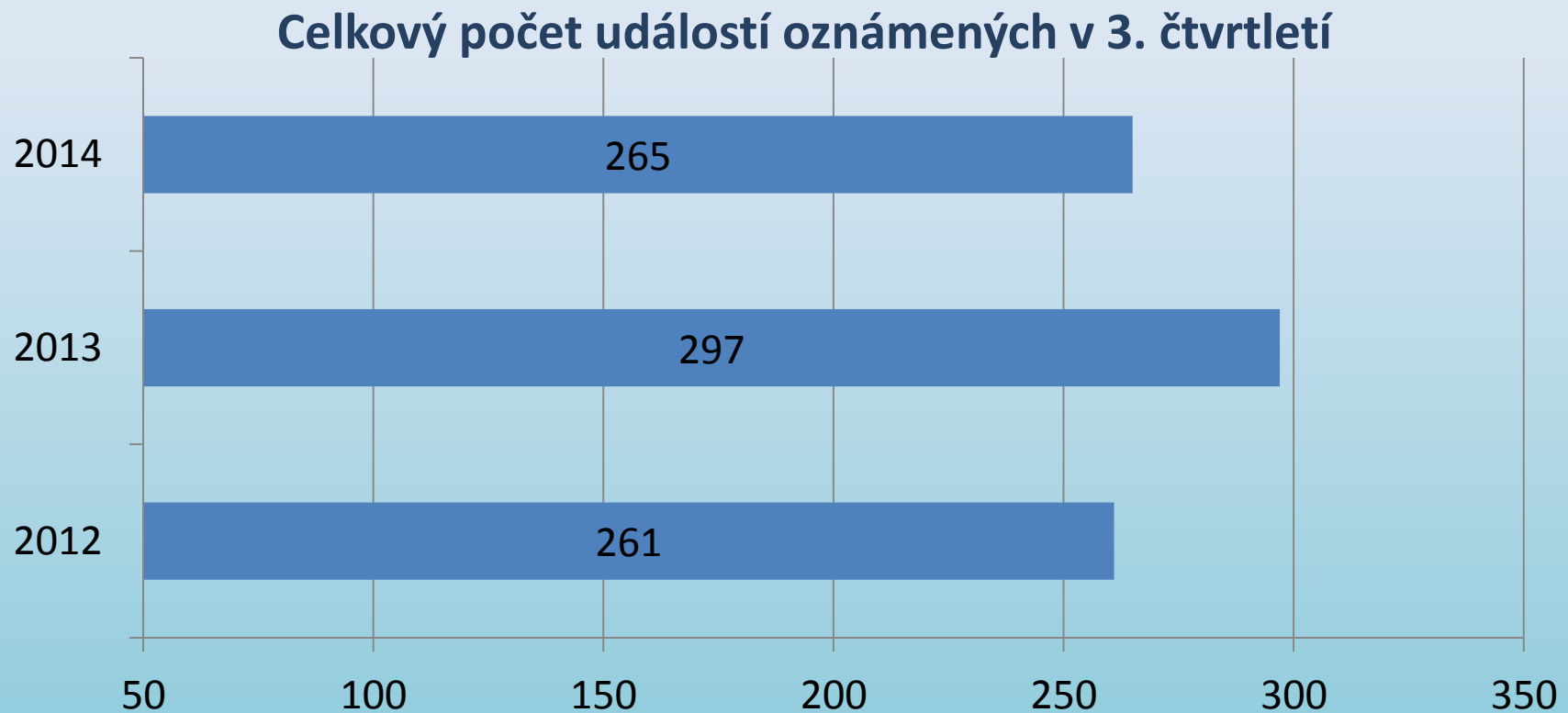
Porada k rozboru bezpečnosti za 3. čtvrtletí 2014

Program porady

- Rozbor bezpečnosti za 3. čtvrtletí 2014
- Informace
- Závěr



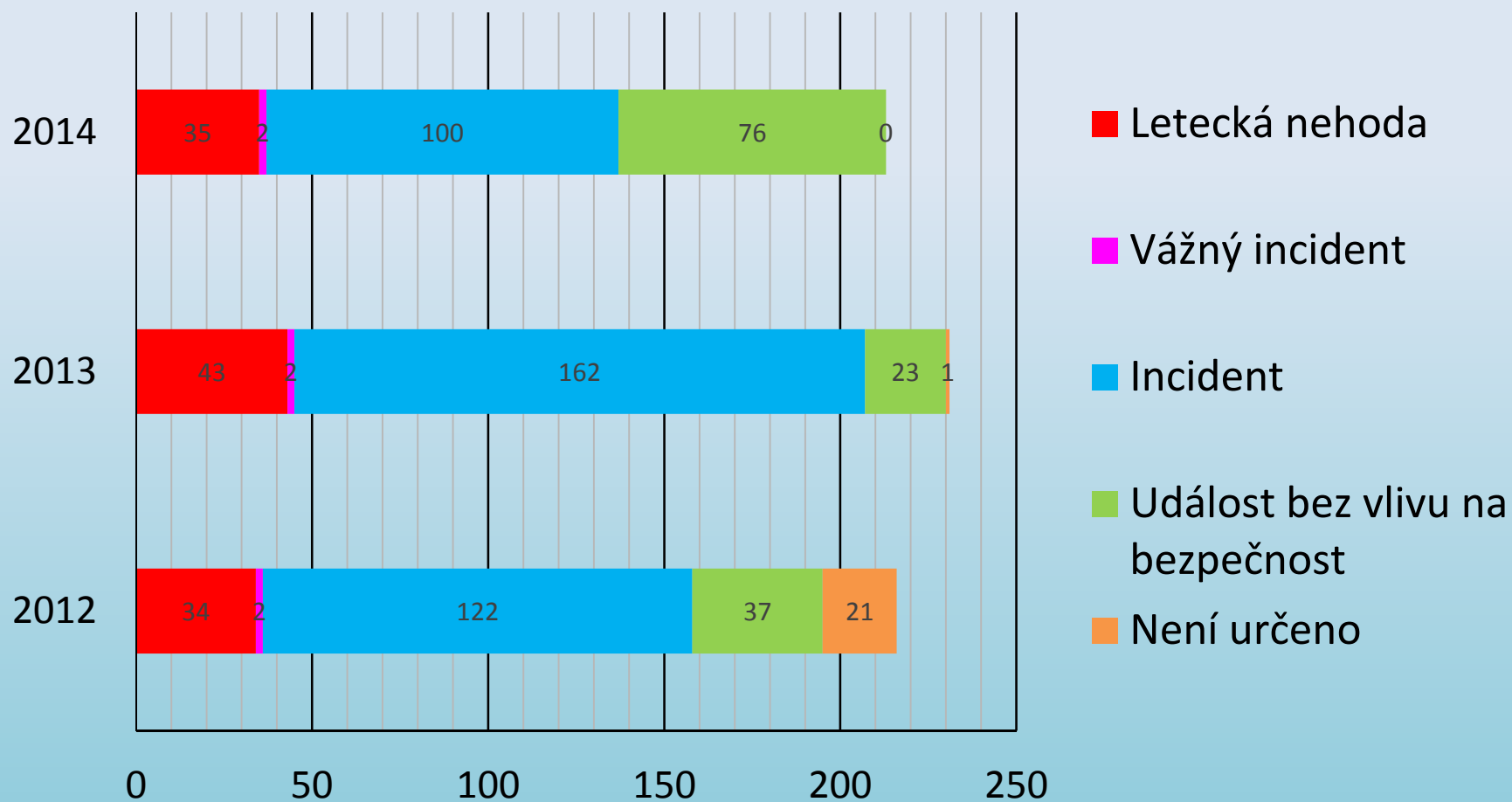
Ve třetím čtvrtletí roku 2014 došlo k poklesu počtu oznámených událostí jako celku proti stejnému období v roce 2013 a na úroveň v roce 2012.



Následující statistické přehledy za 3. čtvrtletí porovnávají rozložení událostí s ohledem na kategorie závažnosti (letecké nehody, vážné incidenty, incidenty a události bez vlivu na bezpečnost) v období posledních tří let (2012 – 2014).



Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve 3. čtvrtletí podle závažnosti, mimo nehody a incidenty v parašutistickém provozu.



Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve 3. čtvrtletí podle závažnosti, mimo nehody a incidenty v parašutistickém provozu.

Závažnost události	2014	2013	2012
Letecké nehody	35	43	34
Z toho fatální nehody	7	7	3
Vážné incidenty	2	2	2
Incidenty	100	162	122
Bez vlivu na bezpečnost	76	23	37
Není určeno	0	1	21
Celkem	213	231	216

Ve 3. čtvrtletí roku 2014, v porovnání se stejným obdobím předcházejícího roku:

- poklesl celkový počet oznámených leteckých nehod ve všeobecném letectví,
- přitom ale byl oznámen stejný počet nehod se smrtelným zraněním,
- snížil se počet hlášených incidentů v obchodní letecké dopravě.

Následující statistické údaje podávají přehled za 3. čtvrtletí roku 2014 o konkrétních počtech událostí podle druhu provozu a kategorií letadel.



Struktura oznámených událostí v provozu letadel

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Hodnocení událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 3. čtvrtletí 2014				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno **
MTOM > 5 700 kg	0 (1*)	0 (2*)	49	68	0
MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	0 (1*)	0	6	1	0
MTOM ≤ 2 250 kg	11 (5*)	0	40	4	0

Dále byly hlášeny události 2 hodnocené jako incident a další 2 hodnocené bez vlivu na bezpečnost, které se nevztahují k provozu žádného konkrétního letadla.

* Letecké nehody nebo vážné incidenty na území jiného členského státu ICAO, oznámené ÚZPLN v souladu s Annex 13 ICAO, protože ČR je Státem registrace, Státem projekce, Státem konstrukce nebo Státem výroby.

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

Provoz letadel s MTOM do 2250 kg

Kategorie Letadel s MTOM do 2250 kg (mimo SLZ)	Hodnocení událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 3. čtvrtletí 2014				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
Celkem všechny kategorie letadel	11 (5*)	0	40	4	0
Letoun	6 (5*)	0	28	3	0
Kluzák	5	0	8	1	0
Vrtulník	0	0	2	0	0
Balón Vzducholod'	0	0	2	0	0
Bezpilotní letadla	0	0	0	0	0

* Letecké nehody nebo vážné incidenty na území jiného členského státu ICAO, oznámené ÚZPLN v souladu s Annex 13 ICAO, protože ČR je Státem registrace, Státem projekce, Státem konstrukce nebo Státem výroby.

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

Struktura oznámených událostí v provozu sportovních létajících zařízení (SLZ)

Druh sportovního létajícího zařízení	Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 3. čtvrtletí 2014				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno
Celkem SLZ	13 (4*)	0	6	1	0
ULL	11 (4*)	0	4	1	0
UK	0	0	0	0	0
ULH a ULV	0	0	1	0	0
PK, MPK, ZK, MZK	2	0	1	0	0

Události v parašutistickém provozu z hlediska závažnosti

Sportovní padák	10 nehod	42 vážných incidentů		
------------------------	-----------------	-----------------------------	--	--

* Letecké nehody nebo vážné incidenty na území jiného členského státu ICAO, oznámené ÚZPLN v souladu s Annex 13 ICAO, protože ČR je Státem registrace, Státem projekce, Státem konstrukce nebo Státem výroby.

