

Porada k rozboru bezpečnosti za 3. čtvrtletí 2018

Program porady

→ Rozbor bezpečnosti za 3. čtvrtletí 2018

→ Vybrané ukazatele

→ Události v obchodní letecké dopravě

→ Závažné události v ostatním provozu

→ Události související s bezpečností ve vztahu k ATM

→ Informace

→ Diskuze

→ Závěr

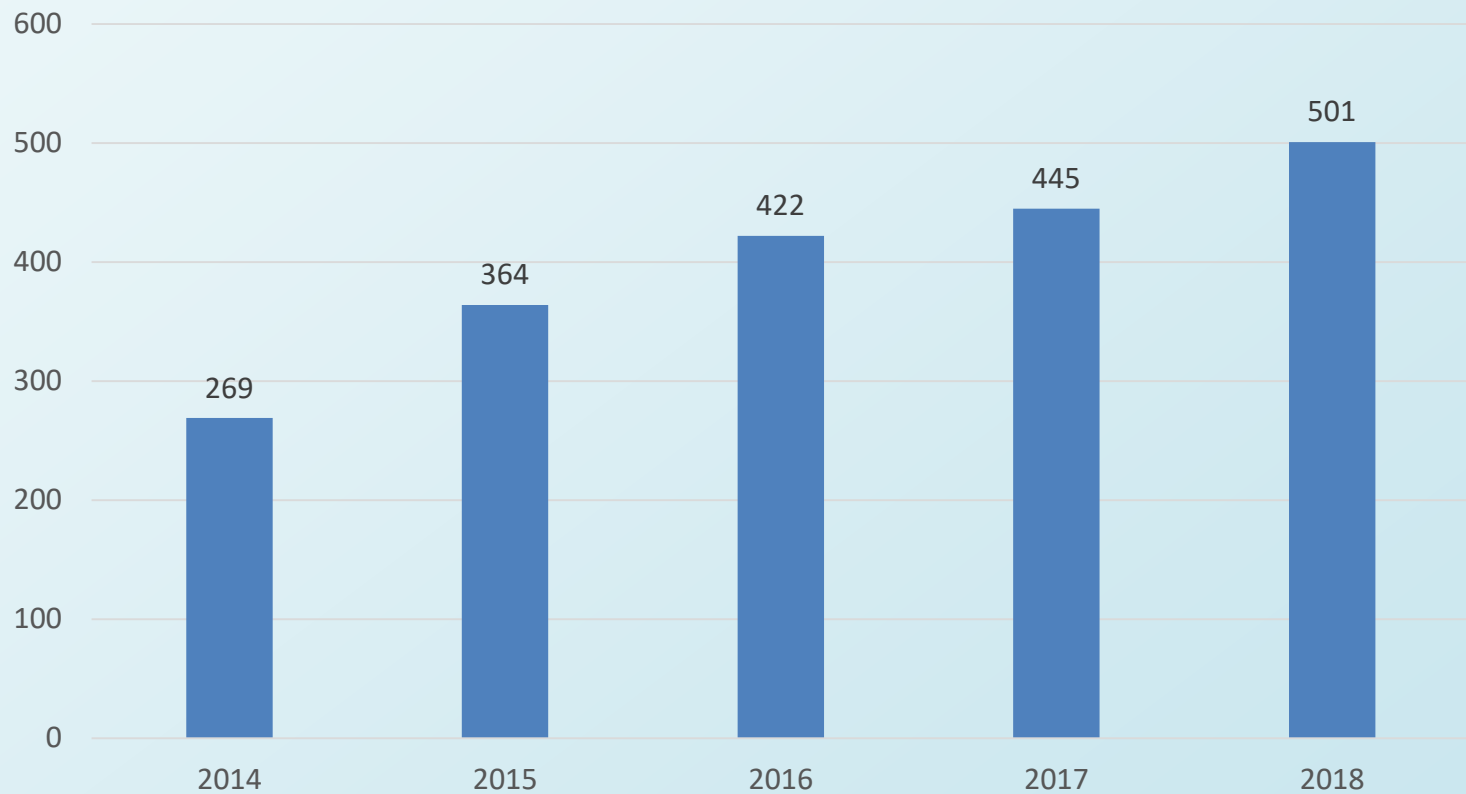
Rozbor bezpečnosti za 3. čtvrtletí 2018

Vybrané ukazatele

- Události oznámené v rámci systémů povinného a dobrovolného podávání hlášení.
- Meziroční srovnání vývoje:
 - struktury událostí oznámených ÚZPLN,
 - počtu událostí v jednotlivých kategoriích letadel,
 - vývoje událostí podle dalších kritérií.
- Struktura událostí ve 3. čtvrtletí.

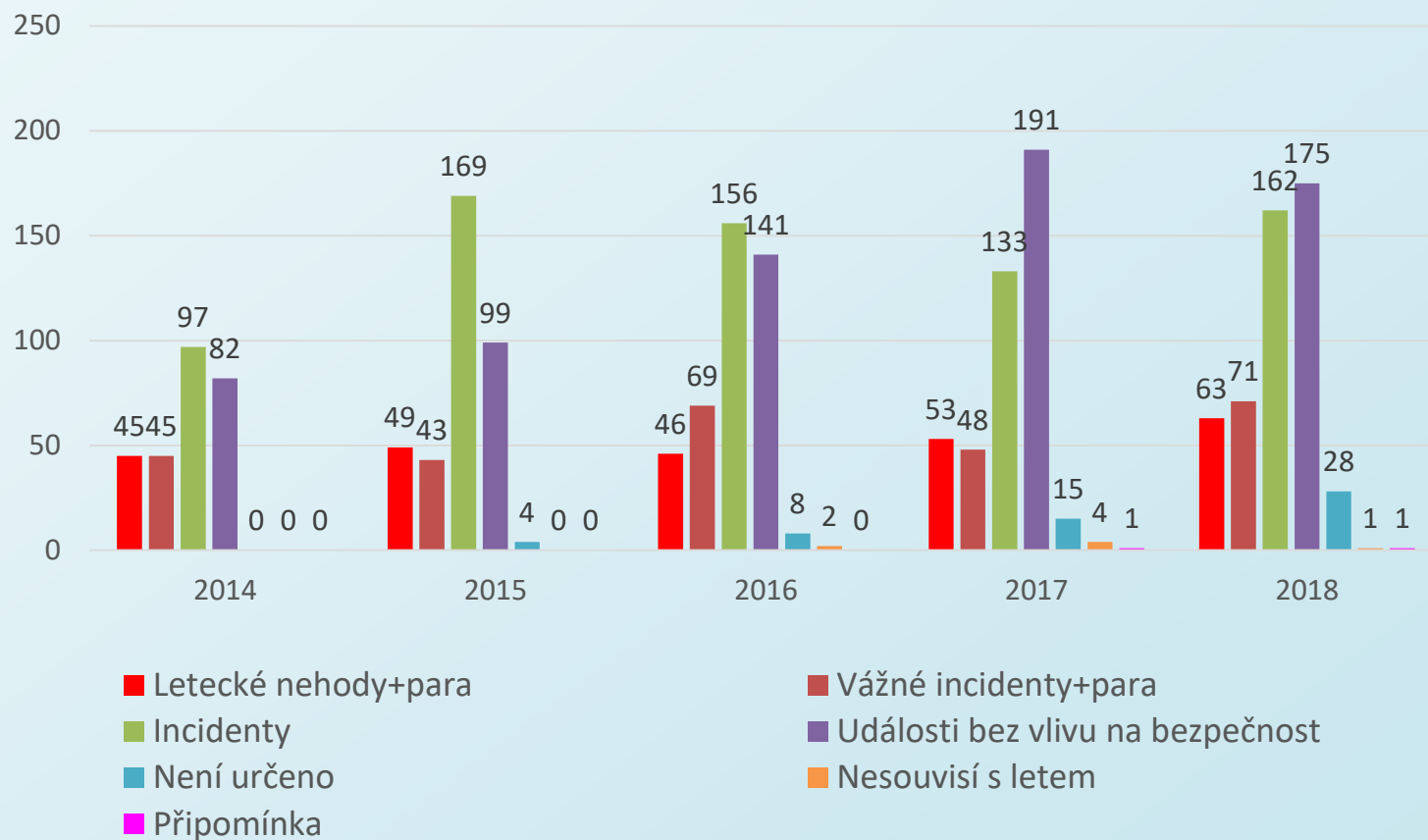
Ve 3. čtvrtletí 2018 bylo v rámci systémů hlášení oznámeno celkem 501 událostí.

