



2019

VÝROČNÍ ZPRÁVA

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod



Úvodní slovo ředitele	1
Personální zajištění činnosti ÚZPLN	2
Hospodaření ÚZPLN v roce 2019	3
Hlavní cíle a úkoly v roce 2019	4
Letecké nehody na území České republiky	5
Účast na šetření zahraničních leteckých nehod	12
Zhodnocení aktivit vyplývajících z působnosti odpovědného orgánu	13
Plnění dlouhodobých úkolů	16
Činnost ve vztahu k veřejnosti	16
Mezinárodní spolupráce	17



Vážené dámy a pánové,

tak jako každý rok Vás tato výroční zpráva seznamuje s výsledky práce a s hospodařením Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) za uplynulý rok 2019.

Z hlediska bezpečnosti v obchodní letecké dopravě v naší republice byl rok hodnocen jako velmi dobrý, protože nedošlo k žádné letecké nehodě.

Celkový počet událostí přijatých v tomto roce byl 1 159, což odpovídá minulému roku 2018. Ve sportovním letectví zahynulo dvanáct osob, i přesto tento stav hodnotíme jako dobrý.

V legislativě Evropská komise (EU) vydala dne 24. května 2019 prováděcí nařízení komise (EU) 2019/947 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel. Nařízení vstoupilo již v platnost a použije se od 31. prosince 2020.

Na začátku roku byla v Ústavu provedena kontrola hospodaření komisí Ministerstva financí. Po ukončení kontroly jsme měli v Ústavu následnou kontrolu z Finančního úřadu pro hlavní město Prahu, jejíž práci jsme vysoce ocenili.

Další důležitou událostí bylo podepsání dohody o spolupráci s německou organizací šetření leteckých nehod BFU dne 16. 5. 2019 v Praze.

Naši zaměstnanci se zúčastnili řady cvičení v rámci Integrovaného záchranného systému. Opět proběhly všechny pravidelné čtvrtletní porady k bezpečnosti civilního letectví. S výsledky a závěry těchto porad se můžete seznámit na našich webových stránkách.



V rámci mezinárodní spolupráce jsme se zúčastnili pravidelných zasedání orgánů Evropské unie ENCASIA i zasedání celoevropských a celosvětových organizací.

Detailní informaci a číselné ukazatele práce ÚZPLN jsou obsahem této Výroční zprávy.

Všem nám přeji úspěšný a bezpečný rok 2020.

Pavel Štrůbl, ředitel



V průběhu roku plnil ÚZPLN úkoly stanovené dle platné národní legislativy a legislativy Evropské Unie v rámci schválené systemizace s patnácti pracovními místy. Všechna pracovní místa byla obsazena. Pracovní místo technického inspektora a inspektora-analytika byly obsazeny na 50% úvazek.

Věková struktura a poměrné zastoupení mužů a žen zaměstnaných v ÚZPLN v roce 2019 jsou uvedeny v tabulce č. 1. Přetrvává nepříznivý vývoj věkové struktury inspektorů z předchozích let. Třetina inspektorů dosáhla hranice věku 65 let a více.

Celkové výdaje ÚZPLN v letech 2015–2019 jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Tab. 1 – Struktura zaměstnanců ÚZPLN

Věková struktura zaměstnanců		Počet mužů/žen
Počet zaměstnanců	20–30 let	0/0
	31–40 let	1/1
	41–50 let	2/0
	51–60 let	2/2
	nad 60 let	7/0
	celkem	12/3

Tab. 2 – Výdaje ÚZPLN v letech 2015–2019 (v tis. Kč)

Rok	2015	2016	2017	2018	2019
Výdaje	14 622	15 693	17 462	17 977	18 087

Do nárůstu celkových výdajů Ústavu za rok 2019 se promítlo zejména zvyšování osobních nákladů – nákladů na platy zaměstnanců, související se zákonnou úpravou stupnice platových tarifů.



HOSPODAŘENÍ ÚZPLN v ROCE 2019

V roce 2019 hospodařil Ústav s rozpočtovými prostředky členěnými do uvedených ukazatelů. Na rozvoj a obnovu materiálně-technické základny v rámci systému programového financování bylo vyčleněno celkem 1 300 tis. Kč.

Ústav hospodařil s dlouhodobým hmotným majetkem v celkové hodnotě brutto 12 968 tis. Kč a s dlouhodobým nehmotným ma-

jetkem v částce 331 tis. Kč (stav k 31. 12. 2019). Veškerý majetek byl plně využíván k činnosti Ústavu. Ústav eviduje pohledávky v celkové výši 271 tis. Kč. Celková suma závazků v době splatnosti k 31. 12. 2019 činila 1 162 tis. Kč.

Údaje o rozpočtu příjmů a výdajů za rok 2019 jsou uvedeny v tabulce č. 3.

Tab. 3 – Údaje o rozpočtu příjmů a výdajů ÚZPLN

Ukazatel	Rozpočet		Skutečnost
	schválený	po změně	
Souhrnné ukazatele			
Příjmy celkem	0	0	34 155
Výdaje celkem	19 202 646	19 202 646	18 086 691,98
V tom:			
Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu	19 202 646	19 202 646	18 086 691,98
Průřezové ukazatele			
Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	8 440 949	8 440 949	8 390 180
V tom:			
Prostředky na platy	8 390 180	8 390 180	8 390 180
Ostatní platby za provedenou práci	50 769	50 769	0
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem	2 869 924	2 869 924	2 852 679
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	167 804	167 804	167 804
Platy zaměstnanců na pracovních místech	8 390 180	8 390 180	8 390 180
Platy zaměstnanců na služebních místech	0	0	0
Výdaje na financování programů reprodukce majetku	1 300 000	1 300 000	405 466,16



ZÁKLADNÍ INFORMACE O PŮSOBNOSTI ÚZPLN

V uplynulém roce 2019 ÚZPLN zajišťoval podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/54/ES, organizaci kvalitního šetření leteckých nehod či vážných incidentů. Vedle plnění zákonných povinností při provádění šetření leteckých nehod či vážných incidentů ÚZPLN zejména:

- plnil úkoly vyplývající z působnosti odpovědného orgánu příslušného k provádění nařízení č. 376/2014 a týkajících se procesů a postupů, které na národní a evropské úrovni slouží pro sběr, vyhodnocení a sdílení informací o bezpečnosti,
- zajišťoval šíření informací o provozní bezpečnosti a vzájemné sdílení informací na mezinárodní úrovni,
- usiloval o zvyšování odbornosti zaměstnanců, transparentnosti svých činností a důvěryhodnosti závěrů,
- spolupracoval se základními složkami Integrovaného záchranného systému ČR k zabezpečení efektivní součinnosti při letecké nehodě,
- zajišťoval aktualizaci vnitřních předpisů,
- vykonával agendu poskytování informací podle zákona č.106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů,
- zajišťoval účast na mezinárodní spolupráci orgánů pro šetření členských států EU v rámci ENCASIA s důrazem na oblast výměny zkušeností z organizace šetření velkých leteckých nehod.

Také uplynulý rok 2019 byl v civilním letectví celosvětově hodnocen jako velmi úspěšný, i když se neobešel bez nehod dopravních letadel. V průběhu roku 2019 se stalo celkem 20 nehod dopravních letadel se smrtelnými zraněními, což mělo za následek 283 úmrtí cestujících. V České republice, i přes nárůst objemu letového provozu letecké dopravy, pokračoval příznivý trend v bezpečnosti obchodní letecké dopravy.

