Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2020

Obsah prezentace

- Vybrané ukazatele – 1. čtvrtletí 2020
  - Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN
  - Události na území České republiky
- Události v obchodní letecké dopravě
- Přehled hlášení TCAS RA
- Přehled o hlášení laserových útoků
- Přehled závažných událostí v ostatním provozu
- Přehled o zahraničních ACCID
- Informace

Rozbor bezpečnosti letů – vybrané ukazatele

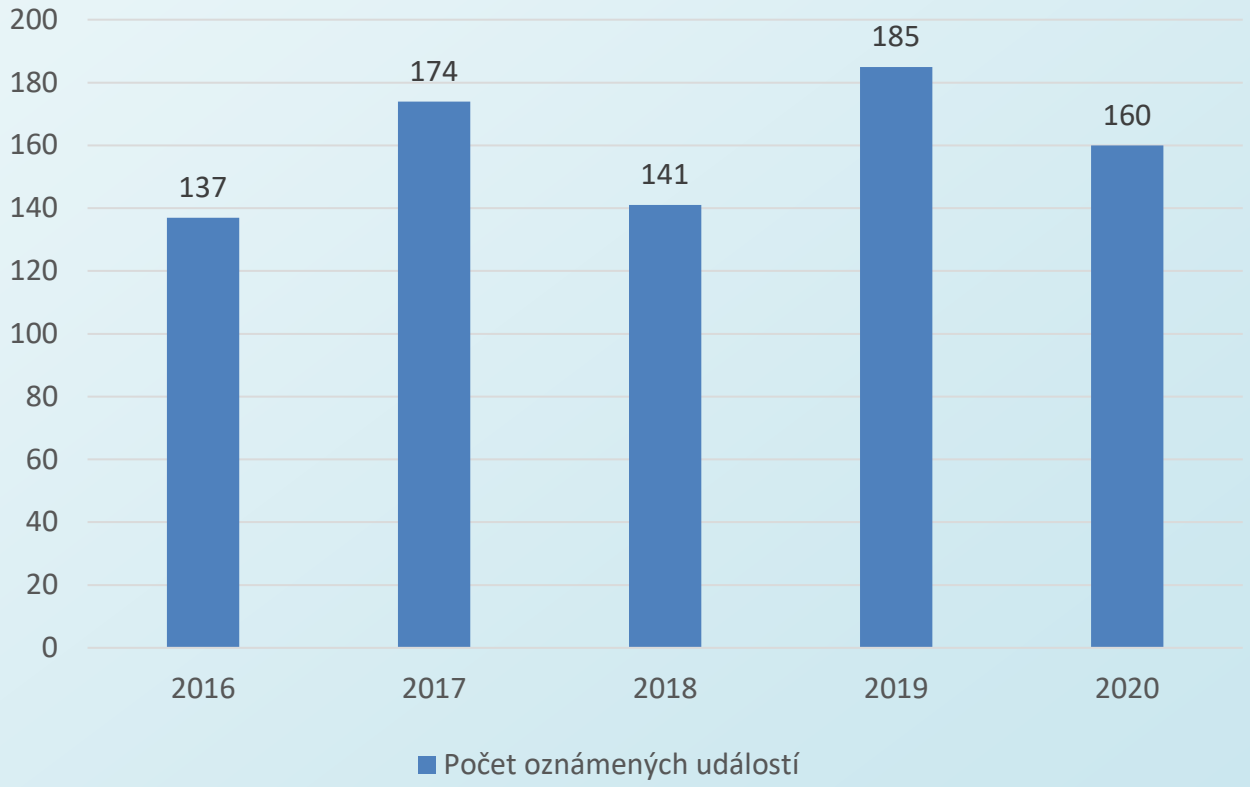
Vybrané ukazatele – 1. čtvrtletí 2020

- Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN v 1. čtvrtletí 2020 v rámci systému povinného hlášení a dobrovolného systému hlášení.
- Meziroční srovnání struktury událostí na území České republiky v 1. čtvrtletí 2020 podle:
  - celkových počtů událostí,
  - třídy událostí,
  - váhových kategorií letadel,
  - fáze letu.
- Struktura událostí v 1. čtvrtletí 2020.

VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

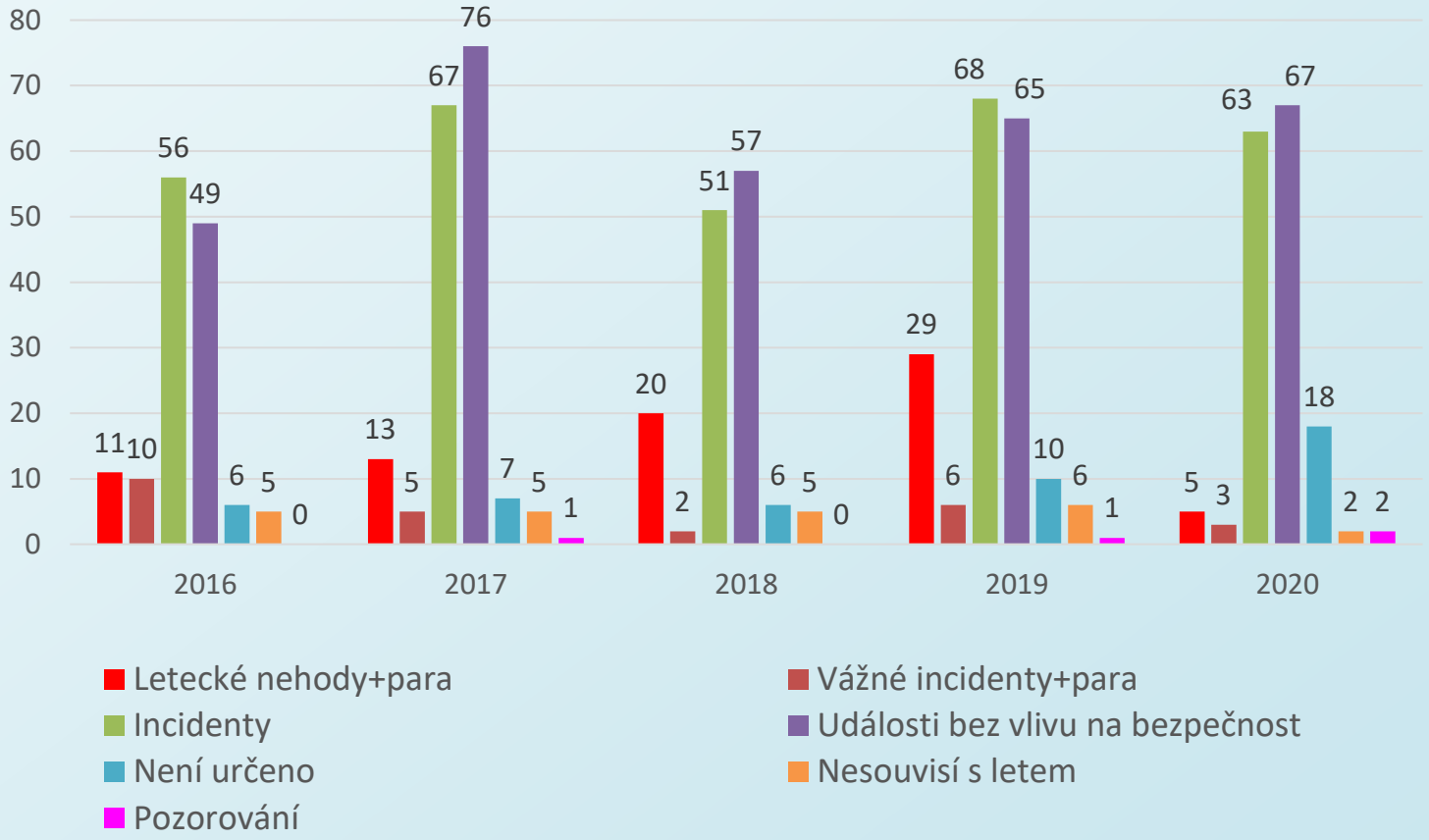
V 1. čtvrtletí roku 2020 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 160 událostí.