Porovnání celkového počtu oznámených událostí ve 3. čtvrtletí v letech 2014 - 2018



■ Počet oznámených událostí
Rozbor 3. čtvrtletí 2018

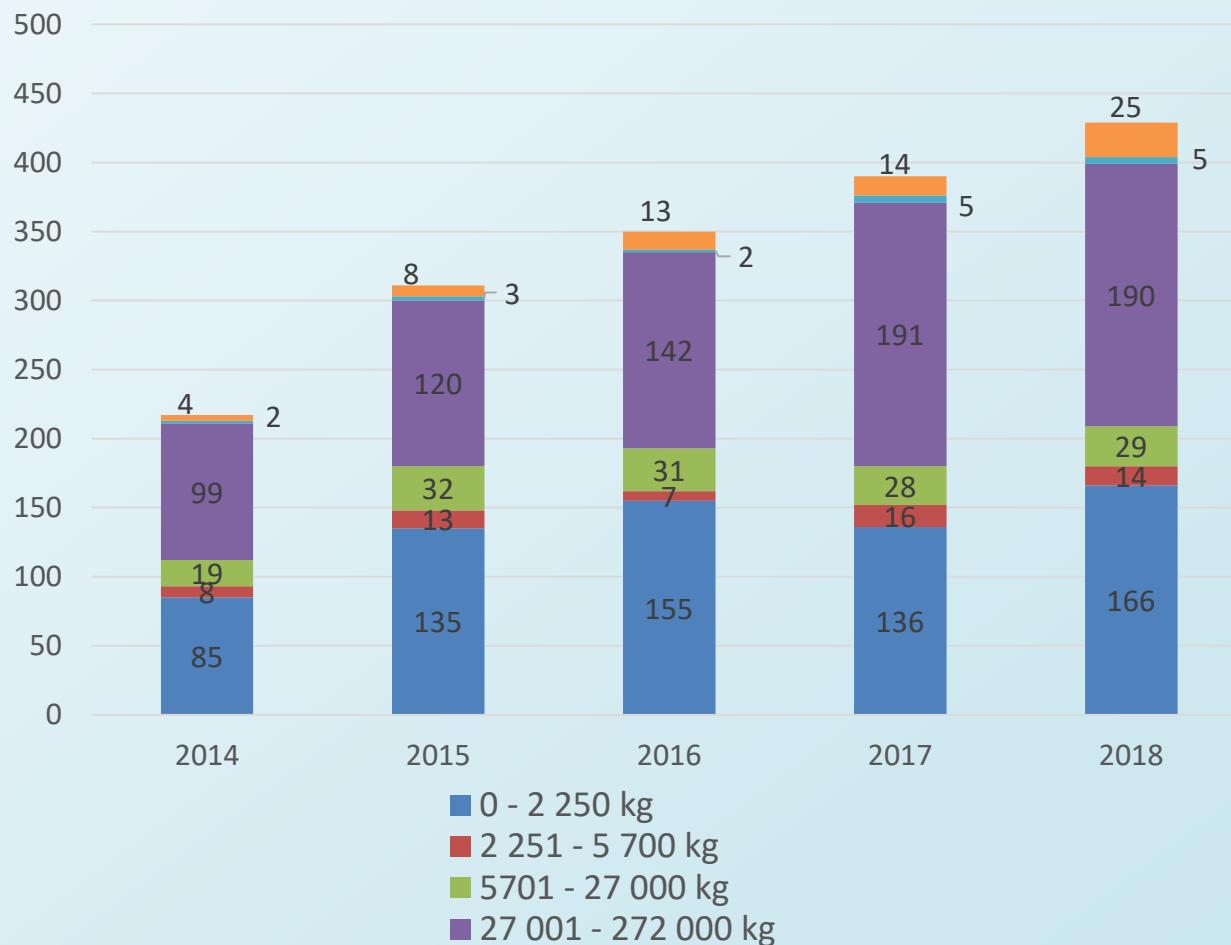
Porovnání celkového počtu oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 3. čtvrtletí v letech 2014 - 2018



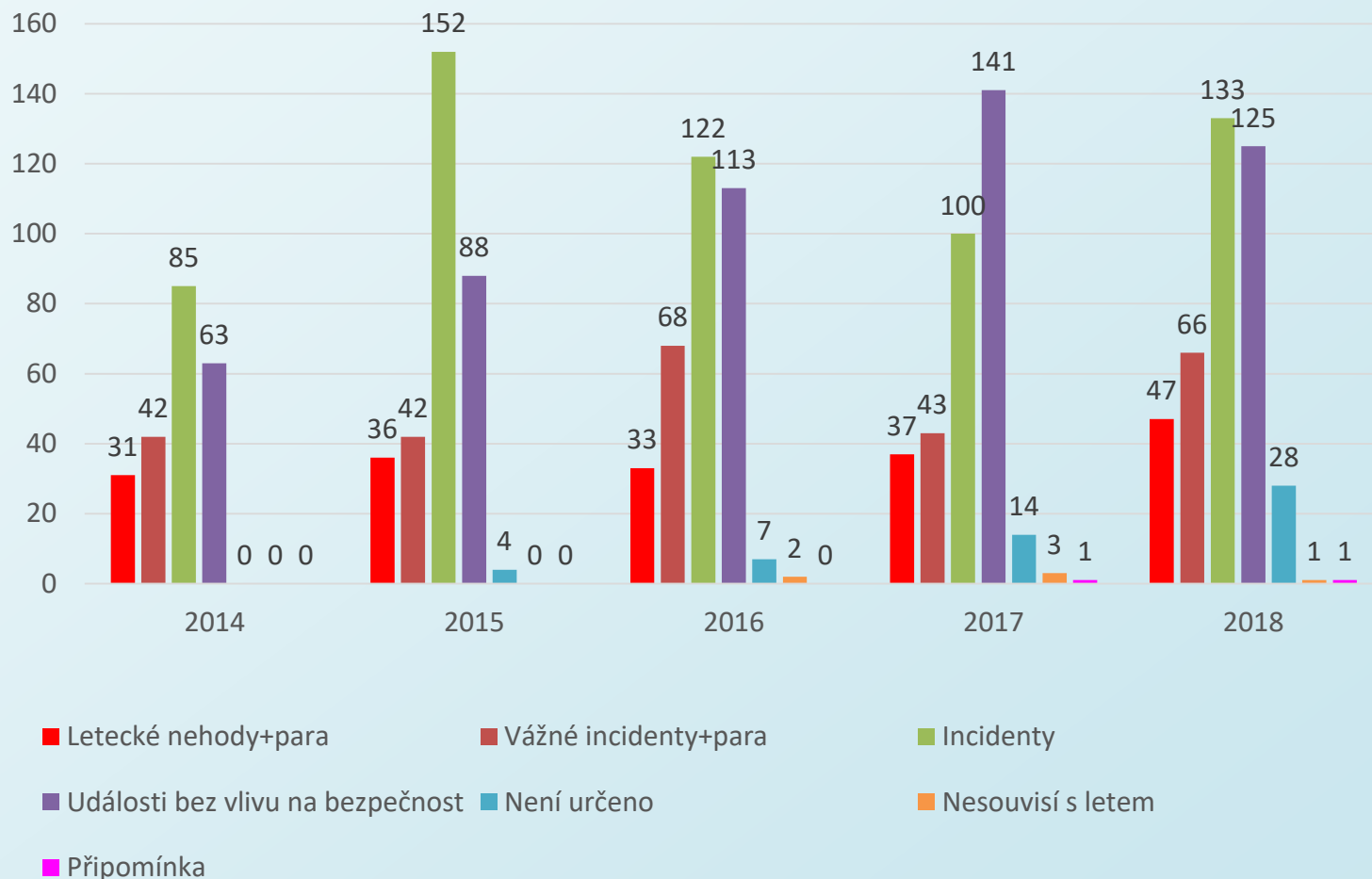
Porovnání celkového počtu oznámených událostí v jednotlivých hmotnostních kategoriích účastněných letadel

