

Třetí čtvrtletí roku 2012



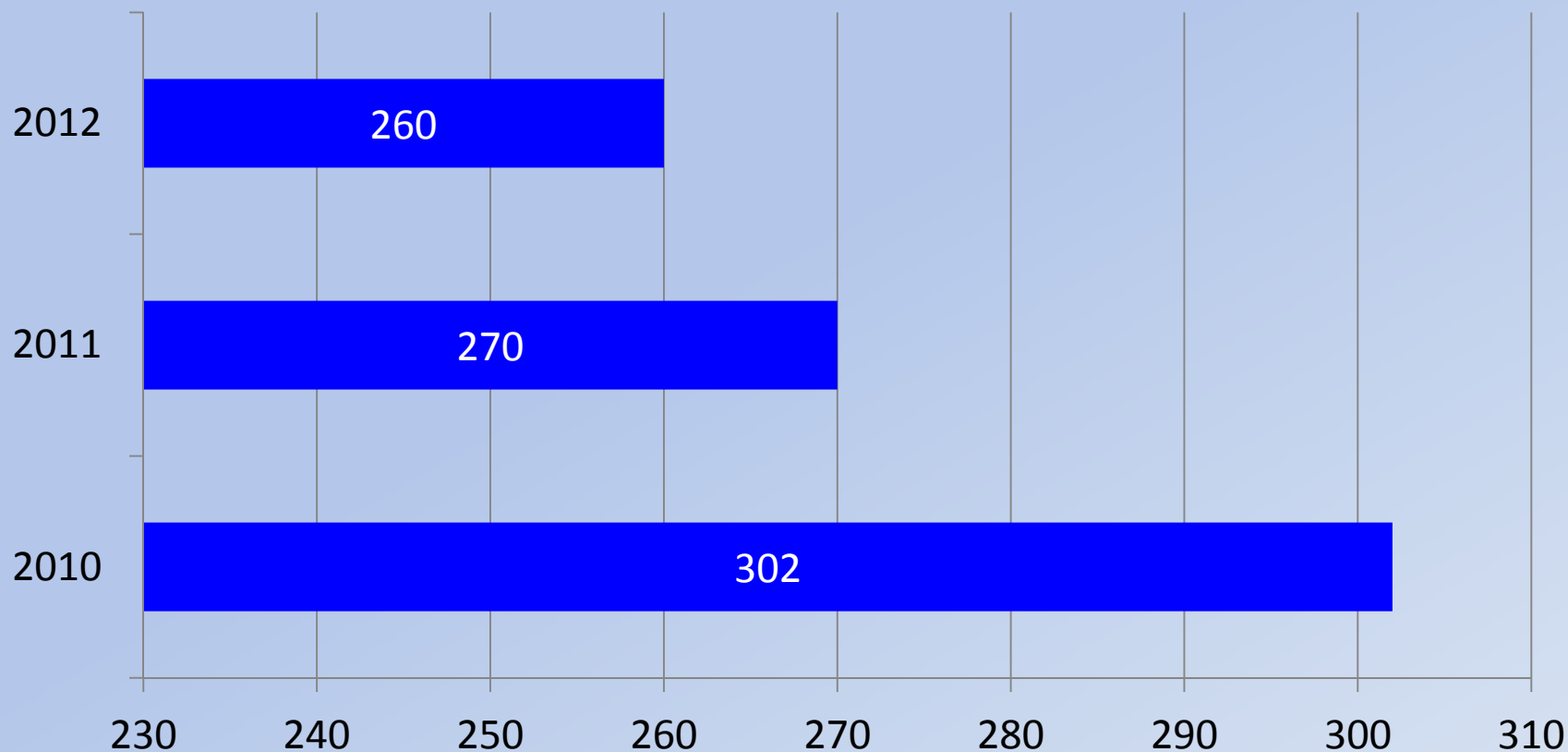
## **Program:**

- **Rozbor bezpečnosti za 3. čtvrtletí 2012**
- **Informace**
- **Diskuze**
- **Závěr**

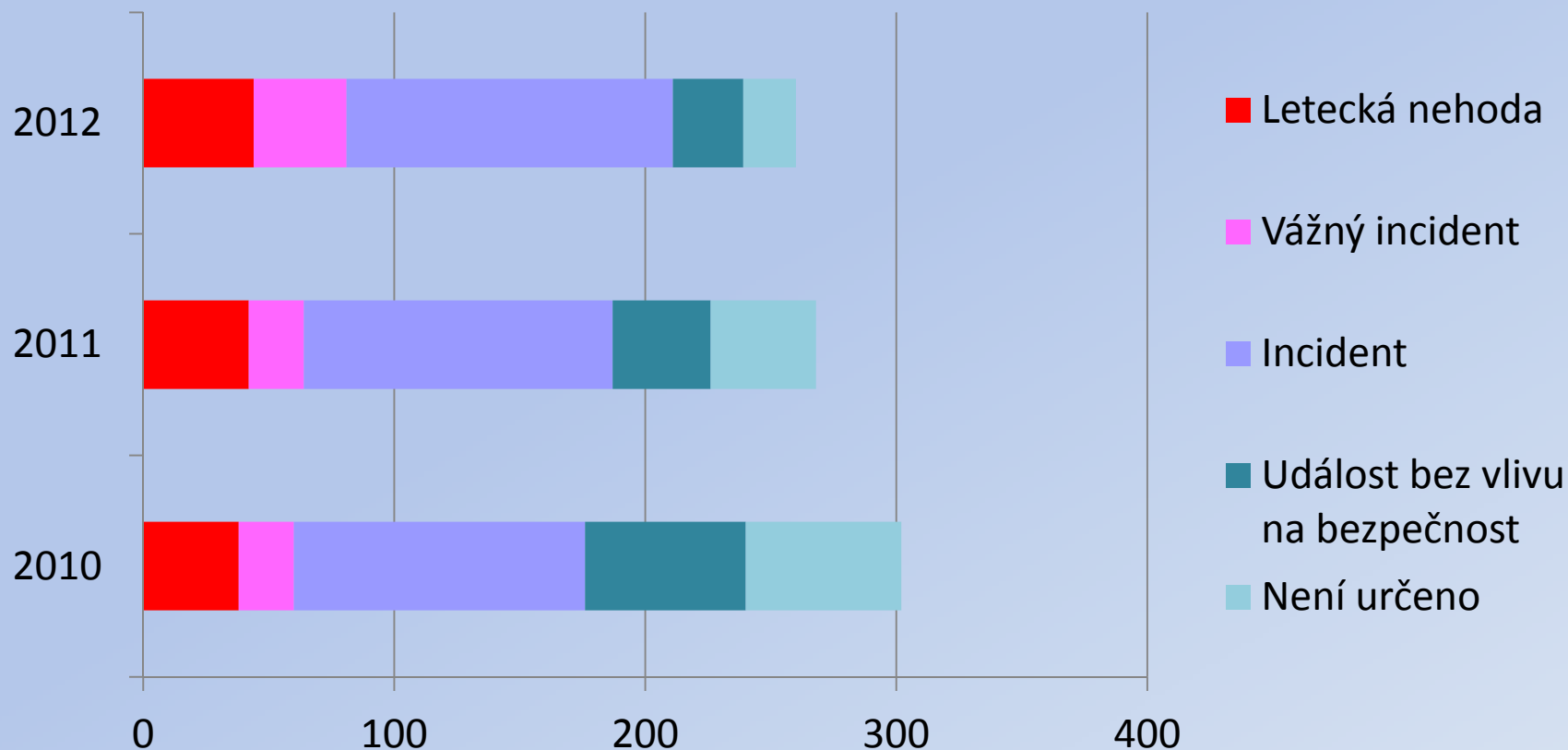
# Rozbor bezpečnosti letů

## Počet hlášených událostí - meziroční srovnání

### Celkový počet událostí hlášených ve 3. čtvrtletí



### Srovnání počtu událostí podle závažnosti ve 3. čtvrtletí



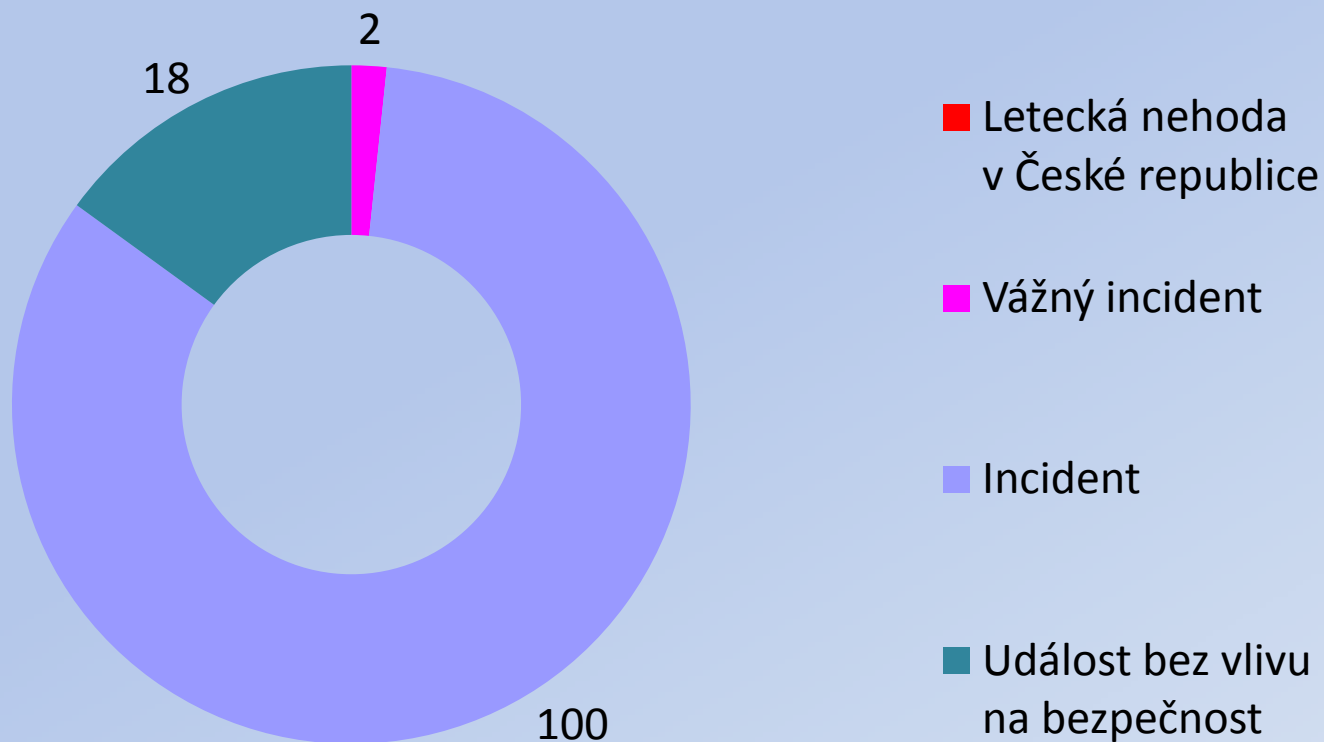
## Provoz letadel s MTOM nad 2250 kg

Kategorie letadla (podle MTOM)	Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno **
MTOM > 5 700 kg	<b>0</b> (1*)	<b>1</b>	<b>97</b>	<b>17</b>	<b>19</b>
MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	<b>0</b> (2*)	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

\* Letecké nehody oznámené ÚZPLN, které se staly na území jiného členského státu ICAO.