To představuje meziroční pokles počtu oznámených událostí o 13,5% oproti stejnému období v roce 2019.



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

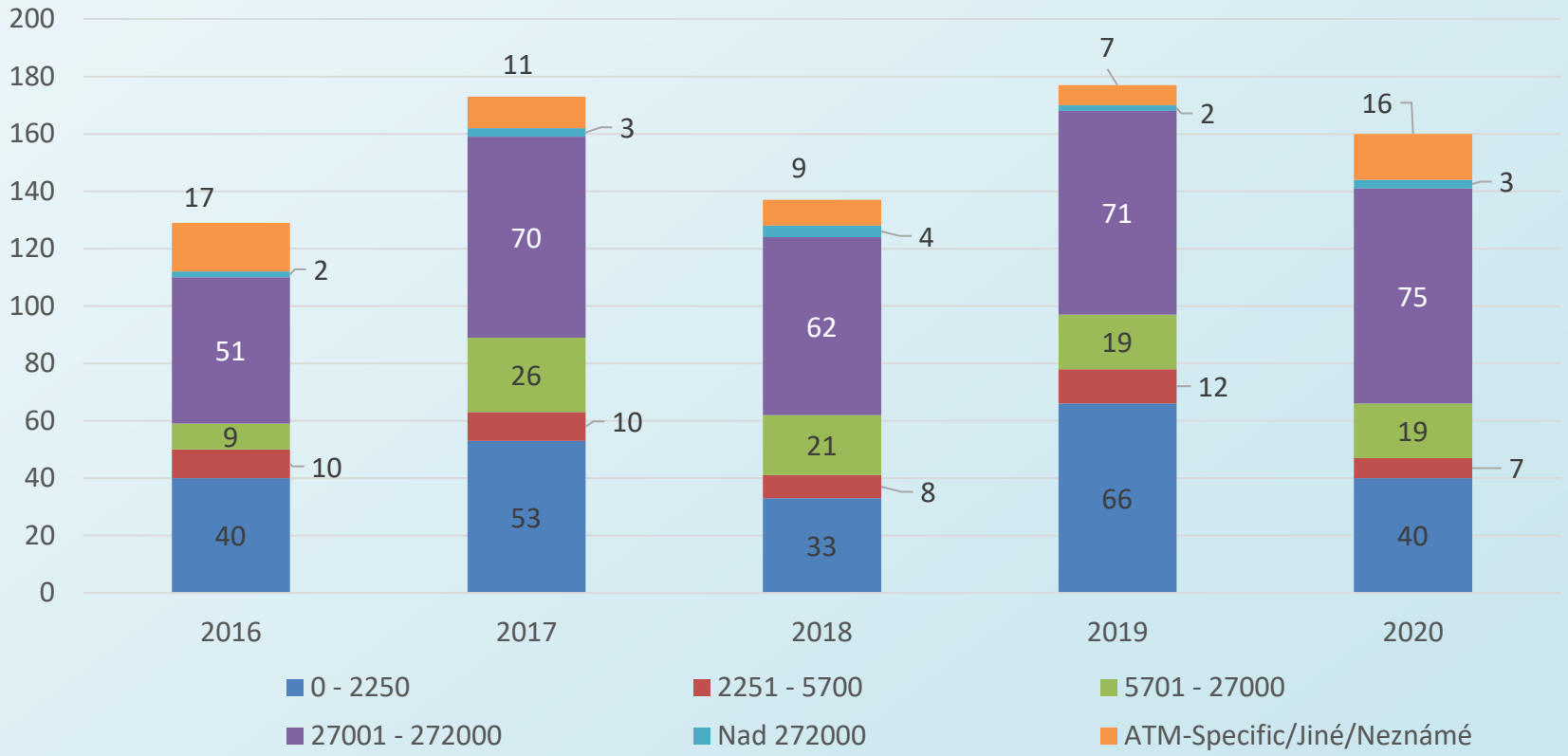
Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2016 - 2020



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

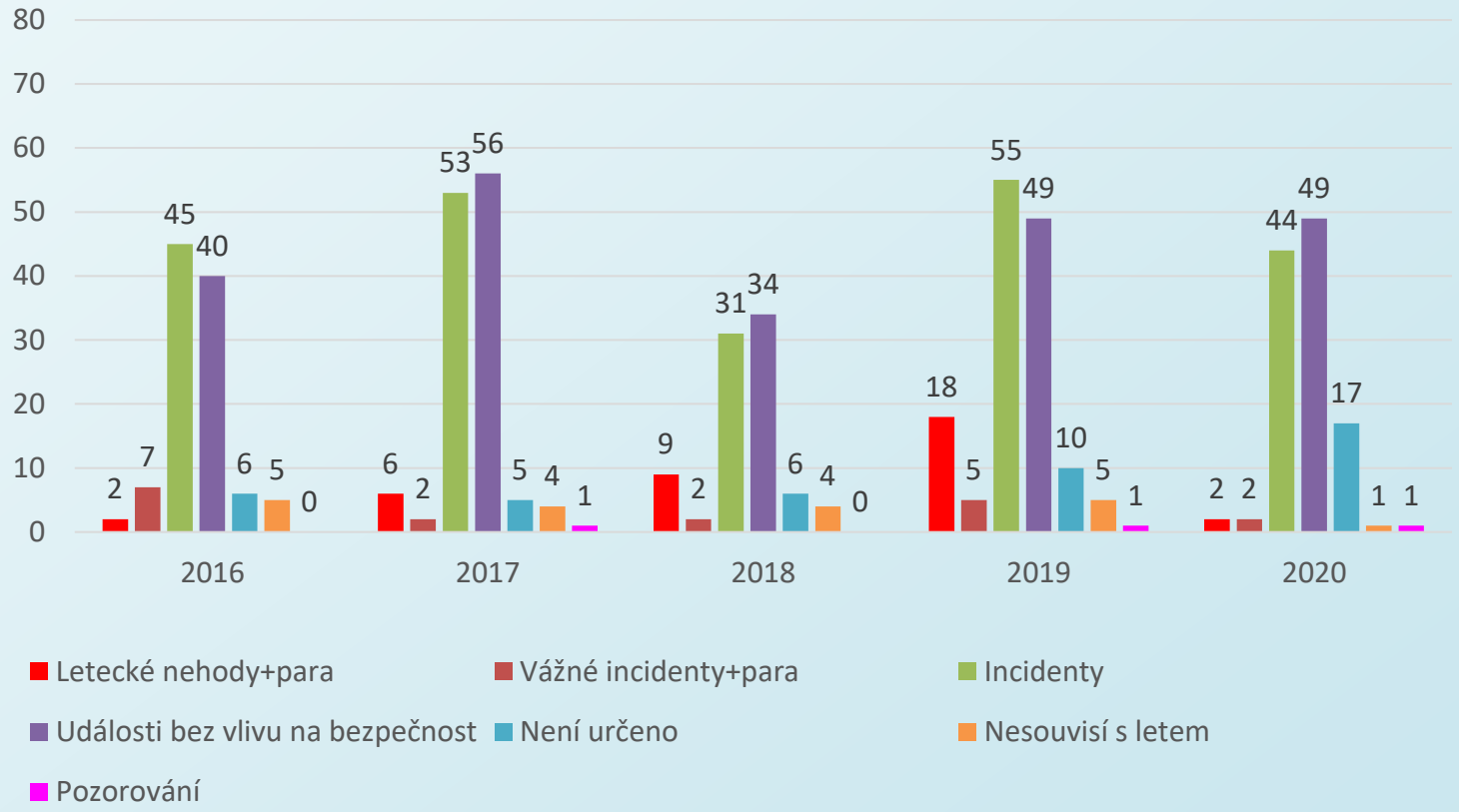
Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2016 – 2020

Pozn.: Data pro kategorii MTOM 0 – 2250 kg nezahrnují parašutistické nehody a incidenty