ve 3. čtvrtletí v letech 2014 – 2018

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty



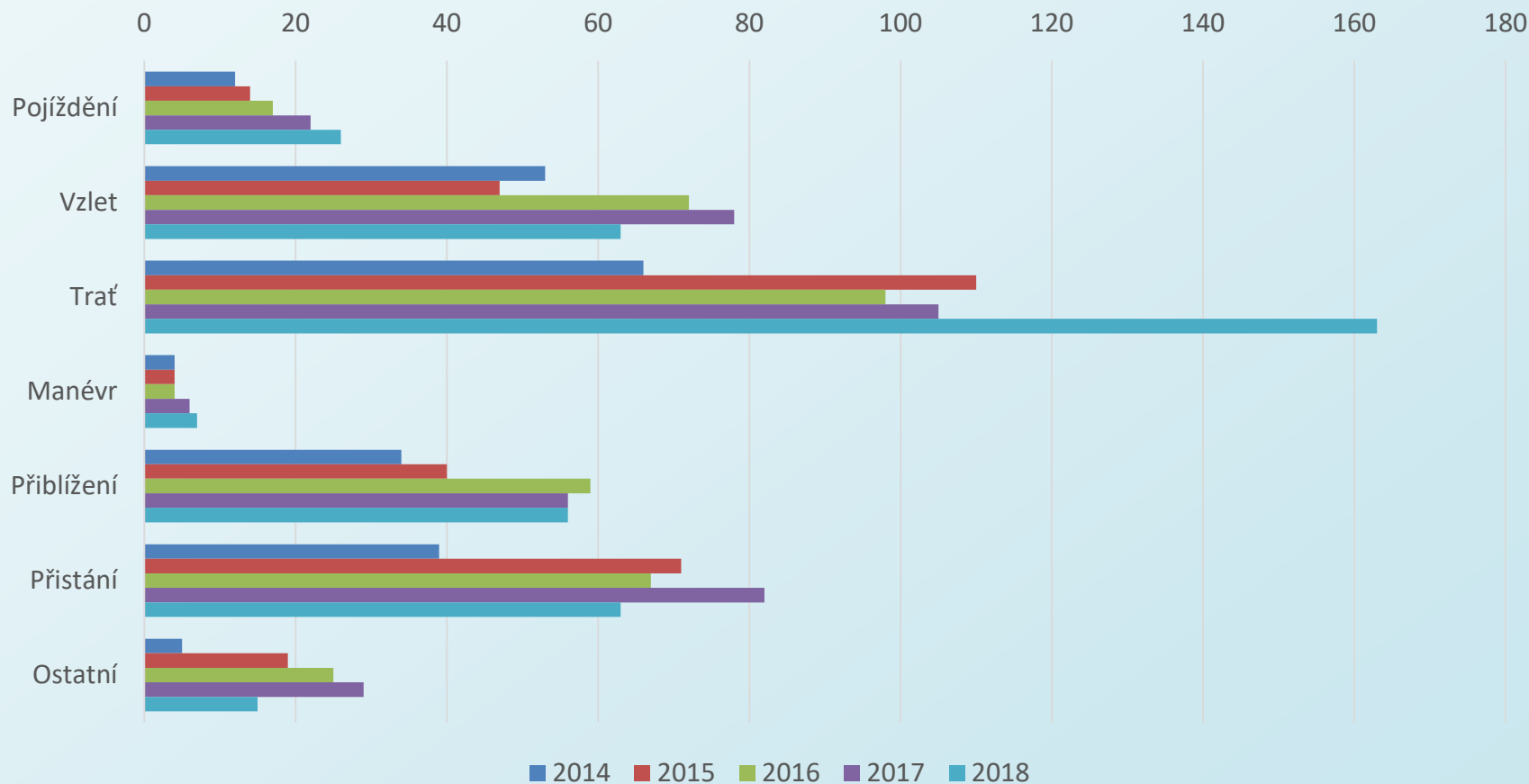
Porovnání celkového počtu událostí na území České republiky podle hodnocení jejich závažnosti ve 3. čtvrtletí v letech 2014 - 2018



Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve 3. čtvrtletí v letech 2014 - 2018 podle fáze letu

Mimo nehody a incidenty v parašutistickém provozu

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



Struktura událostí ve 3. čtvrtletí 2018

V následujících tabulkách je uvedena struktura událostí oznámených v průběhu 3. čtvrtletí v rámci systémů povinného 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	1	2	2
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	1	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	13	3	8	3	2
Celkem	13	3	10	5	4

* 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	3	1	7	3	2
Vrtulníky	1	1	0	1	0
Kluzáky	7	1	1	1	1
Balóny a vzducholodě	0	0	2	0	1
Bezpilotní letadla	2	0	0	0	0
Celkem	13	3	10	5	4

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	8	1	4	0	1
UL vrtulníky a vírníky	1	0	1	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	12	0	0	0	0
ZK a MZK	2	1	0	0	0
Celkem SLZ	23	2	5	0	1

Struktura ostatních událostí

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

Události v provozu letadel, v ATM a letišt'	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno**
MTOM > 5 700 kg	70	140	1	8
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	4	8	0	1
MTOM ≤ 2 250 kg	66	18	1	1
MTOM neznámá	2	1	0	0
ATM - specific.	0	4	0	14
Letiště a pozemní služby	1	1	0	2
Celkem	143	172	2	26

** 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	119	159	1	10
Vrtulníky	3	4	0	0
Kluzáky	17	1	1	0
Balóny a vzducholodě	1	1	0	0
Bezpilotní letadla	0	2	0	0
Celkem	140	167	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	9	3	0	2
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	2	0	0	0
Celkem SLZ	12	3	0	2

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky ve 3. čtvrtletí v letech 2014 – 2018 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2018	2017	2016	2015	2014
Letecké nehody celkem	37	25	28	21	22
Fatální nehody	5	2	5	1	4
Počet zahynulých osob	8	3	6	1	5

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	11	12	5	15	9
Fatální nehody	0	1	1	3	0
Počet zahynulých osob	0	1	1	3	0

Ve 3. čtvrtletí roku 2018 nedošlo na území České republiky u letounů a vrtulníků provozovaných v obchodní letecké dopravě k žádné letecké nehodě.

Následující přehled zahrnuje vybrané události, které byly ohlášeny, představovaly riziko pro provozní bezpečnost civilního letectví a souvisely s provozem letadel tuzemských provozovatelů obchodní letecké dopravy nebo zahraničních leteckých dopravců, pokud se staly ve FIR Praha.



Incident

Datum: 26. 8. 2018
Typ: Boeing 737-400
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Pilot letadla zahraničního dopravce několik minut po zastavení na stání 53 vyhlásil stav nouze z důvodu požáru pomocného zdroje APU (Auxiliary Power Unit). K zahoření došlo v čase 7:36.
- ➔ Posádka aktivovala skluzy v 7:38 a zahájila evakuaci cestujících.
- ➔ Pilot uhasil požár pomocí SHZ (stabilní hasicí zařízení).
- ➔ TWR vyhlásila v 7:40 plnou pohotovost na zahoření APU.
- ➔ V 7:45 byl na LKPR po kontrole trasy pojiždění obnoven provoz.
- ➔ Výjezdní zásahová jednotka provedla kontrolu stavu letadla, které bylo bez známek hoření a pomocí termo-kamery naměřila normální teploty.

Incident Boeing 737-400 – pokračování

- ➔ Na žádost posádky byla provedena demontáž, sbalení a uložení skluzů na palubu letadla. Další technická pomoc nebyla požadována.
- ➔ Posádka v 17:32 provedla po kontrole letadla technický přelet na základnu EYVI (Vilnius – Litva).



Vážný Incident

Datum: 1. 8. 2018
Typ: Boeing 737-800
Místo: LKPD (Pardubice)

- Zahraniční piloti v pronajatém letounu tuzemského dopravce prováděli ILS přiblížení na RWY27 po dešťové přeháňce se zadním větrem 060°/4 kt.
- FO jako PF navrhoval použít „silnější brzdy“ na přistání z důvodu mokré dráhy.
- Kapitán toto upozornění FO zlehčil a trval na brzdění pomocí reverzů a dobrzdění letounu za použití „slabších brzd“.
- FO ve výšce 1000 ft vypnul autopilota a pokračoval v manuálním přiblížení na RWY27.
- Nad prahem dráhy měl letoun cca 64 ft a dosedl ve vzdálenosti 967 m za prahem dráhy.

Vážný Incident Boeing 737-800 – pokračování

- Posádka po takto dlouhém přistání na mokré dráze nebyla schopna letoun dobrzdit a letoun vyjel za dráhu.
- Letoun nebyl poškozen a nedošlo ke zranění osob.



Boeing 737-800 86J po vyjetí za RWY27

Přehled hlášení „TCAS RA“

Ve 3. čtvrtletí 2018 ÚZPLN obdržel 9 hlášení „TCAS RA“, z toho:

- čtyři hlášení byla od posádek tuzemských i zahraničních provozovatelů během letu v LKAA,
- čtyři hlášení byla od posádek tuzemského dopravce během letu v zahraničí; jedno hlášení bylo od Armády ČR.

Celkem sedm z těchto indikací „TCAS RA“ bylo způsobeno vzájemnou vertikální rychlostí sblížení letadla vůči protiprovozu. V jednom případě došlo k porušení minima rozstupu ve vzdušném prostoru Maďarska. Událost byla klasifikována jako vážný incident a šetří ji maďarský TSB.

Jedno hlášení od tuzemského dopravce během letu v zahraničí o indikaci „TCAS RA“ bylo vyvolané neidentifikovaným cílem.