ÚZPLN se snaží udržet a dále zvyšovat kvalitu, nezávislost, důvěryhodnost a efektivitu veškerých šetření událostí a vypracování

závěrů, včetně určení příčin nebo faktorů, které k nim přispívají, bez určování viny či odpovědnosti. V odůvodněných případech ÚZPLN vydal bezpečnostní doporučení. Informace o vývoji v oblasti bezpečnosti představil ÚZPLN veřejnosti především prostřednictvím čtvrtletních rozborů a zprávy o provozní bezpečnosti. Meziročně se o 3,7 % snížil celkový počet hlášení událostí souvisejících s provozem, technickými podmínkami a údržbou letadel, případně týkajících se letových navigačních služeb a zařízení, letišť a pozemních služeb, která ÚZPLN obdržel. Vývoj počtu hlášení událostí v civilním letectví od vzniku ÚZPLN uvádí tabulka č. 4. V návaznosti na hlášení o událostech v civilním letectví se ÚZPLN soustředil na analyzování kvality hlášení, stanovení rizika pro bezpečnost civilního letectví a předávání důležitých informací v rámci zavedeného systému bezpečnosti a spolupráce s dalšími subjekty civilního letectví v ČR.

Standardní povinností je neprodleně oznámit leteckou nehodu nebo vážný incident. Způsob oznamování se v roce 2019 nezměnil. Nadále je k tomu určena nonstop telefonní linka ÚZPLN.

V roce 2019 ÚZPLN zahájil celkem 31 šetření leteckých nehod a vážných incidentů. Rozsah a postup při provádění šetření byl stanoven v návaznosti na poučení, které lze pro účely zlepšení bezpečnosti z takových šetření vyvodit. Komise vyjízďedly na místo události, aby zajistily shromáždění a přiměřenou ochranu veškerých důkazů, včetně bezpečné úschovy letadla nebo trosky pro účely šetření, a koordinaci se složkami Integrovaného záchranného systému a úkony policejních orgánů.

ÚZPLN v průběhu roku 2019 postupně uzavřel šetření celkem 32 leteckých nehod a vážných incidentů, z toho 20 se týkalo událostí, které se staly v předchozím období a jejichž šetření si vyžádalo delší časový interval. Vývoj nehodovosti v průběhu roku popisuje následující přehled.

S důrazem na efektivitu ÚZPLN v souladu se zákonem o civilním letectví nadále delegoval šetření méně závažných leteckých nehod a incidentů na pověřené organizace. V rámci kontrol ÚZPLN vyhodnotil nejdůležitější předpoklady a kvalitu provádění šetření u dvou pověřených organizací.

Tab. 4 – Vývoj celkového počtu oznámených událostí v civilním letectví

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet	540	557	634	683	623	763	688	765	687
Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Počet	641	696	735	869	1 100	1 171	1 206	1 159	

Následující části výroční zprávy uvádějí zejména informace související s šetřením a nejproblematictějšími faktory provozní bezpečnosti.

VÝVOJ NEHODOVOSTI V ROCE 2019

V roce 2019 celkový počet oznámených nehod na území České republiky činil 108 včetně parašutistických nehod. Z hlediska provozní bezpečnosti civilního letectví je významné, že se žádná netýkala letadla provozovaného v obchodní letecké dopravě prováděné dopravními letouny. Oznámené letecké nehody na území České republiky se staly pouze v provozu letadel s maximální vzletovou hmotností 2 250 kg a menší, zpravidla používaných pro rekreační a sportovní létání.

Ze statistických údajů vyplývá, že se celkový počet leteckých nehod, kromě parašutistických, v roce 2019 zvýšil o 17,4 % ve srovnání s rokem 2018. Vývoj nehodovosti v průběhu roku 2019 byl s výjimkou parašutistických následující. V prvním čtvrtletí bylo ohlášeno pouze 14 leteckých nehod, z toho jedna měla za následek smrtelné zranění 2 osob. Zvýšenou zátěž v práci inspektorů pak znamenalo druhé čtvrtletí roku 2019, kdy bylo hlášeno celkem 27 leteckých nehod, přičemž dvě nehody měly za následek smrtelné zranění pilota. Rovněž třetí čtvrtletí, kdy se stalo 29 leteckých nehod, kladlo vysoké nároky na organizaci činnosti a rozsah úkonů vykonávaných komisemi a inspektory ÚZPLN, zejména proto, že 3 nehody měly za následek smrtelné zranění 4 osob. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2019, kdy poklesla četnost provozu v rekreačním a sportovním létání, bylo oznámeno pouze 11 nehod. Závažné je,

že i v tomto období měly 3 nehody za následek smrtelné zranění pilota. Jejich šetření pokračovalo až do roku 2020. Meziroční srovnání údajů o nehodovosti je bez dostupnosti údajů o objemu leteckého provozu ve všeobecném letectví velmi omezené. Na základě závěrů šetření v průběhu roku 2019 Ústav předal dotčeným subjektům v civilním letectví a příslušným orgánům jedno bezpečnostní doporučení. V souladu s postupem pro sledování reakce jednotlivých adresátů na již vydaná bezpečnostní doporučení, ÚZPLN vedl databázi bezpečnostních doporučení SRIS.

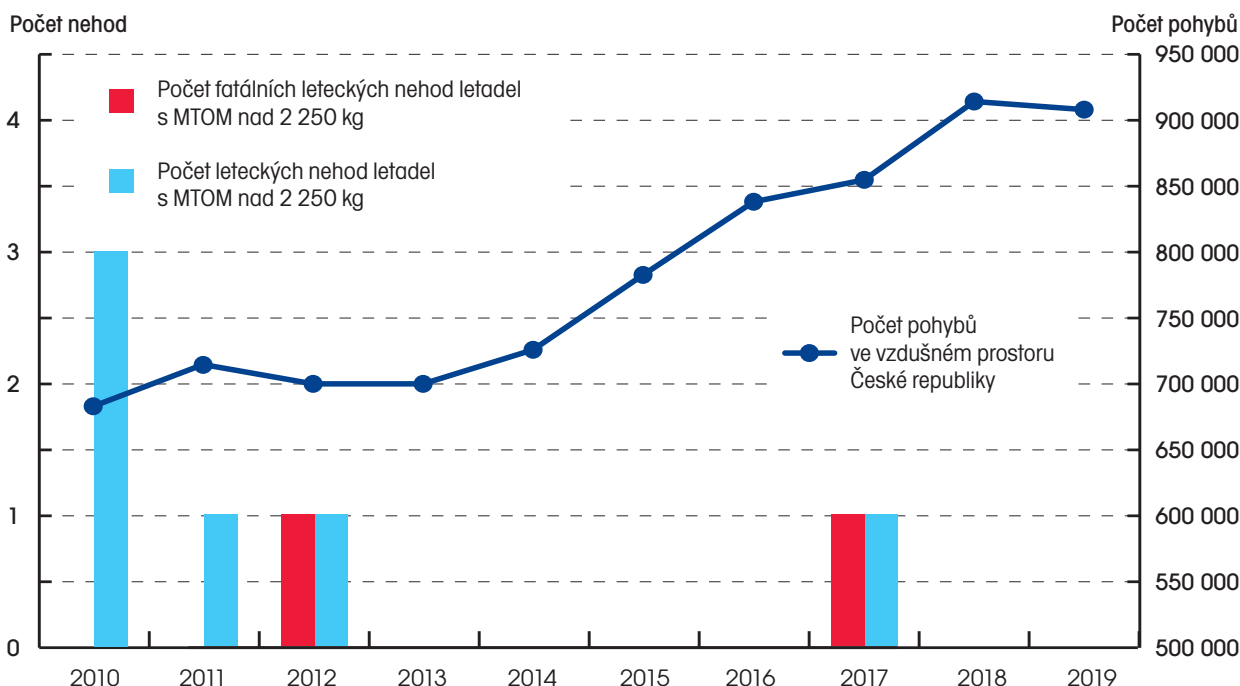
LETECKÉ NEHODY LETADEL S MTOM NAD 5 700 KG

Mezi hlavní úkoly ÚZPLN trvale patří zejména zvládnutí šetření letecké nehody velkého dopravního letounu. Z hlediska vývoje v této oblasti civilního letectví lze považovat rok 2019 za příznivý. Na území České republiky nedošlo v provozu složitých motorových letadel s MTOM vyšší než 5 700 kg k žádné letecké nehodě.