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

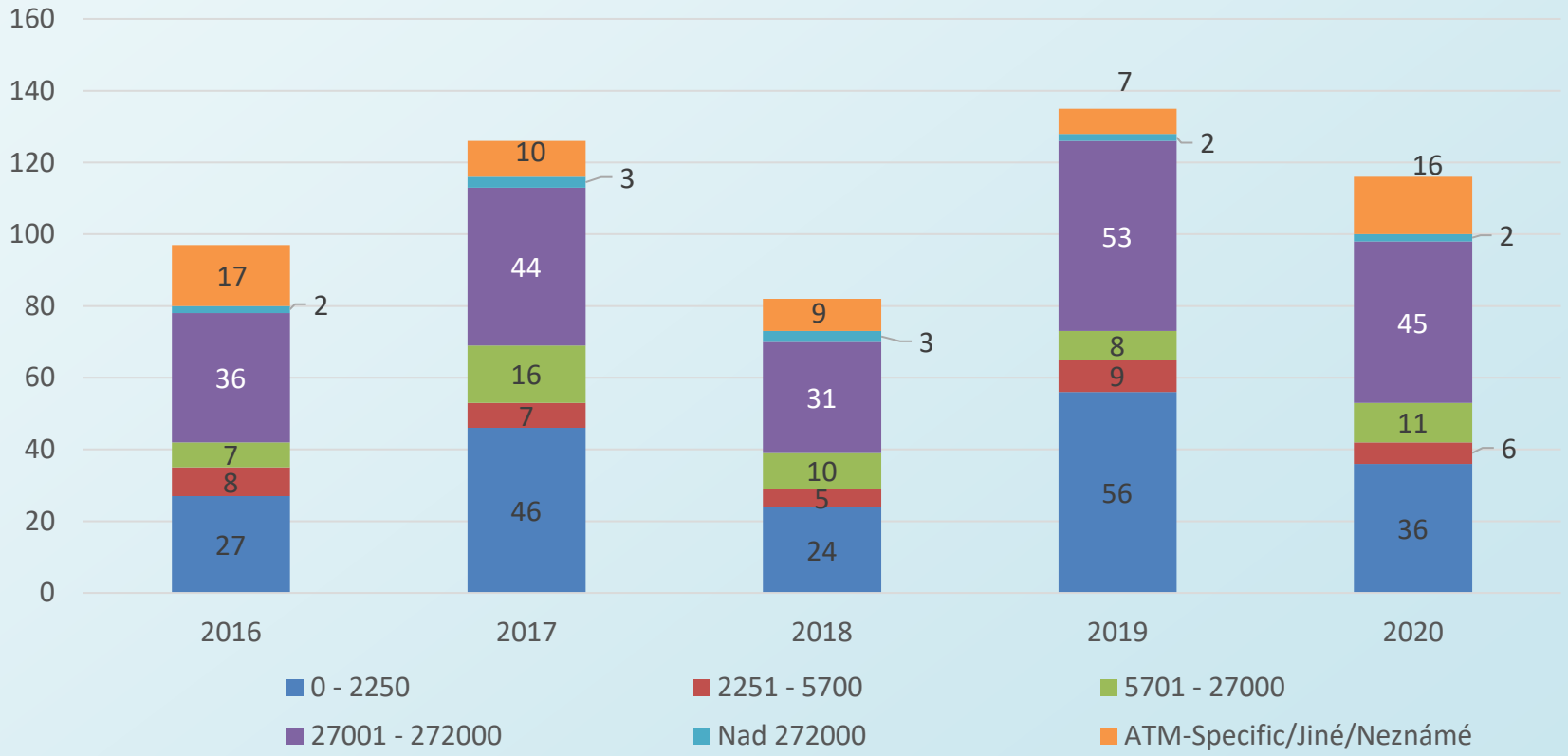
Vývoj událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2016 – 2020



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2016 – 2020

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

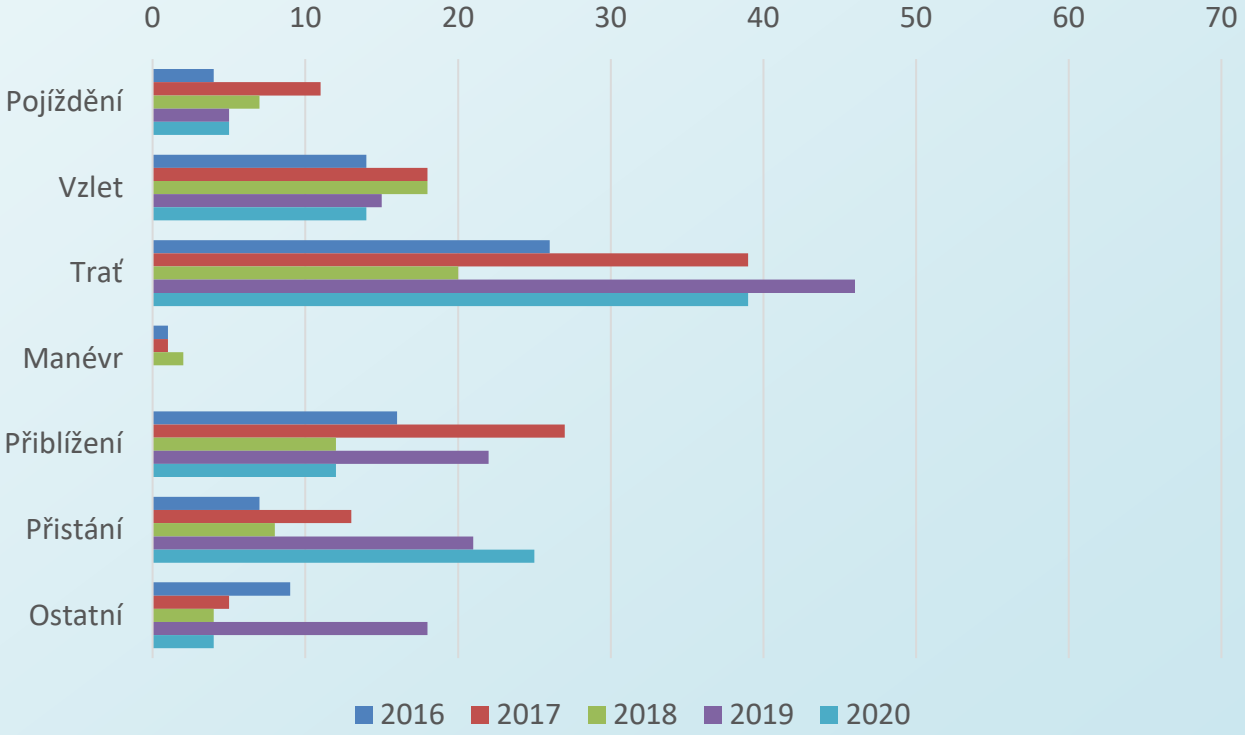


UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj struktury podle fáze letu událostí oznámených ÚZPLN v 1. čtvrtletí v letech 2016 – 2020.

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

Poznámka: Některých událostí se účastní více letadel v různé fázi letu.



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

V následujících tabulkách je uvedena struktura událostí oznámených v průběhu 1. čtvrtletí 2020 v rámci systémů povinného hlášení a dobrovolného hlášení:

1) Letecké nehody a vážné incidenty podle:
   - hmotnostní kategorie letadel
   - druhu letadel
   - druhu SLZ
2) Ostatní události civilních letadel podle:
   - hmotnostní kategorie letadel
   - druhu letadel a leteckých služeb
3) Ostatní události podle druhu SLZ

Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

Rozdělení podle maximální vzletové hmotnosti letadla

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace* ACCID	Na území ČR	Notifikace* INCID
	Celkem	Fatální nehody			
MTOM > 5 700 kg	0	0	0	0	1
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	0	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	2	0	0	2	0
Celkem	2	0	0	2	1

* 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.