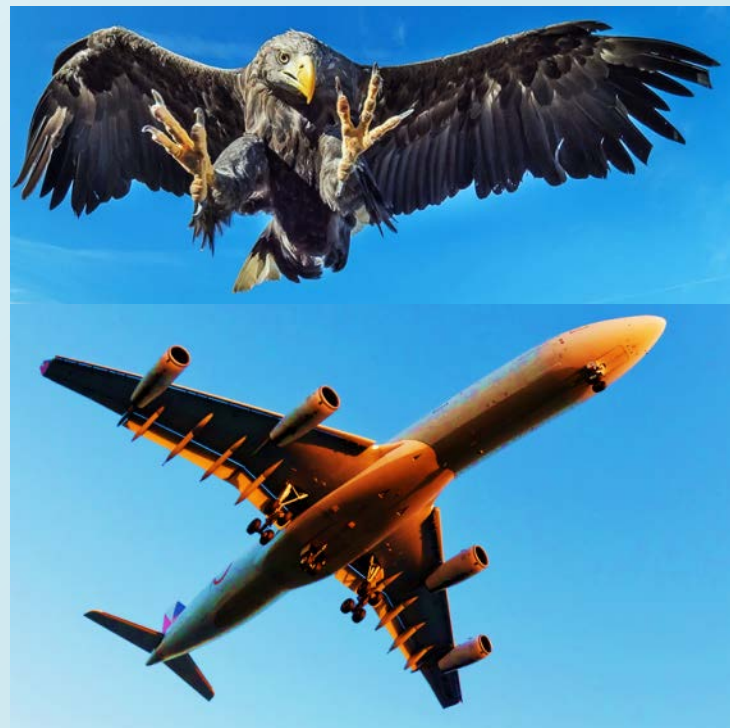


Střety s ptáky

V průběhu 3. čtvrtletí 2018 ÚZPLN obdržel celkem 73 hlášení o střetu s ptáky a 9 hlášení o střetu nebo téměř střetu se zvířetem.

Z oznámených střetů vyplývá, že:

- 52 střetů se stalo v České republice,
- 30 dalších střetů ohlásily posádky tuzemských dopravců během letů v zahraničí, při kterých došlo ve 3 případech k malému poškození letounu.



Přehled laserových útoků

Ve 3. čtvrtletí 2018 ÚZPLN obdržel celkem 29 oznámení o případech útoku laserovým paprskem.

14 hlášení bylo od posádek letounů zahraničních provozovatelů. K těmto ohrožením letadel došlo:

- 5 x ve fázi letu při přiblížení na přistání na LKPR,
- 1 x při přiblížení na přistání na LKLT,
- 8 x při letu po trati na hladinách.

15 případů ohrožení bylo ohlášeno tuzemským provozovatelem:

- 6 x při přiblížení na přistání na zahraničních letištích.
- 9 x ve FIR Praha, z toho:
 - 3 x při přiblížení na LKMT,
 - 1 x při přiblížení na LKPR,
 - 1 x na LKLT,
 - 4 x při letu po trati na hladině.



Následující přehled se týká událostí v provozu letadel na území České republiky, ze kterých lze vyvodit poučení ke zlepšení bezpečnosti v rekreačním a sportovním létání.



Letecká nehoda

Datum: 1. 7. 2018
Typ: Cessna T182T
Místo: LKLT (Letňany)

- ➔ Pilot prováděl fotolety s cestujícími z RWY05R, protože dle NOTAMu byla RWY05L/23R zavřená.
- ➔ Místy zvlněná a nerovná RWY05R vyžaduje od pilota zvýšenou pozornost při přistání.
- ➔ Pilot dostal na přistání pořadí 2 za letounem Cessna a za ním pořadí 3 dostal letoun Cirrus.
- ➔ Vzhledem k hustému provozu byl pilot požádán, aby po přistání rychle uvolnil dráhu.
- ➔ Přistání provedl na zvýšené rychlosti mezi 75 – 80 kt KIAS kvůli signalizaci Stall Warning, která se mu rozezněla během předchozího přistání při rychlosti 70 kt.

Letecká nehoda Cessna T182T – pokračování

- ➔ Přistání proběhlo s mírným odskokem. Dle výpovědi se pilot snažil odskok opravit a při dosednutí na dráhu „mírně“ sešlápl brzdy.
- ➔ Došlo k ulomení předového podvozku, násilnému zastavení motoru a dalším poškozením letounu.



Vážný incident

Datum: 17. 7. 2018
Typ: vrtulník ENSTROM 280FX
Místo: ATZ LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Pilot s instruktorem plánovali 1 h trvající sérii cvičných letů v rámci typového přeškolení.
- ➔ Před zahájením letové činnosti doplnili obsah nádrže na celkový 120 lb.
- ➔ Po 55 min od spuštění motoru posádka zkontrolovala množství paliva a instruktor rozhodnul, že provedou ještě jeden okruh.
- ➔ V poloze „po větru“ RWY33P došlo k rozsvícení červeného tabla „LOW FUEL PRESS“ a „LOW BOOST“ a motor ztratil výkon.
- ➔ Instruktor převzal řízení a v autorotačním režimu přistál na poli.
- ➔ Posádka nebyla zraněna, vrtulník nebyl poškozen.

Vážný incident vrtulníku ENSTROM 280FX – pokračování

- Příčinou vážného incidentu bylo chybné rozhodnutí k provedení letu po okruhu s nedostatečným množstvím paliva.
- ÚZPLN vydal bezpečnostní doporučení adresovaná FAA a EASA s cílem, aby výrobce vrtulníku:
 - Zvážil instalaci signalizace indikující minimální zbytek paliva.
 - Sjednotil veličiny a jednotky v letové příručce s jednotkami a veličinami na ukazateli palivoměru.



Letecká nehoda

Datum: 11. 8. 2018
Typ: BE-50 Beta Minor
Místo: LKSR (Strunkovice)

- Letecký den na LKSR.
- Průlet nad RWY33 v malé H.
- Pravá zatáčka o 180°.
- Výrazný vliv W až NW větru.
- Pád letounu po křídle.



Letecká nehoda BE-50 Beta Minor – pokračování

- ➔ Při dopadu pilot smrtelně zraněn.
- ➔ Letoun zničen.
- ➔ Poškozen stojící UL letoun.
- ➔ Nikdo další nezraněn.



Incident

Datum: 28. 8. 2018
Typ: EXTRA EA-330SC
Místo: LKJH (Jindřichův Hradec)

- Při vzletu maďarského letounu EA-330SC k nácviku akrobacie došlo krátce po odpoutání k vysazení motoru.
- Pilot provedl nouzové přistání na RWY, ze které prováděl vzlet.
- Letoun přejel konec RWY a při sjetí z asfaltového povrchu do trávy došlo k poškození podvozku.
- Ke zranění pilota nedošlo.
- Příčina vysazení motoru je dosud předmětem šetření.

Incident Extra EA-330SC – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 4. 9. 2018
Typ: ZLÍN Z-526F
Místo: LKTB (Brno Tuřany)

- Během přistávacího manévru na travnatou RWY26 si pilot omylem vypnul elektrickou síť místo vysunutí podvozku. Vzhledem k tomu, že ihned vysouval vztlakové klapky, tak měl pocit, že zbrzdění letounu je projevem vysunutého podvozku.
- Nevysunutý podvozek pilot zjistil až při konečné fázi vyrovnání, kdy již nebylo možné provést opakování okruhu.
- Při kontaktu vrtule se zemí se zastavil motor, letoun dosedl a zastavil po několika desítkách metrů.
- Posádka nebyla zraněna. Došlo pouze k poškození letounu.

Letecká nehoda Z-526F – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 5. 9. 2018
Typ: vrtulník Robinson R44 RAVEN I
Místo: průmyslová zóna Plzeň

- ➔ Pilot v odpoledních hodinách provedl sérii tří krátkých letů se svými zahraničními obchodními partnery.
- ➔ Třetí kritický let provedl vzletem ze střechy budovy vlastní firmy.
- ➔ Na palubě vrtulníku byl pilot a tři cestující (cizí státní příslušníci).
- ➔ Vrtulník po vzletu letěl nízko nad ulicí Folmavská, západním směrem.
- ➔ Po uletěných cca 2500 m se nacházel v prostoru nad kruhovým objezdem.
- ➔ Zde se vrtulník nejdříve mírně naklonil na levou stranu a následně ve velkém pravém náklonu přešel do strmého klesání.
- ➔ Při tomto manévru vrtulník narazil do střechy přízemní budovy skladu v průmyslovém areálu.

Letecká nehoda Robinson R44 RAVEN I – pokračování

- Trosky vrtulníku prorazily střechu objektu a zůstaly zavěšeny v konstrukci střechy.
- Posádka vrtulníku utrpěla zranění, kterým na místě podlehla (těla z předních sedadel byla nárazem vymrštěna z kabiny vrtulníku, jedno z těl ze zadních sedadel vypadlo na podlahu budovy, druhé zůstalo zaklíněno v troskách vrtulníku).
- Vrtulník byl zcela zničen.
- Došlo ke škodám na majetku třetí osoby.

Letecká nehoda Robinson R 44 RAVEN I – pokračování

- Při šetření byl použit videozáznam bezpečnostní kamery, která v zorném poli snímala rovněž místo LN – okamžik nárazu vrtulníku a proražení střechy objektu.