Tabulka uvádí počet leteckých nehod na území České republiky a počet osob, které při nich zahynuly ve 3. čtvrtletí roku 2014 a porovnává tyto údaje se stejným obdobím v letech 2010 - 2013.

Rok události	2014	2013	2012	2011	2010
Letecké nehody včetně parašutistických	34	45	34	43	38
Fatální letecké nehody	5	6	2	7	1
Počet zahynulých osob	6	6	3	10	1

Uvedený počet nehod a zahynulých osob zahrnuje také parašutistický provoz.



Obchodní letecká doprava z pohledu bezpečnosti

Ve 3. čtvrtletí roku 2014 v provozu letadel v obchodní letecké dopravě nedošlo na území České republiky k žádné letecké nehodě.

V následující části je přehled některých vybraných událostí, hodnocených jako incidenty.



Incident

Datum: 22. 7. 2014
Typ: L 410 UVP-E20
Místo: LHBP (Budapešť)

- Zhruba 5 min po vzletu z LHBP v hladině 4200 ft zpozorovala posádka tuzemského provozovatele dým z prostoru levé palubní desky.
- Došlo k poruše zobrazovací jednotky EFIS 50ED 551D pro umělý horizont na straně kapitána.
- Kapitán letadla se rozhodl k návratu na LHBP.
- Po přistání byla provedena kontrola elektroinstalace v prostoru, kde došlo k poruše (bez nálezu poškození).

Incident L410 UVP-E20 - pokračování

- Jednotka EFIS byla demontována, letadlo bylo uvolněno do provozu na základě MEL. Následující den byla namontována do letadla nová jednotka EFIS.
- Příčinou události byla již dále nezjištěná technická závada.



Vážný incident

Datum: 18. 8. 2014
Typ: ATR 72-500
Místo: EDDF (Frankfurt)

- Posádka českého provozovatele během přiblížení na přistání zaznamenala FWD SMOKE.
- Vyhlásila stav tísně (MAY DAY) a vyžádala přednostní vektorování na přistání.
- Dým vycházel z jednoho zavazadla.
- K uhašení byly použity palubní hasicí přístroje.
- Nouzová situace byla posádkou zrušena.
- Přiblížení a přistání proběhlo bez dalších potíží. K žádnému zranění osob na palubě nedošlo. ACFT nebyl poškozen.



Incident

Datum: 21. 8. 2014
Typ: B737-800
Místo: LDDU (Dubrovník)

- V posádce českého provozovatele došlo po zahájení pojiždění z místa stání na HP RWY k náhlé zdravotní indispozici kapitána letadla (CPT).
- Člen kabinové posádky mu poskytl kyslík.
- Po zhodnocení situace o nemožnosti pokračovat v dalším letu, FO ohlásil situaci na TWR se žádostí o zdravotnickou pomoc.
- Po 30-40 sec se stav CPT zlepšil natolik, že byl schopen pojíždět zpět na místo stání. Z místa stání byl CPT odvezen k hospitalizaci.
- Následně vystoupili i cestující.

Incident

Datum: 1. 9. 2014
Typ: Cessna Citation 680
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Během odjezdu tahače přetahu od letadla odstaveného na manipulační ploše před hangárem A tahač narazil čelně hranou kabiny řidiče do levé poloviny křídla.
- Letadlo přešlo klíny, otočilo se vlevo a samovolně odjelo do travnaté plochy.
- Následkem nárazu byla silně poškozena náběžná hrana a tažnou ojí dvířka hlavního levého podvozku.
- Příčiny:
 - zhoršené podmínky viditelnosti – noc a déšť,
 - nevhodně zvolená trasa odjezdu tahače od letadla,
 - krátkodobý výpadek pozornosti řidiče tahače.

Incident Cessna Citation 680 - pokračování

- Řidič tahače k události uvedl, že si při otáčení neuvědomil blízkost letadla, přestože se pohyboval krátce předtím kolem letadla.



Vážný incident

Datum: 19. 9. 2014
Typ: Airbus A319-112
Místo: FIR LBSF (Sofia)

- Během letu letadla českého provozovatele z Prahy do Jerevanu došlo v FL 370 k náhlému snížení kabinové výšky bez předchozího varování.
- Posádka zahájila nouzové klesání a vyhlásila stav tísně (MAY DAY).
- Byly aktivovány kyslíkové masky cestujících.
- Posádka použila kyslíkové masky také.
- Letoun přistál nepoškozen na alternativním letišti Burgas.

Vážný incident A319 – pokračování

- Stát události - Bulharsko tento vážný incident nešetří.
- ÚZPLN si vyžádal od AAIU radarový záznam letu a záznam radiokorespondence.
- Příčiny události dále zjišťuje ÚZPLN ve spolupráci s provozovatelem.





Střety s ptáky

V průběhu druhého čtvrtletí 2014 ÚZPLN obdržel od leteckých dopravců celkem 55 oznámení o střetu s ptáky a 2 případy střetu letadla se zajícem.

- 43 střetů se stalo v prostoru letišť v České republice.
- 14 hlášení o střetu bylo od českého leteckého dopravce během vzletu a přistání na zahraničním letišti.



Zdroj - EGAST

Přehled laserových útoků

Ve 3. čtvrtletí 2014 ÚZPLN obdržel oznámení o celkem 10 případech zasažení letícího letadla laserovým paprskem.



Posádky letadel ohlásily zasažení:

5 x během přiblížení na LKPR.

1 x během přiblížení v LKTB.

1 x po vzletu z LKTB.

1 x na trati ve FL360, 12NM SE RAK.

2 x v klesání na přiblížení na LKPR
FL220 a FL60.

Všeobecné letectví z pohledu bezpečnosti provozu letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2250 kg.



Ve 3. čtvrtletí roku 2014 na území České republiky v této kategorii letadel nedošlo k letecké nehodě ani k vážnému incidentu.

Všeobecné letectví z pohledu bezpečnosti provozu letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností do 2250 kg.



Incident

Datum: 1. 7. 2014
Typ: Z 226 MS
Místo: 1 km SW LKJI (Jihlava)

- Při vzletu aerovleku z RWY 28 LKJI došlo po 1. zatáčce k vysazení motoru a přistání do terénu na pole s hrachem.
- Při přistání nebyl nikdo zraněn a letoun nebyl poškozen.
- Při technické prohlídce motoru M-137A bylo zjištěno rozlomení hnaného kola zubového čerpadla ve vratné větvi olejového systému motoru.
- V důsledku této poruchy došlo k následnému poškození ozubení svislé hřídele náhonu vačky.
- Výsledek technické prohlídky byl předán LOM Praha.
- Porucha motoru vznikla při TSN/TSO = 1783/382 hod.

Incident Z 226 MS - pokračování

Fotografie z místa přistání do terénu



Incident Z 226 MS - pokračování

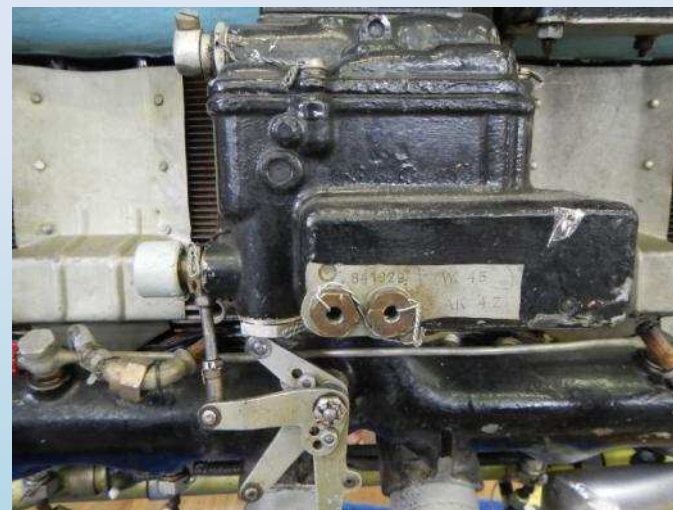
Rozlomené kolo v olejovém čerpadle a poškozené ozubení svislého hřídele náhonu vačky.



Incident

Datum: 4. 7. 2014
Typ: Z 126 T
Místo: u obce Dobříč

- Při výcvikovém letu na ostré zatáčky došlo k zastavení motoru ve výšce 400 m nad zemí.
- Posádka přistála na vybranou plochu bez zranění a poškození letounu.
- Při prohlídce na místě byl mechanikem zjištěn zaseknutý plovák v karburátoru.
- Po provedené motorové zkoušce letoun odletěl na LKPS (Plasy).



Ilustrační foto karburátoru W 45 AK 4

Letecká nehoda

Datum: 6. 7. 2014

Typ: LS 3

Místo: Kunčice pod Ondřejníkem

- Pilot kluzáku prováděl let v rámci soutěže FL 2014 na LKFR.
- Při návratu se dostal do prostoru, kde aktuální meteorologické podmínky vedly k nutnosti předčasně přistát do terénu.
- Nepřistál do terénu v místě, kde to vhodné plochy umožňovaly. Důsledkem byla ztráta výšky nad terénem.
- Pilotovi se následně nepodařilo doklouzat na vhodnou plochu pro přistání vzhledem k malé výšce nad členitým terénem.
- Kluzák bezprostředně před přistáním narazil do vodičů elektrického vedení a sloupu.
- Pilot byl jen lehce zraněn.

Letecká nehoda LS 3 pokračování

- Náraz a dopad na zem poškodily trup a křídlo kluzáku.
- Příčiny
 - sklesání do malé výšky nad terénem v důsledku pozdního rozhodnutí pilota pro přistání do terénu,
 - nesprávný výběr místa přistání s překážkami - nadzemním elektrickým vedením.
- Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.



Letecká nehoda

Datum: 19. 7. 2014

Typ: Z 526 F

Místo: LKKM (Kroměříž)

- Pilot prováděl let v rámci letecké akrobatické soutěže Kroměřížský pohár 2014.
- Při tajné akrobatické sestavě v kategorii „Sportsman“, nezvládl pilotáž výkrutu v horní fázi normálního přemetu a letoun přešel do obrácené (zádové) vývrtky.
- Pilot vývrtku nevybral a letoun setrval v autorotačním režimu.
- Pod strmým úhlem v poloze na zádech narazil na travnatou plochu pozemku v blízkosti letiště.

Letecká nehoda Z 526 F - pokračování

- Po pádu došlo k požáru letounu, ve kterém byl nalezen pilot bez známek života.



Incident

Datum: 19. 7. 2014
Typ: Kluzák PW 6U
Místo: LKMB (Mladá Boleslav)

- Podle výpovědi pilota kluzák během rozjezdu v aerovleku vjel do větší díry a došlo k odjištění překrytu zadní kabiny.
- Překryt se během vzletu prudce otevřel, zlomil se rám a rozbilo zasklení.
- Pilot po nastoupání do bezpečné výšky vypnul vlečné lano a bezpečně přistál na letišti bez dalšího poškození kluzáku.
- Příčinou bylo nedůsledné uzavření zámku překrytu zadní kabiny před letem.
- Při události nedošlo ke zranění pilota.