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

Srovnání událostí v roce 2012 podle závažnosti jejich vlivu  
Letadla s MTOM nad 2250 kg



## Provoz letadel s MTOM do 2250 kg

Kategorie letadla MTOM ≤ 2 250 kg mimo SLZ	Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
<b>Celkem všechny kategorie letadla</b>	<b>11 (4*)</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Letoun	3 (2*)	1	14	1	1
Kluzák	6 (2*)	0	3	0	0
Vrtulník	0	0	2	0	0
Balón Vzducholod'	2	0	1	0	0

\* Letecké nehody oznámené ÚZPLN, které se staly na území jiného členského státu ICAO.

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

## Provoz SLZ

Druh sportovního létajícího zařízení	Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
<b>Celkem všechny kategorie SLZ</b>	<b>19 (7*)</b>	<b>34</b>	<b>11</b>	<b>0 (1*)</b>	<b>0</b>
ULL	2 (6*)	0	9	0 (1*)	0
UK	0	0	0	0	0
ULH a ULV	0	0	0	0	0
PK, MPK, ZK, MZK	6 (1*)	0	2	0	0
Sportovní padák	11	34	0	0	0

\* Letecké nehody oznámené ÚZPLN, které se staly na území jiného členského státu ICAO.

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



## Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Obchodní leteckou dopravou se rozumí převoz osob, zvířat, zavazadel, věcí a pošty za úplatu.

**Ve třetím čtvrtletí roku 2012 v obchodní letecké dopravě nedošlo k letecké nehodě na území České republiky**



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě



## Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

### Incident

Datum: 29. 8. 2012  
Typ: Embraer ERJ-190  
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Posádka letadla Embraer ERJ-190 zahraničního leteckého dopravce, letící z EFHK (Helsinky) do LKPR po minutí FAF 06 ohlásila přerušeni přiblížení na přistání z důvodu závady na klapkách.
- Po opakovaném přiblížení na malých klapkách letadlo přistálo bez dalších závad.
- Závada byla odstraněna bez technické pomoci na LKPR.
- Plánovaný vzlet byl opožděn o 8 min z důvodu řešení závady.

# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě



## Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

Incident

Datum: 6. 9. 2012  
Typ: Dornier 328 JET  
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Během rozjezdu ke vzletu na RWY06 posádka letounu zahraničního leteckého dopravce přerušila vzlet, vyjela z osy RWY a poté se vrátila zpět na OP jih. TWR vyžádala kontrolu RWY06. Kontrolou na dráze nebylo nic zjištěno.
- Následně, dne 11.9., byly při pravidelné kontrole stavebního stavu dráhy zjištěny ve směru RWY06 za odbočkou TWY E stopy po intenzivním brzdění a vyjetí předového a pravého hlavního podvozku letadla vpravo z dráhy. Rozchod hlavního podvozku odpovídá typu D328 JET, který dne 6. 9. přerušil vzlet z RWY06.
- Technici zjistili poruchu směrového řízení na místě F/O - nesprávné připojení spoje v průběhu údržby, které způsobilo opačné výchylky při použití pedálů na místě F/O.

### Incident Dornier 328 JET - pokračování



**Stopy po vyjetí D328 JET z RWY06**

**Záznam vyjetí D328 JET z RWY06**

## Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

### Incident

Datum: 7. 9. 2012  
Typ: Airbus A320-214  
Místo: FIR EDDM (Germany)

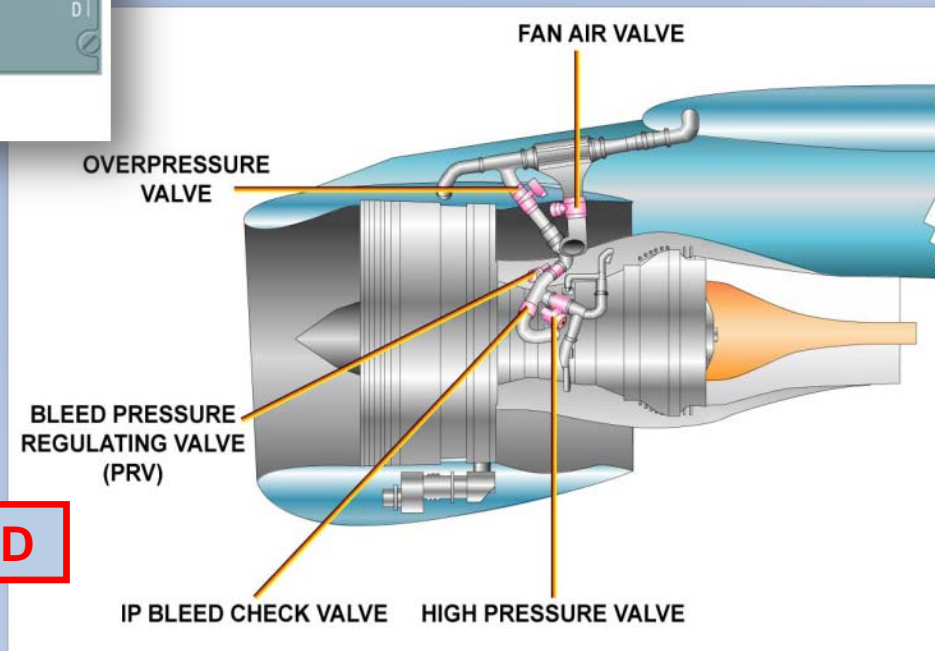
- Posádka letounu A320 českého leteckého dopravce zahájila na pokyn ATC klesání. Při následném klesání na volnoběh došlo k přidání odběru vzduchu od motoru č. 2 i z vysokotlakého stupně. Přivedením mnohem teplejšího vzduchu z této části došlo z důvodu chybně pracující termoregulace k úplnému uzavření odběru od motoru.
- Posádka zvýšila vertikální rychlost letu a pokračovala v klesání do bezpečné výšky. Kabinová výška nepřesáhla 10 000 ft, letová posádka použila stacionární kyslík.
- Letoun byl provozován s položkou MEL (ENG 1 BLEED INOP).

## Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě



**Signalizace závady ENG 2 BLEED**

**Výměna FAN AIR VALVE**





## Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

### Incident A320 – pokračování

- Na stejném letounu se událost opakovala 7. 9. 2012 ve FIR LRBB (Romania).
- Posádka zvýšila vertikální rychlost a pokračovala v klesání do bezpečné výšky. Kabinová výška nepřesáhla 10 300 ft, letová posádka použila stacionární kyslík.
- Oprava po prvním incidentu zahrnovala výměnu FAN AIR VALVE (FAV) dle AMM 36-11-54 REV.28.
- Po druhé události byla 8. 9. 2012 provedena výměna FAV a FAV THERMOSTAT SOLENOID dle AMM 36-11-43 REV.28.
- Po přezkoušení při motorové zkoušce byl MEL následně zrušen.
- Příčinou události byla technická závada.

## Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě

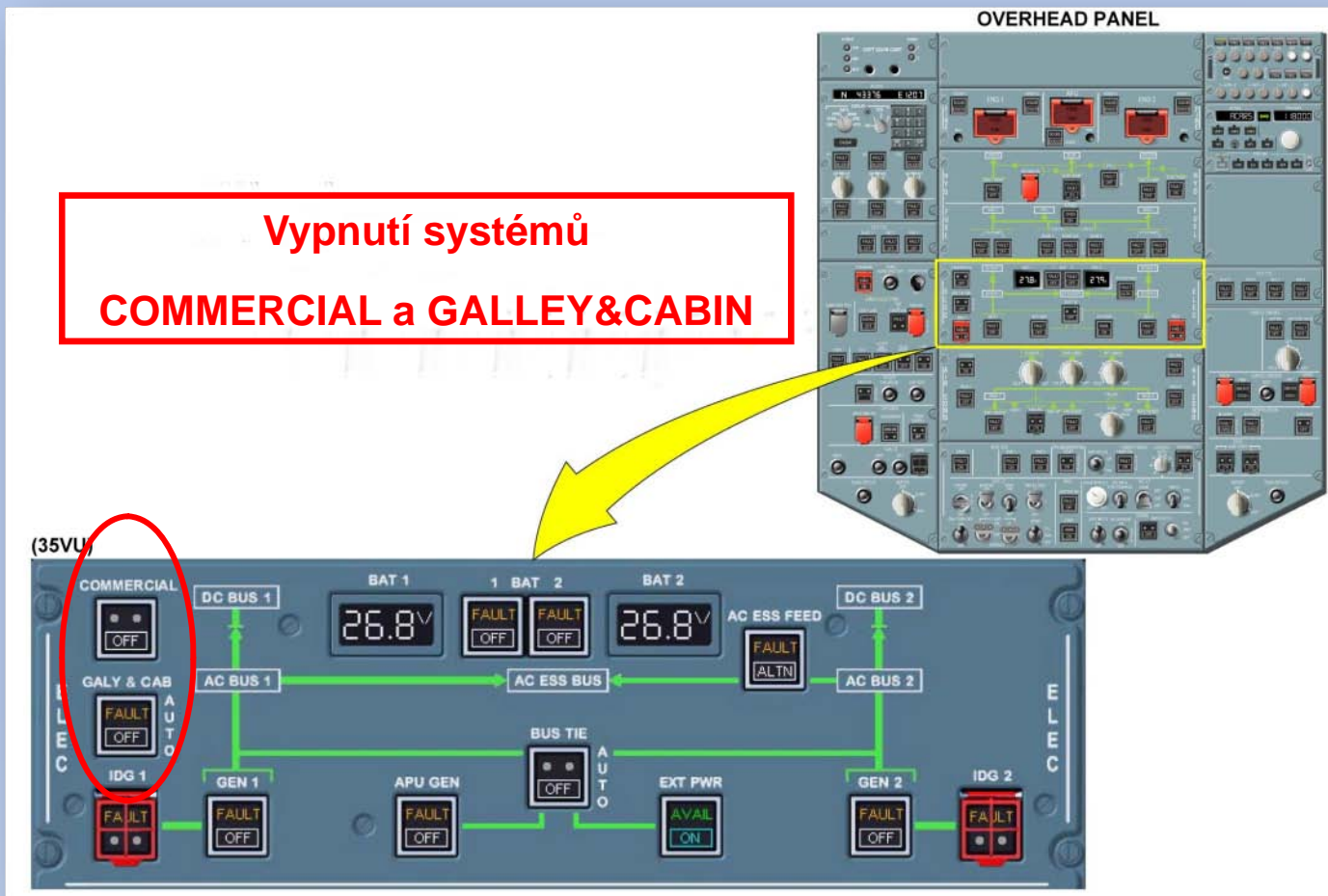
### Incident

Datum: 27. 9. 2012  
Typ: Airbus A319-112  
Místo: EDDH (Hamburg)

- Při přiblížení na přistání v EDDH VK ohlásila veliteli letadla krátkodobý výskyt slabého dýmu a zápachu v předním galley. Zdrojem byl systém vytápění podlahy předního galley.
- Po vypnutí systémů "Commercial" a "Galley & Cabin" problém okamžitě ustal.
- Nouzová situace nebyla vyhlášena. Přistání proběhlo bez dalších závad.
- Závada vyhřívacích panelů v podlaze předního galley je řešena ve spolupráci s výrobcem letadla.
- Příčinou události byla technická závada.

# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech v obchodní letecké dopravě



## Přehled střetů s ptáky

V průběhu třetího čtvrtletí 2012 ÚZPLN obdržel od leteckých dopravců v ČR celkem 39 oznámení o střetu s ptáky:

- 27 střetů se stalo v prostoru letišť v České republice.
- 12 bylo od českého leteckého dopravce během vzletu a přistání na zahraničních letištích.



## Přehled ozáření laserovým zařízením

Ve třetím čtvrtletí 2012 ÚZPLN obdržel celkem 17 oznámení o ohrožení bezpečnosti letového provozu laserovým zařízením ve FIR Praha.

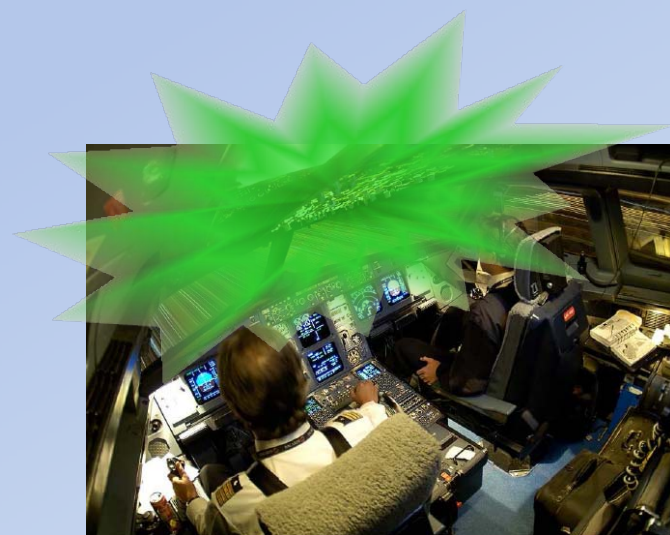
Případy ozáření laserem byly oznámeny:

- 9 x posádkami zahraničních provozovatelů,
- 8 x posádkami českých provozovatelů.

Tato hlášení byla ve FIR Praha:

- 1 x při letu na trati v FL 380,
- 10 x během přiblížení na přistání na LKPR,
- 4 x během přiblížení na přistání na LKMT
- 2 x v průběhu vzletu z LKPR.

Dále posádka českého provozovatele podala 1 hlášení na zahraničním letišti. ACC Praha přijala 1 hlášení při kontaktu s posádkou zahraničního provozovatele ve stoupání po vzletu z LOWW ve FIR LOVV ve FL 254.



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech



Ve 3. čtvrtletí 2012 nebyla hlášena žádná letecká nehoda letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2250 kg.

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Vážný incident

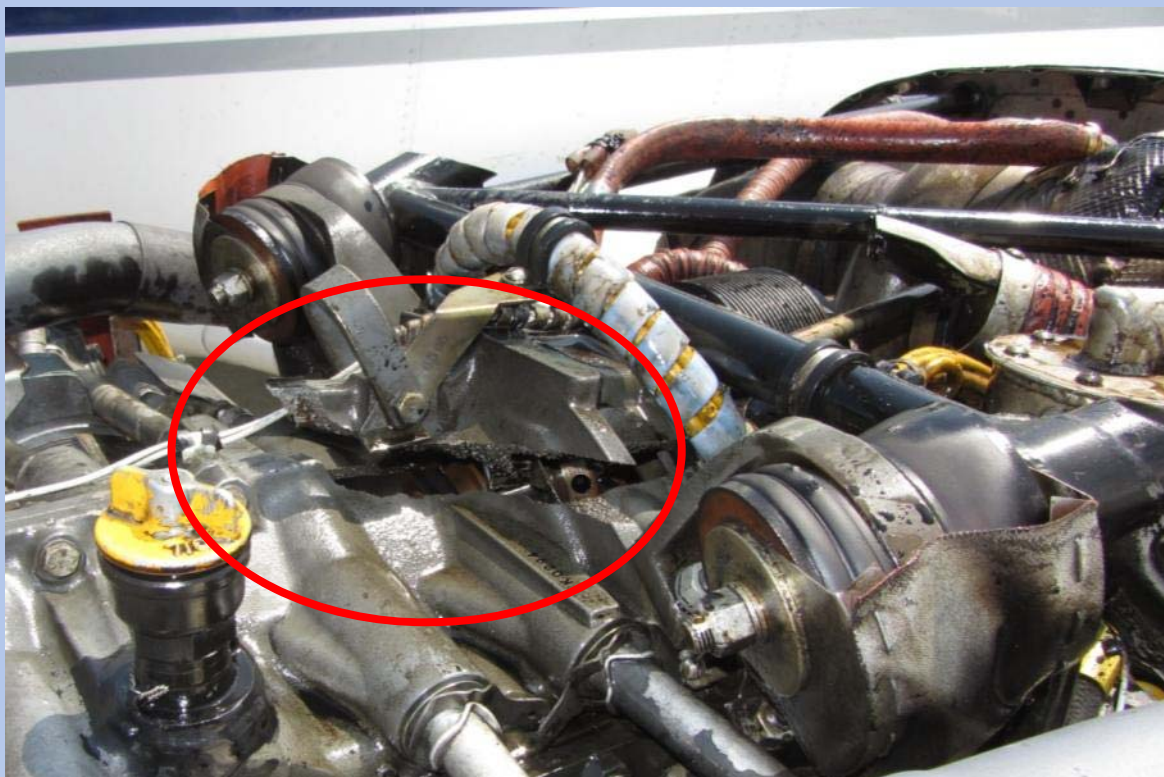
Datum: 9. 7. 2012  
Typ: PA 31P-350  
Místo: EPKK (Krakow)

- ➔ Po vzletu letounu z letiště Krakow došlo ve fázi stoupání do letové hladiny k vibracím a následnému vysazení levého motoru.
- ➔ Pilot se rozhodl přistát zpět na letiště vzletu s jedním nepracujícím motorem. Při přistání nedošlo k poškození letounu a ke zdravotní újmě posádky.
- ➔ Při technické prohlídce motoru bylo provozovatelem zjištěno poškození v horní části skříně motoru. Motor byl demontován a odeslán výrobcí ke zjištění příčiny poškození motorové skříně.
- ➔ Vzhledem k rozsahu poškození byla událost překvalifikována na vážný incident. K události bude vydána zkrácená závěrečná zpráva.

# Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Vážný incident PA 31P-350 - pokračování



**Poškození skříně motoru Lycoming TIO-540**



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Informace o leteckých nehodách a incidentech letadel, s maximální schválenou vzletovou hmotností do 2250 kg.



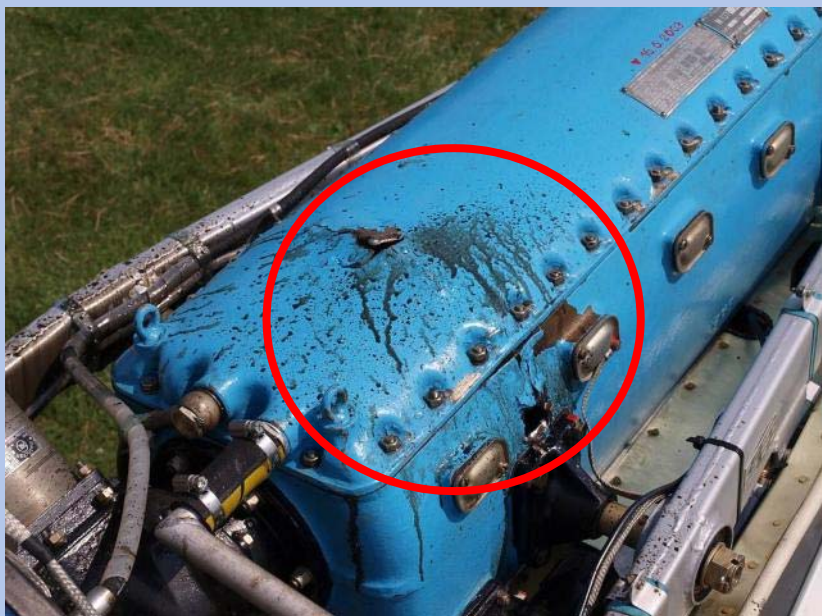
## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Vážný incident

Datum: 1. 7. 2012  
Typ: Zlín Z 226MS  
Místo: LKZB (Zbraslavice)

- Během aerovleku pilot vlečného letounu Z 226MS zaznamenal ránu z přední části a následné snížení výkonu motoru.
- Rozhodl se vypnout motor a nouzově přistál na ploše letiště Zbraslavice. Při přistání nedošlo k poškození letounu ani zranění pilota.
- Po provedené technické prohlídce byla jako příčina vysazení motoru označena únava materiálu oka ojnice šestého válce. Závěrečná zpráva je zveřejněna na [www.uzpln.cz](http://www.uzpln.cz).
- Výrobce obdržel informace o příčinách vysazení motoru.

### Vážný incident Z 226 - pokračování



**Poškození víka a skříně motoru typu M137A**

**Oblast vzniku únavy materiálu oka ojnice**

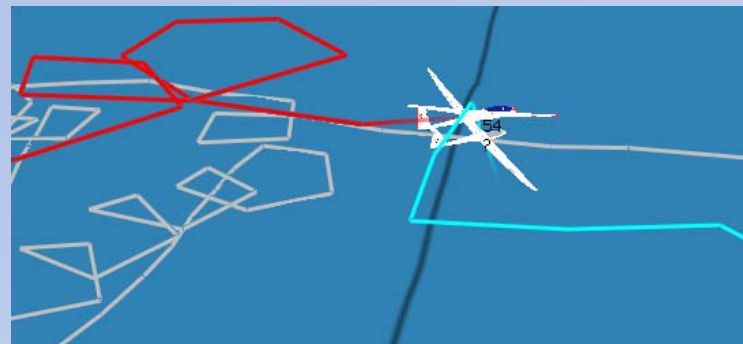


## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 1. 7. 2012  
Typ: SZD 48 a Standard Cirrus  
Místo: Choustníkovo Hradiště,  
3 NM NE LKDK

- Během termického letu před zahájením soutěžní disciplíny narazil kluzák Standard Cirrus do zadní části kluzáku SZD 48.
- Pilot kluzáku Standard Cirrus zjistil, že není schopen pokračovat v letu a opustil kluzák na záchranném padáku. Při přistání nebyl zraněn.
- Druhý pilot s kluzákem SZD 48 přistál na LKDK bez zranění a poškození kluzáku.



## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 1. 7. 2012  
Typ: Balón BB100Z  
Místo: Kozlovice

- Balón s 15 pasažéry, pilotem a stevardkou odstartoval v 17.50 UTC z plochy u obce Hukvaldy. Let probíhal bez problémů a pilot během letu poučil pasažéry o chování při přistávání.
- Byl ve stálém spojení s letištěm Mošnov a po 40 minutách letu dostal informaci, že se zvedá vítr. Pilot začal vyklesávat a hledat místo na přistání.
- Vítr ve výšce cca 150 m AGL dosahoval rychlosti až 28 km.h<sup>-1</sup>, ale ve výšce 10 m AGL byla jeho rychlost cca 17 km.h<sup>-1</sup>.

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda balónu BB100Z - pokračování

- Pilot těsně před přistáním ještě jednou zopakoval pasažérům pokyny pro přistání a zdůraznil, že se mají opravdu pořádně držet, že bude provedeno tvrdší přistání.
- Koš balónu se dotkl země, trochu se odrazil a na druhý kontakt se zemí přistál. Koš se při přistání převrátil, což je při těchto podmínkách běžné.
- Po přistání se pilot zeptal pasažérů, jsou-li v pořádku. Všichni pasažéři potvrdili, že jsou v pořádku, kromě jedné osoby, která si stěžovala na bolest v koleni. Podle lékaře utrpěla vážné zranění.



## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Incident

Datum: 5. 7. 2012  
Typ: Fascination D4BK  
Místo: LZDB (Dubnica nad Váhom)

- Pilot prováděl plánovaný let z LKKY do LZDB. Při přiblížení na přistání zjistil, že nelze vysunout podvozek normálně ani nouzově.
- Pilot se rozhodl pro návrat na domovské letiště LKCS, kde přistál bez podvozku na travnatý pás.
- Ke zranění osob nedošlo. Na letounu vznikla pouze drobná poškození na laku a došlo k ohnutí Pitotovy trubice, antény a vyvažovací plošky.

# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

- Příčinou nevysunutí podvozku při normálním vysouvání byla závada na mikrospínači. Systém nouzového vysunutí podvozku nebyl správně seřízen po neodborném zásahu provozovatele a proto se nezdařilo ani toto vysunutí.



**Ohnutá anténa**



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 6. 7. 2012  
Typ: Balón BB34Z  
Místo: Chrastava

- Během přistání na louku se vlivem poryvu větru horkovzdušný balón zachytil na vodičích elektrického vedení 22 kV, které vedlo na okraji plochy zvolené pro přistání.
- Obal zůstal zavěšený na vodičích, z nichž se jeden přetrhl. Elektrický výboj na několika místech lehce poškodil tkaninu obalu. Pilot a ani 5 cestujících nebyli zraněni.



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 7. 7. 2012

Typ: Zlín Z 42 a L-60

Místo: LKFR (Frýdlant n. Ostravicí)

- Pilot letounu L-60 pojížděl kolem letounu Z 42, jehož pilot prováděl motorovou zkoušku.
- Nepozorností pilota letoun L-60 narazil koncem pravé poloviny křídla (křídélkem) do otáčející se vrtule Z 42.
- Na letounu L-60 bylo poškozeno křídélko, na Z 42 vrtule.
- Piloti nebyli zraněni.



## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 8. 7. 2012  
Typ: VSO 10  
Místo: LKZA (Zábřeh)

- Při přistání na RWY28 LKZA došlo k zachycení křídlem o zem a otočení kluzáku o 180°. Při nárazu křídla o zem došlo k utržení spodní části koncového oblouku pravé poloviny křídla.
- Při otočení kluzáku došlo k prokmitnutí přední laminátové části trupu a jejímu prasknutí za snímačem dynamického tlaku.
- Pilot nebyl zraněn.



## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 8. 7. 2012  
Typ: L 13 SE Vivat  
Místo: Východně LKHK

- Při letu v prostoru východně Hradce Králové náhle vysadil motor.
- Pilot kluzáku se, po několika neúspěšných pokusech o nastartování motoru, rozhodl pro přistání do terénu s nepracujícím motorem.
- Po dosednutí došlo k rychlému zbrzdění a převrácení na záda.
- Dvoučlenná posádka opustila kluzák nezraněna, kluzák byl po dopadu silně poškozen.
- Při technické prohlídce motoru bylo zjištěno ucpání hlavní trysky karburátoru „žmolkem“ silikonové pryže.
- Závěrečná zpráva je zveřejněna na [www.uzpln.cz](http://www.uzpln.cz).

### Letecká nehoda L 13 SE Vivat – pokračování



„Žmolek“ silikonové pryže nacházející se v otvoru hlavní trysky karburátoru.

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 23. 7. 2012  
Typ: L 23  
Místo: LKBR (Broumov)

- Při návratu z termického letu v malé výšce zachytil kluzák křídlem o vzrostlou kukuřici.
- Při následné rotaci kluzáku došlo k poškození pravé poloviny křídla a zvlnění centroplánu.
- Místo LN bylo 70 m před THR LKBR.
- Příčinou byl špatný rozpočet pilota na přistání.
- Pilot a cestující s pilotními zkušenostmi nebyli zraněni.

# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda L 23 - pokračování



## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Incident

Datum: 21. 7. 2012  
Typ: Tecnam P92 Echo  
Místo: LKKA (Křižanov)

- Pilot prováděl s UL letounem přímé přiblížení na RWY14 na letišti Křižanov.
- Po dosednutí kol hlavního podvozku na terénní vlně došlo k odskoku UL letounu do výšky cca 1,5 m.
- Pilot reagoval potlačením řízení.
- Další dotyk se zemí byl kolem předového podvozku, přičemž došlo k poškození vidlice předového podvozku, které pilot zjistil až při poletové kontrole.



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Poškození vidlice



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 23. 7. 2012  
Typ: LS-3  
Místo: LKJC (Jičín)

- Zahraniční pilot prováděl navijákový start. Rozjezd a odpoutání probíhalo normálně.
- Asi 10 m nad zemí se podle pilota kluzáku otevřel padáček na konci lana. Navijákař přerušil start a v laně poklesl tah.
- Pilot nepotlačil a kluzák setrval v natažené poloze. Z výšky asi 5 m tvrdě dopadl po ztrátě rychlosti na zem a v rotaci se zastavil.
- Pilot byl těžce zraněn, kluzák byl lehce poškozen.



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 31. 7. 2012

Typ: KP-2 U-2012 Skyleader 400

Místo: LKJI (Jihlava)

- Pilot po firemním letu přistál s UL letounem na RWY28 na letišti Jihlava.
- Po přistání při dojezdu došlo k ulomení čepu vidlice předového podvozku a následně k zaboření nohy předového podvozku do travnatého povrchu dráhy.
- Na UL letounu došlo kromě poškození předového podvozku k deformaci přední části trupu až ke kabině, poškození motorových krytů a k poškození vrtule.

# Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech



## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 4. 8. 2012  
Typ: ULL TST-7 Junior  
Místo: plocha SLZ Kraví Hora

- Pilot prováděl přistání na plochu SLZ a při rychlosti  $110 \text{ km.h}^{-1}$  provedl 150 m od prahu RWY24 zkrácení skluzem.
- Skluz vybral 10 m nad zemí, ale letoun se po ztrátě rychlosti dál prosedal a tvrdě dopadl z 5 m asi 15 m před dráhou na podvozek.
- Při nárazu se vylomila motorová přepážka a tím se aktivoval záchranný systém, protože na něm byl proveden neodborný zásah. Pilot nebyl zraněn.



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Incident

Datum: 5. 8. 2012  
Typ: MPK Electric 115  
Místo: LKER (Erpužice)

- Pilot prováděl s MPK přesné přistání na určený cíl v rámci soutěžní úlohy.
- Po přistání s dopředným pohybem začal padákový kluzák padat k jedné straně. Šňůry padákového kluzáku se zachytily o přihlížející pilotku a jedna z nich jí způsobila poranění kůže na tváři. Pilot přistál bez zranění.
- Příčinou incidentu byla přítomnost nepovolených osob v prostoru pro přesné přistání MPK.



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident

Datum:

4. 8. 2012

Typ:

WT 9 Dynamic

Místo:

LKKB (Praha Kbely)



- Pilot letounu zahlásil na finále RWY24 nevysunutí a nezajištění podvozku. Řídící letového provozu nařídila průlet pro vizuální kontrolu vysunutí podvozku. Po průletu provedl pilot přistání bez závad.
- Příčinou byla nefunkční signalizace vysunutí předového podvozku, v důsledku vychýlení krycího plechu podvozku, který znemožnil kontakt spínače pro signalizaci vysunutí předového podvozku. Byla provedena kontrola a seřízení spínače pro signalizaci vysunutého podvozku.

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Incident

Datum: 5. 8. 2012  
Typ: Socata-Rallye 150GT  
Místo: Prostor LKPJ (Prostějov)

- Zahraniční pilot letounu vstoupil v prostoru MIKOV do prostoru TMA Brno a pokračoval na trati směr LKPJ.
- Aby nedošlo k narušení prostoru LKPJ dostal od řídicího APP instrukce letět kurzem 360°. Letoun otočil na trať, ale bez potvrzení pilota, jehož vysílání bylo již jen nosná frekvence bez modulace.
- Řídicí předal informaci o ztrátě spojení na FIC Praha. Ve FIS Praha nastavil pilot na odpovídači SSR kód 7600.
- Po dalším pátrání bylo zjištěno, že letoun přistál na LKZA.



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 16. 8. 2012  
Typ: Socata-Rallye 150GT  
Místo: LKZA (Zábřeh)

- Zahraniční pilot dne 5. 8. 2012 přistál na letounu registrovaném v Rakousku na LKZA. Dne 6. 8. 2012 odstartoval z LKZA do EYKS (Kaunas, Litva).
- Dne 16. 8. 2012 letěl se stejným letounem z EYKS na LKZA.
- V průběhu příletu z tratě nad LKZA letoun sklesal do výšky 30 - 50 m AGL a provedl průlet nad RWY28. Směr větru odpovídal pro přistání na RWY10.



## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda Socata-Rallye 150GT – pokračování

- Průlet byl proveden na velkém úhlu náběhu a na malém výkonu motoru. Po minutí THR RWY28 cca o 500 m letoun vybočil doprava o cca 45°.
- Následně začal točit levou zatáčku. V průběhu této zatáčky letoun se stálým sníženým výkonem motoru spadl.
- Letoun byl při LN zničen. Pilot a jeden cestující, oba cizinci, zahynuli. Let trval podle záznamu GPS 3 hod 50 min.
- Příčiny šetří komise ÚZPLN ve spolupráci s AIB Rakouska.