MTOM - maximální vzletová hmotnost

Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla	Letecké nehody (ACCID)			Vážné incidenty (INCID)	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace INCID
	Celkem	Fatální nehody			
Letouny	2	0	0	2	1
Vrtulníky	0	0	0	0	0
Kluzáky	0	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	0	0	0
Bezpilotní letadla	0	0	0	0	0
Celkem	2	0	0	2	1

Struktura oznámených leteckých nehod a vážných incidentů v provozu sportovních létajících zařízení

Druh SLZ (mimo sportovní padáky)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace INCID
	Celkem	Fatální nehody			
UL letouny	0	0	3	0	0
UL vrtulníky a vírníky	0	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	0	0	0	0	0
ZK a MZK	0	0	0	0	0
Celkem SLZ	0	0	3	0	0

Struktura ostatních událostí

podle maximální vzletové hmotnosti letadla a leteckých služeb
(mimo sportovní létající zařízení)

Události v provozu letadel, v ATM a letišť	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno**
MTOM > 5 700 kg	32	59	2	3
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	3	2	0	2
MTOM ≤ 2 250 kg	18	4	0	5
MTOM neznámá	1	1	0	0
ATM - specific.	0	1	0	4
Letiště a pozemní služby	4	0	2	4
Celkem	58	67	4	18

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

Ostatní události

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla (mimo SLZ)	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
Letouny	51	62	2	9
Vrtulníky	2	2	0	0
Kluzáky	0	0	0	1
Balóny a vzducholodě	0	1	0	0
Bezpilotní letadla	0	0	0	0
Celkem	53	65	2	10

Ostatní události v provozu sportovních létajících zařízení

Rozdělení podle druhu SLZ

Druh SLZ mimo sportovní padáky	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
UL letouny	2	0	0	0
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	1	0	0	0
Celkem SLZ	4	0	0	0

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky v 1. čtvrtletí v letech 2016 – 2020 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2020	2019	2018	2017	2016
Letecké nehody celkem	2	14	6	6	1
Fatální nehody	0	1	0	0	0
Počet zahynulých osob	0	2	0	0	0

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	0	4	3	0	1
Fatální nehody	0	0	0	0	1
Počet zahynulých osob	0	0	0	0	1

Události letadel v obchodní letecké dopravě

V 1. čtvrtletí roku 2020 postupně paralyzoval obchodní leteckou dopravu zákaz cestování v rámci boje proti šíření nákazy koronaviru COVID-19.

Dramatický pokles poptávky zapříčiněný mimořádnými okolnostmi vedl k realizaci radikálních úsporných opatření a kroků u leteckých dopravců. Zásadním způsobem dopadl zákaz i na rozsah obchodní letecké dopravy na území České republiky.

Pozitivní je, že nedošlo k žádné letecké nehodě v provozu obchodní letecké dopravy na území České republiky.

Následující přehled zahrnuje výběr z událostí oznámených v 1. čtvrtletí, které mohou představovat významné riziko pro bezpečnost letectví a souvisejí s:

- provozem letadel,
- technickými problémy, údržbou a opravou letadel.

Incident
Datum: 13. 1. 2020
Typ: A319-100
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Během odbavení letadla českého provozovatele odjížděl po naložení řidič pásového dopravníku od předního nákladového otvoru směrem vzad.
- Během couvání zatočil volantem ve vzdálenosti cca 2 m od letadla doprava. Došlo ke kontaktu přední části kabiny pásového dopravníku se vstupem motoru č. 2 a jeho poškození ve spodní části.
- Řidič pásového dopravníku bezprostředně nereagoval na pokyn asistující osoby, aby okamžitě přerušil pohyb dopravníku vzad.
- Signalizační kužel, který musí být umístěn 0,5 – 1,0 m před vstupem do motoru, posunul řidič před přistavením dopravníku k přednímu nákladového prostoru pod spodní okraj vstupu motoru č. 2.
- Oprava poškození motoru byla odložena na pozdější termín.

Incident A319-100 – pokračování

Incident

Datum: 15. 1. 2020

Typ: Boeing B737-800

Místo: FIR TORONTO

- Posádka letadla českého provozovatele provedla vzlet z letiště Toronto, Kanada na letiště Cunagua, Kuba.
- Asi 20 minut po vzletu začal CPT pociťovat zesilující zdravotní obtíže.
- Rozhodl se pro návrat na letiště vzletu.
- FO vyhlásil PAN PAN a požádal o přednostní přistání.
- FO provedl přiblížení a bezpečné přistání.
- CPT byl transportován na vyšetření do zdravotnického zařízení.

Vážný incident
Datum: 20. 1. 2020
Typ: EMBRAER EMB505
Místo: EDSB (Karlsruhe)

- Cca 8 min od zastavení letounu českého dopravce na stání najela dodávka do levé poloviny křídla, která částečně vyčnívala do letištní komunikace, která byla součástí pojezdové dráhy a Apronu.
- Posádka nebyla zraněna.
- Byly provedeny práce požadované výrobcem - výměna náběžné hrany a prasklého závěsu.
- Poté bylo vyřízeno povolení k přeletu do servisního střediska ve Švýcarsku k provedení posledních požadovaných prací daných výrobcem – oprava škrábance na horní straně levého křídla a kontrola souměrnosti křídlo/trup.
- Letadlo je stále neprovozuschopné.

Vážný incident EMBRAER EMB505 – pokračování

Poškození náběžné hrany levé poloviny křídla.

Incident

Datum: 21. 1. 2020

Typ: Boeing B737- 800

Místo: MDPO (Samana, Dominikánská republika)

- Posádka letadla českého provozovatele při vzletu z letiště Samana po dosažení V1 registrovala v celém letadle mírné vibrace. Během stoupání se posádka dotázala TWR, jestli něco viděli a zda by mohli zkontrolovat dráhu.
- Byly zjištěny zbytky pneumatik na dráze. Posádka pokračovala v letu na letiště Montreal/Dorval Intl.
- Během sestupu posádka vyhlásila PAN PAN PAN a vyžádala po přistání a zastavení na dráze prohlídku letadla.
- Při dotyku s dráhou nastaly mírné vibrace, posádka zastavila na dráze. Následovala kontrola podvozku hasiči.

Incident Boeing B737- 800 – pokračování

- Při kontrole byla zjištěna roztržená pneu na pravém hlavním podvozku. Po kontrole bylo povoleno pokračovat v pojíždění k nástupnímu mostu.
- Poškozené kolo bylo vyměněno a byly zkontrolovány vztlakové klapky. Proběhla kontrola klimatizace.

Incident

Datum: 28. 1. 2020

Typ: EMBRAER EMB500

Místo: LSZH (Zurich)

- Během přistání, ve fázi decelerace letadla po dotyku s drahou, v rychlosti cca 65 kt, nastala porucha brzdového sytému ANTI-SKID.
- Ve fázi brzdění letadla, kdy byly stlačeny brzdové pedály vysílající elektronickému systému brzd signály k brzdění, došlo k zablokování pravého kola hlavního podvozku, k prodření všech pláten pneumatiky a úniku tlaku dusíku z pneumatiky.
- Letadlo se stalo obtížně řiditelným.
- Posádce se podařilo uvolnit dráhu doprava na poškozenou stranu a zastavit mimo, na začátku pojížděcí dráhy "E".
- Nedošlo k žádnému zranění osob ani k omezení provozu letiště.

Incident EMBRAER EMB500 – pokračování

Technická závada

- Po analýze dat z palubního počítače bylo zjištěno, že poruchu systému ANTI-SKID způsobila závada na vysílači otáček pravého kola elektronického systému brzd.

Incident

Datum: 29. 1. 2020

Typ: Boeing B737-800

Místo: CYYZ (Toronto)

- Posádka letadla českého provozovatele zaznamenala při vytlačování po spuštění motoru samovolný pohyb letadla vpřed.
- Posádka neobdržela od pozemního personálu informaci o ukončení vytlačování ani pokyn k zabrzdění letadla.
- PIC po dotazu obdržel informaci od pozemního personálu, že letadlo nebylo poškozeno.
- Posádka provedla vzlet, po zatažení podvozku však ucítila vibrace z přední části letadla a rozhodla se vrátit zpět na letiště vzletu.
- Následnou kontrolou bylo zjištěno poškození krytu předního podvozku.