Incident kluzáku PW 6U - pokračování



Prasklý rám překrytu zadní kabiny

Otvor pro táhlo zajištění
překrytu zadní kabiny



Letecká nehoda

Datum: 22. 7. 2014
Typ: Kluzák Bergfalke III
Místo: LKCM (Medlánky)

- Pilotní žákyně s instruktorem prováděla přistání na RWY 34 LKCM.
- Před hranou letiště posádka vlétla do zvýšeného opadání.
- I když okamžitě zavřela brzdící klapky, nedokázala zabránit prosednutí kluzáku.
- Došlo ke tvrdému dosednutí v předpolí (cca 1 m od hrany letiště).
- Při následném pohybu po zemi se podvozkové kolo střetlo s terénní nerovností mezi okrajem pole a plochou letiště.
- Kluzák se znovu odpoutal a po několika metrech dosedl na podvozkovou lyži, po níž klouzal až do zastavení.

Letecká nehoda kluzáku Bergfalke III - pokračování

- Došlo k poškození podvozkové lyže, závěsů a spodního táhla řízení výškovky.



Letecká nehoda

Datum: 25. 7. 2014

Typ: Z 526 M

Místo: LKMB (Mladá Boleslav)

- Pilot uskutečnil místní let do prostoru z letiště Mladá Boleslav a po jeho ukončení přistál na RWY 16.
- Po uvolnění dráhy pojížděl hadovitě zpět po pravém okraji letištního pásu.
- Viděl, že z RWY 16 bude startovat UL letadlo.
- Snažil se vyhnout co nejvíce ke kraji letištní plochy, kde na lomu hranice letištní plochy byla pomezí značka.
- Nesprávně odhadnul volnost prostoru před letounem a bezpečný odstup od pomezí značky.

Letecká nehoda Z 526 M - pokračování

- Narazil do pomezní značky o čím došlo k přetržení vzpěry, poškození a přivření pravé podvozkové nohy, poškození prutoviny trupu, křídla a vrtule.
- Pravděpodobnou příčinou byl nesprávné rozdělení pozornosti při pojíždění. Závěrečná zpráva je zveřejněna na www.uzpln.cz.



Detail poškození

Poškozený letoun



Letecká nehoda

Datum: 26. 7. 2014

Typ: Z 526 M

Místo: LKCH (Chomutov)

- Pilot uskutečnil vlek kluzáku VSO 10 a po vypnutí prováděl přistání na RWY 14.
- Při přiblížení a dosednutí měl podle pilota a svědka letoun vysunutý hlavní podvozek, svítla signalizace a ukazatele byly v poloze vysunutého podvozku.
- Po dosednutí ale došlo během výběhu k přivření obou noh podvozku a poškození vrtule při kontaktu se zemí.

Letecká nehoda Z 526 M – pokračování

- Při kontrole v servisní organizaci nebyla zjištěna porucha ovládání ani signalizace.
- Pravděpodobnou příčinou přivření obou noh hlavního podvozku byla nesprávná manipulace s ovládáním podvozku.



Detailnější pohled na poškození podvozku a vrtule



Letecká nehoda

Datum: 27. 7. 2014

Typ: Z 126 T

Místo: LKPS (Plasy)

- Posádka letounu uskutečnila let po okruhu letiště Plasy a po jeho ukončení provedla letmé přistání a vzlet z RWY 21.
- V průběhu rozjezdu letoun nezískal dostatečnou rychlost pro rozlet a stoupání do bezpečné výšky.
- Po odpoutání na menší rychlosti letoun několikrát prosedl na kola hlavního podvozku a znovu odskočil.
- Pilot včas nepřerušil vzlet.
- Instruktor převzal řízení, když viděl, že s letounem není možné přistát do terénu za koncem dráhy.

Letecká nehoda Z 126 T – pokračování

- Letoun podle instruktora dosáhl výšky cca 5 m nad terénem, ale neměl dostatečnou rychlost, aby bezpečně přestoupal budovy na okraji obce za loukou.
- Po nárazu do země se zlomila levá podvozková noha, vylomil motor i s ložem, zničila vrtule a poškodilo křídlo. Posádka nebyla zraněna.



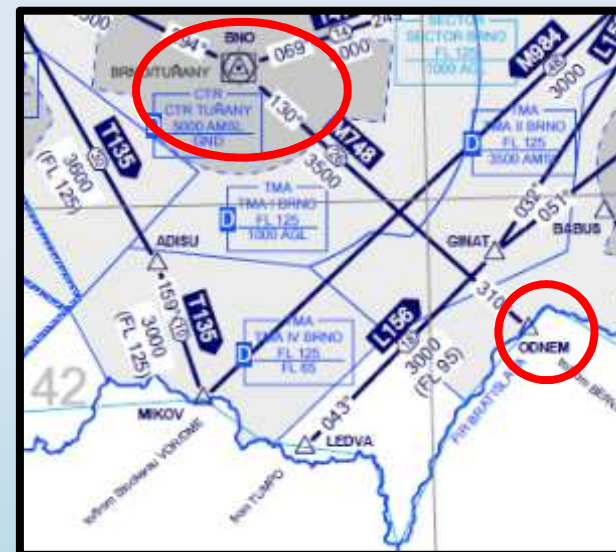
Incident

Datum: 29. 7. 2014

Typ: PA28-181

Místo: ODNEM - LKTB (Brno Tuřany)

- Pilot s podaným FPL pro let z Bratislavy do Budaörs (Budapest) ohlásil nad ODNEM 2 x samovolné vypnutí motoru.
- Následně sklesal do MRVA a oznámil rozhodnutí přistát na LKTB.
- Na LKTB byla vyhlášena místní pohotovost.
- Přiblížení a přistání na LKTB bylo v pořádku.
- Podle vyjádření pilota zapomněl přepnout na druhou nádrž.



Incident

Datum: 30. 7. 2014
Typ: L 200D
Místo: LOWG (Graz)

- Při letu z Tuřan do Zagrebu, asi 40 NM od VOR GRZ, došlo k prudkému poklesu tlaku oleje na pravém motoru až na nulu.
- Pilot vypnul motor, zapraporoval vrtuli a pokračoval v jednomotorovém letu na nejbližší letiště LOWG.
- Pilot bezpečně přistál a událost byla notifikována Rakouským úřadem.
- Technický personál provozovatele kontrolou zjistil netěsnost nátrubku výstupu oleje z olejového čerpadla. Netěsnost odstranil a letoun byl uvolněn do dalšího provozu.

Incident L 200D - pokračování



Ilustrační foto

Incident

Datum: 9. 8. 2014
Typ: Z - 43
Místo: 1 km N Radhošť

- Pilot prováděl vyhlídkový let.
- Během letu ve výšce cca 1000 m vlétl do termického poryvu.
- Cestující na pravém předním sedadle zachytila za zajišťovací kolík a omylem odjistila nouzový odhoz dveří letounu.
- Následně došlo k jejich odsátí a ztrátě.
- Ke zranění osob na palubě nedošlo.
- Letoun bezpečně přistál.
- Další škody na zemi nebyly hlášeny.



Letecká nehoda

Datum: 10. 8. 2014

Typ: AS K13

Místo: pole u obce Termesivy (Havlíčkův Brod)

- Provedl aerovlekový vzlet z RWY 11 LKHB a po vypnutí pokračoval v termickém letu jižním směrem.
- Po nastoupení do hladiny cca 1300 m ALT byl větrem snesen až nad východní okraj města Havlíčkův Brod a proto odletěl do prostoru severovýchodně letiště.
- V tomto prostoru však nenašel souvislé stoupání.
- S ohledem na výšku nebyl schopen doletět a následně přistát na LKHB.
- Po ztrátě výšky vybral pole, ale v nedostatečné výšce a bez jeho dokonalé obhlídky.

Letecká nehoda AS K13 - pokračování

- Přiblížení k místu přistání do terénu prováděl přímo příletem ze severu a přistával proti větru.
- Ve výšce cca 40 m AGL se rozhodl, že provede zatáčku o 180°, aby se vyhnul provedení výběhu z kopce.
- V této fázi manévru došlo ke kontaktu levé poloviny křídla se zemí a po cca 10 m pohybu ve smyku se kluzák zastavil.
- Pilot nebyl zraněn.
- Kluzák byl poškozen – došlo k poškození prutoviny trupu za centroplánem až k VOP, utržení závěsu VOP a poškození potahu.
- Příčinou bylo zahájení manévru k přistání do terénu na příliš malé výšce a následné nezvládnutí techniky pilotáže při samotném přistání.

Letecká nehoda AS K13 - pokračování

→ Policie ČR na místě pořídila následující fotodokumentaci



85476HB001



85476HB002



85476HB003



85476HB004



85476HB005



85476HB006

Letecká nehoda

Datum: 15. 8. 2014

Typ: Ultralehký letoun VL-3

Místo: Třebovice, Ústí nad Orlicí

- Letoun odstartoval z LKUO.
- Během letu v malé výšce došlo k jeho pádu.
- Dvě osoby na palubě, obě s velkými leteckými zkušenostmi, při LN zahynuly.
- Letoun byl zničen.
- Žádné další škody nebyly hlášeny.
- Zjišťování příčin letecké nehody provádí komise ÚZPLN.



Letecká nehoda

Datum: 20. 8. 2014
Typ: L- 13
Místo: LKPL (Plzeň Letkov)

- Pilotní žák s instruktorem po vzletu v aerovleku prováděli let k nácviku přistání do omezeného prostoru.
- Jako místo přistání byla zvolena provozní plocha LKPL.
- Instruktor zvolil směr přiblížení napříč RWY 08/26.
- Přiblížení bylo se zadním větrem a posádka provedla skluz za účelem opravy rozpočtu na přistání.
- Vyrovnání proběhlo nad dráhou a kluzák dosedl na pravém okraji RWY 26.
- Pilotní žák a následně i instruktor si při dojezdu uvědomili, že rychlost kluzáku se snižuje málo a použili brzdu podvozkového kola.

Letecká nehoda L 13 – pokračování

- Kluzák při pohybu po zemi směřoval směrem napříč pohybové plochy LKPL, mimo překážky tvořené objekty na letišti, ale kluzák se jim před okrajem letištní plochy nepodařilo zastavit.
- Na hraně terénního zlomu došlo k pádu ze srázu, nárazu přídě do země a poškození konstrukce přední části trupu a křídla.
- Posádka nebyla zraněna.

Poškozený kluzák



Zborcení potahu kořenové části křídla a trupu

Letecká nehoda

Datum: 23. 8. 2014

Typ: ULL HI-MAX

Místo: pole v katastru obce Racková

- V průběhu letu na malé výšce, těsně nad vrcholky stromů, směrem od Horního Lapače na jihovýchod, zachytil letoun o dráty venkovního vedení VN 22 kV.
- Podle svědka následoval strmý pád a výbuch po dopadu ULL na pole.
- Poškozené elektrické vedení bylo přetrženo v místě mezi opěrným bodem č. 8 a č. 9. ve výšce 9 m nad zemí.
- Pilot při dopadu na zem vypadl z kabiny a následkům zranění podlehl.

Letecká nehoda ULL HI-MAX - pokračování

→ Místo letecké nehody se nacházelo v blízkosti soukromé plochy SLZ.



Letecká nehoda ULL HI-MAX - pokračování

→ Na místě se zachoval jen motor (Trabant) a ohořelé torzo dřevěné konstrukce.