LETECKÉ NEHODY LETADEL S MTOM NAD 2 250 KG A MÉNĚ NEŽ 5700 KG

V roce 2019 se v provozu letadel této kategorie na území České republiky nestala žádná letecká nehoda. Graf č. 1 ukazuje vývoj počtu leteckých nehod a nehod s fatálními následky v letech 2010–2019 na území České republiky v porovnání s vývojem celkového počtu registrovaných pohybů nad ČR.

Graf 1 – Počet leteckých nehod letadel s MTOM nad 2 250 kg a registrovaných pohybů na území České republiky v letech 2010–2019 (Zdroj: Databáze ECCAIRS a ŘLP ČR, s.p.)



LETECKÉ NEHODY LETADEL S MTOM 2 250 KG A MĚNĚ

V roce 2019 ÚZPLN přijal hlášení o 81 leteckých nehodách, ke kterým došlo na území České republiky v provozu letadel s MTOM 2 250 kg a menší. Data o provozu na území ČR však nezahrnují údaje ze všech segmentů letadel používaných pro rekreační a sportovní létání. To, co stále chybí, jsou zejména kvalitní a úplné údaje o počtu neřízených pohybů ve vzdušném prostoru ČR. Je proto obtížné identifikovat trendy a rozpoznat případná rizika v provozu jednotlivých kategorií letadel.

V provozu letounů, vrtulníků, kluzáků, balónů a bezpilotních letadel se z uvedeného počtu stalo 35 leteckých nehod. To představuje, pokud jde o celkový výsledek, meziroční nárůst o 12,9 %. Závažný byl ale vysoký meziroční nárůst počtu nehod se smrtelným zraněním v provozu kluzáků. Provozovatelé bezpilotních letadel oznámili celkem 10 leteckých nehod, při kterých nedošlo k dalším škodám.

V provozu všech druhů sportovních létajících zařízení (vyjma sportovních a tandemových padáků) se na území České republiky stalo celkem 46 leteckých nehod, to znamená meziroční nárůst o 21 %.

PARAŠUTISTICKÉ NEHODY

V parašutistickém provozu se v roce 2019 stalo celkem 27 nehod, to znamená meziroční nárůst o 22,7 %. Jedna nehoda měla za následek smrtelné zranění parašutisty.

CELKOVÉ ÚDAJE O LETECKÝCH NEHODÁCH

Celkové údaje o leteckých nehodách v civilním letectví na území České republiky v roce 2019 uvádí tabulka č. 5.

ÚZPLN prostřednictvím svých komisí prováděl především šetření 10 nehod s fatálními následky, kdy při 7 leteckých nehodách v provozu letounů, vrtulníků a kluzáků zahynulo 9 osob. Další se staly v provozu sportovních létajících zařízení, kdy při 2 nehodách se smrtelnými následky zahynuly 2 osoby. Komise ÚZPLN rovněž šetřila nehodu se smrtelným zraněním parašutisty.

ÚZPLN si kladl za cíl co nejširší informování letecké veřejnosti. Svá zjištění zveřejnil na webových stránkách. Na čtvrtletních poradách k bezpečnosti a odborných seminářích se inspektoři věnovali podrobné analýze příčin, okolností a průběhu různých závažných událostí, vše s cílem předcházet vzniku leteckých nehod.

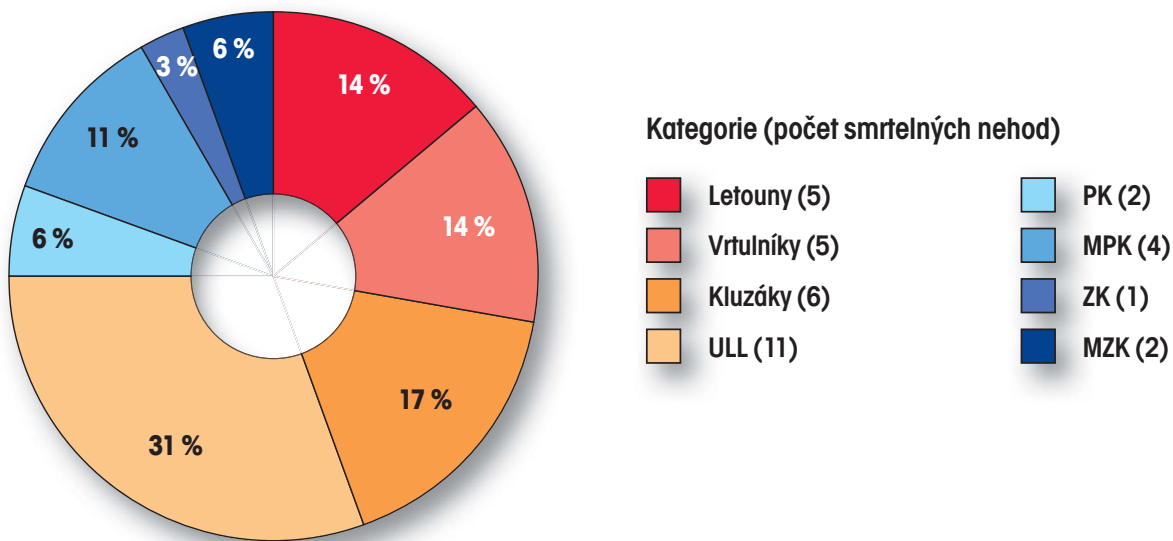
Tab. 5 – Nehody v civilním letectví na území ČR v roce 2019

Kategorie	Nehody celkem	Nehody se smrtelným zraněním	Počet obětí
Provoz letadel (mimo SLZ)			
Letouny	12	1	2
Vrtulníky	2	1	2
Kluzáky	11	5	5
Balóny	0	0	0
Bezpilotní letadla	10	0	0
Celkem letadla	35	7	9
Provoz sportovních létajících zařízení			
Ultralehké letouny	22	1	1
Ultralehké vrtulníky a vírníky	5	0	0
Ultralehké kluzáky	0	0	0
Padákové kluzáky	14	0	0
Motorové padákové kluzáky	3	0	0
Závěsné kluzáky	1	1	1
Motorové závěsné kluzáky	1	0	0
Celkem sportovní létající zařízení	46	2	2
Parašutistický provoz			
Sportovní a tandemové padáky	27	1	1
Celkem všechny kategorie nehod v civilním letectví na území ČR	108	10	12

Z analýzy ÚZPLN vyplynulo, že stejně jako v předcházejících letech lze za nejčastější příčinu leteckých nehod letadel s MTOM do 2 250 kg v rámci rekreačního a sportovního létání považovat kategorie označované v rámci společné taxonomie ICAO jako

ztráta kontroly nad letadlem v důsledku chybné pilotáže. Jaká byla struktura fatálních nehod letadel s maximální vzletovou hmotností do 2 250 kg na území České republiky v letech 2015 až 2019 (s výjimkou parašutistických nehod) znázorňuje graf č. 2.

Graf 2 – Struktura nehod se smrtelnými následky letadel s hmotností do 2 250 kg (nezahrnuje parašutistické nehody) provozovaných ve všeobecném letectví na území České republiky v letech 2015–2019



ŠETŘENÍ LETECKÝCH NEHOD SE SMRTELNÝMI NÁSLEDKY

Největší podíl na činnosti ÚZPLN představuje šetření leteckých nehod se smrtelnými následky. V roce 2019 ÚZPLN zahájil šetření devíti leteckých nehod a jedné parašutistické nehody na území ČR. Kategorie lehkých letounů a vrtulníků zpravidla není vybavena letovými zapisovači, proto úspěšnost zjištění příčin do značné míry závisela na dostupnosti důkazů na místě letecké nehody. Inspektoři ÚZPLN kladli důraz na získání a uchování co největšího množství důležitých informací především při ohledání troskek a analýzu relevantních vysvětlení osob z místa letecké nehody. Důležitým zdrojem dalších informací byly rovněž technické expertízy. Jednalo se o následující nehody.