### Letecká nehoda Socata-Rallye 150GT – pokračování



**Místo letecké nehody**



## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 19. 8. 2012  
Typ: PK ELLUS SOL  
Místo: LKHR (Hradčany)

- Po startu na odvijáku pilot PK vzlétl do výšky cca 5 m. Pak se začal stáčet doprava. Přestože mu byl částečně uvolněn tah, došlo k předstřelu vrchlíku PK.
- Pilot na předstřel nereagoval přibrzděním a v následném kyvu dopadl na zem a zlomil si levou nohu, kterou si přisedl sedačkou.
- Příčinu zjišťovala komise LAA ČR.

# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda PK - pokračování



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Incident

Datum: 26. 8. 2012  
Typ: SKYLANE  
Místo: LKHS (Hosín)

- Žák s instruktorem po přistání, při pojíždění k hangáru, v místě mírného klesání, při brzdění poškodili stojící letoun Piper J3 .
- Na SLZ byla poškozena náběžná hrana levé poloviny křídla a vrtule.
- Na letounu Piper byla poškozena vrtule (odtoková hrana jednoho listu), potah levé poloviny křídla a ovládání křídélka.
- Ke zranění žádného z členů posádky nedošlo.

# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Incident SKYLANE - pokračování



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Letecká nehoda

Datum: 4. 9. 2012

Typ: PK Axis

Místo: Matějov u Žďáru / Sázavou

- Pilot prováděl pozemní nácvik s PK bez úmyslu provádět vzlet.
- Neočekávaně byl poryvem větru přizvednut do výšky cca 3 m AGL. Na vzniklou situaci nezareagoval a spadl na zem.
- Pilot utrpěl těžké poranění páteře a byl RZS odvezen do FN Brno.
- Příčinou bylo podcenění povětrnostních podmínek při pozemním nácviku manipulace s PK.





## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Incident

Datum: 5. 9. 2012  
Typ: Zlín Z 326  
Místo: LKOL (Olomouc)

- Krátce po vzletu z LKOL pilot zjistil problém s teplotou motorového oleje. Rozhodl se přistát na letišti Otrokovice.
- Při technické prohlídce byl zjištěn vadný vysilač teploty oleje P1, po jeho výměně byl letoun uvolněn do provozu.
- Událost je kvalifikována jako incident z technických příčin. K události nebude vydávána závěrečná zpráva.



Chybné zobrazení údaje o teplotě motorového oleje vlivem vadného vysilače teploty oleje P1



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

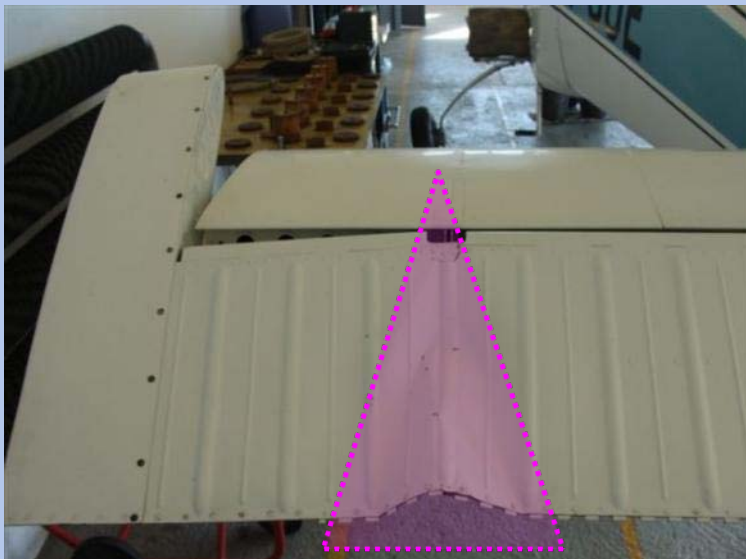
### Incident

Datum: 6. 9. 2012  
Typ: Zlín Z 43  
Místo: Týn nad Vltavou

- ➔ Při přeletu z Jindřichova Hradce do Strakonice v prostoru Týna nad Vltavou došlo k vibracím motoru s následným zastavením chodu.
- ➔ Pilot se rozhodl pro nouzové přistání do terénu s nepracujícím motorem. Při přistání došlo k lehkému poškození ocasních ploch, pilot nebyl zraněn.
- ➔ Technickou prohlídkou motoru bylo zjištěno, že došlo k posunutí polohy vačkového hřídele ze záběru vaček vůči vahadlům ventilů. Těleso vačky bylo následně podrobně ohledáno v LOM Praha s.p. a bylo zjištěno, že došlo k překroucení vačkového hřídele.
- ➔ Událost je kvalifikována jako incident z technických příčin.

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Incident Z 43 – pokračování

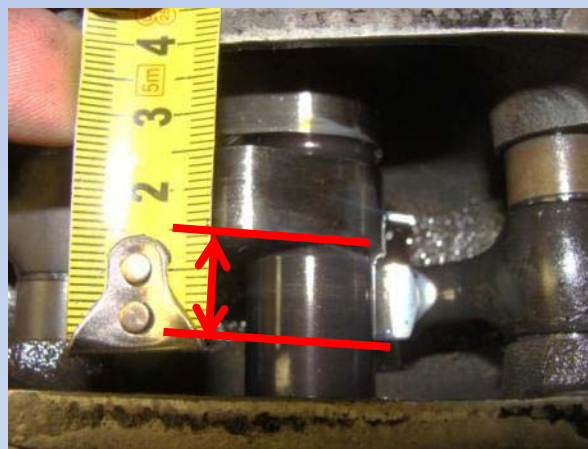


Poškození ocasních ploch letounu Z 43



Překroucení vačkového hřídele motoru M 337A

Posunutí polohy vačkového hřídele vůči vahadlům ventilů



## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Incident

Datum: 7. 9. 2012  
Typ: Zlín Z 142  
Místo: LKTB (Brno Tuřany)

- Krátce po vzletu z LKTB pilot zaznamenal silné vibrace a pokles výkonu motoru.
- Rozhodl se provést nouzové přistání na letišti vzletu a před dosednutím vypnul motor. Při přistání nebyl letoun poškozen a pilot nebyl zraněn. Technickou prohlídkou motoru bylo zjištěno poškození pístu ve válci č. 6.
- O poškození byl informován výrobce motoru.



**Poškození pístu na válci  
č. 6 motoru typu M 337AK**

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Incident

Datum: 11. 9. 2012  
Typ: PIPER 28RT  
Místo: LKTB(Brno Tuřany)

- Během přeškolovacího letu na trati LKTB-LKBA-LKKU-LKTB došlo při návratu na LKTB při „touch and go“ k prosednutí letounu a tvrdému přistání na RWY28.
- Letoun nevykazoval žádné odchylky od normálu, proto posádka pokračovala ve vzletu a letištním okruhu pro plné přistání.
- Po provedení plného přistání posádka pojížděla k hangáru - po celou dobu letoun nevykazoval žádné odchylky od normálu.
- Při standardní poletové prohlídce byla zjištěna odchylka úhlu osy kola levé podvozkové nohy.

# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda PIPER 28RT - pokračování



# Rozbor bezpečnosti letů

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

Incident

Datum: 15. 9. 2012  
Typ: VSO 10  
Místo: LKCB (Cheb)

- Pilot prováděl v rámci letové ukázky při konání leteckého dne na letišti Cheb průlet s kluzákem VSO-10.
- V poloze po větru levého okruhu RWY23 uvedl kluzák do sestupného letu při rychlosti cca 180 km.h<sup>-1</sup>. Po provedení průletu převedl kluzák do stoupavého letu s podélným sklonem cca 30°, kdy následně při rychlosti cca 110 km.h<sup>-1</sup> a výšce 100 m AGL došlo k vytržení odklápěcího překrytu kabiny kluzáku v místech obou pantů.
- Překryt kabiny se nejprve samovolně otevřel na své pravé straně a následně i levé, kde je ovládání uzavírání – uzamčení překrytu kabiny. Překryt kabiny se poté utrhł i ze svého zajištění a odpadl od kluzáku.

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Incident VSO 10 - pokračování

- Překryt kabiny dopadl do zoraného pole, kde se roztránil. Pilot provedl přistání na letištiě Cheb bez závad.
- Kontrolou pilotního prostoru bylo zjištěno, že páčka nouzového odhozu překrytu kabiny nacházející se na pravé straně je na svém místě, je předepsaným způsobem zajištěna a zaplombována.
- Příčinou bylo snížení pevnosti dřevěného rámu kabiny v místě pantu.





## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Letecká nehoda

Datum: 16. 9. 2012  
Typ: Cessna C 152  
Místo: LKRO (Roudnice nad Labem)

- Dvoučlenná posádka (žákyně – instruktor) prováděla v rámci výcviku okruhy na RWY13L na letišti v Roudnici nad Labem.
- Po desátém okruhu při přistání došlo k odskoku letounu.
- Žákyně nepřiměřeně potlačila řízení a instruktor již nestihl včas zareagovat.
- Při dalším dotyku se zemí došlo k vylomení předového podvozku a následnému převrácení letounu na záda.
- Ke zranění posádky nedošlo. Letoun byl zničen.

# Rozbor bezpečnosti letů

Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech



### Parašutistické nehody a vážné incidenty

Ve třetím čtvrtletí 2012 bylo oznámeno celkem:

- 11 parašutistických nehod,
- při jedné parašutistické nehodě došlo ke smrtelnému zranění parašutisty,
- 34 událostí v parašutistickém provozu bylo hodnocených jako vážný incident.



## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Parašutistická nehoda

Datum: 21. 7. 2012

Typ: Sportovní padák Navigator 240

Místo: LKLN (Líně)

- Poškozený parašutista (občan SRN) prováděl svůj první seskok padákem. Organizace základního výcviku byla totožná s výcvikem prováděným 5. 5. 2012, při kterém došlo k smrtelnému zranění občana SRN. Tato událost byla popsána v rozboru za 2. čtvrtletí 2012.
- Kritický seskok byl proveden v první výsadce z výšky 1 200 m.
- Po výskoku parašutisty z letadla a nafouknutí vrchlíku došlo plynule k rotaci vrchlíku se stále se zvyšující rychlostí rotace. Zároveň došlo i ke zvýšení rychlosti klesání.
- Na vzniklou situaci parašutista nereagoval.

## Přehled o událostech při dalších leteckých činnostech

### Parašutistická nehoda – pokračování

- Rychlost klesání a vysoká obvodová rychlost způsobila při kontaktu parašutisty se zemí zranění, kterým po převozu do nemocnice podlehl.
- Událost šetří komise ÚZPLN.