Incident
Datum: 3. 2. 2020
Typ: ATR 72-200
Místo: NE DOPOV (FIR PRAHA)

- Posádka zahraničního provozovatele provedla vzlet z LKPR k letu na LFPG (Paris, Charles De Gaulle). PIC vyslal na sektoru WLM tísňový signál MAYDAY z důvodu indikace kouře na palubě, požádal o návrat na LKPR a přistání na RWY 06.
- S ohledem na směr a hodnotu větru byl letoun vektorován pro přistání na RWY 12, kde za asistence zásahových složek letiště přistál ve 21:33 (UTC). Letoun zůstal na dráze a cestující vystoupili normálním způsobem.
- Provedena kontrola bez zjištění stop požáru nebo kouře. Technická kontrola odhalila vadné čidlo signalizace dýmu v zóně č.7. Jednalo se o opakovanou závadu. Čidlo bylo vyměněno, letoun uvolněn do provozu.

Incident
Datum: 7. 2. 2020
Typ: ATR 72-200
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Posádka tuzemského provozovatele prováděla vzlet z LKPR k letu do EDDF (Frankfurt/Main). Při vzletu z RWY 24 při rychlosti 49 kt přerušila vzlet.
- Důvodem přerušení vzletu bylo nezvýšení výkonu motoru č. 1 (levý) a nedosažení vzletového výkonu.
- Posádka se s letounem vrátila na stojánku. Na pravidelnou linku byl nasazen jiný letoun.
- Byla zjištěna závada PEC 1 (Propeller Electronic Control – řídící jednotka levé vrtule). Provedena výměna PEC a předepsané práce dle WO 71274159-1. Letoun byl uvolněn do provozu.

Incident

Datum: 10. 2. 2020

Typ: GROB G520 T

Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Letadlo zahraničního provozovatele přiletělo na LKPR 9. 2. 2020.
- Vzhledem k předpovědi silného větru provedla posádka ukotvení letadla provazy ke kotevním místům na stojánce.
- Vlivem silného větru během noci došlo ke zhoupnutí zaparkovaného letadla a posazení na ocasní část.
- Pracovníci handlingové společnosti provedli dodatečné zajištění letadla a informovali posádku.
- Posádka si letadlo převzala, zkontrolovala a zjistila malé poškození.
- Po konzultaci a uvolnění výrobcem odletěla posádka letadlem z LKPR.

Incident GROB G520 T – pokračování

Incident
Datum: 21. 2. 2020
Typ: Boeing B737-800
Místo: CYHZ (Halifax)

- Posádka letounu Boeing B737-800 českého provozovatele zaznamenala během přiblížení na přistání na letiště Halifax závadu vysouvání vztlakových klapek do konfigurace pro přistání.
- Přistání bylo provedeno na vyšší než předepsané rychlosti.
- Posádka po přistání požádala o chlazení brzd na dráze.
- Technici provedli předepsané práce „Overweight Landing Inspection“ a kontrolu mechanizace křídla.
- Po resetování systému a prověření funkčnosti byl letoun uvolněn do provozu.

Incident
Datum: 24. 2. 2020
Typ: ATR 72-200
Místo: EDVE (Braunschweig)

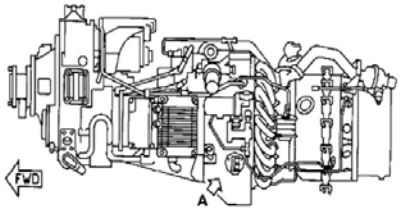
- Během rozjezdu letounu tuzemského provozovatele, před dosažením CAS 70 kt, FO zaznamenal a oznámil „Oil problem“ na ENG2 - červená indikace „Oil Press“.
- Po krátké chvilce indikace zhasla, ale vzápětí CPT tuto indikaci znovu zpozoroval, proto se rozhodl okamžitě přerušit vzlet a vrátit se na stojánku.
- Po deceleraci na rychlost pojíždění CPT přes PA ohlásil „ATTENTION, ALL PASSENGERS REMAIN SEATED“.
- Po kontrole situace v kabině letové posádky CPT vydal povel „LADIES AND GENTLEMAN OUR CONDITION IS SAFE“.
- Během pojíždění zpět na stojánku CPT informoval cestující o situaci a následných krocích.
- Po zastavení na stojánce a po provedení příslušných bodů Normal C/L cestující standardním způsobem vystoupili z letadla.

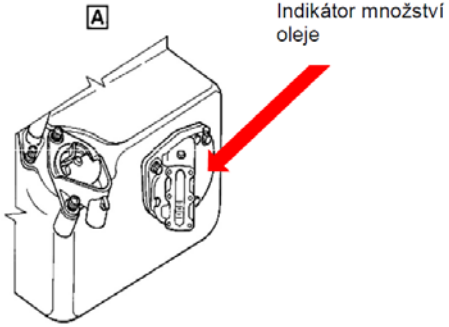
Incident ATR 72-200– pokračování

- Letoun byl stažen z provozu. Po příjezdu techniků byla provedena vnější kontrola obou motorů, nebyl shledán žádný únik provozních kapalin.
- Po kontrole množství oleje byly doplněny cca 4 litry do levého motoru (ENG1) a 6 litrů do pravého motoru (ENG2) dle WO 71270390. Po motorové zkoušce, která proběhla bez závad, byl letoun uvolněn do provozu.
- Následující den byl vykonán přelet prázdného letounu zpět do PRG. V dalším provozu se závada neopakovala.
- Bylo zjištěno, že provádění kontrol hladiny oleje motorů nebylo v souladu s Maintenance Programem ATR 72-212A-E3/26.

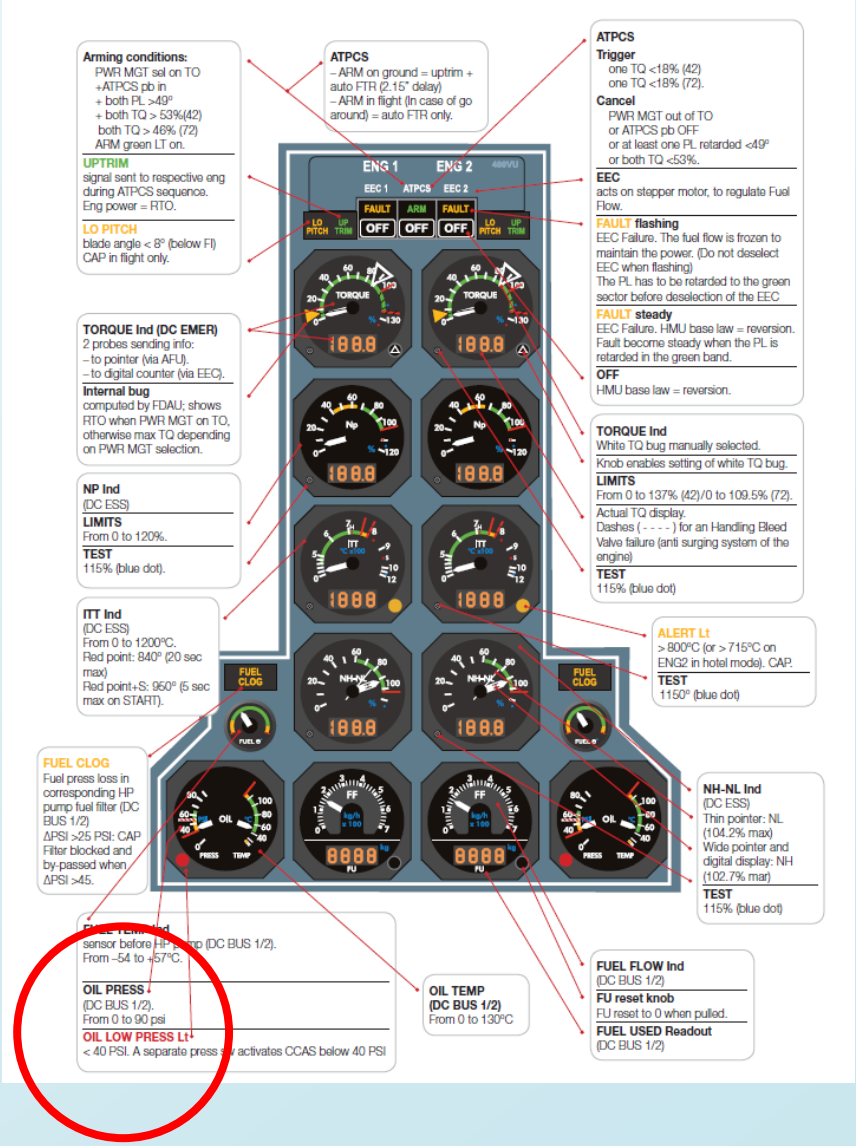
Incident ATR 72-200– pokračování

Kontrola engine oil level - situační obrázek.