Letecká nehoda Robinson R44 RAVEN I – pokračování

Dosavadním šetřením bylo zjištěno, že:

- Vrtulník byl pilotem používán bez souhlasu majitele / provozovatele.
- Pilot nebyl způsobilý letu.
- Prvky řízení na levém předním místě pilotní kabiny nebyly nainstalovány.
- Odpovídač SSR byl zapnut v módu ALT.
- V nádržích vrtulníku bylo více jak 33 litrů leteckého benzínu.
- Motor pracoval v průběhu celého kritického letu. Nárazem do překážky došlo k sepnutí majáku ELT.
- Vrtulník narazil do pevné překážky na zemi v důsledku nezvládnuté pilotáže při extrémním manévru provedeném nízko nad zemí.
- Veškerá poškození vrtulníku byla způsobena až po nárazu do pevné překážky.

Letecká nehoda Robinson R44 RAVEN I – pokračování



Trosky vrtulníku prorazily střechu objektu a zůstaly zavěšeny v konstrukci střechy.



Letecká nehoda

Datum: 16. 9. 2018
Typ: Zlín Z-326MF a TL 2000 Sting
Místo: LKZA (Zábřeh)

- Pilot pojížděl s letounem Z-326MF po provozní ploše LKZA za účelem provedení aerovleku kluzáku.
- Při pojíždění opomenul vybočením letounu sledovat prostor před sebou.
- Přehlédl, že před ním byl na stojánce zaparkovaný ULL TL-2000 Sting.
- Letoun Z-326MF v průběhu pohybu narazil vrtulí do pravé poloviny křídla ULL TL-2000 Sting a nárazy listů vrtule zničily křídélko a po celé délce odtokové části na pravé polovině křídla způsobily záseky.
- Na Z-326MF došlo k ohnutí a poškození náběžné hrany vrtule.
- Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda Zlín Z-326MF a TL 2000 Sting - pokračování

- ➔ Pilot svoji nepozornost vysvětlil tak, že se snažil zjistit, zda v kabině není uloženo vlečné lano, které sháněli plachtaři ke vleku.
- ➔ Příčinou letecké nehody byla nepozornost v průběhu poježdění v důsledku zaměření na jinou činnost.



Události v provozu kluzáků a motorizovaných kluzáků

Ve 3. čtvrtletí roku 2018 bylo v provozu kluzáků a motorizovaných kluzáků na území ČR hlášeno 6 událostí hodnocených z hlediska závažnosti jako letecká nehoda:

- jedna letecká nehoda kluzáku měla za následek smrtelné zranění pilota,
- k vážnému zranění pilota došlo při jedné letecké nehodě.

Dále v provozu kluzáků došlo na území ČR k jedné události hodnocené jako vážný incident.



Letecká nehoda

Datum: 3. 7. 2018
Typ: kluzák VSO 10
Místo: LKBE (Benešov)

- Pilot prováděl místní let v termice a při návratu k LKBE se zařadil do levého okruhu RWY27.
- Na finále RWY27 kluzák vlétnul do zvýšeného opadání a ztratil výšku pro bezpečné přiblížení.
- Pilot na vzniklou situaci adekvátně nereagoval a pokračoval v sestupu, který mu vyšel na rozhraní řepkového pole a východního okraje letiště.
- Při přistávacím manévru kluzák levou polovinou křídla zachytil o vzrostlý porost řepky a byl stržen k zemi.
- Po nárazu levé poloviny křídla do země došlo k rotaci kolem svislé osy kluzáku.
- Následně kluzák narazil předí do země a provedl „hodiny“ přes konec pravé poloviny křídla.

Letecká nehoda VSO 10 – pokračování

- Poté dopadl na hlavní podvozkové kolo a po cca 270° otočce se zastavil v prostoru před prahovými značkami RWY27.
- Pilot nebyl zraněn, kluzák byl vážně poškozen.
- Došlo ke zničení přední části trupu a překrytu kabiny, poškození koncových částí obou polovin křídel a k ohnutí ocasní části kluzáku.
- Příčinou letecké nehody byl kontakt kluzáku se vzrostlým porostem po nevhodně provedeném přiblížení, které bylo negativně ovlivněno výskytem zvýšeného opadání v prostoru po 4. zatáčce.

Letecká nehoda VSO 10 – pokračování



Destrukce přední části trupu,
a poškození koncových částí
obou polovin křídel.



Letecká nehoda

Datum: 6. 7. 2018
Typ: kluzák L 13A BLANÍK
Místo: LKVL (Vlašim)

- Pilot-žák s instruktorem na palubě plnil výcvikový let (úloha SPL 8 přezkoušení na sólo).
- Vzlet provedl za vlečným letounem a pokračoval letem po okruhu.
- Přiblížení na RWY31 prováděl s plně vysunutými vztlakovými klapkami bez použití brzdících klapek.
- Při přistávacím manévru v malé výšce těsně před prahovými značkami RWY31 pilot vysunul brzdící klapky.
- Instruktor nestačil na vzniklou situaci zareagovat.
- Kluzák se prosednul a zachytil levou polovinou VOP o vzrostlé obilí.
- Po krátkém výběhu se zastavil na RWY31.

Letecká nehoda L 13A BLANÍK – pokračování

- Posádka nebyla zraněna.
- Kluzák byl poškozen, když došlo k vytržení levé poloviny VOP ze závěsu a poškození obou výškových kormidel.
- Příčinou letecké nehody bylo nesprávné použití brzdících klapek s ohledem na správně probíhající přistávací manévr.



Vytržení levé poloviny VOP

Letecká nehoda

Datum: 14. 7. 2018
Typ: kluzák Ventus
Místo: 500 m NE Řevničov

- Ztráta termické aktivity při mimoletištním letu 15 min po vzletu v aerovleku.
- Zkušený pilot se rozhodl pro přistání do terénu.
- Vybraná plocha vyhovovala.
- Negativní vliv zadní složky větru na přistání.
- 4. zatáčka malá H a V.
- Pád kluzáku.
- Pilot těžce zraněn.
- Kluzák zničen.



Incident

Datum: 15. 7. 2018
Typ: motorový kluzák Ventus 2cM
Místo: LKZA (Zábřeh)

- Po vzletu motorového kluzáku se ve výšce cca 70-80 m nad terénem zastavil motor.
- Pilot zareagoval nastartováním motoru, který se cca po třech sekundách znovu zastavil a již nastartovat nešel.
- Pilot byl nucen přistát v přímém směru na pole s řepou. Aby nedošlo k vylomení podvozkového lože, nevysunul podvozek.
- Přistání proběhlo bez zranění pilota.
- Trup kluzáku byl poškozen nárazem na řepné bulvy.
- Kluzák je již opraven.
- Motor byl odvezen k výrobcí na expertizu. Podle prvotní informace není na jednom válci komprese a v motoru byly nalezeny kovové špony.

Incident Ventus 2 cM – pokračování



Kluzák po přistání v poli



Řepná bulva zaražená v trupu

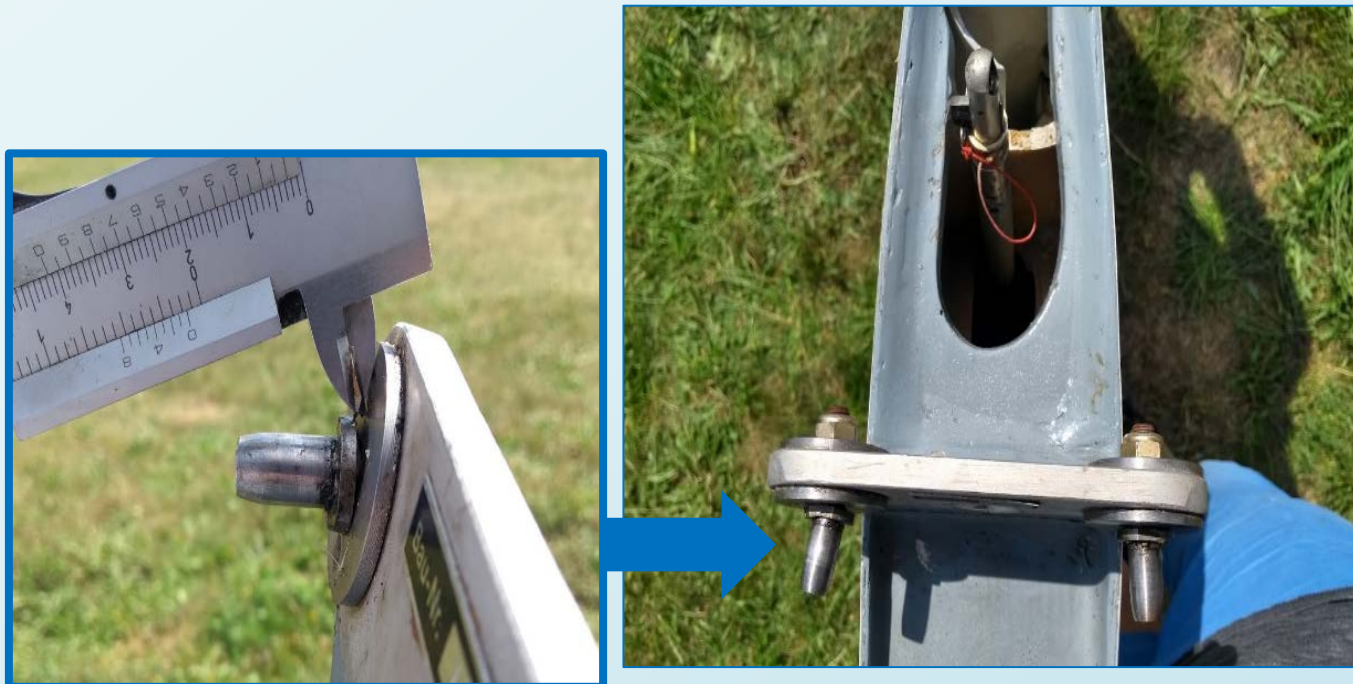
Letecká nehoda

Datum: 25. 7. 2018
Typ: kluzák G 102 Astir CS
Místo: LKSO (Soběslav)