# Rozbor bezpečnosti letů

## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM



Události související s ATM se hodnotí podle závažnosti jejich vlivu:

- na bezpečnost provozu letadel a osob na palubě. Určuje tedy skutečnou úroveň rizika, které letadlu a osobám na jeho palubě hrozilo,
- na schopnost poskytovat bezpečné služby ATM.

## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

### Sledované kategorie incidentů ve vztahu k ATM:

#### → Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion):

- a) s vynucenou akcí k vyhnutí,
- b) bez vynucené akce k vyhnutí.

Ve třetím čtvrtletí 2012 byly oznámeny celkem 4 události na LKPR.

Datum	RWY	Kategorie závažnosti	Popis
22.8.	RWY30	Major Incident	VLG8655, A320, nesprávně opakoval povolení pro jiné letadlo, bez povolení vjel na RWY30 a zahájil vzlet.
2.7.	RWY12	Significant Incident	SDM222, A320, přejel při pojíždění vyčkávací místo RWY12 na RWY24 a přejel přes RWY12 před BAW860, který prováděl přiblížení na RWY12 a byl na 1,5 NM.
25.8.	RWY12	Significant Incident	DLH8RC, A320, vyklidil RWY24 na RWY12 místo toho, aby podle instrukce TEC vyklidil na TWY D.
26.9.	RWY12	Significant Incident	KLM1351, E190, vyklidil RWY24 na RWY12 bez povolení TEC.

## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

### Incident

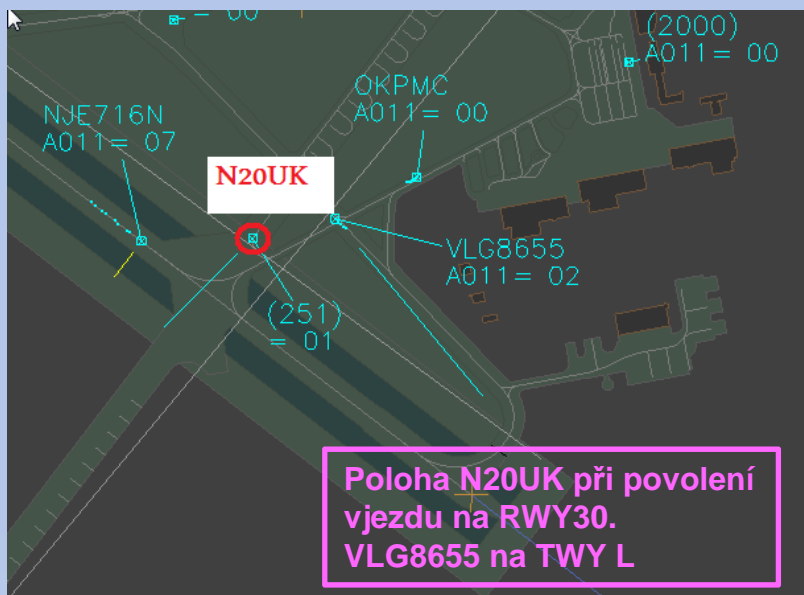
Datum: 22. 8. 2012  
Typ: A320, Mooney M20F  
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- TWR LKPR správně vydalo povolení k pojíždění N20UK (M20F) ze stání S15 po RWY22 na vyčkávací místo RWY30.
- TWR LKPR správně vydalo povolení k pojíždění VLG8655 po TWY H a L na vyčkávací místo RWY30.
- N20UK stojící na vyčkávacím místě RWY30 na TWY R dostal povolení vstupu na dráhu RWY30. Následně obdržel povolení ke vzletu. Toto povolení potvrdil nejen N20UK, ale také VLG8655, který se tou dobou blížil k vyčkávacímu místu RWY30 na TWY L.
- TEC nezachytil chybné potvrzení VLG8655. Potvrzení povolení ke vzletu N20UK nebylo na stanovišti TEC slyšet.



## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

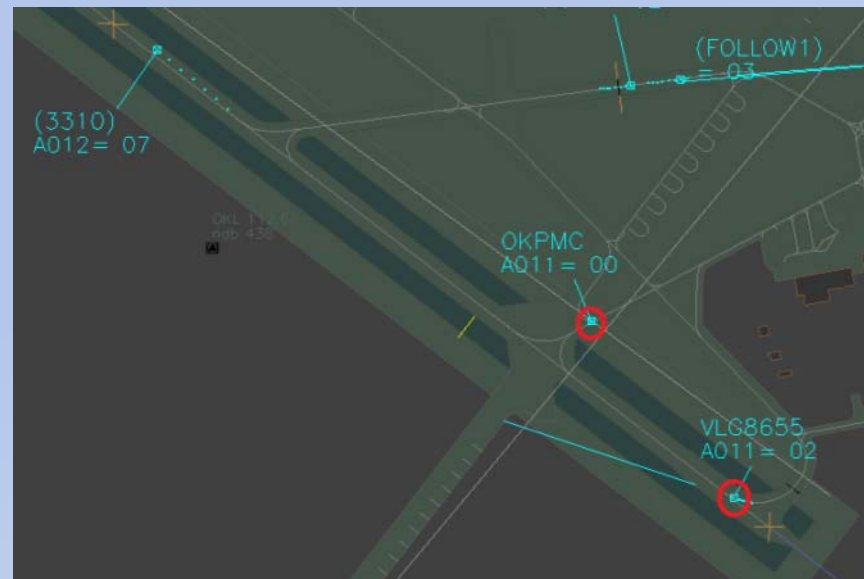
### Incident A320 a M20F – pokračování



## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

### Incident A320 a M20F – pokračování

- Obě letadla zahájila vzlet. TEC si nevšiml nebezpečné situace, když se obě letadla rozjížděla na RWY30.
- Ve stejnou dobu TEC vydal OKPMC stojícímu na vyčkávacím místě RWY30 na TWY R povolení ke vstupu na RWY30.
- OKPMC se ihned dotázal, jestli má opravdu vjet na dráhu, poněvadž z levé strany se po RWY30 rozjíždí letadlo (VLG8655).
- TEC okamžitě reagoval a zastavil rozjíždějící se VLG8655.



**Poloha N20UK při vzletu z RWY30. VLG8655 vjel na RWY30 bez povolení a zahájil rozjezd. OKPMC dostal povolení ke vstupu na RWY30.**

# Rozbor bezpečnosti letů

## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

### Incident A320 a M20F – pokračování

- VLG8655 přerušil vzlet a později vyklidil RWY30 na TWY P. OKPMC zůstal stát na vyčkávacím místě RWY30 na TWY R.
- Závažnost je dle předpisu L-13 hodnocena: „Major incident - B“.



European Action Plan  
for the Prevention of Runway Incursions

Edition 2.0



# Rozbor bezpečnosti letů

## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Incidenty v místě křižovatky RWY06/24 s RWY12/30:

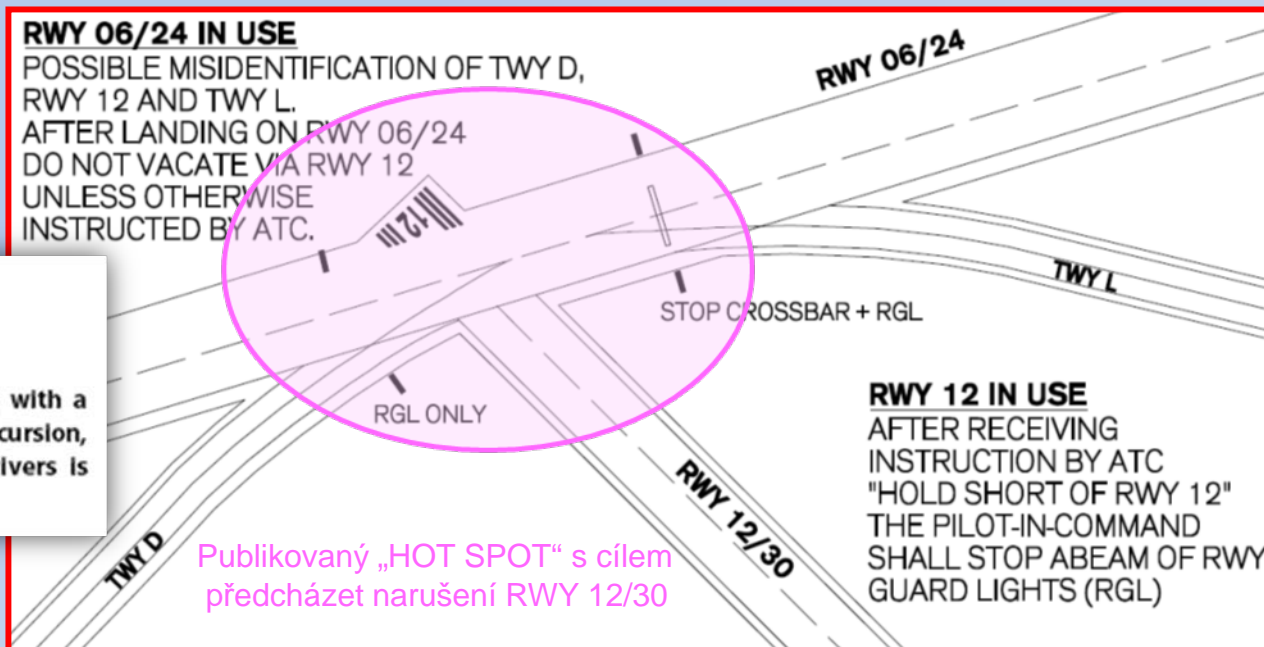
- nedodržení instrukcí pro vyklizení RWY24,
- nedodržení místa vyčkávání na RWY24.

Uvedený prostor je v AIP ČR i v JEPPESSON publikován jako „HOT SPOT“:

### ICAO Hot Spot definition

The ICAO definition of a hot spot is:

“A location on an aerodrome movement area with a history or potential risk of collision or runway incursion, and where heightened attention by pilots/drivers is necessary.”



## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

- **Porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup:**
- když mezi letadly nebyla dodržena předepsaná minima rozstupu,
  - kdy neexistují předepsaná minima rozstupu, letadla se minula příliš blízko na to, aby piloti mohli zajistit bezpečný rozstup.

**Ve třetím čtvrtletí 2012 byla oznámena 1 událost ve FIR Praha.**

Datum	ATS	Kategorie závažnosti	Popis
7. 9.	APP Praha	Serious Incident	AFR1482, A319, nedodržel stanovený postup STAR 24 LOMKI 4S - pokračovat po příletové trati. Po přeletu IAF ERASU bez povolení ATC a v rozporu s publikovanými postupy začal točit o 90° do ILS24, v klesání do A4000 a přímo do letu CSA77E.