ICN-ATR-A-121379-A-FB429-0002A-A-001-01



Incident

Datum: 7. 3. 2020

Typ: Boeing B737-800

Místo: CYHZ (Halifax)

- Posádka letounu Boeing B737-800 českého provozovatele zaznamenala zvýšené vibrace motoru číslo 2 před dostoupáním do cestovní hladiny po odletu z letiště Halifax.
- Posádka se rozhodla pro návrat na letiště odletu.
- Přistání letounu bylo provedeno s hmotností přes stanovené limity bezpečně.
- Technici provedli předepsané práce „Overweight Landing Inspection“.
- Po provedení „Trim Balance“ na lopatkách motoru číslo 2 a úspěšné motorové zkoušce byl letoun uvolněn do provozu.

Incident

Datum: 14. 3. 2020

Typ: Boeing B737-800

Místo: přiblížení na CYQM (Moncton)

- Posádka tuzemského provozovatele letounu Boeing B737-800, před přistáním na letiště Moncton, zaznamenala závadu na systému vyvažování stabilizátoru – signalizaci „STAB OUT OF TRIM“ a nefunkčnost vyvažování stabilizátoru v režimu „Auto Pilot“.
- Posádka, při funkčním manuálním vyvažování, provedla postupy podle „Non Normal Check List“ při závadě „Stabilizer Trim Inoperative“.
- Technici provedli po přistání test systému dle AMM 27-41-00.
- Po úspěšném testu byl letoun uvolněn do provozu.

Incident

Datum: 23. 3. 2020

Typ: Boeing B737-800

Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- Posádka tuzemského provozovatele letounu Boeing B737-800, krátce po odletu z letiště Praha, zaznamenala závadu na systému vyvažování stabilizátoru – signalizaci „STAB OUT OF TRIM.
- Posádka, při funkčním manuálním vyvažování, provedla postupy podle „Non Normal Check List“ při závadě „Stabilizer Trim inoperative“.
- Technici po úspěšném přistání provedli předepsané práce „Overweight Landing Inspection“.
- Po resetování systému, předepsaných úkonech a testech funkčnosti systému byl letoun uvolněn do provozu.

Přehled hlášení „TCAS RA“

V 1. čtvrtletí 2020 ÚZPLN obdržel 4 hlášení *„TCAS RA“.* Z toho:

- Jedno hlášení v LKAA bylo od posádky zahraničního provozovatele a jedno od českého provozovatele:
  - První indikace byla způsobena vzájemnou vertikální rychlostí sblížení ACFT při stoupání do přidělené hladiny vůči protiprovozu na FL 320.
  - Druhá indikace byla při přiblížení na RWY 24 LKKB vůči VFR provozu.

  Letoun na přiblížení provedl GA a opakované přiblížení na RWY 24 LKKB.
  - V obou případech nedošlo ke snížení minim rozstupu.
- Dvě hlášení byla od českého provozovatele ze zahraničí:
  - V obou případech byly obě indikace způsobeny při radarovém vektorování vůči provozu VFR.
  - V obou případech nedošlo ke snížení minim rozstupu.

Přehled laserových útoků

V 1. čtvrtletí 2020 ÚZPLN obdržel oznámení o 2 případech útoku laserovým paprskem. K ohrožení bezpečnosti letu došlo:

- 1 x v případě letounu zahraničního provozovatele po vzletu z LKPR .
- 1 x v LKAA při přiblížení na přistání v LKPR.

Střety s ptáky

V průběhu 1. čtvrtletí 2020 ÚZPLN obdržel celkem 11 oznámení o střetu s ptáky.

Dále došlo ke 3 střetům letounu se zajíci a s 1 králíkem na LKPR. 4 střety se zajíci byly zaznamenány na LKTB a 3 x byly ohroženy přistávající letouny srnami na LKMH.

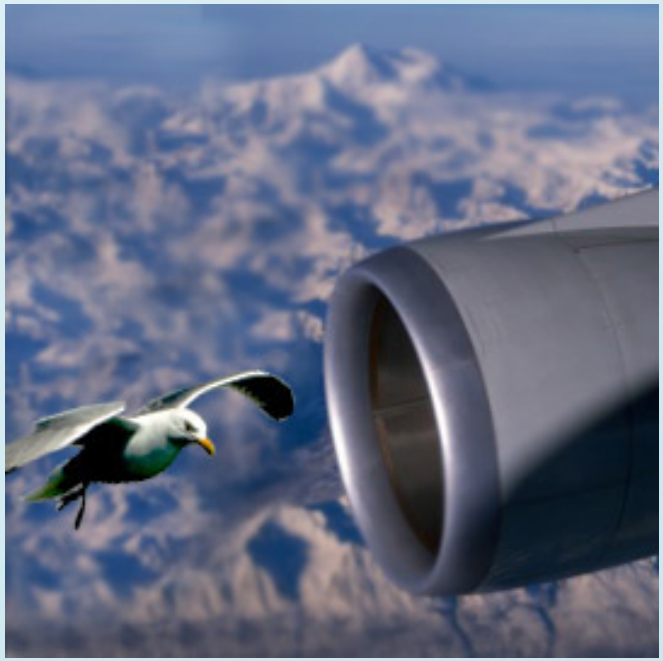
7 střetů s ptáky se stalo na LKPR:

- 2 x u letounu českého provozovatele,
- 5 x u letounů zahraničních provozovatelů,

1 střet nahlásil zahraniční provozovatel z LKTB.

1 střet se stal na LKKU.

2 střety zaznamenaly posádky letounů českých provozovatelů v zahraničí, kde při jedné srážce došlo k malému poškození letounu.



Přehled závažných událostí v ostatním provozu

Vláda usnesením č. 194 ze dne 12. března 2020 vyhlásila pro území České republiky nouzový stav z důvodu ohrožení zdraví v souvislosti s prokázáním výskytu koronaviru - SARS CoV-2.

Usnesením č. 215 rozhodla o přijetí krizových opatření a vyhlásila od 16. března 2020 zákaz volného pohybu osob s výjimkou konkrétních ustanovení.

Proto záleželo a i nadále záleží na odpovědnosti každého účastníka létání pro soukromé, sportovní a rekreační účely, jak dbá v souladu se zákazem vycházení a omezení pohybu osob na minimalizaci kontaktu osob, důsledné nošení ochranných ústenek či roušek, dodržování pravidel hygieny a poctivou dezinfekci materiálů.

Následující přehled se týká událostí spojených s provozem letadel na území České republiky spadajících do kategorií s maximální vzletovou hmotností do 5700 kg, ze kterých lze vyvodit poučení ke zlepšení bezpečnosti.

Incident

Datum: 11. 1. 2020

Typ: Tecnam P2010

Místo: LKTB (Brno/Tuřany)

- Pilot-žák s instruktorem na palubě prováděl výcvikové lety na LKTB.
- Žák v průběhu přistávacího manévru zahájil snižování výkonu motoru ve velké výšce a příliš zvyšoval úhel náběhu.
- Vzhledem k malé rychlosti a velkému úhlu náběhu instruktor zasáhl do řízení letounu přidáním plynu.
- Letoun se však prosedl v přechodovém oblouku a při dosednutí narazil ocasní částí trupu do dráhy.
- Následně odskočil a zavadil ocasní částí o dráhu podruhé.
- Instruktor stáhl výkon a dokončil přistání letounu na dráze.
- Přerušil výcvik a bezpečně pojížděl s letounem k hangáru.
- Došlo k poškození ocasní části letounu. Posádka nebyla zraněna.