- Komise ÚZPLN uzavřela šetření příčiny nehody vrtulníku ENSTROM 480 B ze dne 22. 3. 2019. Pilot-žák prováděl výcvikový let – nácvik letu podle přístrojů s instruktorem na palubě vrtulníku. Po cca 1 h letu pilot provedl 2 zatáčky o 360° doleva. Po jejich ukončení plynule pokračoval v točení zatáčky doprava. Po dotočených cca 270° se vrtulník dostal do nezvyklé polohy na „záda“. V této poloze pod strmým úhlem se sklonem přídě cca 20° pod horizont padal, resp. prudce klesal k zemi a po nárazu do země explodoval. Vrtulník byl nárazem a následným požárem zcela zničen. Posádka následkům zranění na místě podlehlá. Příčinou letecké nehody bylo překročení maximální povolené rychlosti letu V_{NE} v extrémním motorovém klesání, kdy pravděpodobně porazantním přizvednutím páky kolektivu došlo k utržení proudnic na ustupujícím listu, a tím ztrátě vztlaku na levé polovině rotorového disku. Vrtulník přešel do nezvyklé polohy letu na zádech, kterou posádka nedokázala zvládnout.
- Komise ÚZPLN šetřila příčiny nehody letounu PIPER PA22 u obce Petrovice dne 26. 9. 2019. Pilot letounu odstartoval z letiště Letňany s další osobou na palubě, s předpokládaným přistáním na letišti Klatovy. Na základě zachycení signálu polohového majáku nehody (ELT) bylo po letounu vyhlášeno pátrání. Pátrání vrtulníkem PČR bylo přerušeno během jeho druhého letu z důvodu

nevyhovujících meteorologických podmínek. Pozemní pátrání pokračovalo i v nočních hodinách. Následující den, při obnovení letecké pátrací akce, byly trosky letounu nalezeny v zalesněném kopcovitém terénu. Letoun byl po vletnutí do vzrostlého lesního porostu zničen nárazem do stromů, dopadem na zem a následným požárem. Obě osoby na palubě zahynuly.

Rok 2019 byl silně poznamenán počtem fatálních nehod v provozu kluzáků. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že uzavření šetření a vydání závěrečných zpráv komisemi ÚZPLN je v různém stádiu rozpracování. Jedním z důvodů byla absence podrobných dat o letu. Důležitou okolností byl rovněž vysoký stupeň destrukce kluzáků a absence některých částí konstrukce.

- Komise ÚZPLN uzavřela šetření příčin letecké nehody ASW-19B na letišti Havlíčkův Brod dne 11. 8. 2019. V rámci přeškolení na nový typ kluzáku pilot prováděl vzlet v aerovleku. Během nepřítěsně vydařeného rozjezdu nereagoval na pokyn instruktora k okamžitému vypnutí. Kluzák zůstal spojen s vlečným letounem a aerovlek v průběhu stoupání nebezpečně ztrácel rychlost. Velitel vlečného letounu vyřešil nebezpečnou situaci vypnutím vlečného lana. Okamžitě došlo k pádu kluzáku do levé vývrtky bez náznaku pokusu o vybrání. Kluzák narazil do země a pilot zahynul. Příčinou letecké nehody byla chybně provedená fáze rozjezdu kluzáku, která způsobila, že aerovlek během stoupání nezískal potřebnou rychlost letu. Po vynuceném odpojení vlečného lana došlo k pádu kluzáku do vývrtky s následným nárazem do země. Pilot zahynul.

ÚZPLN prostřednictvím komisí dále šetřil následující nehody kluzáků:

- Cirrus u Hranic na Moravě dne 8. 5. 2019: Pilot se po cca 10 minutách od vzletu pokoušel nalézt stoupavé termické proudy v prostoru čtvrté zatáčky před přistáním zpět na letišti odletu. Ve výšce přibližně 100 m a na malé rychlosti došlo k pádu větroně do vývrtky bez náznaku pokusu o vybrání. Pilot zahynul při nárazu do země.



- VT 16 Orlik u Turnova dne 13. 8. 2019: Při soutěžním letu došlo ke kolizi mezi dvěma kluzáky ve výstupném proudu v důsledku nesprávného rozdělení pozornosti pilotů během letu VFR. Destrukce ocasní části kluzáku VT 16 Orlik vedla ke ztrátě říditelnosti a znemožnila pilotovi pokus o záchranu života nouzovým opuštěním kluzáku.

- SZD42-A u obce Mnichov u Vrbna pod Pradědem dne 12. 10. 2019: Kluzák se po cca 5hodinovém letu v dlouhé vlně rozpadl za letu ve velké výšce. Obě poloviny křídla byly nalezeny ve značné vzdálenosti od místa dopadu trupu a od sebe navzájem. Trup kluzáku narazil do země prakticky kolmo a pilot zahynul.

- ASW-19 u obce Ludvíkov u Vrbna pod Pradědem dne 3. 11. 2019: Kluzák při letu v dlouhé vlně přešel do strmého klesání a rozpadl se za letu ve velké výšce. Obě poloviny křídla byly nalezeny oddělené od trupu ještě před nárazem na zem. Trup kluzáku narazil do země prakticky kolmo a pilot zahynul.

Letecké nehody s fatálními následky v provozu SLZ

- Dne 21. 4. 2019 se stala nehoda motorového padákového kluzáku (MPK) Rodeo 120 na vinici Na Podluží u obce Prušánky. Komise ÚZPLN šetřením zjistila, že pilot po cca půlroční zimní přestávce plánoval provést let s průletem. Pilot již neměl platný pilotní průkaz a MPK neměl platný technický průkaz. Provedením průletu chtěl uctít památku své zesnulé partnerky. Zvolil náletový směr nad vinicí proti směru větru. Panovalo typické jarní počasí s turbulentními projevy. Dle svědků byl průlet zahájen a prováděn na malé výšce. Motor pracoval během průletu na nízkých otáčkách. Z důvodu emoční zátěže se pilot pravděpodobně plně nevěnoval řízení MPK. Malá rychlost MPK při průletu, malá výška průletu nad překážkami, proměnlivé počasí s turbulencí a způsob pilotáže vedly k pádu pilota do vinice. Pilot následně zraněn podlehl.

- Komise ÚZPLN šetří příčiny nehody ultralehkého letounu DV-1 Skylark u obce Křešice dne 16. 11. 2019. Pilot ultralehkého letounu při letu VFR letěl nad tokem řeky Labe a narazil do vodičů elektrického nadzemního vedení 2 x 22 kV, v přechodu přes řeku vedených na stožárech o výšce cca 36 m. Při nárazu došlo k odtržení ocasních ploch a UL letoun havaroval do řeky. Pilot na místě zahynul a letoun byl zcela zničen.

- Komise ÚZPLN ukončila šetření parašutistické nehody s fatálními následky na letišti Líně dne 25. 5. 2019. Parašutista po výskoku klesal na plně otevřeném, funkčním hlavním padáku do prostoru předpokládaného místa přistání. Zde údajně provedl běžný přistávací manévr. Po zjištění, že se nedostavil zpět na stojánku parašutistů, vyslal řídicí seskoků na místo přistání pohotovostní vozidlo. Jeho posádka našla parašutistu v bezvědomí. Provedla laickou první pomoc. Přivolaný lékař letecké záchranné služby prováděl odbornou resuscitaci. Parašutista byl vrtulníkem LZS transportován do nemocnice, kde následně zemřel. Příčinou parašutistické nehody byla náhlá zdravotní indispozice, která způsobila neschopnost parašutisty pilotovat padák v poslední fázi letu do takové míry, že při přistání již padák neřídil a tvrdě narazil do země.

Tabulka č. 6 porovnává počty leteckých nehod se smrtelným zraněním a počty osob, které při nich zahynuly, v letech 2015–2019 na území České republiky.