- ➔ Pilot prováděl termický let s přistáním na LKSO.
- ➔ Rozpočet měl delší, aby přistál blíže k hangárům na LKSO. Protože nedostatečně vylučoval boční vítr, přistál k pravému kraji dráhy, pravou polovinou křídla již mimo dráhu.
- ➔ Kluzák se během dojezdu vlivem poryvu větru naklonil, koncem pravé poloviny křídla zachytil za vysoký travní porost a otočil se o cca 90°.
- ➔ Náraz vyvolal točivý moment kolem svislé osy, přičemž ocasní část narazila na zem a došlo k poškození závěsného kování vodorovné ocasní plochy na kýlové ploše a dolní část směrového kormidla.

Letecká nehoda G 102 Astir CS - pokračování

- ➔ Příčinou letecké nehody bylo nezvládnutí rotace kluzáku na zemi v důsledku zachycení křídlem za vysoký travní porost při přistání se stranovým větrem.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.



Poškození závěsného kování vodorovné ocasní plochy

Vážný incident

Datum: 30. 7. 2018
Typ: kluzák SZD-59 „ACRO“
Místo: LKZB (Zbraslavice)

- Pilot (zahraniční soutěžící) prováděl nácvik akrobatického letu v rámci Mistrovství světa v akrobatickém létání kluzáků na LKZB.
- Pilot zahájil akrobatickou sestavu nad letištěm.
- Šestým prvkem byl „tail slide“ – řízený pád po ocase.
- Během prvku pilot zaznamenal pohyb kluzáku doprava a rozhodnul se směr vyrovnat pravým pedálem.
- V tom okamžiku směrové kormidlo narazilo do výškového kormidla a zaseklo se v krajní levé poloze.
- Na okamžik bylo nefunkční i výškové kormidlo, ale záhy se uvolnilo.
- Pilot přerušil akrobatickou sestavu ve výšce cca 500 m AGL a provedl přiblížení levým okruhem RWY15.

Vážný incident kluzáku SZD-59 „ACRO“ – pokračování



Vážný incident kluzáku SZD-59 „ACRO“ – pokračování

- ➔ Na finále RWY15 udržoval rychlost $160 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a levou výchytku směrového kormidla kompenzoval pravým náklonem do 30° .
- ➔ Přistání s poruchou směrového řízení proběhlo bez dalšího poškození. Pilot nebyl zraněn.
- ➔ K poruše ovládání směrového kormidla – vytržení páky z konstrukce a poškození kluzáku došlo za letu vlivem nesprávně provedeného akrobatického prvku.



Porucha ovládání směrového kormidla

Letecká nehoda

Datum: 16. 8. 2018

Typ: kluzák L 13A BLANÍK

Místo: louka mezi obcemi Mýto a Kařez

- Pilot prováděl místní let v termice v prostoru západně od LKHV (Hořovice).
- Po více jak hodině letu se ve výšce 2200 m AMSL dostal nad LKPL (Letkov) a rozhodnul se pro návrat na LKHV.
- Při zpátečním letu nepanovaly tak dobré povětrnostní podmínky a pilot se rozhodnul pro přistání do terénu.
- Pro přistání si vybral louku ohraničenou ze dvou stran silnicí.
- V průběhu přiblížení na vybranou plochu zjistil, že přistání proběhne se zadním větrem.
- Z důvodu delšího rozpočtu a přistání se zadním větrem, kluzák na konci zvolené plochy narazil pravou polovinou křídla do dopravní značky.

Letecká nehoda L 13A BLANÍK – pokračování

- Kluzák se zastavil najetím do silničního náspu.
- Pilot nebyl zraněn, kluzák byl nárazem do překážky poškozen na levé polovině křídla a spodní části trupu v oblasti hlavního podvozkového kola.
- Příčinou letecké nehody byl náraz kluzáku do překážky, způsobený nezvládnutým přistávacím manévrem prováděným se zadním větrem.



Letecká nehoda

Datum: 29. 9. 2018
Typ: kluzák Standard Cirrus
Místo: Lenešice

- Pilot provedl přeškolení na nový typ kluzáku.
- Za tři týdny po přeškolení s tímto kluzákem odstartoval aerovletem na svůj první let do termiky. Počasí bylo pro termický let vhodné.
- Podle záznamu posledních 3 minut došlo během přímého letu ve výšce cca 700 m AGL k výraznému poklesu rychlosti a to až k hranici 60 km/h.
- Během následujících dvou zatáček rychlost oscilovala mezi 80 – 140 km/h, kluzák přitom výrazně stoupal a klesal.
- Následná ztráta rychlosti kluzáku v zatáčce vedla k jeho přechodu do vývrtky, kterou se pilot dle záznamu pravděpodobně pokusil neúspěšně vybrat.
- Kluzák dopadl v levotočivé vývrtce na pole. Pilot zahynul.

Letecká nehoda Standard Cirrus – pokračování



Trosky kluzáku Standard Cirrus

Události v provozu sportovních létajících zařízení

Ve 3. čtvrtletí roku 2018 bylo v provozu jednotlivých druhů SLZ na území ČR hlášeno 23 událostí, hodnocených z hlediska závažnosti jako letecká nehoda.

Ostatní události v provozu SLZ byly hodnoceny jako incidenty a události bez vlivu na bezpečnost.



Letecká nehoda

Datum: 2. 7. 2018

Typ: JA-400 SKYLEADER

Místo: pole za RWY28 LKJI (Jihlava)

- Posádka prováděla přeškolení na typ.
- Po vzletu z RWY28 došlo ve výšce cca 20 ÷ 30 m k nepravidelnému chodu motoru s následným úplným zastavením.
- Pilot provedl nouzové přistání na pole s porostem řepky ve vzdálenosti 300 m za koncem RWY28.
- Během nehody nebyla posádka zraněna.
- Při nouzovém přistání do vzrostlého porostu řepky došlo k poškození podvozku a deformaci trupu letounu.

Letecká nehoda JA-400 SKYLEADER – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 5. 7. 2018

Typ: padákový kluzák VEGA (kategorie EN C)

Místo: louka u obce Verneřice

- ➔ Pilot prováděl rekreační let v termice. Ve fázi klesání do FL95 se vrchlík vlivem turbulence a nevhodným zásahem do řízení „zatwistoval“ a přešel do neřízené rotace.
- ➔ Pilot na vzniklou situaci reagoval aktivací záložního padáku. Klesání na částečně funkčním vrchlíku a záložním padáku probíhalo zvýšenou vertikální rychlostí.
- ➔ Padákový kluzák s otevřeným záložním padákem tvrdě přistál na poli.
- ➔ Pilot utrpěl vážné zranění páteře a byl letecky transportován do nemocnice. Padákový kluzák nebyl poškozen.
- ➔ Příčinou letecké nehody byla nezvládnutá pilotáž PK při letu v termice. V kompletu byl použit nevhodný záložní padák s velkým plošným zatížením, pilot nebyl na PK dané kategorie přeškolen.

Letecká nehoda

Datum: 8. 7. 2018

Typ: padákový kluzák GOLDEN 5-28

Místo: Javorový vrch u Třince

- Pilot prováděl rekreační let vzletem ze startoviště Javorový vrch.
- Při letu v nestabilní vzduchové hmotě došlo k náhlé ztrátě výšky a k zachycení nosných šňůr o vrcholky stromu.
- Následoval pád z výšky cca 10 metrů.
- Pilot při tvrdém dopadu na zem utrpěl těžká zranění.
- Padákový kluzák byl mírně poškozen.
- Pravděpodobnou příčinou letecké nehody byla nezvládnutá pilotáž padákového kluzáku při letu v nestabilní vzduchové hmotě.