Incident Tecnam P2010 – pokračování

Opatření provozovatele:

- Pozastavil činnost FI do uzavření incidentu.
- Byl proveden rozbor opatření přijatých na SRB se všemi FI.
- Letoun po opravě uvolněn do provozu.

Stopa na RWY a poškozená záď letounu.

Vážný incident
Datum: 16. 1. 2020
Typ: Z 42M
Místo: LKTB (Brno/Tuřany)

- Pilot provedl vzlet z RWY 27 k místní letové činnosti.
- Po vzletu ve výšce cca 50 m nad zemí ucítil zápach, jako by se něco pálilo a vzápětí uviděl kouř v kabině.
- Okamžitě vyhlásil stav tísně "MAYDAY„ a ohlásil požár na palubě s žádostí okamžitého přistání. Přistání bylo povoleno na RWY 09.
- Po přistání uvolnil RWY vyjetím na TWY B, kde zastavil a vypnul motor, elektrickou síť a uzavřel přívod paliva.
- Letoun byl zkontrolován hasiči. Nejevil známky poškození požárem. Následně byl přetažen na stojánku.
- Po otevření krytů motoru bylo zjištěno, že došlo k uvolnění plastového deflektoru, který spadl na tlumič výfuku a začal se tavit.

Vážný incident Z 42M – pokračování

Roztavený plastový deflektor na tlumiči výfuku letounu Z 42 M.

Incident

Datum: 29. 1. 2020

Typ: Vírník Calidus

Místo: LKPO (Přerov)

- Pilotní žák prováděl samostatné lety po okruhu pod dohledem instruktora.
- Před vzletem z RWY 24 neprovedl dostatečnou předrotaci nosného rotoru.
- Během rozjezdu při přitažení řídící páky došlo ke kontaktu jednoho listu nosného rotoru s listy tlačné vrtule a směrovým kormidlem.
- Pilot okamžitě přerušil vzlet a po zastavení na dráze vypnul motor.
- Došlo k lehkému poškození listu nosného rotoru, konců vrtulových listů a směrového kormidla.
- Pilot nebyl zraněn.

Incident

Datum: 31. 1. 2020

Typ: SCHWEIZER 269C 1

Místo: prostor třídy G, cca 5 km východně Týniště nad Orlicí

- Posádka vrtulníku prováděla traťový let.
- V úseku Choceň – Kostelec nad Orlicí zaznamenala nezvyklý zvuk ze zadní části trupu a následně ucítila zápach gumy.
- PIC provedl bezpečnostní přistání na vybranou plochu.
- Druhý člen posádky vystoupil a vizuálně zkontroloval řemeny náhonu a okolí motorového lože z obou stran. Oznámil PIC, že je vše v pořádku a ten po kontrole přístrojů provedl vzlet k letu na LKHK.
- Po cca 2 min letu posádka zaslechla kovovou ránu ze zadní části vrtulníku a ucítila zápach gumy a maziva.
- PIC provedl bezpečnostní přistání na vybranou plochu a po vypnutí motoru důkladnou kontrolu vrtulníku.

Incident SCHWEIZER 269C 1 – pokračování

- PIC událost ohlásil provozovateli a ten provedl pozemní transport vrtulníku na LKHK.
- Příčinou incidentu bylo odlepení gumové lemovky z „odkapové“ plechové vany pod jednou z palivových nádrží.
- Následně došlo k namotání této gumové lemovky z hrany krytu na hřídel – respektive gumovou manžetu hřídele, pohánějící od motoru spodní kladku. Točící se guma způsobila nezvyklé zvuky, na které posádka reagovala bezpečnostním přistáním do terénu.

Opatření provozovatele :

- Po převozu do servisu provedena kontrola systému pohonu – bez závad.
- Na všech vrtulnících Schweizer 269C bude před uvolněním do provozu (v současnosti jsou všechny v různé údržbě), provedena kontrola těchto gumových lemovek a jejich zajištění vázacím drátem.

Incident SCHWEIZER 269C 1 – pokračování

Zajištění gumové lemovky proti uvolnění

Gumová lemovka z hrany krytu pod palivovou nádrží se v provozu uvolnila a namotala na gumovou manžetu hřídele, pohánějící od motoru spodní kladku.

Vážný incident

Datum: 15. 2. 2020

Typ: L 200D

Místo: LKPC (Panenský Týnec)

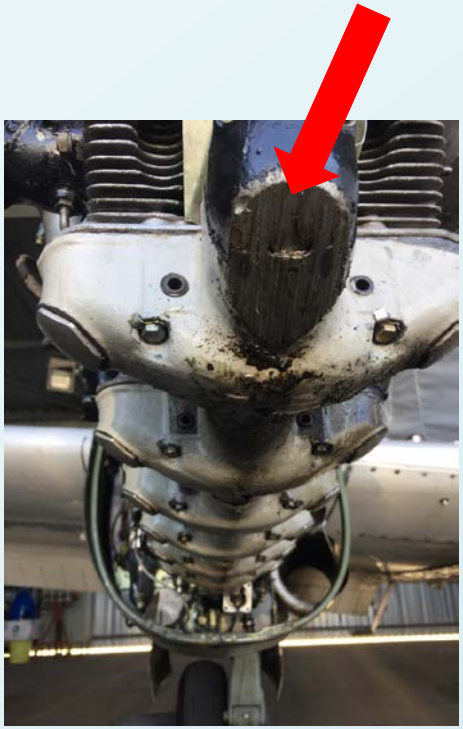
- Pilot se vracel z EDMV (Vilshofen) v Německu na své letiště v Panenském Týnci letounem L-200 Morava. V průběhu letu neměl žádný problém.
- V rámci provádění úkonů před přistáním vysunul podvozek a provedl přistání na RWY 27.
- V průběhu přistávacího manévru nejprve vše probíhalo v pořádku, následně během brždění na dráze došlo k samovolnému zasunutí příďového podvozku a k poklesu přední části letounu, která dřela o dráhu.
- Letoun zůstal na dráze. Ke zranění pilota nedošlo. Po zastavení pilot vystoupil a celou věc následně oznámil.

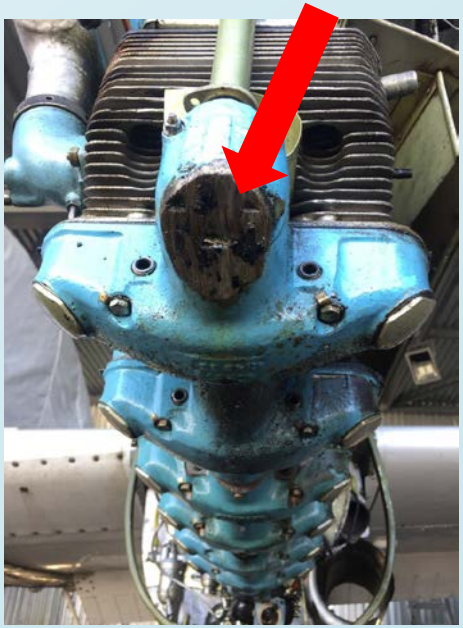
Vážný incident L 200D – pokračování

- Při předběžném ohledání letounu po přistání bylo zjištěno:
- poškození všech listů vrtulí na levém a pravém motoru,
- probroušení spodní masky kapoty na levém a pravém motoru,
- ubroušení předního víka vačkové skříně na levém a pravém motoru,
- poškození čelního krytu příďového podvozku.

Další rozsah poškození a zjištění příčiny samovolného zasunutí příďového podvozku bude možné stanovit po demontáži a provedení podrobného nálezu.