ÚZPLN na základě závěrů šetření letecké nehody vrtulníku ENSTROM 480 B vydal doporučení, aby provozovatel vrtulníků,



Tab. 6 – Přehled počtu nehod se smrtelnými následky a počet zahynulých osob v letech 2015 až 2019

Kategorie letadla dle MTOM (bez SLZ)	Počet nehod se smrtelnými následky					Počet obětí				
	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
Nad 5 700 kg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Od 2 251 do 5 700 kg	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0
2 250 kg a méně	2	2	1	3	7	2	3	1	6	9
Celkový počet	2	2	2	3	7	2	3	3	6	9
Kategorie SLZ										
ULL	1	6	1	2	1	1	8	1	3	1
ULK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ULH a ULV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PK a MPK	1	3	1	0	1	1	3	1	0	1
ZK a MZK	0	1	1	1	0	0	1	1	1	0
Celkový počet	2	10	3	3	2	2	12	3	4	2
Parašutistický sport	4	3	1	1	1	4	3	1	1	1
Celkem všech nehod	8	15	6	7	10					
Celkem zahynulých osob						8	18	7	11	12

SLZ sportovní létající zařízení
 ULL ultralehké letouny
 ULH ultralehké vrtulníky

ULV ultralehké vírníky
 ULK ultralehké kluzáky
 PK padákové kluzáky

MPK motorové padákové kluzáky
 ZK závěsné kluzáky
 MZK motorové závěsné kluzáky



kteří jsou vybaveny glasscockpitem Garmin G 1000H, zavedl systém používání SD karty, na kterou se ukládají letová data a sledování letových údajů a technických parametrů pohonné jednotky.

ŠETŘENÍ LETECKÝCH NEHOD BEZ SMRTELNÝCH NÁSLEDKŮ

S účinností od 11. 8. 2018 vstoupilo v platnost nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (EU) č. 996/2010. Novela nyní umožňuje ÚZPLN s přihlédnutím k poučení, které lze vyvodit pro zlepšení provozní bezpečnosti letectví, rozhodnout šetření nezahájit, jestliže se účastníkem nehody stalo letadlo s maximální vzletovou hmotností 2 250 kg nebo nižší, přičemž nedošlo ke smrtelnému nebo vážnému zranění žádné osoby. Novela zároveň posiluje možnost delegovat šetření na pověřené právnické osoby.

V souladu s právní úpravou se ÚZPLN roce 2019 rozhodl zahájit šetření celkem 14 dalších událostí. V provozu letounů to bylo 8 leteckých nehod, které souvisely s různými druhy poškození, nejčastěji v důsledku selhání lidského faktoru.

Z šetření komisí nebo inspektorů ÚZPLN vyplynulo, že s chybami pilotů ve fázi vzletu nebo přistání souvisely dále uvedené události.

- V případě letecké nehody PA28-180 pilot nezvládnul letmé přistání na dráhu s bočním větrem.
- Při letu k nácvičku nouzového přistání letounu Cessna 172RG posádka ve složení pilot a examinátor přistála se zasunutým

podvozkiem na letišti Roudnice. Příčinou události byla záměna ovladačů podvozku a klapky pilotem při přiblížení na přistání a zasunutí již vysunutého podvozku. Instruktor chybnou činnost pilota nezaregistroval.

- Podle zjištění ÚZPLN se letecká nehoda letounu Cessna 152 stala při prvním samostatném letu pilota. Provedl přistání na vyšší rychlosti a nebyl schopen včas a správně zareagovat na vzniklou situaci a následovaly další odskoky. Po třetím odskoku letoun narazil přídovými podvozky do země, vylomila se přední podvozková noha a došlo k násilnému zastavení motoru a poškození přední spodní části trupu.
- Také nehody Casa 131, MS 893A, Z 226 MS a MAULE M-5-210C souvisely s chybami pilotů při přistání.
- Z šetření příčiny ulomení podvozkové nohy Tecnam P2008 JC vyplynulo, že se jednalo o technickou poruchu.
- V jednom případě došlo k letecké nehodě Cessna 152 v důsledku ztráty výkonu motoru ihned po vzletu.

ÚZPLN při šetření leteckých nehod kluzáků zjistil, že ve většině případů příčiny souvisely zejména s nezvládnutým přistáním do terénu a chybami při ovládání kluzáku v průběhu přistávacího manévru.

V provozu bezpilotních letadel se stalo celkem 10 leteckých nehod a jejich šetření vykonávali provozovatelé. Převážně se jednalo o ztrátu kontroly z důvodů blíže nespécifikovaných poruch a následného pádu.

ÚZPLN v souvislosti s delegováním šetření leteckých nehod sportovních létajících zařízení zaznamenal v provozu SLZ celkem 44 leteckých nehod bez smrtelných následků. V provozu ultralehkých letounů z toho bylo 21 leteckých nehod, což proti roku 2018 představuje nárůst o 91 %. Dále se stalo 5 nehod vírníků. Ve většině případů lze za příčinu považovat zejména nezvládnutí techniky pilotáže, a v důsledku toho poškození SLZ nebo zranění posádky.

V provozu padákových kluzáků, motorových padákových kluzáků, závěsných kluzáků a motorových závěsných kluzáků bylo oznámeno 18 leteckých nehod, což meziročně představuje pokles o 21,7 %. Jednalo se zejména o nezvládnutí pilotáže při vzletu nebo přistání z důvodu malých zkušeností.

Tabulka č. 7 porovnává celkové počty všech leteckých nehod na území České republiky v letech 2015–2019.

Tabulka č. 7 – Celkové počty všech leteckých nehod na území ČR (v období 2015 až 2019)

Letecké nehody v provozu letadel (s výjimkou SLZ) v ČR

Kategorie letadla (MTOM)	Počet leteckých nehod				
	2015	2016	2017	2018	2019
Letouny					
Nad 5 700 kg	0	0	0	0	0
Od 2 251 do 5 700 kg	0	0	1	0	0
2 250 kg a méně	4	7	10	9	12
Letouny celkem	4	7	11	9	12
Vrtulníky					
Nad 3 175 kg	0	0	0	0	0
Od 2 251 do 3 175 kg	0	0	0	0	0
2 250 kg a méně	3	2	3	2	2
Vrtulníky celkem	3	2	3	2	2
Kluzáky vč. motorových	11	9	18	12	11
Balóny a vzducholoď	1	0	0	1	0
Celkový počet nehod	19	18	32	24	25

Letecké nehody v provozu bezpilotních letadel (UA) v ČR

Bezpilotní letadla (UA)	Počet leteckých nehod				
	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet nehod UA	1	7	4	7	10

Letecké nehody v provozu sportovních létajících zařízení (SLZ) v ČR

Kategorie SLZ	Počet leteckých nehod				
	2015	2016	2017	2018	2019
ULL	19	11	21	13	22
ULK	0	1	0	0	0
ULH a ULV	1	3	1	1	5
PK a MPK	12	13	11	17	17
ZK a MZK	4	3	2	5	2
Celkový počet nehod SLZ	36	31	35	36	46

Parašutistické nehody v ČR	Počet leteckých nehod				
	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet	22	18	20	22	27



Inspektoři ÚZPLN se aktivně podíleli na zajištění spolupráce s certifikovanými pracovišti v oblasti odborných technických expertiz, kterou považuje ÚZPLN za důležitou z hlediska zajištění kvality. V technické oblasti spolupracoval ÚZPLN zejména se specializovanými pracovišti VZLÚ, a. s., GE Aviation Czech, Kriminologickým ústavem Policie ČR a Ústavem soudního lékařství ÚVN, ale i dalšími, např. výrobci letadel a motorů či servisními středisky. ÚZPLN v roce 2019, v souladu s ustanovením §90 odst. 1 zákona

o civilním letectví a v souvislosti s výkonem pověření k šetření leteckých nehod a incidentů v civilním letectví podle §55c odst. 2 zákona o civilním letectví, provedl kontrolu plnění povinností u jedné pověřené organizace. Kontrolou prověřoval odbornou způsobilost osob, které šetří letecké nehody a incidenty v rozsahu vydaného pověření, postup při analýze událostí a způsob nakládání s citlivými informacemi. Při kontrole neshledal žádné závažné nedostatky.