Letecká nehoda

Datum: 21. 7. 2018
Typ: padákový kluzák PLUTO
Místo: Javorový vrch u Třince

- ➔ Po vzletu z Javorového vrchu (z lyžařské sjezdovky) došlo ve výšce cca 20 m vlivem turbulence k zaklopení vrchlíku a následné rotaci padákového kluzáku.
- ➔ Paraglidistka na nastalou situaci nereagovala a následně narazila do svahu.
- ➔ Při nárazu utrpěla těžké zranění – zlomeniny kotníků na obou dolních končetinách.
- ➔ Na místě přítomný inspektor paraglidingu vyloučil technickou závadu padákového kluzáku.



Ilustrační foto padákového kluzáku PLUTO
(zdroj: www.pgbase.co.uk)

Letecká nehoda

Datum: 25. 7. 2018
Typ: padákový kluzák
Místo: Stebno – Podlešín

- Zahraniční pilot prováděl rekreační let vzletem z prostoru Stebno – Podlešín.
- Při dopadu na zem došlo k těžkému zranění pilota.
- Před přistáním padákový kluzák vlétnul do nestabilní vzduchové hmoty.
- Na změnu prostředí pilot včas nereagoval a plně přetažený vrchlík v turbulentním proudění ztratil vztlak. Následoval pád padákového kluzáku z větší výšky.
- Pilot při dopadu na zem utrpěl středně těžká zranění a byl vrtulníkem LZS transportován do fakultní nemocnice.
- Padákový kluzák nebyl poškozen.

Letecká nehoda

Datum: 28. 7. 2018
Typ: závěsný kluzák Litespeed S5
Místo: Žizníkov okr. Česká Lípa

- Pilot prováděl termický let na závěsném kluzáku (ZK) po vzletu z letiště Hradčany.
- Při stoupání v termickém proudu došlo k převrácení ZK na záda.
- Pilot při převrácení ZK propadl do spodní plachty.
- Následně došlo k přetržení předních lanek a prasknutí kýlu.
- Poté se pilot pokusil použít záchranný padák.
- Po otevření záchranného padáku došlo k jeho rotaci.
- Pilot s rotujícím záchranným padákem dopadl na zem a zranil se.

Letecká nehoda

Datum: 29. 7. 2018
Typ: UL vírník CALIDUS
Místo: plocha u osady Šiklův Mlýn

- Pilot s další osobou na palubě plánoval rekreační navigační let.
- Krátce po vzletu z RWY02 plochy SLZ Zvole/Western nízko nad zemí (ve výšce cca 20 m AGL) začal motor ztrácet výkon a UL vírník klesat.
- Pilot se s ohledem na kukuřičné pole pod ním, rozhodnul provést návrat na plochu vzletu levou zatačkou.
- Na plochu vzletu však nedolétnul a byl nucen nouzově přistát do pole se vzrostlou kukuřicí.
- Posádka UL vírníku nebyla zraněna.
- Došlo k poškození předového podvozku, skořepiny trupu a přístrojové desky.
- Příčinou letecké nehody bylo vynucené nouzové přistání do vzrostlé kukuřice v důsledku ztráty výkonu motoru.

Letecká nehoda

Datum: 31. 7. 2018

Typ: motorový závěsný kluzák NZG 11

Místo: louka u obce Vysoké u Žďáru nad Sázavou

- ➔ Pilot den před leteckou nehodou přistál v pozdních odpoledních hodinách na louce u lesa a MZK zajistil proti odcizení.
- ➔ Dopoledne následujícího dne provedl vzlet s úmyslem přistát na ploše SLZ Sazomín.
- ➔ Plocha na místě vzletu byla cca 600 m dlouhá, na konci ve směru vzletu ohraničena pozemní komunikací se vzrostlou alejí stromů a terén mírně stoupal.
- ➔ MZK neměl dostatečnou výšku nad koncem plochy a narazil do vrchní části kmene vzrostlého stromu.
- ➔ Křídlo zůstalo zaklíněno v koruně stromu. Podvozek s pohonnou jednotkou se utrhнул a dopadnul na vozovku pozemní komunikace.

Letecká nehoda MZK NZG 11 – pokračování

- Pilot při dopadu na zem utrpěl zranění, kterým po transportu do nemocnice podlehl.
- Motorový závěsný kluzák byl zcela zničen.

Dosavadním šetřením bylo zjištěno že:

- Na pohonné jednotce byly provedeny nevhodné úpravy, které snižovaly výkon o cca 20%.
- Pilot startoval s nepříliš výkonnou pohonnou jednotkou v horkém dni proti stoupajícímu terénu se vzrostlými stromy.
- Destrukce vrtule odpovídá velkým otáčkám před nárazem.
- Pilotovi při nárazu odpadla přilba, kterou měl zřejmě jen nasazenou bez zajištění.
- Pilot nesplňoval zákonné podmínky pro let, neměl platný pilotní ani technický průkaz a zákonné pojištění SLZ.

Letecká nehoda MZK NZG 11 – pokračování

- ➔ Pravděpodobnou příčinou letecké nehody byl náraz MZK do stromu, způsobený nevhodně provedeným vzletem z terénu.



Místo nárazu MZK do vrchní části kmene vzrostlého stromu.

Letecká nehoda

Datum: 31. 7. 2018
Typ: motorový padákový kluzák RODEO 125
Místo: louka u obce Třeštice

- Pilot prováděl vzlet z plochy v údolí přímo proti terénní překážce s relativním převýšením cca 45 m.
- Krátce po vzletu nízko nad zemí „zatrímovaný“ PK vletnul do turbulentního proudění rotoru vznikajícího za překážkou.
- Přetažený vrchlík přešel do levé negativní zatáčky a PK narazil do země.
- Pilot utrpěl vážné zranění a byl letecky transportován do nemocnice.
- Padákový kluzák byl značně poškozen.
- Příčinou letecké nehody byla nezvládnutá pilotáž PK při vletnutí do nestabilní vzduchové hmoty po nevhodně provedeném vzletu.

Letecká nehoda

Datum: 4. 8. 2018

Typ: padákový kluzák GOLDEN 5-28

Místo: plocha Všechov

- Pilot prováděl vzlet pomocí odvíjáku.
- Krátce po vzletu nízko nad zemí, ve výšce cca 20 m AGL si pilot ukládal nohy do sedáku.
- Při této činnosti došlo omylem k aktivaci záložní padáku.
- Navíjákař přerušil roztahování.
- Padákový kluzák s otevřeným záložním padákem tvrdě přistál na poli.
- Pilot utrpěl vážné zranění páteře a byl letecky transportován do nemocnice.
- Padákový kluzák nebyl poškozen.
- Příčinou letecké nehody byla neúmyslná aktivace záložního padáku ve fázi vzletu pomocí odvíjáku.

Letecká nehoda

Datum: 11. 8. 2018
Typ: ULL Jora
Místo: Suché u Modlan

- ➔ Pilot s další osobou na palubě prováděl vzlet z plochy pro modeláře u obce Suché u Modlan k navigačnímu letu.
- ➔ V místě plochy byly meteorologické podmínky:
 - ➔ vítr $5 \text{ m}\cdot\text{sec}^{-1}$ z 315° , nárazy $12 \div 15 \text{ m}\cdot\text{sec}^{-1}$,
 - ➔ teplota vzduchu 31°C .
- ➔ Po vzletu a přiblížení k hraně stromů se letoun prosedl a narazil do korun stromů ve výšce cca 8 m.
- ➔ Nárazem byla poškozená přední část trupu včetně centropłanu a náběžné hrany křídla.
- ➔ Ke zranění posádky ULL nedošlo.



Letecká nehoda

Datum: 12. 8. 2018
Typ: ULL Tecnam P92 Echo
Místo: LKRK (Rakovník)

- Pilot s UL letounem prováděl přistání na RWY09. Po dosednutí na dráhu při výběhu pilot UL letounu zahájil dobrzdění.
- Během dobrzdění došlo k ulomení pravé podvozkové nohy hlavního podvozku a UL letoun se otočil o 180° doprava.
- Byl vytržen třmen pravé nohy hlavního podvozku, poškozeno výškové kormidlo, poškozen trup v ocasní části a na levé straně odtržen průhledný kryt kabiny.
- Pilot nebyl zraněn.



Letecká nehoda

Datum: 26. 8. 2018

Typ: ULL P 220 ULM Koala

Místo: pole cca 700 m SW plochy SLZ Plešnice

- ➔ Pilot s UL letounem provedl vzlet z RWY27.
- ➔ V první okružové zatačce, ve výšce cca 60 m z motoru odpadla vrtule.
- ➔ Pilot zareagoval vybočením o 90° a pro nouzové přistání si vybral pole s uvláčeným povrchem. Přes pole vede nadzemní elektrické vedení.
- ➔ Přistání pilot provedl po větru, souběžně s tímto vedením.
- ➔ Pilot měl obavy, aby při výběhu nenajel do silnice ohraničující konec pole a proto urychlil přistání potlačením řídicí páky.
- ➔ Po tomto zásahu UL letoun tvrdě dosedl na vyšší rychlosti.