Letecká nehoda

Datum: 23. 8. 2014
Typ: RV-7
Místo: Špičník (Šumava)

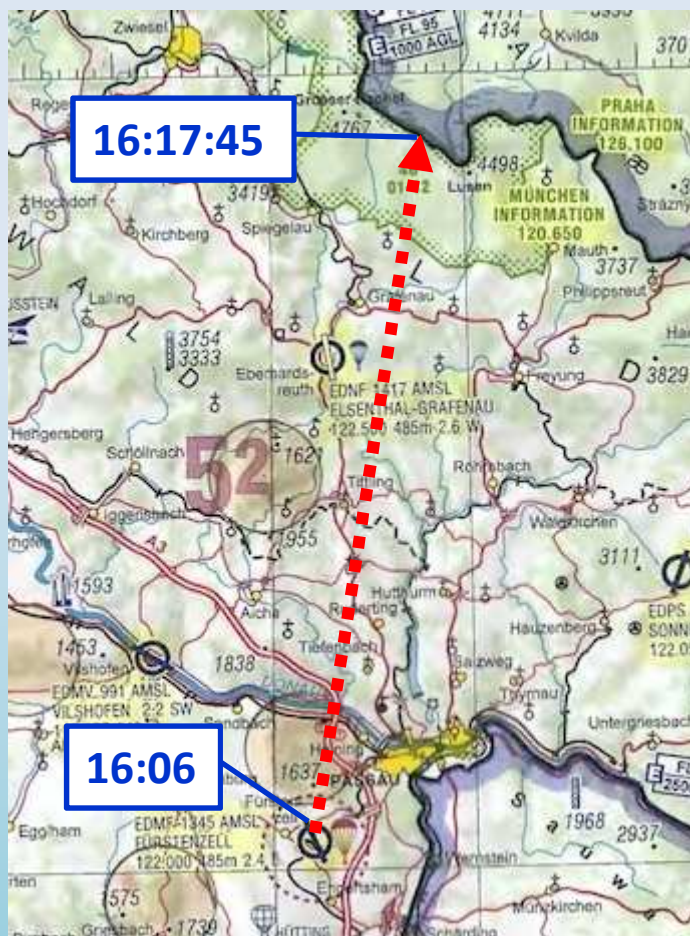
- Zahraniční pilot prováděl VFR let po trati letového plánu z letiště Fürstenzell (EDMF) na letiště Welzow (EDCY) v SRN.
- Po vzletu v čase 16:06 UTC pokračoval stoupáním do 4500 ft AMSL (16:17:10) a pak letěl až do okamžiku, kdy dosáhl hranice FIR Praha v prostoru Modravy.
- Na kmitočtu FIC Praha se neohlásil a žádnou zprávu nevyslal ani na dalších publikovaných kmitočtech ATC.
- Na základě informace RCC Münster (SRN) o pátrání po letounu byla zahájena rozsáhlá pátrací akce na území ČR, která zahrnovala celý prostor předpokládané trati napříč FIR Praha.
- Do pátrání se zapojily pozemní síly, prostředky LPZS a Policie.

Letecká nehoda RV-7 – pokračování

- Trosky letounu byly objeveny posádkou vrtulníku LPZS až v 10:08 UTC následující den na úbočí hory Špičnick.
- Záchranář byl vysazen do prostoru a potvrdil, že se jedná o hledané letadlo a že pilot zahynul.



Letecká nehoda RV-7 - pokračování



Trasa ve FIR München



Stav počasí v lokalitě letecké nehody

Incident

Datum: 15. 9. 2014
Typ: Extra 300 SR
Místo: LKMK (Moravská Třebová)

- Pilot prováděl nácvik akrobacie.
- Přibližně 20 s po vzletu, když se letoun nacházel ve figuře tzv. „KOBRA“ motor výrazně ztratil výkon (zastavil) a vzápětí po plném potlačení výškového kormidla došlo k obnovení jeho výkonu, ale pilot již vzápětí ubral plyn na volnoběh a podrovnal letoun na přistání.
- Zvukový projev ztráty výkonu připomínal vysazení motoru z důvodu zastavení dodávky paliva do motoru (nasátí vzduchu do palivové soustavy).
- Po přistání při brzdění a dojezdu na rozmoklé ploše dráhy došlo k zachycení vrtule o zem a k její následnému poškození. Současně byly poškozeny i aerodynamické kryty kol hlavního podvozku.
- Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda Extra 300 SR – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 17. 9. 2014
Typ: L-200 D
Místo: pole u obce Podluský

- Pilot s další osobou na palubě odstartoval z LKRO (Roudnice) s úmyslem vykonat let po trati EDPL (Lippstand, SRN) – EBOS (Ostend-Bruges, Belgie) .
- Po cca 20 min letu přibližně 50 km W Drážďan zaznamenal pilot třesení levého motoru.
- Rozhodl se motor vypnout a vrátit se zpět na LKRO s jedním pracujícím motorem.
- Let na hladině i v průběhu klesání probíhal standardně až do vzdálenosti 7 NM od LKRO, kdy pilot zjistil nedostatečný výkon pracujícího motoru pro dosažení LKRO.

Letecká nehoda L-200 D – pokračování

- Po výběru vhodné plochy pro nouzové přistání se ještě pokusil nastartovat nepracující motor, ale neúspěšně. Pak se již plně věnoval postupu pro nouzové přistání do terénu.
- Při přistání došlo k zlomení vzpěry pravého hlavního podvozku, který se zasunul a způsobil dotyk palivové nádrže na konci křídla se zemí. Dále došlo k vytržení horního uchycení pístnice ovládání předového podvozku, které způsobilo jeho zavření. Tím došlo ke kontaktu předě letounu a motorových gondol se zemí, poškození vrtulí a zastavení motoru.
- Ke zranění členů posádky nedošlo.
- Leteckou nehodu šetří komise ÚZPLN.

Letecká nehoda L-200 D – pokračování



Parašutistický provoz



Ilustrační foto

Celkem byly ÚZPLN oznámeno:

- 10 parašutistických nehod,
- 42 vážných incidentů.

Ve 3. čtvrtletí roku 2014 se nárůst parašutistického provozu odrazil v celkem 52 hlášených událostech.



Ilustrační foto

Letecká nehoda

Datum: 28. 8. 2014

Typ: B.A.S.E jumping z MZK

Místo: cca 100 m pod vrcholem Sněžky

- Basejumper vybavený kombinézou VAMPIRE 4 plánoval pro účely reklamní akce 3 seskoky z výšky 500 m nad vrcholem Sněžky, s následným průletem 3 - 5 m nad terénním zlomem pod vrcholem hory, rychlostí 180 – 200 km/h.
- Následně zamýšlel přistát na padáku typu Trango v Obřím dole.



Letecká nehoda B.A.S.E jumping - pokračování

- Pilot MZK odstartoval z letiště Vrchlabí (LKVR) s basejumperem na palubě a provedl jeho výsadek v prostoru Sněžky.
- V průběhu seskoku dopadl basejumper po několika sekundovém letu cca 150 m severně pod vrchol hory (na polské území) na kamennou suť.
- Z dosavadního šetření vyplynulo, že padák Trango byl aktivován ve výšce, která neumožnila bezpečné přistání.
- Basejumper při dopadu do terénu zahynul.
- Další okolnosti nehody jsou předmětem šetření a po jeho ukončení bude vydána závěrečná zpráva.

Letecká nehoda B.A.S.E jumping - pokračování



Klíčové kategorie incidentů představující riziko pro bezpečnost v souvislosti s uspořádáním letového provozu (ATM)



nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion),



porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup,

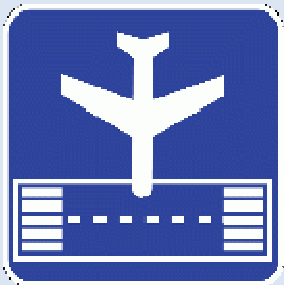


nepovolené narušení prostoru,



odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM.





Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion)

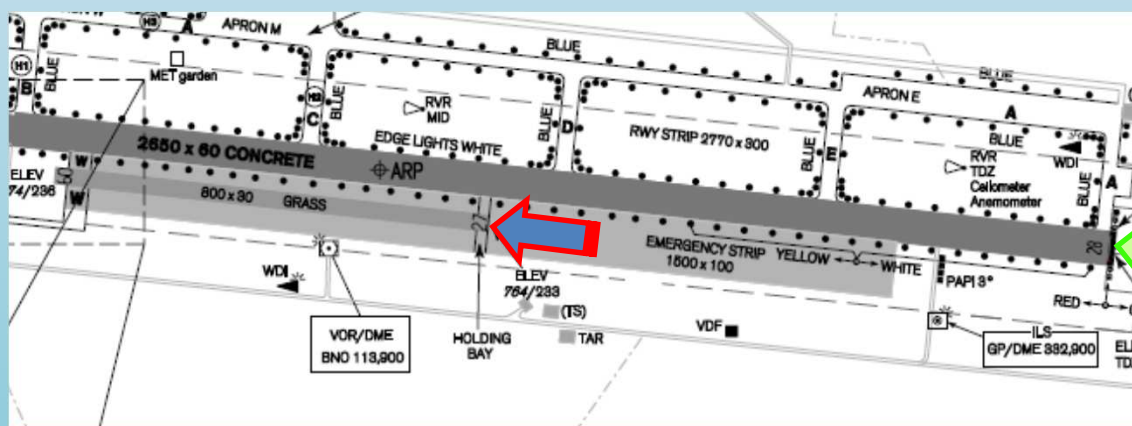
Ve 3. čtvrtletí 2014 bylo oznámeno celkem 5 událostí na území České republiky, které souvisely s neoprávněným vstupem na dráhu nebo přítomností na dráze.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti	Popis
24. 7.	TWR LKPR	Significant Incident	Posádka A319 vyklidila místo na TWY D na RWY 12
11. 8.	TWR LKTB	Significant Incident	Pilot Z 142 přistál místo na RWY 28 na travnatou RWY 27
21. 8.	TWR LKPR	Significant Incident	Posádka A330 přešla vyčkávací místo na RWY 24
31. 8.	TWR LKPR	Bez vlivu na bezp.	Posádka EMB 135 vyklidila na RWY 12
8. 9.	TWR LKPR	Significant Incident	Posádka SW 4 zůstala stát na RWY 24 a omezila jiný provoz

Incident

Datum: 11. 8. 2014
Typ: Z-142
Místo: LKTB (Brno Tuřany)

- Pilot-žák s examinátorem si po ukončení akrobatické činnosti vyžádal přiblížení na RWY 28.
- Přistání bylo ATCo povoleno. Pilot-žák povolení potvrdil.
- Následně provedl přistání na travnatou RWY 27.
- K události došlo při závěrečné zkoušce dovednosti pilota-žáka.



Incident

Datum: 8. 9. 2014
Typ: SW 4
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Při odletu letounu zahraničního dopravce PIC na vyčkávacím místě RWY 24 oznámil připravenost ke vzletu.
- Od TEC obdržel povolení ke vstupu na RWY 24 a ke vzletu.
- Pilot SW 4 vzlet nezahájil a zůstal stát na RWY cca 20 sec.
- TEC, z důvodu přiblížení ACFT na stejnou RWY, vydal příkaz ke zrušení vzletu.
- PIC na pokyn nereagoval a zahájil vzlet. Nereagoval ani na opakované pokyny k přerušení vzletu a odstartoval.
- Přistávající letoun dostal pokyn k průletu pro zajištění rozstupu.
- ÚZPLN předal informaci o události AIB státu provozovatele letadla.



Porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup

Ve 3. čtvrtletí 2014 bylo oznámeno celkem 8 událostí, které souvisely s nedodržením stanoveného rozstupu. Byly hodnoceny jako incident (v souladu s metodikou klasifikace rizik EUROCONTROL).

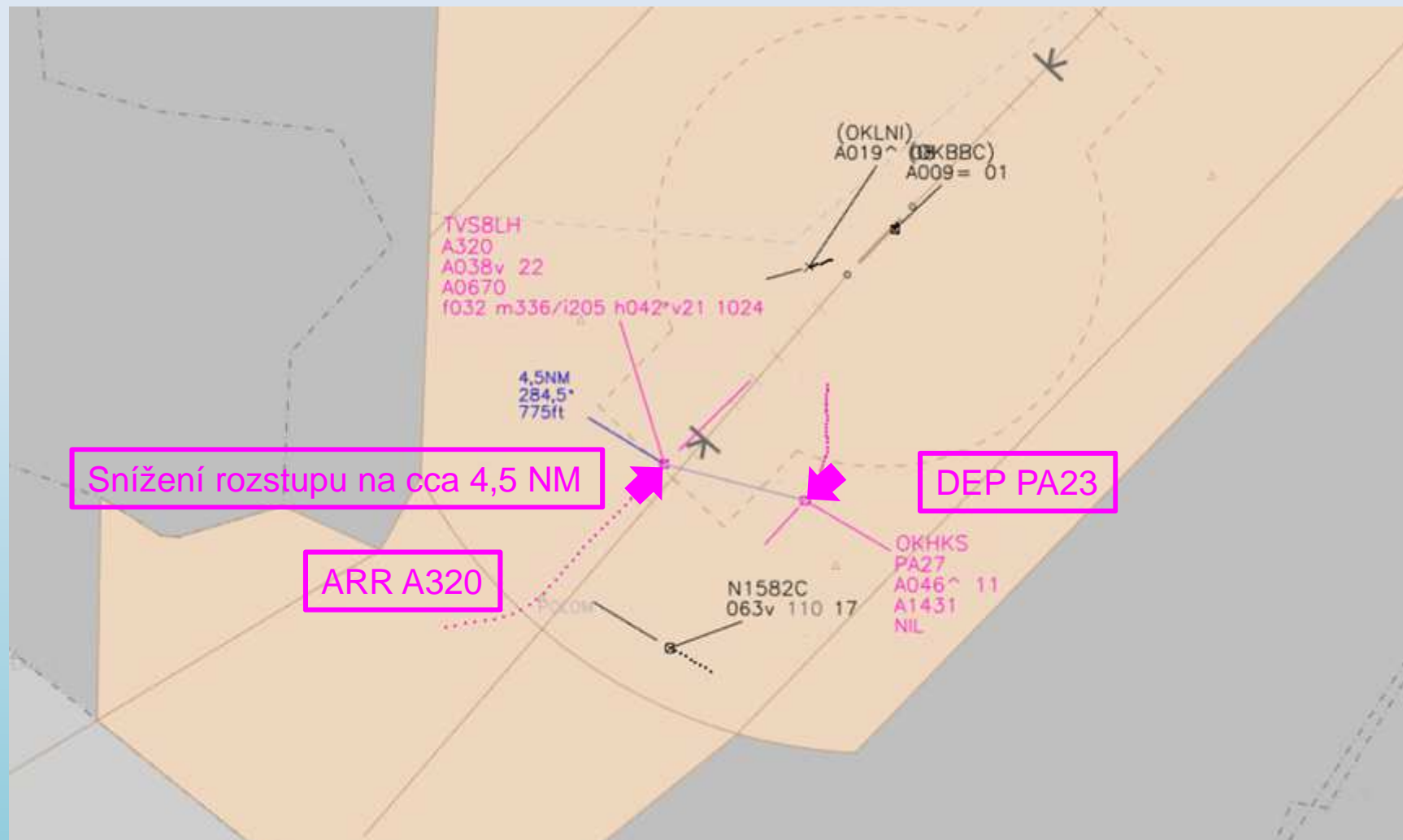
Datum	ATS	Kategorie závažnosti	Popis
3. 7.	TWR LKMT	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi A 320 a PA 23 nesprávným postupem ATC
11. 7.	APP Praha	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi A 320
16. 7.	APP LKMT	Significant Incident	Snížení min. rozst. mezi B 738 a CRJ9 nesprávným postupem ATC
17. 7.	ACC Praha	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi DHC8
10. 8.	ACC Praha	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi A 319
31. 8.	TWR LKPR	Significant Incident	Snížení min. rozst. CL600
22. 9.	TWR LKPR	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi A 319 a A 321 nesprávným postupem ATC
25. 9.	APP LKPR	Significant Incident	Snížení min. rozstupu mezi PA 28

Incident

Datum: 3. 7. 2014
Typ: Airbus A320 x PA23
Místo: LKMT (Ostrava - Mošnov)

- Při přiblížení A320 na RWY04 na LKMT byl proveden vzlet PA23 z RWY22.
- V té době A320 byl 25NM od FAF RWY04. ŘLP ihned zahájil vektorování PA23 pro zajištění rozstupu s A320.
- Na úrovni FAF 04 došlo ke snížení rozstupu na cca 4,5 NM v hladině 4000 ft.
- Situaci komplikovalo, že v době události bylo na spojení i několik větroňů a další provoz.
- ATCo byl po incidentu vystřídán.
- Závažnost byla hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C3“.

Incident Airbus A320 x PA 32 - pokračování

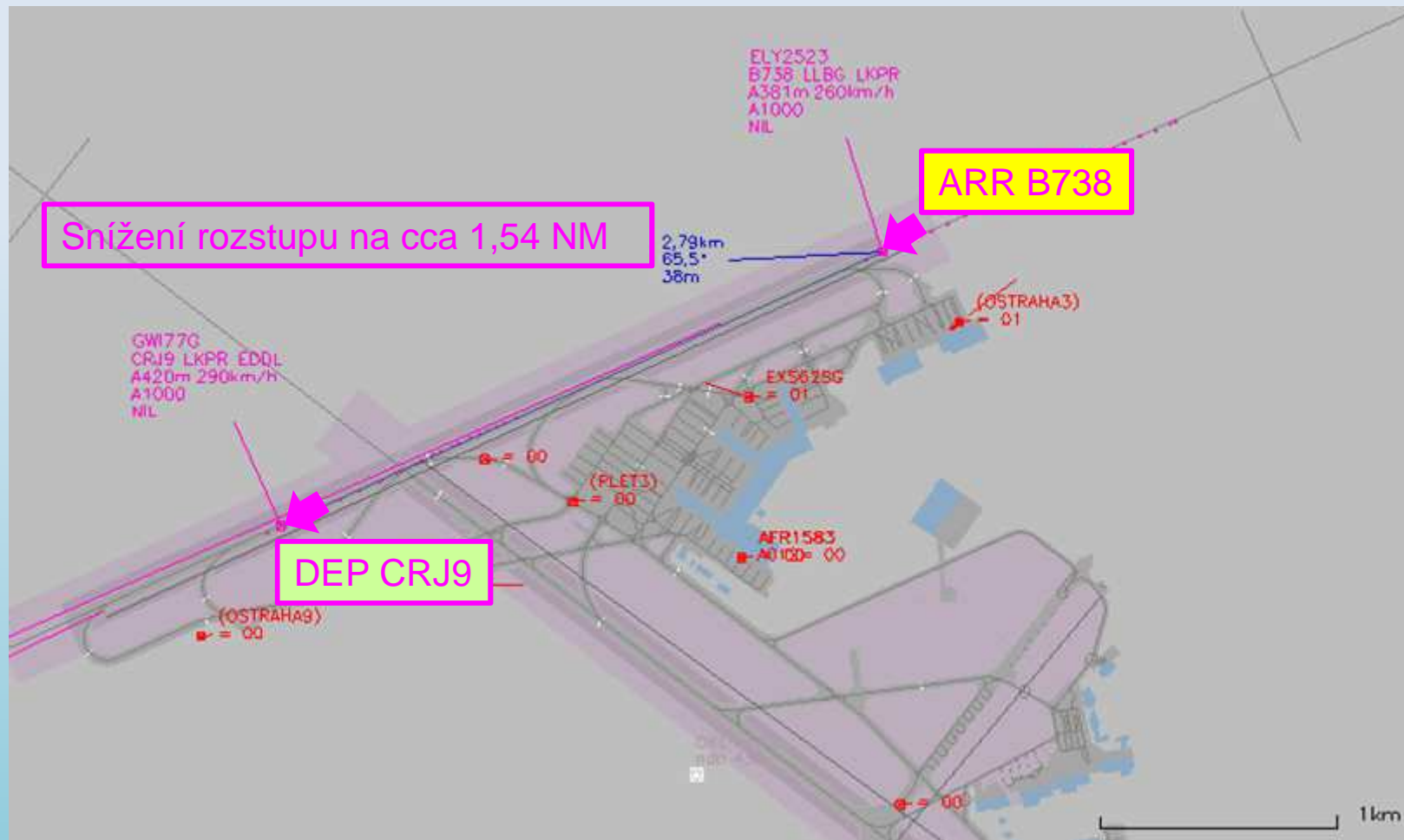


Incident

Datum: 31. 8. 2014
Typ: Boeing 738 x CRJ9
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Kvůli odletu CRJ9 a dodržení rozstupu ATCo vydal přilétávajícímu B738 dvakrát instrukci ke snížení rychlosti v průběhu přiblížení.
- Druhý pokyn ke snížení rychlosti na minimální posádka nepotvrdila.
- ATCo pilota CRJ9 nepožádal o urychlení činnosti ani o provedení okamžitého vzletu.
- CRJ9 po povolení ke vzletu zahájil rozjezd se zpožděním 23 sec.
- Došlo ke snížení rozstupu.
- ATCo byl vyřazen ze služeb až do splnění nápravních opatření.
- Závažnost byla hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C3“.

Incident Boeing 738 x CRJ9 - pokračování



Incident

Datum: 22. 9. 2014
Typ: Airbus A321 x A319
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- ➔ Při odletu A319 z RWY 24 přilétávající A321 přeletěl práh RWY24 ještě před tím, než odlétávající A319 přeletěl konec RWY24.
- Rozstup byl snížen o cca 300 m
- ŘLP byl po události vystřídán a byla přijata nápravná opatření.
- ➔ Závažnost byla předběžně hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C3“.