ÚČAST NA ŠETŘENÍ ZAHRANIČNÍCH LETECKÝCH NEHOD

V roce 2019 bylo ÚZPLN v souladu s mezinárodními standardy oznámeno celkem 43 zahraničních leteckých nehod týkajících se letadel nebo pohonných jednotek českých výrobců. Z toho spolupráce při šetření s NTSB se uskutečnila v 6 případech leteckých nehod, spolupráce s ATSB a rovněž orgánem pro šetření Španělska při 5 šetřeních. Další spolupráce se týkala šetření vykonávaného BFU ve 4 případech a stejný počet zahrnovala spolupráce s orgánem pro šetření Itálie. Ostatní se týkaly konzultací dalších

zahraničních orgánů. ÚZPLN se na šetření příčin aktivně podílel především při koordinování součinnosti s výrobcí letecké techniky a dozoru v rámci prováděných expertiz uskutečněných na území České republiky. Za rozsahem nejvýznamnější lze považovat zejména spolupráci na zahraničních událostech společně s GE Aviation Czech, Aircraft Industries, a. s., Avia Propeller, s. r. o., Evektor-Aerotechnik, a. s., BRM AERO, s. r. o. a Czech Sport Aircraft, a. s.

ZHODNOCENÍ AKTIVIT VYPLÝVAJÍCÍCH Z PŮSOBNOSTI ODPOVĚDNÉHO ORGÁNU

V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014, příslušného prováděcího nařízení a podle zákona o civilním letectví je posláním ÚZPLN shromažďovat, hodnotit, zpracovávat, analyzovat a uchovávat podrobné údaje o událostech, které mohou představovat významné riziko pro bezpečnost letectví a jsou důležitým zdrojem pro odhalování aktuálních potenciálních hrozeb, a výstupy předávat příslušným orgánům civilního letectví. ÚZPLN spravuje databázi kompatibilní se systémem Evropského koordinačního centra pro systémy hlášení leteckých událostí (ECCAIRS).

V ní uchovává hlášení o událostech vyplývajících z údajů shromážděných v rámci systémů povinných a podle okolností i dobrovol-

ných hlášení událostí. ÚZPLN klade důraz na přísné uplatňování pravidel o ochraně důvěrnosti.

Významný podíl na celkovém počtu hlášených událostí tvoří incidenty. Jedná se o události jiné než letecká nehoda, spojené s provozem letadla, které ovlivňují nebo by mohly ovlivnit bezpečnost provozu. V roce 2019 ÚZPLN kladl důraz na správné pochopení úlohy organizací a kvalitu hlášení a analýz v rámci povinného systému hlášení událostí. ÚZPLN provádí klasifikaci událostí s využitím Evropského systému klasifikace rizik. V tabulce č. 8 je uveden celkový přehled o všech incidentech hlášených ÚZPLN v roce 2019.

Tab. 8 – Celkový přehled o všech hlášeních incidentů přijatých ÚZPLN v roce 2019

Letadla mimo SLZ Kategorie (MTOM)	Celkový počet všech incidentů	Počet vážných incidentů	Počet incidentů
Letouny			
Nad 5 700 kg	190	9	181
Od 2 251 do 5 700 kg	14	1	13
Do 2 250 kg	93	6	87
Letouny celkem	297	16	281
Vrtulníky			
Nad 3 175 kg	0	0	0
Od 2 251 do 3 175 kg	3	0	3
Do 2 250 kg	16	0	16
Vrtulníky celkem	19	0	19
Kluzáky vč. motorových	33	1	32
Balóny a vzducholoď	2	1	1
Bezpilotní letadla	8	1	7
Celkový počet incidentů mimo SLZ	359	19	340
Druh SLZ			
ULL	35	2	33
ULK	0	0	0
ULH a ULV	5	0	5
PK a MPK	2	0	2
ZK a MZK	0	0	0
Celkový počet incidentů SLZ	42	2	40
Celkem incidenty specifické pro ATM a provoz letišť	10	0	10
Celkem parašutistické incidenty	92	92	0

SLZ sportovní létající zařízení

ULL ultralehké letouny

ULH ultralehké vrtulníky

ULV ultralehké vírníky

ULK ultralehké kluzáky

PK padákové kluzáky

MPK motorové padákové kluzáky

ZK závěsné kluzáky

MZK motorové závěsné kluzáky

VÁŽNÉ INCIDENTY V PROVOZU LETADEL

V roce 2019 bylo ÚZPLN oznámeno celkem 22 událostí klasifikovaných jako vážný incident, přičemž 9 událostí se stalo na území České republiky a ostatní v zahraničí. U dopravních letadel provozovaných tuzemským dopravcem se stalo 7 vážných incidentů, přičemž 5 během letu v zahraničí.

Komise ÚZPLN se zabývala šetřením příčin 2 vážných incidentů v obchodní letecké dopravě provozované tuzemským dopravcem. Zahraniční orgán šetří příčiny jednoho vážného incidentu v obchodní letecké dopravě provozované tuzemským dopravcem. Další vážné incidenty letadel byly šetřeny odpovědným inspektorem nebo šetření vykonávaly pověřené organizace.

- Dne 17. 5. 2019 během pojíždění po TWY F na místo vzletu z RWY 06 LKPR se letoun B737-800 srazil koncovým obloukem pravé poloviny křídla (wingletem) s letounem B737-8CX, vyčkávajícím jako pořadí dvě na TWY E. Při srážce došlo k mechanickému poškození okraje stabilizátoru letounu B737-8CX a náběžné hrany wingletu na letounu B737-800. Oba letouny nebyly bez opravy schopny letu.
- Dne 22. 8. 2019, při letu letounu Boeing 737-800 českého provozovatele z LGSM do LKPR, došlo při dosažení FL 360 k vysazení motoru č. 1. Velitel letadla ohlásil ATC technické problémy a vyžádal klesání do FL 240. Pilnostní signál nevyhlásil. Posádka provedla předepsané úkony a 2x se neúspěšně pokusila o spuštění motoru za letu. Velitel letadla za nejbližší vhodné letiště označil LKPR. Posádka bez oznámení vysazení motoru č. 1 stanovištěm ATC po trase letu pokračovala cca 2 hod 20 min v FL 240. Při vstupu do FIR Praha a kontaktování ACC Praha posádka vyhlásila pilnostní signál včetně vysazení motoru č. 1. Letoun přistál v původně plánované destinaci. Příčinou vysazení motoru byla závada palivového čerpadla a následně zneprůchodnění palivového filtru.

- Dne 20. 8. 2019 došlo ve FIR Praha k vážnému incidentu – snížení minim rozstupů mezi letadly B 738, volací znak TVS4RT, a ATR-75, volací znak CSA3KW, v prostoru TMA Praha. Řídící letového provozu vydal TVS4RT povolení klesat do FL110. Pilot TVS4RT toto povolení potvrdil, ale klesal až do FL100. Následně došlo ke snížení rozstupů s CSA3KW, který stoupal do FL100, na 2,48 NM a 800 ft.