Vážný incident L 200D – pokračování:





Letecká nehoda
Datum: 27. 2. 2020
Typ: Extra EA 300-L
Místo: LKMT (Ostrava/Mošnov)

- Pilot prováděl na LKMT nácvik letových činností, jejichž součásti bylo letmé přistání a vzlet.
- Při silnějším nárazovém větru udělal pilot špatně rozpočet na přistání a provedl letmé přistání při velké rychlosti.
- Při dosednutí došlo k tvrdému nárazu levé podvozkové nohy na dráhu. V důsledku tohoto nárazu se deformovala levá podvozková noha.
- Tuto skutečnost oznámila na TWR posádka letounu PA34, který pojížděl po TWY F. Informaci slyšel i pilot letounu.
- Řídící letového provozu nabídnul pilotovi vizuální prohlídku z TWR za účelem kontroly podvozkové nohy. Při nízkém průletu bylo z TWR pozorováno prohnutí levé nohy nahoru. Pilot byl o této skutečnosti informován.

Letecká nehoda Extra EA 300-L – pokračování

- Pilot se rozhodl vylétat palivo a poté při plné pohotovosti HZS provedl přistání.
- Levá podvozková noha, která byla poškozena při nácviku letmého přistání, neunesla zatížení a došlo k jejímu kolapsu. Následně se letoun naklonil na levou stranu a došlo ke kontaktu levé poloviny křídla a vrtule s dráhou.
- Cca po 150 m se letoun na dráze zastavil. V průběhu přistání nedošlo ke zranění pilota.
- Při kolapsu levé podvozkové nohy došlo k proražení akrobatické nádrže a úniku malého množství paliva. Poté co letoun zastavil, cca po 5 – 10 min došlo samovolně ke kolapsu i pravé podvozkové nohy.

Letecká nehoda Extra EA 300-L – pokračování:

Incident
Datum: 5. 3. 2020
Typ: VL-3 E-1
Místo: LKVM (Vysoké Mýto)

- Pilot prováděl přelet z letiště Olomouc na LKVM.
- Pilot provedl přistání na RWY 12L s vysokým vyrovnáním.
- Po tvrdém dosednutí na asfaltovou dráhu došlo k odlomení příďového podvozku a sklopení UL letounu na příď.

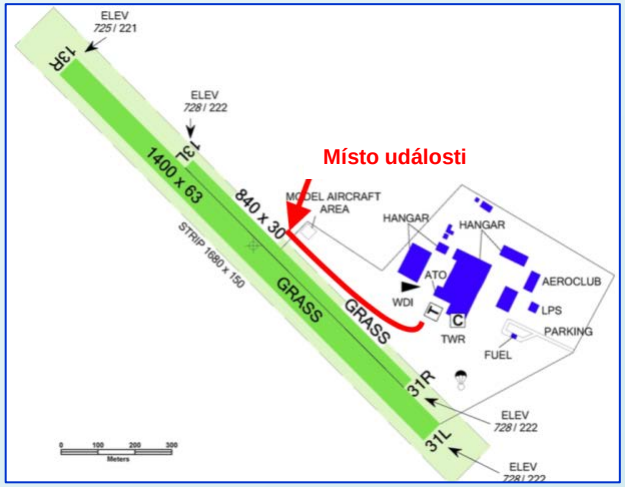
Letecká nehoda

Datum: 14. 3. 2020

Typ: Cessna 172

Místo: LKRO (Roudnice)

- Pilot s instruktorem pojížděli na vzlet k nočnímu letu z RWY 13.
- Během pojíždění najeli na měkkou půdu, bláto.
- Letoun se do něj zabořil, příď klesla dolů.
- Vrtule začala narážet na zem a motor se násilně zastavil.
- Posádka bez zranění, letoun poškozen.



Parašutistický provoz

V parašutistickém provozu nebyla během 1. čtvrtletí roku 2020 hlášena žádná událost.

Ilustrační foto

Bezpečnost v provozu bezpilotních systémů (UAS)

V průběhu 1. čtvrtletí roku 2020 nebyla hlášena žádná událost související s provozem bezpilotních prostředků ve FIR Praha.

Je třeba připomenout, že od 1. července 2020 se na provoz „otevřené“ a „specifické“ kategorie bezpilotních systémů použije prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/947 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel ze dne 24. května 2019.

Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

Klíčové kategorie incidentů z hlediska bezpečnosti ve vztahu k uspořádání letového provozu (ATM).

Hodnocení závažnosti událostí je uvedeno v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie, který požaduje hodnocení událostí metodikou RAT (Risk Analysis Tool).

- nepovolený vstup na dráhu,

- porušení minim rozstupu,

- nepovolené narušení prostoru,

- odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM.

Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion)

V 1. čtvrtletí 2020 byly oznámeny celkem 2 události narušení dráhy v použití. Z hlediska závažnosti (dle RAT) byly obě události hodnoceny jako „Významný incident“.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti ve vztahu k ATM	Popis
12. 1. 2020	TWR EDDF	Významný incident	Letadlo ATR 72 českého dopravce při pojíždění ke vzletu z RWY 18 EDDF (Frankfurt) přejelo stop příčku na TWY U6 o cca 5 m.
8. 2. 2020	TWR LKPR	Významný incident	Řidič vozidla METEO 1 žádal o přejezd od meteorologické pozorovatelny na OP sever. TEC vydal povolení k pojíždění i ke křižování RWY, avšak opomněl zhasnout příslušnou stop příčku. Posádka vozu pokračovala v jízdě i přes rozsvícenou stop příčku a křižovala dráhu.

Porušení minim rozstupu

V 1. čtvrtletí 2020 byly hlášeny 4 události, kdy nebyla dodržena předepsaná minima rozstupů civilních letounů ve FIR Praha.

Nepovolené narušení prostoru

V této kategorii bylo v 1. čtvrtletí 2020 hlášeno celkem 8 událostí.

Z analýzy událostí vyplývá, že:

Všechny události byly způsobeny letadly s MTOW do 2250kg;

Všechny události jsou hodnoceny jako Významný incident;

Prostory pro činnost AČR byly narušeny 3x.

Události specifické pro ATM

V 1. čtvrtletí 2020 bylo hlášeno celkem 5 událostí.

Z hlediska závažnosti (dle RAT) byly všechny události hodnoceny jako „Bez vlivu na bezpečnost“.

Zahraniční letecké nehody a vážné incidenty

V 1. čtvrtletí 2020 ÚZPLN obdržel celkem 3 oznámení o letecké nehodě v souvislosti s tím, že Česká republika je Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.

Datum	Stát	Druh události	Typ
5. 1. 2020	Španělsko	ACCID	SportCruiser
29. 2. 2020	Austrálie	ACCID	Atec 122 Zephyr
16. 3. 2020	Spojené Království	ACCID	SD-1 Minisport

Mezinárodní spolupráce

Zástupce ÚZPLN se zúčastnil plenárního zasedání ENCASIA ve dnech 12. - 13. února 2020 v Bruselu.

Bylo zaměřeno na tyto nejdůležitější body:

- Volbu předsedajícího a jeho zástupce vzhledem k vypršení doby mandátu stávajícího předsedajícího a zástupce.
- Významnou většinou byl do funkce předsedajícího zvolen pan Remy Jouty – ředitel BEA. Do funkce jeho zástupce byl zvolen pan Jurgen Whyte – ředitel irského orgánu pro šetření (AAIU).
- Byl projednán návrh na přijetí Švýcarska jako pozorovatele.
- Byl schválen program na rok 2020 a čerpání finančních prostředků v roce 2019.

Organizace porad k bezpečnosti letů

Plánované termíny a konání porad k rozboru bezpečnosti letů ÚZPLN upřesní v závislosti vývoji situace a rozvolnění přísných opatření.

Plánované termíny:

23. 7. 2020	VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 2. čtvrtletí
22. 10. 2020	VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 3. čtvrtletí
21. 1. 2021	Dům armády Praha, Vítězné náměstí 4 - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 4. čtvrtletí 2020 a za rok 2020

Začátek porad je v 9:30 hod.