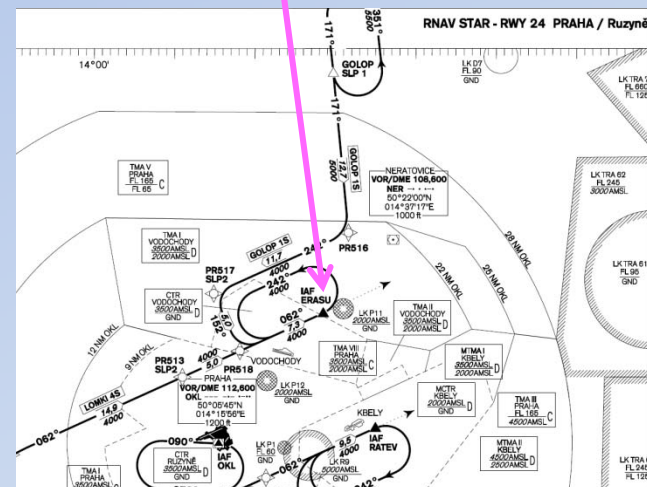
## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

### Vážný incident

Datum: 7. 9. 2012  
 Typ: Airbus A320  
 Místo: TMA II Praha

- ➔ Posádka letadla zahraničního leteckého dopravce, AFR1482, prováděla přilet po STAR 24 LOMKI 4S. Dle postupů uvedeného STAR má pilot pokračovat po dosažení bodu ERASU, pokud nebyl instruován ATC jinak, kurzem 062°.
- ➔ AFR1482 bez povolení ATC a v rozporu s publikovanými postupy začal točit o 90° přímo do letu CSA77E, Boeing 735.

Pokud neobdržíte jiné instrukce po ERASU pokračujte kurzem 062° pro radarové vektorování.  
 Unless otherwise instructed, after ERASU continue on heading 062°, radar vectoring will be provided.



# Rozbor bezpečnosti letů

## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

### Vážný incident A320 / B 735 – pokračování



**Nepovolený manévr AFR1482 po průletu IAF ERASU.  
CSA77E v ILS 24**

## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

### Vážný incident A320 / B 735 – pokračování

- TEC APP Praha zareagoval včas a ihned po uvolnění provozního kmitočtu předal instrukci AFR1482 točit na kurz 060° a stoupat FL60.
- Minimální rozstup byl 1,7 NM.
- Závažnost je podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM: „Serious incident - A“.

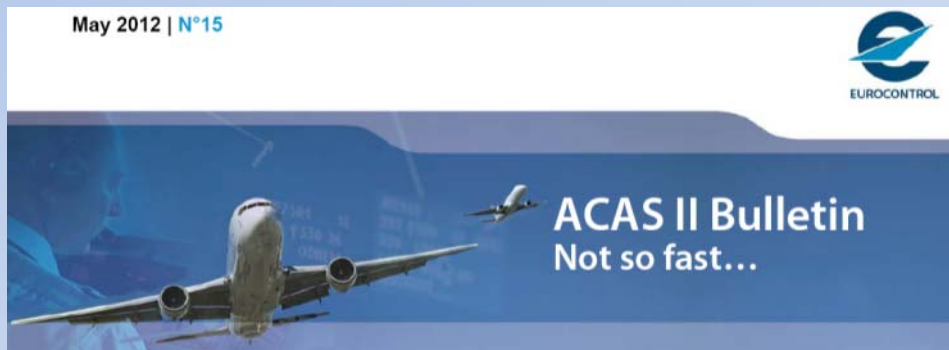




## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

ÚZPLN obdržel celkem 10 oznámení indikace „TCAS RA“:

- 4 hlášení byly od posádek zahraničních provozovatelů ve FIR Praha. Při těchto událostech nedošlo ke snížení rozstupů. TCAS RA byly důsledkem vertikálních rychlostí při změně hladin jednoho nebo obou letounů.
- 5 hlášení bylo od českých provozovatelů v zahraničí. V těchto hlášeních jsou uvedeny indikace TCAS RA bez bližších údajů o rozstupech.
- 1 hlášení bylo od českého provozovatele ve výšce 200 ft na krátkém finále RWY30 LKPR. Na vyčkávacím místě RWY30 byl v té době vrtulník čekající na odlet. Žádný jiný provoz nebyl v této části letiště a okolí TEC znám.



## Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

### → Odchyłka letadel od příslušných předpisů ATM:

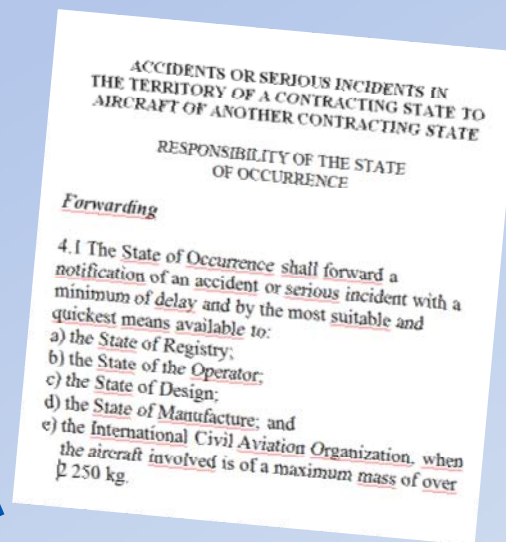
- a) neoprávněné narušení vzdušného prostoru,
- b) odchyłka letadla od příslušných publikovaných postupů.

Ve třetím čtvrtletí 2012 bylo 5 událostí ve FIR Praha hodnoceno podle závažnosti jako incident:

Datum	Řízený prostor	Kategorie závažnosti	Popis
24.7.	CTR LKKV	Significant Incident	R 44, OK-MOV, vstoupil bez povolení do CTR LKKV na 2800 ft. Pokračoval v letu na LKKV, které minul cca 1,5 NM jižně a opustil CTR.
24.7.	MTMA LKNA	Significant Incident	UL letounu, OK-OUY05, bez povolení narušil MTMA LKNA a vstoupil do TRA 84 na výšce ALT 1600-2100 ft, kde probíhal vojenský letecký výcvik.
27.7.	TMA II Praha	Significant Incident	PA 32, F-BXSE, podle FPL z LFOX do LKMK, A7000, v 4200 ft AMSL bez povolení vstoupil do TMA II Praha.
31.7.	TMA II Praha	Significant Incident	C172, OK-MND, A7000, narušil při letu LKVO - LKKV v hladině 3900 ft AMSL spodní hranici vzdušného prostoru TMA II PRAHA .
19.8.	MCTR LKCV	Significant Incident	R 44, OK-SIM, vstoupil bez povolení do MCTR LKCV. Vrtulník byl zpozorován EC nad RWY31 LKCV.

## Zahraniční letecké nehody

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



## Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody TL 2000 STING SPORT  
dne 5. 7. 2012  
Piru, Kalifornie, USA

- Letoun odstartoval z letiště v Whiteman v Kalifornii k místnímu výcvikovému letu. Na palubě byl pilot (majitel letounu) a instruktor, oba občané USA.
- Svědkové události viděli letoun, jak padá k zemi v levé vývrtce. Letoun byl po pádu na zem zničen a posádka zahynula.



## Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody ASW22-BLE 50R  
dne 10. 8. 2012  
Uvalde, Texas, USA

- Během vzletu vlastní silou se kluzák neodpoutal od země a sjel do strouhy. Při LN byl poškozen podvozek kluzáku a křídlo.
- Pilot nebyl zraněn.
- Na místě byl inspektor NTSB, který zjišťuje příčiny této události.



## Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody CZAW SportCruiser  
dne 12. 8. 2012  
Skegness Airfield, United Kingdom

- Při pojíždění letounu na místo stání došlo k vylomení předového podvozku.
- Letoun byl poškozen.
- Pilot nebyl zraněn.
- Příčiny stanovila AIB UK na základě hlášení pilota.



## Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody TL 2000 Sting  
dne 19. 8. 2012  
Prievidza (LZPE), Slovensko

- Pilot ULL v průběhu přistání nezvládl odskok, následně přešel do levého náklonu a dostal se mimo dráhu do pole.
- Letoun byl poškozen ve velkém rozsahu.
- LNVU nehodu nešetří.



## Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody L 410 UVP E9  
dne 22. 8. 2012  
Ngerende airstrip, Keňa

- Posádka L 410 UVP E9 prováděla vzlet se skupinou 9 cestujících z nezpevněné dráhy v národním parku Masai Mara.
- Letoun nedokázal po startu nastoupat do potřebné výšky a asi kilometr za dráhou letiště se zřítil.





## Zahraniční letecké nehody

### Letecká nehoda L 410 UVP E9 - pokračování

- V důsledku letecké nehody zahynuly 4 osoby. Na palubě bylo celkem 12 cestujících, z nichž 2 byli čeští občané.
- Česká republika poskytla součinnost při šetření příčin.
- Na místě pracovali experti vyslaní GE Aviation Czech s.r.o.
- Veškeré potřebné dokumenty k letounu a jeho údržbě poskytl Aircraft Industries.



## Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody Evekter SportStar  
dne 24. 8. 2012  
Wyalkatchem (ALA), Austrálie



- Při přistání letoun odskočil a potom tvrdě dopadl.
- V důsledku kolapsu předového podvozku a následnému vyjetí mimo dráhu došlo k vážnému poškození letounu.
- Příčiny nehody šetří ATSB.



## Zahraníční letecké nehody

Notifikace letecké nehody Cessna 172  
dne 26. 8. 2012  
Oberschleissheim (EDMX), Německo

- Po přistání a opuštění dráhy při rolování na místo určené stojánky letoun zavadil levým křídlem o zaparkované letištní hasičské vozidlo.
- Došlo k poškození křídla a vrtule.



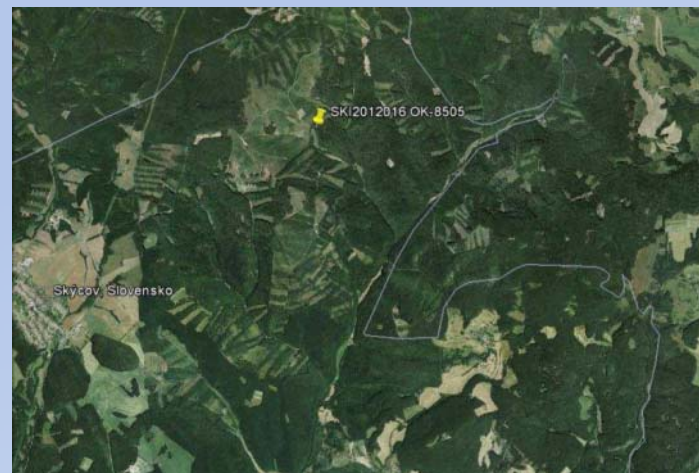
## Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody VSO 10

dne 30. 8. 2012

25 km S Prievidza, Slovensko

- Pilot, občan ČR, s malými zkušenostmi v létání na kluzáku, prováděl let z LZPE.
- Při ztrátě termiky během letu nad kopcovitým a hornatým zalesněným terénem nad územím Slovenské republiky, začal pozdě vyhledávat vhodnou plochu pro přistání.
- Rozhodl se přistát na plochu s nejmenším porostem a se zbytky po vykáceném lese.
- Spolupůsobící příčinou LN byla ztráta orientace.



## Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody L 39C

dne 15. 9. 2012

Valkenswaard, Holandsko

- Při přeletu z leteckého vystoupení akrobatické skupiny Breitling Jet Team v Holandsku došlo k letecké nehodě letounu L 39C. Podle výpovědi pilot zaznamenal vibrace motoru, které se postupně zvyšovaly. Vzhledem k úbytku rychlosti a výšky se posádka rozhodla nouzově opustit letoun.
- Oba členové posádky použili vystřelovací sedačky a přistáli na padáku. Při doskoku došlo k lehkému zranění jednoho člena posádky, letoun dopadl do neobydleného území a při nárazu do země byl zničen. K požáru nedošlo.

## Zahraniční letecké nehody

Notifikace letecké nehody L 39C - pokračování



- Holanští vyšetřovatelé požádali o spolupráci při šetření této nehody a příští týden vyjede skupina odborníků do Holandska a provede ohledání trosek letounu.

## Mezinárodní spolupráce

Ředitel a zástupci ÚZPLN se v rámci zapojení do mezinárodní spolupráce zúčastnili:

- Jednání Evropské sítě orgánů pro šetření leteckých nehod ENCASIA ve dnech 13. a 14. září 2012 v Bruselu. Česká republika zastoupená ÚZPLN je zapojena v pracovní skupině pro přípravu zásad vyžadování a poskytování pomoci při šetření velké letecké nehody.
- Pracovního jednání zástupců členských zemí EU ke koordinaci zpracování roční souhrnné zprávy pro EUROCONTROL.
- Pracovního jednání zástupců členských zemí v rámci „Network of Analysts“ organizované EASA.

## Internetové stránky ÚZPLN



The screenshot shows the website of ÚZPLN (Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod). The header features the ÚZPLN logo and the text 'ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD' with flags of the Czech Republic and the United Kingdom. A large image of an airplane is in the background. The main content area is divided into several sections:

- Aktuality**
- O nás**
- Legislativa a dokumenty**
- Historie**
- Současnost**
- Šetření LN a Incidentů**
- Kontakty**
- Zprávy o LN a Incidentech**
- Porady k bezpečnosti**
- Výroční zprávy a bulletiny**
- Veřejné zakázky a odprodej majetku**

**Šetření leteckých nehod a incidentů**  
Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod jako věcně a místně příslušný správní orgán dle ustanovení § 55b odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů a § 11 odst. 1 písm. e) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, na základě žádosti jednotlivých právnických osob, rozhodl o vydání pověření určeným osobám dle příloženého seznamu.

**Podmínky a seznam pověřených právnických osob**  
[podmínky pro prověřování právnických osob dle §55b, odst. 1, zák. 47/1997 Sb.](#)  
[seznam právnických osob ke stažení v pdf](#)

**Vzory dokumentů v PDF**  
[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu](#)  
[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu v parašutismu](#)  
[Vzor Předběžné zprávy](#)  
[Vzor Závěrečné zprávy](#)  
[Formulář pro doplnění údajů o posádce](#)  
[Formulář pro doplnění údajů o letadle](#)

**Vzory dokumentů v DOC**  
[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu](#)  
[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu v parašutismu](#)  
[Formulář pro doplnění údajů o posádce](#)  
[Formulář pro doplnění údajů o letadle](#)

**Přihlášení uživatele**  
**HOTOVOSTNÍ SLUŽBA**  
Tel.: +420 724 300 800  
LN a I  
Oznámení letecké nehody a incidentu  
**PARAŠUTISMUS**  
Oznámení letecké nehody a incidentu - parašutismus

- 1) Uveřejnění dohod se subjekty v ČR.
- 2) Vzory dokumentů k doplnění informací v případě oznámení letecké nehody nebo incidentu.
- 3) Zveřejnění souhrnné informace (bulletinu) o zahraničních událostech, které se staly v prvním pololetí roku 2012 a týkají se České republiky.



## Oznamování událostí

### **Povinnost oznamovat letecké nehody a incidenty je vymezena v:**

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES, čl. 9 odst. 1,
- zákoně o civilním letectví v ustanovení, §55e odst. 1,
- předpisu L 13, ustanovení 4.12.

**Pohotovost ÚZPLN H 24: +420 724 300 800**

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

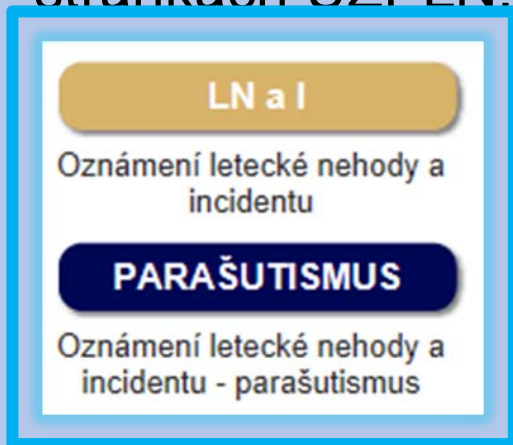
**FAX: +420 266 199 234**

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

Seznam událostí při provozu, údržbě, opravě a výrobě letadel, které podléhají hlášení je v Příloze č. 6 a č. 7 k vyhlášce č. 108/1997 Sb.

## Oznamování událostí

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

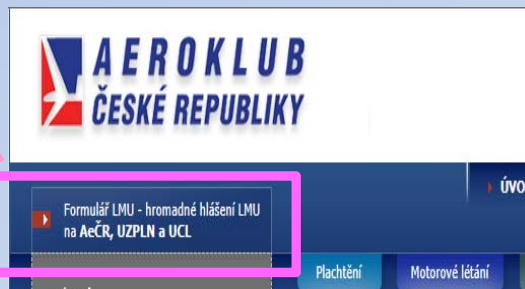


- Tlačítko pro oznámení letecké nehody nebo incidentu.
- Tlačítko pro oznámení parašutistické nehody nebo incidentu v parašutistickém provozu.

Pozn.: Pro doplnění podrobných údajů (posádka a letadlo) k události používat formuláře.

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

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



## Oznamování událostí

ÚZPLN plně podporuje podávání dobrovolných hlášení vztahujících se k provozní bezpečnosti osobami a subjekty v civilním letectví:

- K dobrovolnému oznámení události v letovém provozu lze přednostně používat „**Online**“ formulář na webových stránkách ÚZPLN.
- Jinou možností je zaslání dobrovolného hlášení v písemné formě na adresu ÚZPLN.

Další způsob odeslání oznámení:

- použití přímého výstupu z databáze provozovatele nebo poskytovatele ATS nebo
- formuláře na: [http://www.caa.cz/ Provoz /Obchodní letecká doprava](http://www.caa.cz/Provoz/Obchodní_letecká_doprava) /Oznámení o události v letovém provozu. Vyplněný formulář odešle provozovatel e-mailem na ÚZPLN a ÚCL ([info@uzpln.cz](mailto:info@uzpln.cz); [ib@caa.cz](mailto:ib@caa.cz)).

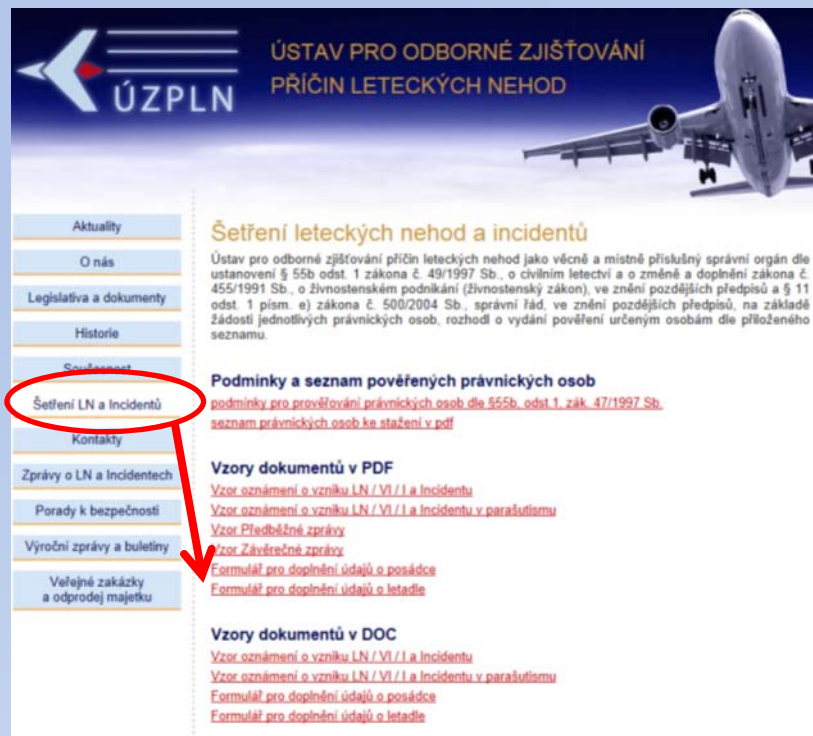
## Oznamování událostí

### Doplnění informací o události

Na webových stránkách v sekci „Šetření LN a Incidentů“ jsou formuláře k doplnění základních informací:

- Pro doplnění údajů posádce
- Pro doplnění údajů o letadle

Pokyn k vyplnění formuláře vydá odpovědný inspektor ÚZPLN podle okolností letecké nehody nebo incidentu.



ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ  
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

**Šetření leteckých nehod a incidentů**  
Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod jako věcně a místně příslušný správní orgán dle ustanovení § 55b odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů a § 11 odst. 1 písm. e) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, na základě žádosti jednotlivých právnických osob, rozhodl o vydání pověření určeným osobám dle přiloženého seznamu.

**Podmínky a seznam pověřených právnických osob**  
[podmínky pro prověřování právnických osob dle §55b, odst.1, zák. 47/1997 Sb.](#)  
[seznam právnických osob ke stažení v pdf](#)

**Vzory dokumentů v PDF**  
[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu](#)  
[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu v parašutismu](#)  
[Vzor Předběžné zprávy](#)  
[Vzor Závěrečné zprávy](#)  
[Formulář pro doplnění údajů o posádce](#)  
[Formulář pro doplnění údajů o letadle](#)

**Vzory dokumentů v DOC**  
[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu](#)  
[Vzor oznámení o vzniku LN / VI / I a Incidentu v parašutismu](#)  
[Formulář pro doplnění údajů o posádce](#)  
[Formulář pro doplnění údajů o letadle](#)



## Kontaktní adresa

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

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

**TEL: +420 266 199 231**

**FAX: +420 266 199 234**

## Organizace porad k bezpečnosti letů v roce 2012

Termín konání následující porady k bezpečnosti letů:

- Porada dne 17. ledna 2013 se uskuteční v prostorách hotelu DUO Praha, Teplická 492/19, 190 00 Praha 9, začátek v 9:30 hod.

Případná změna bude oznámena na [www. stránkách ÚZPLN](http://www.uzpln.cz) a v AIC.



Děkuji za pozornost