Incident Airbus A321 x A319





Nepovolené narušení prostoru

Ve 3. čtvrtletí 2014 bylo oznámeno celkem 16 událostí ve FIR Praha. Přehled incidentů uvádí tabulka:

Datum	Prostor ATS	Kategorie závažnosti	Popis
3. 7.	QUO VADIS	Significant Incident	Pilot C 172 narušil vyhrazený prostor pro MIL
3. 7.	CTR LKPR	Significant Incident	Pilot ULV bez povolení vstoupil do CTR LKPR
9. 7.	TRA 56	Significant Incident	Pilot PA 46 bez povolení vstoupil do aktiv. TRA 56
16. 7.	TMA/CTR LKKV	Significant Incident	Pilot PA 28 bez povolení vlétnul do TMA I / CTR LKKV
23. 7.	TMA I LKPR	Significant Incident	Pilot C 172 bez povolení vstoupil do TMA I LKPR
23. 7.	LK R3A	Significant Incident	Pilot SR 22 bez povolení vstoupil do aktiv. LK R3A
2. 8.	TMA II LKPR	Significant Incident	Pilot C 172 bez povolení vstoupil do TMA II LKPR
9. 8.	Libavá	Significant Incident	Pilot TL 2000 narušil vyhrazený prostor pro MIL
9. 8.	TMA LKPR	Significant Incident	Pilot balónu narušil TMA LKPR a LK P11
30. 8.	CTR LKKV	Significant Incident	Pilot ULL bez povolení vstoupil do CTR LKKV

Nepovolené narušení prostoru - pokračování

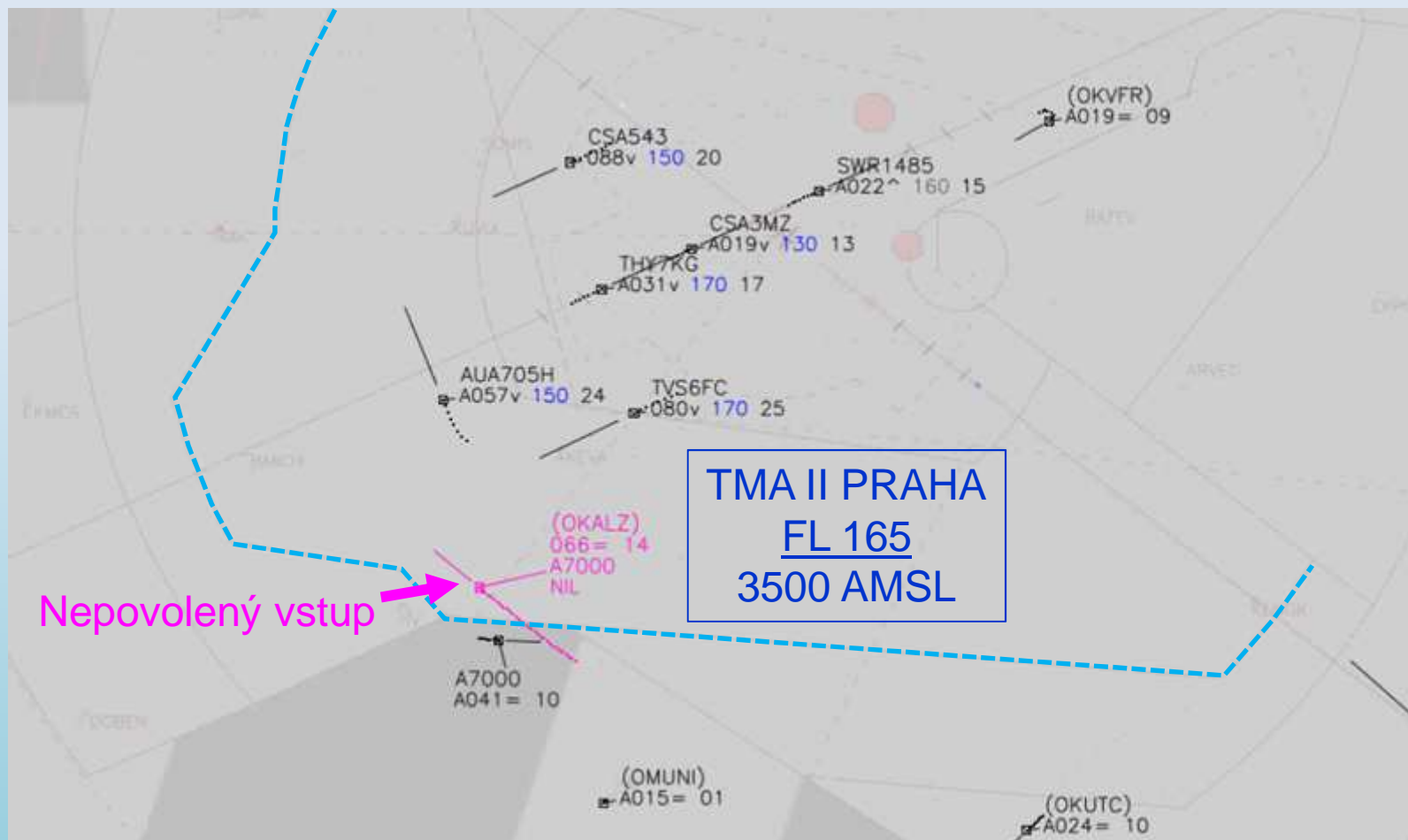
Datum	Prostor ATS	Kategorie závažnosti	Popis
10. 9.	LK R3B	Significant Incident	Pilot ATR 42 narušil prostor 5NM od hranice LK R3B
11. 9.	CTR LKPR	Significant Incident	Pilot C 152 bez povolení vstoupil do CTR LKPR
16. 9.	TRA 56	Significant Incident	Pilot SR 20 bez povolení vstoupil do TRA 56
20. 9.	CTR LKPR	Significant Incident	Pilot C 152 bez povolení vstoupil do CTR LKPR
23. 9.	CTR LKKB	Significant Incident	Pilot R 44 bez povolení vstoupil do CTR LKKB
23. 9.	MTMA LKKB	Significant Incident	Pilot C 172 narušil sestupovou osu RWY 24

Incident

Datum: 3. 7. 2014
Typ: Cessna 172
Místo: TMA II Praha

- ➔ Pilot letadla Cessna 172 vstoupil do TMA II Praha bez koordinace východně Hořovic, v FL 66 a pokračoval na severozápad.
- Po koordinaci s FIC Praha sklesal a pokračoval levou zatáčkou pod TMA Praha.
- Dodatečně bylo zjištěno, že pilot byl na sektoru FIC Praha pouze na poslechu a povolení ke vstupu do TMA II Praha si nevyžádal.
- ➔ Závažnost byla hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C4“.

Incident Cessna 172 - pokračování



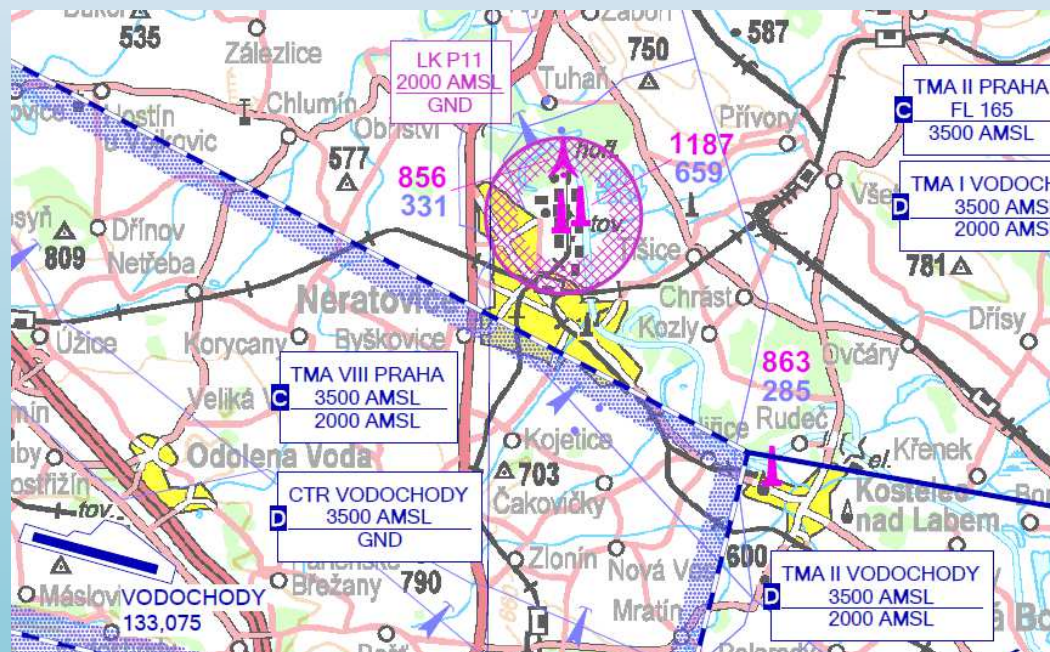
Incident

Datum: 9. 8. 2014
Typ: Horkovzdušný balon BB85Z
Místo: Neratovice

- Pilot odstartoval s balonem u obce Báš' k provedení komerčního letu s 15 cestujícími na palubě.
- V 08:38 oznámil pilot letadla letícího na lince CSA 3MZ neznámý horkovzdušný balon v ALT 3500 ft cca 2 km vpravo od osy RWY 24 na úrovni FAF.
- Předmětný balon byl bez odpovídače SSR, bez spojení a do prostoru TMA LKPR vstoupil bez povolení.
- Závažnost byla hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C4“.
- Prostřednictvím RCC byl aktivován vrtulník Policie ČR za účelem identifikace balonu a monitorování jeho pohybu až do opuštění TMA LKPR.

Incident BB85Z – pokračování

- ➔ Pilot balonu si uvědomoval narušení prostoru bez povolení, ale vzhledem k tomu, že se nacházel nad hustě zastavěnou oblastí a přistání by nebylo bezpečné, rozhodl se zakázaným prostorem LKP11 (GND – 2000 ft AMSL) proletět.
- ➔ Příčinou události byl nesprávný postup pilota – narušení prostoru bez povolení.