VÁŽNÉ INCIDENTY V PARAŠUTISTICKÉM PROVOZU

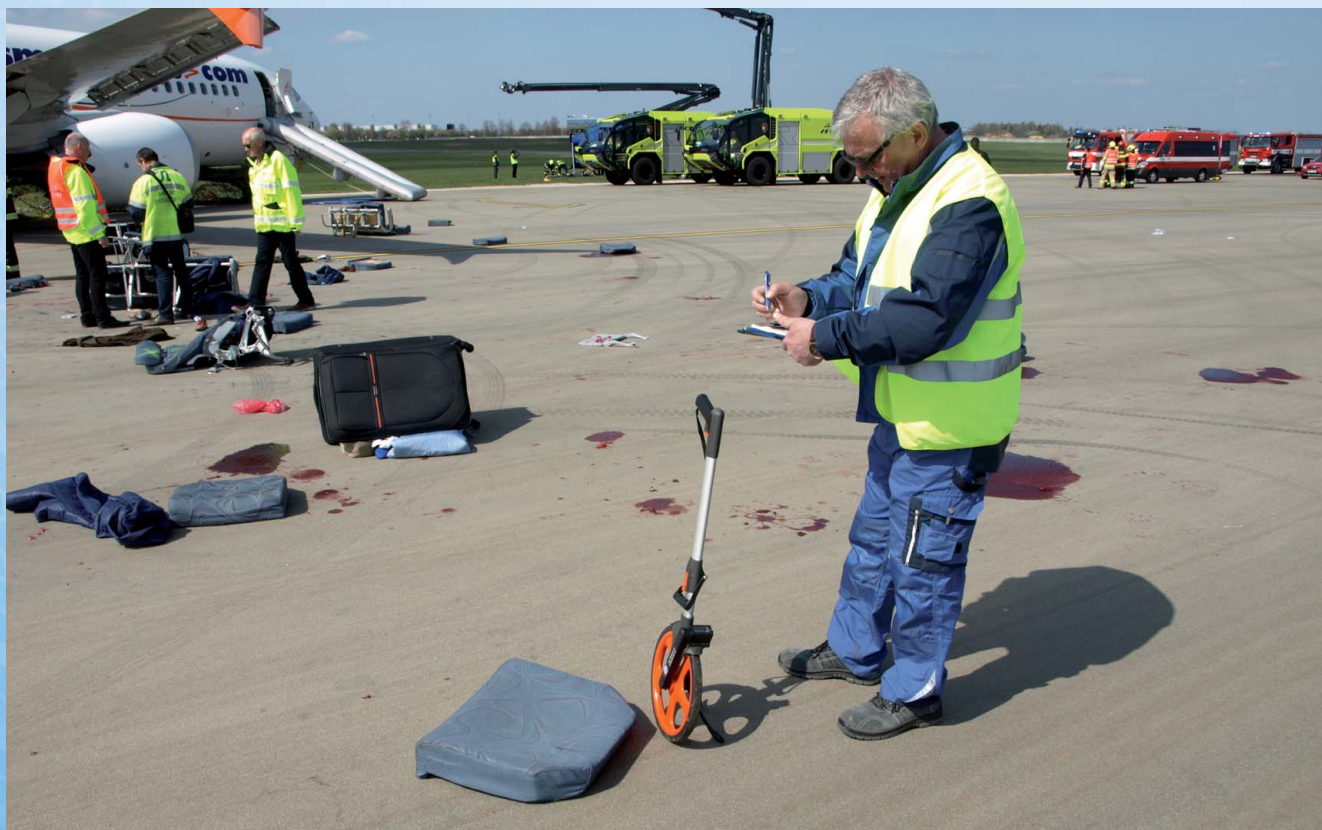
V roce 2019 bylo v parašutistickém provozu vedle parašutistických nehod oznámeno celkem 92 událostí, které byly z hlediska závažnosti klasifikovány jako vážné incidenty. Z tohoto počtu se celkem 14 událostí stalo v průběhu tandemového seskoku.

INCIDENTY JINÉ NEŽ VÁŽNÉ V ROCE 2019

Následující část zprávy je věnována výsledkům činnosti při shromažďování, hodnocení, zpracování, analýze a uchování údajů o událostech. Za rok 2019 ÚZPLN zaznamenal další nárůst administrativní práce inspektorů ÚZPLN z důvodů požadavků kladených na kontrolu kvality hlášení událostí od organizací a na archivaci informací.

Celkem bylo v roce 2019 přijato 390 hlášení incidentu ve významu definice (jiného než vážného incidentu) dle nařízení (EU) č. 996/2010. Některá hlášení se týkala více různých kategorií letadel. Nejvyšší počet, 281 hlášení, přišlo z obchodního i neobchodního provozu letounů. V provozu ostatních letadel byly počty hlášení incidentů podstatně nižší. Například v provozu kluzáku přijal ÚZPLN jen 32 hlášení a v provozu všech druhů sportovních létajících zařízení jen 40 hlášení událostí z hlediska závažnosti hodnocených jako incident.

ÚZPLN v mezích své působnosti průběžně sledoval a v rozbo-rech bezpečnosti důrazně upozorňoval na trend nárůstu událostí





v provozu všeobecného letectví, kdy piloti nerespektovali pravidla létání. Jednalo se o úmyslné provedení letu za nevyhovujících meteorologických podmínek a lety provedené nízko nad zemí. Nerespektování pravidel létání za VFR si vyžádalo ztrátu lidských životů při letecké nehodě letounu PIPER PA22, který narazil do lesního porostu u obce Petrovice v noci za nevyhovujících podmínek při letu nízko nad zemí, a při letecké nehodě UL letounu DV-1 S. Při nebezpečných situacích piloti nejen porušovali platné předpisy, ale došlo i k ohrožení osob na zemi. Stalo se tak při incidentu vrtulníku ROBINSON R44 nad zástavbou městské části Praha-Kbely a incidentu UL letounu RACEK nad pozemní komunikací D11. Dále došlo ke škodám na letecké technice a majetku třetí osoby. Jednalo se o leteckou nehodu vrtulníku SCHWEIZER S 269 C-1 při výcviku létání v noci za nevyhovujících meteorologických podmínek na letišti Hradec Králové a leteckou nehodu UL letounu SKYLINE při kontaktu s vodiči vysokého napětí v obci Chotěvice na Trutnovsku.

INCIDENTY SOUISEJÍCÍ S BEZPEČNOSTÍ VE VZTAHU K ATM

Podobně jako v minulých letech, ani v roce 2019 nedošlo k žádné letecké nehodě s přímým nebo nepřímým vlivem ATM. I nadále je hlavním podkladem pro analýzy klíčových kategorií událostí – porušení minim rozstupů, neoprávněných narušení dráhy v používání a specifických technických událostí v ATM – nástroj pro analýzu rizika (RAT), používaný ŘLP ČR, s. p.

V roce 2019 přijal ÚZPLN celkem 22 hlášení o neoprávněných narušeních dráhy. Z událostí, které se staly na území ČR, bylo podle RAT 11 hodnoceno jako významný incident (Significant incident) a 6 jako událost bez vlivu na bezpečnost. Z hlášení českých provozovatelů vyplývá, že 5 neoprávněných narušení dráhy se stalo v zahraničí.

V další klíčové kategorii, porušení minim rozstupů, bylo v roce 2019 hlášeno celkem 22 událostí. Z celkem 18 událostí, které oznámily civilní orgány řízení letového provozu na území ČR, byla 1 hodnocena jako vážný incident (Serious incident), 1 jako velký incident (Major incident) a 8 událostí jako významný incident (Significant incident). Závažnost 8 událostí byla vyhodnocena jako událost bez vlivu na bezpečnost. Jednu událost oznámila Armáda ČR. Z hlášení českých provozovatelů vyplývá, že 3 případy porušení minim rozstupů se staly v zahraničí.

ÚZPLN prostřednictvím čtvrtletních porad k bezpečnosti a prezentací dlouhodobě upozorňuje na nepříznivý vývoj v oblasti neoprávněných narušení prostoru. V roce 2019 přijal hlášení o celkem 79 událostech v této kategorii, to je o 14,5 % více než v roce 2018. V souladu s předpisem L13 je z uvedeného počtu 1 událost hodnocena jako vážný incident, 1 událost jako velký incident a 47 událostí hodnoceno jako významný incident. Převážný počet neoprávněných narušení prostoru způsobili piloti letadel s MTOM do 2 250 kg. Příčiny spočívaly nejčastěji v nedodržení příslušných předpisů, nesprávném postupu a pochybení ze strany pilotů.