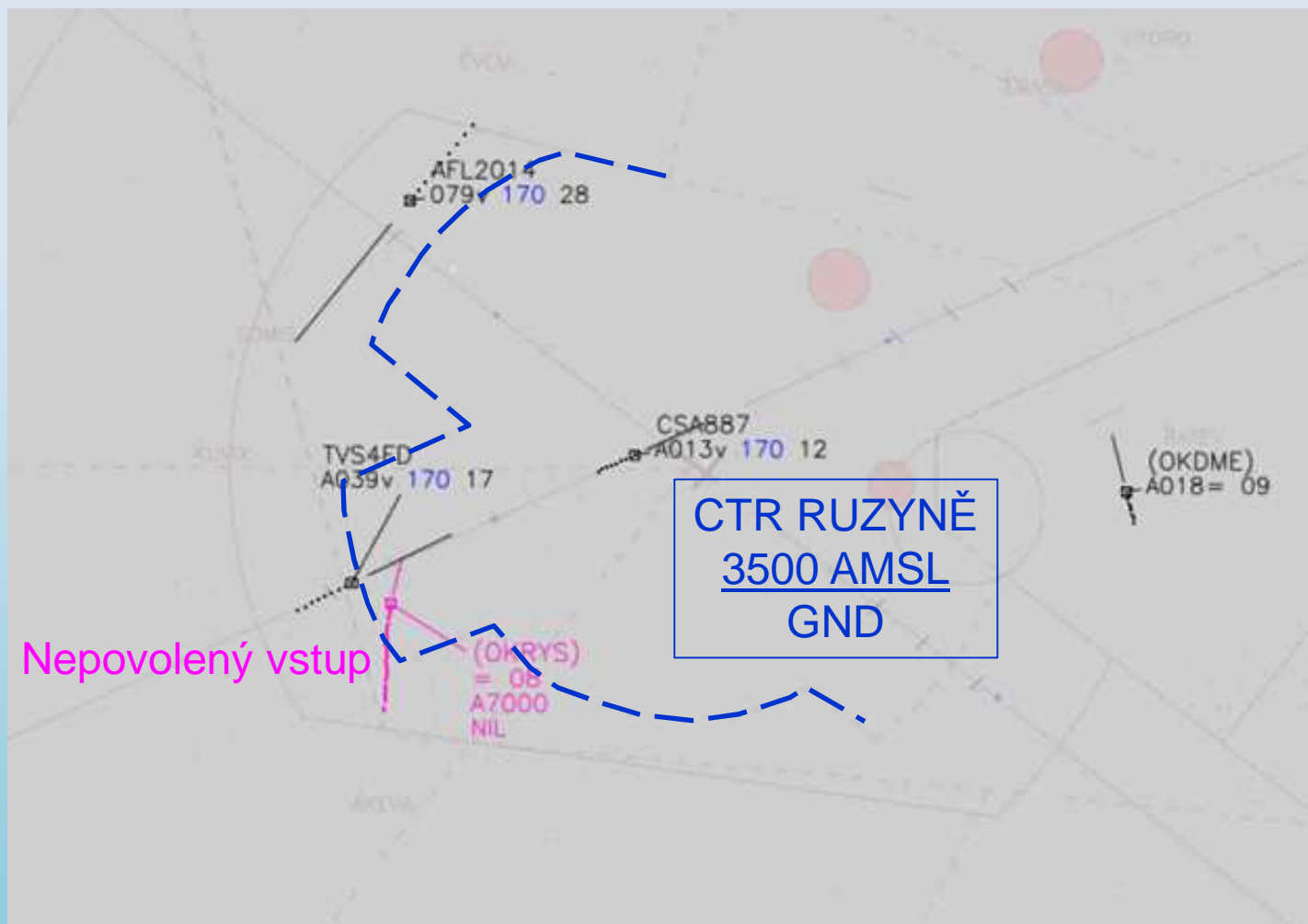


Incident

Datum: 11. 9. 2014
Typ: Cessna 152
Místo: CTR Ruzyně

- Pilot letadla Cessna 152 vstoupil do CTR Ruzyně, když letěl po trati Beroun – Kladno, pod A320 na konečném přiblížení na RWY06 LKPR.
- ATCo učinil neúspěšně pokusy o navázání spojení.
- Šetřením bylo zjištěno, že málo zkušený pilot vletl do CTR Ruzyně při vyhýbání se bouři.
- Závažnost byla hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident – C4“.

Incident Cessna 152 - pokračování



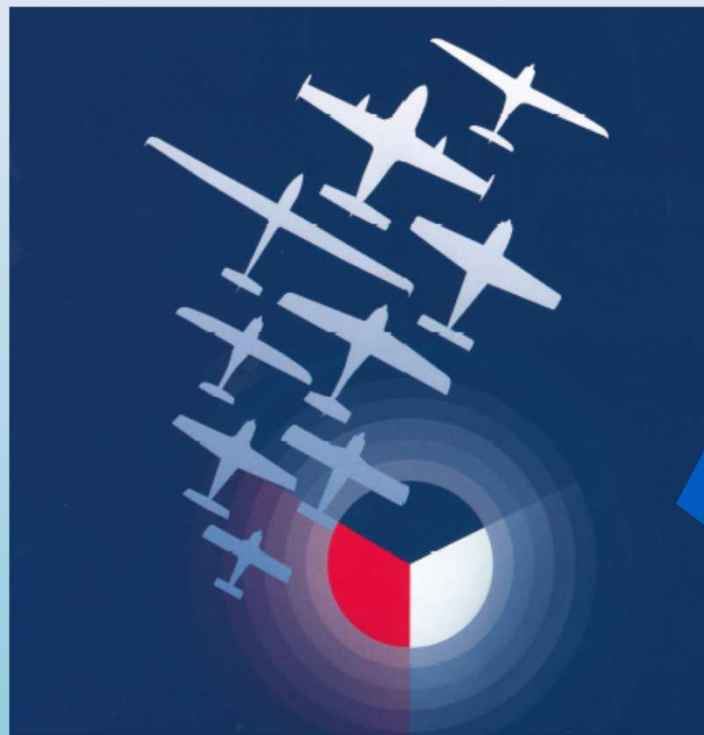
Přehled hlášení „TCAS RA“.

Ve 3. čtvrtletí 2014 ÚZPLN obdržel 7 hlášení „TCAS RA“, z toho:

- 4 x od posádek zahraničních provozovatelů při průletu LKAA. Důvodem všech těchto událostí byla velká vertikální rychlost sblížení letadel při změně cestovních FL. K narušení minim rozstupů nedošlo.
- 3 x od posádek českého provozovatele v zahraničí, z toho:
 - 2 x byla důvodem těchto událostí velká vertikální rychlost sblížení letadel při změně cestovních FL. K narušení minim rozstupů nedošlo.
 - 1 x během stoupání do cestovní FL380, vzhledem k protiprovozu na FL370, TCAS RA „DESCENT“ i s pokyny ATS ke změně kurzu. ÚZPLN vyžádal k této události od poskytovatele ATS více informací.



Ve 3. čtvrtletí roku 2014 ÚZPLN obdržel 10 notifikací leteckých nehod v souvislosti s tím, že Česká republika je státem výroby, státem konstrukce nebo státem projekce.



Přehled notifikací zahraničních leteckých nehod a vážných incidentů ve třetím čtvrtletí:

- Dne 7. 7. 2014 Spojené Království (AAIB), ACCID UL letounu EV-97
- Dne 17. 7. 2014 Bulharsko (AAIU), ACCID letounu Sportstar
- Dne 17. 7. 2014 Spojené Království (AAIB), ACCID UL letounu EV-97
- Dne 17. 7. 2014 USA (NTSB), ACCID letounu Air Tractor AT-401B
- Dne 20. 7. 2014 Austrálie (ATSB), ACCID UL letounu Sportstar SL
- Dne 4. 8. 2014 Slovensko (AMIA), ACCID letounu Diamond DA20
- Dne 6. 8. 2014 Spojené Království (AAIB), ACCID UL letounu EV-97
- Dne 9. 8. 2014 Spojené Království (AAIB), ACCID letounu SportCruiser
- Dne 23. 8. 2014 Spojené Království (AAIB), ACCID UL letounu EV-97
- Dne 30. 8. 2014 Spojené Království (AAIB), ACCID letounu SportCruiser



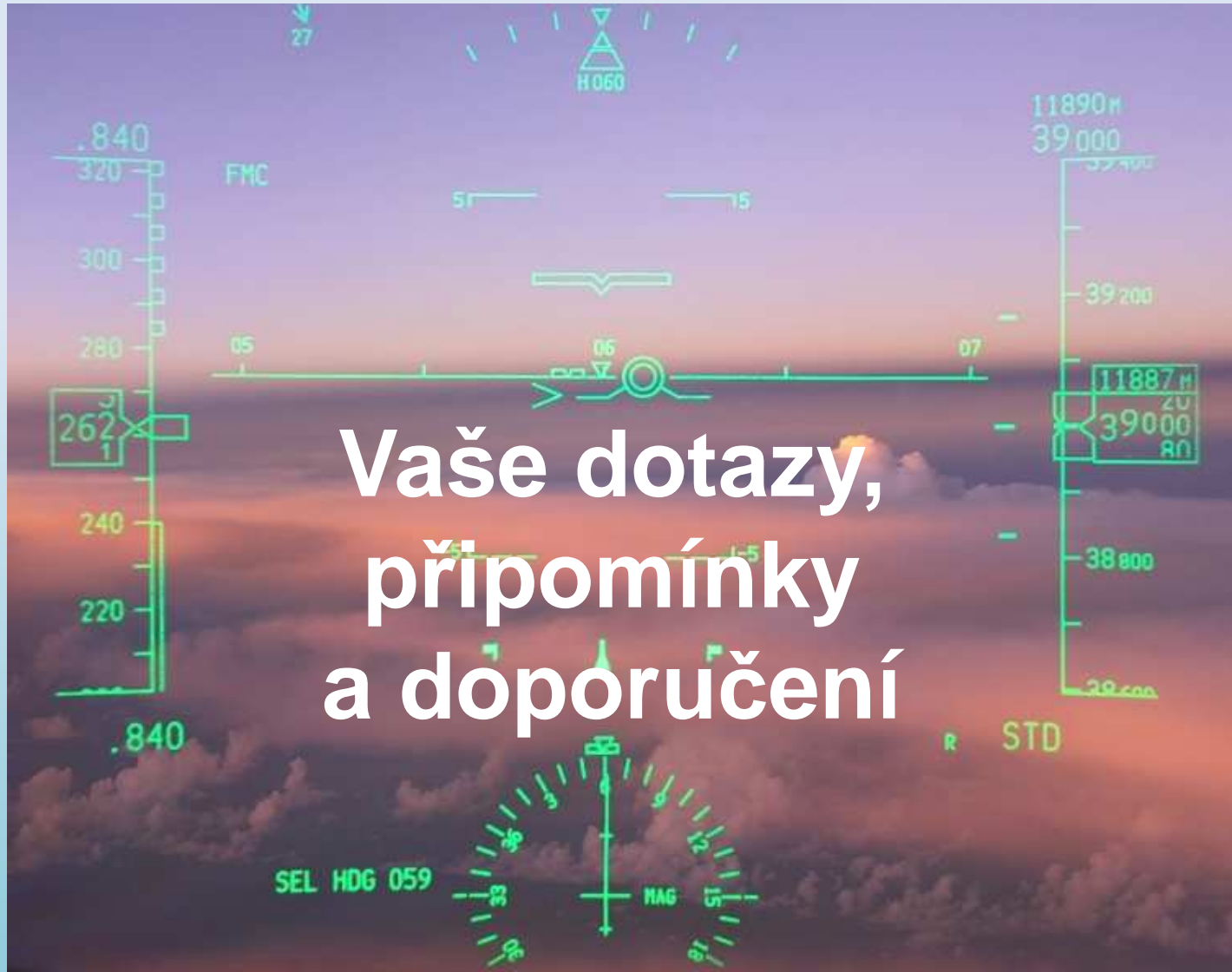
Ředitel ÚZPLN se v rámci zapojení do mezinárodní spolupráce zúčastnil 41. pracovního jednání expertů pro šetření leteckých nehod (ACC/41) organizovaného ECAC ve dnech 30. 9. – 1. 10. 2014 ve Stockholmu s důrazem na okolnosti šetření dvou leteckých nehod malajsijských letadel MH 370 a MH 17.

Zástupce ÚZPLN se v rámci zapojení do mezinárodní spolupráce zúčastnil 9. jednání Evropské sítě orgánů pro šetření leteckých nehod ENCASIA ve dnech 18. – 19. září 2014 v Bruselu. Pracovní jednání projednalo a schválilo zejména:



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

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



Organizace porad k bezpečnosti letů

ÚZPLN organizuje výroční poradu k rozboru bezpečnosti letů za rok 2014 dne 22. ledna 2015 v konferenčním sále Domu armády v Praze Dejvicích.

Začátek porady je v 9:30 hod.

ÚZPLN děkuje autorům za souhlas s použitím fotografií, které pro prezentaci poskytli.

Kontaktní adresa

**Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
Beranových 130
199 01 PRAHA 99 - Letňany**

E-mail: info@uzpln.cz

TEL: +420 266 199 231

FAX: +420 266 199 234



LETECKÉ NEHODY A INCIDENTY SLZ V ROCE 2014 – 3. čtvrtletí



LETECKÁ NEHODA ZE DNE 13.07.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: Veřejná plocha SLZ Kotvrdovice
- TYP: AEROPRAKT 22, OK – LUY 55
- POPIS UDÁLOSTI: Pilot po návratu z navigačního letu provedl přistání asi v polovině délky RWY 10. Při dosednutí došlo k odskoku UL letounu do výše asi 1 m a opětovnému přistání na předové podvozkové kolo a tím k ohnutí trubky předové podvozkové nohy. V tom okamžiku pilot zvýšil výkon motoru a znovu odstartoval. Pilot pokračoval v letu po okruhu, který dokončil přistáním na RWY 10 na hlavní podvozek.
- ZRANĚNÍ: Bez zranění.
- POŠKOZENÍ: Ohnutá přední podvozková noha, poškozený kryt předového kola, prasklý průhledný kryt kabiny.
- METEOROLOGICKÁ SITUACE: Vítr ze 170°, 1 ÷ 2 m/sec, nárazy 2 ÷ 4 m/sec, dohlednost nad 10 km.

LETECKÁ NEHODA ZE DNE 13.07.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: Veřejná plocha SLZ Kotvrdovice
- TYP: AEROPRAKT 22, OK – LUY 55



LETECKÁ NEHODA ZE DNE 13.07.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: Veřejná plocha SLZ Kotvrdovice
- TYP: AEROPRAKT 22, OK – LUY 55



LETECKÁ NEHODA ZE DNE 20.07.2014

- **MÍSTO LETECKÉ NEHODY:** Veřejné mezinárodní letiště Mnichovo Hradiště.
- **TYP:** Sting S4, OK – SUA 47
- **POPIS UDÁLOSTI:** Po návratu z navigačního letu se pilot zařadil do levého okruhu RWY 08 letiště Mnichovo Hradiště a pokračoval na přistání. Při přistání na travnatou dráhu došlo ke třem odskokům UL letounu do výšky cca 2 m. Po třetím odskoku pilot potlačil řídicí páku a UL letoun dosedl na předové podvozkové kolo, čímž došlo k poškození UL letounu.
- **ZRANĚNÍ:** Bez zranění.
- **POŠKOZENÍ:** Poškozená vrtule a přední podvozková noha, poškozená motorová přepážka a spodní kryt motoru.
- **METEOROLOGICKÁ SITUACE:** Vítr z 050°, 3 m/sec, dohlednost nad 10 km.

LETECKÁ NEHODA ZE DNE 20.07.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: Veřejné mezinárodní letiště Mnichovo Hradiště.
- TYP: Sting S4, OK – SUA 47



LETECKÁ NEHODA ZE DNE 03.08.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: 1 km východně od veřejného vnitrostátního letiště Jihlava.
- TYP: TL 132 CONDOR, OK – ZUU 50
- POPIS UDÁLOSTI: Po návratu z letu v prostoru, pilot provedl průlet nad RWY 10 letiště Jihlava a začal stoupat do prostoru první zatáčky pravého okruhu. Při provádění první zatáčky došlo ve výšce cca 50 ÷ 80 m nad zemí k vysazení motoru. Pilot přešel do levé zatáčky zpět k letišti. Na letišti nedoklouzal a proto přistál na pole se vzrostlým obilím. Po přistání a doteku předového kola podvozku se zemí došlo k jeho vylomení a převrácení UL letounu na záda.
- ZRANĚNÍ: Bez zranění.
- POŠKOZENÍ: UL letoun značně poškozen.
- METEOROLOGICKÁ SITUACE: Vítr ze 120°, 4 m/sec, dohlednost nad 10 km.

LETECKÁ NEHODA ZE DNE 03.08.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: 1 km východně od veřejného vnitrostátního letiště Jihlava.
- TYP: TL 132 CONDOR, OK – ZUU 50



LETECKÝ INCIDENT ZE DNE 30.08.2014

- MÍSTO LETECKÉHO INCIDENTU: Narušení CTR Karlovy Vary.
- TYP: MF 01, OK – GUA 22
- POPIS UDÁLOSTI: Pilot odstartoval z plochy SLZ Milovice a letěl na letecký den do Chebu. Za Rakovníkem byly přeháňky které oblétał a přitom ztratil orientaci. Chvilí se hledal a pak uviděl letiště s betonovou plochou. Myslel, že je to Cheb. Na rádiu slyšel letouny komunikující s letištěm Cheb. Proto na frekvenci Chebu zavolał o dispoziice pro přistání. Přesto že mu nikdo neodpověděl, pokračoval v letu po okruhu na přistání. V Chebu chtěl přistát na RWY 23, proto když na RWY uviděl označení 29, uvědomil si, že je jinde. V 50 m nad dráhou provedl zatáčku na sever. Vystoupal do větší výšky, zorientoval se a pokračoval bez problému na letiště Cheb, kde přistál.
- ZRANĚNÍ: Bez zranění.
- POŠKOZENÍ: Bez poškození.

LETECKÝ INCIDENT ZE DNE 30.08.2014

- MÍSTO LETECKÉHO INCIDENTU: Rokycany, ul. Nad Husovými sady.
- TYP: Quasar Relief C 15, pomocná pohonná jednotka Radne Raket 120 Aero, OK – KRF 06
- POPIS UDÁLOSTI: Pilot odstartoval z plochy u obce Nové Mitrovce ve 12:00 UTC a letěl na letiště Rokycany. Po přeletu k letišti Rokycany vyčkával jihovýchodně od letiště z důvodu vyklesání a zároveň uvolnění prostoru pro zamýšlený průlet nad RWY 27 a následné přistání. V okamžiku zvýšení otáček motoru se očekávaný tah nedostavil, i když se otáčky motoru okamžitě zvýšily. Pilot pokračoval tedy bez zamýšleného průletu klouzavým letem na přistání. Po přistání zjistil, že u pomocné pohonné jednotky chybí vrtule.
- ZRANĚNÍ: Bez zranění.
- POŠKOZENÍ: Vrtule a poškozený osobní automobil..
- METEOROLOGICKÁ SITUACE: 3/8 Cu, vítr 4 ÷ 6 m/sec. z 220°, dohlednost nad 10 km.

LETECKÝ INCIDENT ZE DNE 30.08.2014

- MÍSTO LETECKÉHO INCIDENTU: Rokycany, ul. Nad Husovými sady.
- TYP: Quasar Relief C 15, motor Radne Raket 120 Aero, OK – KRF 06



LETECKÝ INCIDENT ZE DNE 30.08.2014

- MÍSTO LETECKÉHO INCIDENTU: Rokycany, ul. Nad Husovými sady.
- TYP: Quasar Relief C 15, PPJ Radne Raket 120 Aero, OK – KRF 06



LETECKÁ NEHODA ZE DNE 05.09.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: Letiště Sazená RWY 15.
- TYP: Malamut L 1, OK – IUG 10.
- POPIS UDÁLOSTI: Pilot létal okruhy. Po sedmém okruhu přistával na RWY15 letiště Sazená. Vyrovnání a posléze i podrovnání provedl ve velké výšce nad zemí cca 5 m. V této výšce došlo ke ztrátě rychlosti a klonění UL letounu vpravo. Na to pilot zareagoval potlačením řídicí páky a přidáním plynu. UL letoun narazil do země, poškodil se podvozek, pak ještě UL letoun zachytil pravou polovinou křídla o zem a vybočil.
- ZRANĚNÍ: Bez zranění.
- POŠKOZENÍ: Značně poškozen.
- METEOROLOGICKÁ SITUACE: Vítr 1 ÷ 2 m/sec. ze 140°, dohlednost nad 10 km.

LETECKÁ NEHODA ZE DNE 05.09.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: Letiště Sazená RWY 15.
- TYP: Malamut L 1, OK – IUG 10.



LETECKÁ NEHODA ZE DNE 06.09.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: RWY 05, veřejného vnitrostátního letiště Praha Letňany.
- TYP: WF 190 MINI, OK – NUI 31.
- POPIS UDÁLOSTI: Po přistání na RWY 05 levá letiště Praha Letňany, při výběhu pilot zatočil UL letoun vpravo. Přitom došlo k poškození vzpěry levého hlavního podvozku, který se zavřel. Tím se UL letoun dostal do sunutí vlevo a došlo ke zlomení vzpěry pravého hlavního podvozku. Ten se vylomil vpravo pod křídlo.
- ZRANĚNÍ: Bez zranění.
- POŠKOZENÍ: Poškozen hlavní podvozek, vrtule, trup v místě motorové přepážky a pravá polovina křídla.
- METEOROLOGICKÁ SITUACE: CAVOK

LETECKÁ NEHODA ZE DNE 06.09.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: RWY 05, veřejného vnitrostátního letiště Praha Letňany.
- TYP: WF 190 MINI, OK – NUI 31.



LETECKÁ NEHODA ZE DNE 07.09.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: Broumy
- TYP: padákový kluzák Power 26.
- POPIS UDÁLOSTI: Osoba bez výcviku a kvalifikace požádala kamaráda o půjčení padákového kluzáku k vyzkoušení letu. Majitel padákový kluzák poskytl a pomohl poškozenému odstartovat. Fázi nehody nelze popsat, protože poškozený měl ztrátu paměti a majitel padáku nehodu neviděl. Z rozložení padáku a polohy zraněného se lze domnívat, že došlo k přebrzdění padákového kluzáku, který couvnul a spadnul za poškozeného.
- ZRANĚNÍ: Lehké zranění.

LETECKÁ NEHODA ZE DNE 18.09.2014

- MÍSTO LETECKÉ NEHODY: Mezi obcemi Loučka a Slavkov u Lipníku nad Bečvou.
- TYP: padákový kluzák Atis 2L.
- POPIS UDÁLOSTI: Pilot během svahování zaletěl do údolí mezi dvěma kopci, kde se dostal do oblasti se silným větrem. Padákový kluzák se prosedal, až zachytil za stromy. Došlo ke zlomení větví a pádu paraglidisty na zem z výšky asi 15 m.
- ZRANĚNÍ: Těžké zranění.
- METEOROLOGICKÁ SITUACE: vítr 4 ÷ 6 m/sec ze 180 až 200°, nárazy 6 m/sec, dohlednost nad 10 km.

LETECKÝ INCIDENT ZE DNE 20.09.2014

- MÍSTO LETECKÉHO INCIDENTU: RWY 31, neveřejné plochy SLZ Sazomín.
- TYP: Samba XXL, OK – QUA 99.
- POPIS UDÁLOSTI: Pilot s druhou osobou provedl vzlet z levého okraje RWY 31 plochy SLZ Sazomín. Po odpoutání na malé rychlosti, došlo k náklonu UL letounu vlevo. To se pilot pokusil opravit vychýlením řídicí páky vpravo. UL letoun se ale prudce překlopil na levou stranu, prosedl se a narazil do země. Tím byl UL letoun poškozen.
- ZRANĚNÍ: Bez zranění.
- POŠKOZENÍ: Poškozena vrtule, ulomen předový podvozek, ulomena levá noha hlavního podvozku.
- METEOROLOGICKÁ SITUACE: Vítr 1 ÷ 2 m/sec. z 200°, dohlednost nad 10 km.

LETECKÝ INCIDENT ZE DNE 20.09.2014

- MÍSTO LETECKÉHO ICIDENTU: RWY 31, neveřejné plochy SLZ Sazomín.
- TYP: Samba XXL, OK – QUA 99.