PLNĚNÍ DLOUHODOBÝCH ÚKOLŮ

Vzdělávání zaměstnanců je pro ÚZPLN významnou oblastí, která zásadně přispívá k rozvoji jejich odbornosti. Klíčovým prostředkem pro získávání znalostí inspektorů byla účast na odborných kurzech podle ročního plánu. Kladem je, že v rámci výcvikových aktivit se inspektoři-technici účastnili školení v BELL Helicopter Prague, a. s., ke zvýšení odborné úrovně znalostí, především pro typy vrtulníků používaných provozovateli v ČR. ÚZPLN pokračoval ve svém zapojení do spolupráce se složkami Integrovaného záchranného systému v oblasti taktických cvičení v jednotlivých krajích a provozovatelů letišť s cílem přípravy podle typové činnosti v souvislosti s leteckou nehodou. ÚZPLN se zejména vyjadřoval k námětům cvičení a procvičení koordinace s orgány IZS a Policie ČR na místě letecké nehody. Inspektoři se aktivně zúčastnili cvičení složek IZS, například taktického cvičení zacíleného na zásah po pádu letadla, které bylo organizované Krajským ředitelstvím hasičského záchranného sboru Plzeňského kraje na letišti Líně, a cvičení AIRCRAFT EVAC 2019 k ověření funkčnosti krizových postupů stanovených v Letištním pohotovostním plánu letiště Praha-Ruzyně.

V roce 2019 pokračovala přednášková činnost v jejímž rámci inspektoři ÚZPLN uskutečnili sérii přednášek organizovaných ke zvýšení provozní bezpečnosti v rámci všeobecného letectví pro inspektory LAA ČR a pro Odbor vojenského letectví Armády ČR. Přednášky byly zaměřeny na konkrétní události spojené

s leteckými nehodami při nácviu nouzových postupů a dále se věnovaly rozboru letecké nehody vrtulníku ENSTROM 480 B s fatálními následky. ÚZPLN se aktivně účastnil semináře pořádaného Agenturou vojenského zdravotnictví, Odborem letecké záchranné služby a urgentní medicíny Armády ČR na téma: „Fatální letecké nehody vrtulníků letecké záchranné služby v okolních zemích.“

Zástupci ÚZPLN se aktivně podíleli na spolupráci s Fakultní nemocnicí Hradec Králové při tvorbě Pohotovostního plánu heliportu FN.

ÚZPLN vynaložil značné úsilí na realizaci potřebných kroků k zajištění sběru dat o událostech v civilním letectví a jejich zpracování pro další využití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014. Zároveň se začal podílet na ověření funkčnosti nově vyvíjeného Evropského databázového systému ECCAIRS 2.0.

Dále se podařilo v rámci účasti na AERO Friedrichshafen 2019 zvýšit úroveň znalostí o nových technologiích z oblasti stavby a motorizace letadel, jako například technologii lepení kompozitních draků letadel, elektrifikace kluzáků a ultralehkých letadel a vývoje bezpilotních letadel.

V roce 2019 pokračovala také spolupráce s ostatními partnerskými organizacemi v civilním letectví, například ke zvýšení kvality dat v návaznosti na jejich využití v rámci vnitrostátního dozorového orgánu při dohledu nad provozní bezpečností.

ČINNOST VE VZTAHU K VEŘEJNOSTI

Podobně jako v minulých letech bylo cílem komunikace s leteckou veřejností posilování prevence leteckých nehod a incidentů a důvěryhodnosti šetření. V rámci přímé komunikace s leteckou veřejností k tomu Ústav využíval pravidelné čtvrtletní rozborů leteckých nehod.

Dále přizpůsoboval elektronickou komunikaci prostřednictvím webových stránek pro oficiální sdělení, zveřejňováním závěrečných

zpráv, vydáváním bulletinu notifikací zahraničních nehod letadel české výroby a pro doprovodné informační aktivity. V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 na základě požadavků umožnil oprávněným osobám přístup k vybraným datům uloženým v Evropské databázi bezpečnostních doporučení. Náplní proaktivní komunikace byly rovněž přednášky a prezentace na odborných seminářích.





POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ PODLE ZÁKONA Č. 106/1999 Sb. O SVOBODNÉM PŘÍSTUPU K INFORMACÍM

V průběhu roku 2019 ÚZPLN obdržel jednu žádost na poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb. Tyto informace v požadovaném rozsahu poskytl. Kromě toho poskytl v pěti případech informace související s uplatněním nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014. Jedná se zejména o anonymizované informace z národní databáze událostí ECCAIRS. Na postup ÚZPLN při vyřizování žádostí o informace nebyla podána žádná stížnost.

V rámci přímé komunikace s veřejností vyřídil ÚZPLN zvýšený počet žádostí o informace (telefonických a elektronických podně-

tů). Žádosti se týkaly širokého spektra informací, přičemž dotazy směřovaly zejména k leteckým nehodám v minulosti. Tento nárůst odráží zejména zvýšený zájem odborné letecké veřejnosti v souvislosti s jejich publikační aktivitou. Hlavní pozornost při zpracování odpovědí na žádosti je věnována ochraně osobních údajů. Přístup k datům z hlášení událostí je v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 omezen pouze na oprávněné zúčastněné osoby.

Vzrostl počet žádostí cestujících, kteří se ÚZPLN dotazují na informace týkající se příčin zpoždění či rušení letů v situaci, kdy uplatnili svůj nárok na kompenzaci u leteckého dopravce, ale s jeho odpovědí nesouhlasí.

MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

Mezinárodní spolupráce ÚZPLN byla v roce 2019 zaměřena především na součinnost s orgány jiných zemí při šetření zahraničních nehod a koordinaci účasti poradců v případech, kdy výrobce letadla nebo pohonné jednotky je z České republiky. Důležitou událostí bylo podepsání dohody o spolupráci s německým orgánem pro šetření leteckých nehod (BFU), která zajišťuje vzájemnou spolupráci a pomoc v případě velké letecké nehody. Úspěšná byla rovněž spolupráce s partnerskými organizacemi, zejména z Velké Británie, Finska, USA a Španělska.

ÚZPLN se aktivně zapojil do činnosti pracovní skupiny v rámci Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví (ENCASIA), zejména při procvičení národních plánů pro zvládnutí velké letecké nehody, vzájemnou pomoc orgánů pro šetření a sdílení zkušeností expertů z jednotlivých zahraničních organizací. ÚZPLN se v roce 2019 zúčastnil dvou jednání skupiny odborníků pro šetření leteckých nehod (ACC) Evropské konference pro civilní letectví (ECAC). Jednání se zaměřila na otázky spojené s výměnou informací k nejzávažnějším leteckým nehodám. Zástupce ÚZPLN se zúčastnil workshopu organizovaného ECAC na téma „Safety investigation throughout the aircraft life cycle“, který se zabýval otázkami součinnosti výrobců letecké techniky s orgány pro šetření.

Zástupci ÚZPLN se tradičně zúčastnili následujících pracovních jednání:

- Síť analytiků bezpečnosti letectví v rámci Evropské agentury pro bezpečnost NoA/EASA, jejímž významným cílem je nyní ověření společného evropského systému klasifikace rizik v rámci systému analýzy událostí v civilním letectví a účast na vývoji nové platformy hlášení událostí ECCAIRS 2.0.
- Pravidelné pracovní jednání zaměřené na úzkou spolupráci mezi EASA a orgány pro šetření EU.
- Pravidelné pracovní jednání vyšetřovatelů leteckých nehod (ISASI) v Haagu, které se zaměřilo na komplexní problematiku řízení provozní bezpečnosti a šetření leteckých nehod.

Prostřednictvím svého aktivního působení v rámci orgánů pro šetření zemí Visegrádské skupiny se ÚZPLN zapojil do spolupráce při výměně zkušeností se zahraničními kolegy.

ÚZPLN zpracoval souhrnnou zprávu s daty za rok 2019 k analýze příčin událostí při poskytování letových provozních služeb za účelem hodnocení klíčových ukazatelů výkonnostních cílů na vnitrostátní úrovni ve druhém referenčním období v souladu s legislativou „Jednotného evropského nebe“.

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD



Beranových 130
199 01 Praha 99-Letňany
Tel.: +420-266 199 231
Fax: +420-266 199 234

e-mail: info@uzpln.cz



www.uzpln.cz