Letecká nehoda UL letounu P 220 ULM Koala – pokračování

- Byly poškozeny kryty motoru, motorové lože, vytržené zadní závěsy křídel a zničen průhledný kryt kabiny.
- Pilot byl lehce zraněn.



Incident

Datum: 28. 8. 2018
Typ: motorový padákový kluzák Spin 180 E
Místo: Prostějov

- ➔ Pilot odstartoval s motorovým padákovým kluzákem z plochy poblíž bydliště a letěl navštívit přítelkyni.
- ➔ V Prostějově u stadionu, v oblasti s řídkou zástavbou, prováděl nízký průlet v okolí překážek tvořených stromy a stavbami o výšce do cca 7 m.
- ➔ Pravděpodobně vlivem vlétnutí do úplavu za překážkami došlo k čelnímu zaklopení vrchlíku.
- ➔ Vzhledem k malé výšce pilot nemohl zabránit nárazu do země.
- ➔ MPK dopadl do volné plochy zarostlé parcely s kůlnou využívanou bezdomovci jako obydlí.
- ➔ Provedená dechová zkouška u pilota byla pozitivní – 1,13‰ alkoholu.

Incident MPK Spin 180 E – pokračování

- ➔ Pilot byl bez pilotního průkazu. Při dopadu došlo k lehčímu zranění pilota v oblasti bederní páteře.
- ➔ MPK neměl vydán TP a neměl čitelný štítek.



Incident

Datum: 7. 9. 2018
Typ: ULL Fox
Místo: Plocha SLZ Místek

- Při přiblížení na přistání po 4. okružové zatáčce na RWY34 došlo ve výšce cca 30 m nad zemí k náhlému klonění ULL na levou stranu.
- Na řízení ULL nereagoval a pokračoval v levé výkluzové zatáčce s náklonem cca 20 stupňů.
- Pilot se snažil korigovat klesání výkonem motoru a provedl nouzové přistání na pokosené pole.
- Letoun dosedl v levém traverzu s mírným levým náklonem.
- Došlo k poškození podvozku, vrtule a dalších částí ULL.



Letecká nehoda

Datum: 8. 9. 2018
Typ: ULL ASSO IV
Místo: Obec Straky okr. Teplice

- Pilot pravděpodobně prováděl přiblížení na plochu SLZ LKTEPL ze severu na jih přes obec Straky.
- Vstoupil do 1. zatáčky levého okruhu RWY18.
- Podle svědků v poloze 1. zatáčky letoun zahájil zatáčení doleva a postupně zvyšoval náklon, až přešel do levotočivé vývrtky.
- Neproběhlo její vybrání a UL letoun dopadl 950 m od prahu RWY36.
- Pilot zahynul.

Letecká nehoda ULL ASSO IV – pokračování

➔ Po dopadu byl UL letoun zcela zničen požárem.



Letecká nehoda

Datum: 10. 9. 2018
Typ: padákový kluzák – Serum M
Místo: Koterovská vyhlídka (ATZ LKPL)

- Pilot PK v daný den prováděl rekreační let. Ve fázi letu ve svahovém proudění ve výšce cca 10 m nad zemí došlo poryvem větru ke kolapsu vrchlíku.
- Padákový kluzák přešel náhle do rotace. Pilot na vzniklou situaci nedokázal zareagovat a narazil do země.
- Nárazem si paraglidista způsobil těžké zranění.
- Svědci letecké nehody přivolali rychlou záchrannou pomoc a pilot byl transportován do nemocnice.



Ilustrační foto padákového kluzáku Serum M

Letecká nehoda

Datum: 16. 9. 2018

Typ: padákový kluzák GRADIENT

Místo: lesní paseka u obce Nová Bošáca (Slovensko)

- ➔ Pilot prováděl přistání na vybranou plochu. Ve fázi přiblížení se PK dostal do termické turbulence.
- ➔ Po druhém „zaklapnutí“ náběžné hrany přešel vrchlík do negativní zatáčky.
- ➔ Kluzák narazil nosnými šňůrami do koruny vzrostlého stromu na kraji lesa.
- ➔ Vrchlík PK obnovil letovou konfiguraci a tím se zmírnil dopad pilota na zem.
- ➔ Pilot utrpěl vážné zranění a byl letecky transportován do nemocnice.
- ➔ Padákový kluzák byl po kontaktu s překážkou lehce poškozen.
- ➔ Příčinou letecké nehody byla ztráta říditelnosti PK po vlétnutí do nestabilní vzduchové hmoty během přistávacího manévru.

Letecká nehoda

Datum: 17. 9. 2018

Typ: ULL HI MAX

Místo: cca 50 m NE RWY14 LKUO (Ústí nad Orlicí)

- ➔ Pilot pojížděl s UL letounem po severním okraji RWY14 z důvodu odzkoušení opraveného motoru.
- ➔ Při druhém pojíždění vyšší rychlostí došlo dle vyjádření pilota vlivem vysoké rychlosti a náhlého poryvu větru k odpoutání UL letounu od země.
- ➔ Vítr VRB 3 m/s, s nárazy 5 m/s, dohlednost nad 10 km.
- ➔ Odpoutání proběhlo v náklonu s následným zatočením letounu doleva.
- ➔ Letoun zachytil levou polovinou křídla o zem, přičemž dopadl a plně se zastavil vlevo od RWY14.

Letecká nehoda HI MAX – pokračování

- ➔ Následkem dopadu došlo ke zlomení trupu za kabinou, odlomení VOP, vytržení kování levé poloviny křídla, ulomení hlavního podvozku a poškození reduktoru motoru a vrtule.
- ➔ Pilot vyvázl bez zranění.





Parašutistický provoz

Ve 3. čtvrtletí roku 2018 bylo hlášeno celkem 72 událostí v parašutistickém provozu, z toho:

- 11 událostí bylo hodnoceno jako parašutistická nehoda,
- 61 událostí bylo hodnoceno jako vážný incident.





Bezpečnost v provozu bezpilotních systémů

V průběhu 3. čtvrtletí 2018 bylo hlášeno 9 událostí, z toho 2 letecké nehody, 3 incidenty a 4 události bez vlivu na bezpečnost. Z hlediska dopadu na bezpečnost civilního letectví představovaly největší riziko právě incidenty.

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis
18. 8. 2018	Všečov	Incident	Při letu v okolí ATZ LKTA došlo ke sblížení letounu DR400 s UAV neznámého typu v H 350 m AGL, cca 500 m od letounu. Pilot zareagoval a včas změnil kurz letu.
16. 9. 2018	Verušičky (západně Lubenec)	Incident	Posádka letounu A320 zahraničního dopravce při stoupání do plánované FL uviděla nad letadlem v opačném kurzu UAV. Jednalo se o bezpilotní prostředek obdélníkového tvaru, černé barvy.
18. 9. 2018	LKTB	Incident	Posádka vrtulníku EC 135 ohlásila blízký kontakt s dronem cca 300 m východně terminálu LKTB ve výšce cca 80 m AGL. PIC provedl úhybný manévr a pokračoval v letu pro primární zásah s výstupem z CTR.

Ve všech výše uvedených případech došlo k hrubému porušení předpisu L2, příloha X, odstavec 7.1, kde jsou uvedeny prostory a podmínky, při kterých smí být let bezpilotního letadla proveden.

Incident

Datum: 16. 9. 2018
Typ: A320 a RPAS
Místo: FIR Praha

- Posádka A320 zahraničního dopravce stoupala po vzletu z LKPR směrem na Cheb.
- Během stoupání 5NM jižně LKKV, v hladině FL205 až 210 spatřila v opačném kurzu nad letadlem, ve vzdálenosti cca 100 ft dron obdélníkového tvaru černé barvy.
- Z dosavadního šetření vyplývá, že došlo k hrubému porušení předpisu L2, příloha X, zejména:
 - Let bezpilotního letadla smí být prováděn pouze takovým způsobem, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti létání ve vzdušném prostoru, osob a majetku na zemi a životního prostředí.
 - Nepovolí-li ÚCL jinak, smí být let bezpilotního letadla a / nebo modelu prováděn ve vzdušném prostoru třídy G.

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)

Ve 3. čtvrtletí 2018 bylo oznámeno celkem 6 událostí narušení dráhy v použití. Z hlediska závažnosti (dle RAT) byly hodnoceny všechny události jako Significant Incident.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti ve vztahu k ATM	Popis
27.7.2018	TWR LKPR	Significant Incident	Letadlo B737-800 po přistání na RWY24 bez povolení uvolnilo na RWY12, nedošlo k omezení jiného provozu.
30.8.2018	TWR LKPR	Significant Incident	Letadlo FA-50 bez povolení přešlo vyčkávací místo RWY24 a oznámilo zahájení vzletu. ATCo okamžitě reagoval, vzlet přerušil a letadlu na krátkém finále nařídil opakovat okruh
6.9.2018	TWR LKPD	Significant Incident	Přeslechem v komunikaci mezi ATCo a posádkou letadlo B737-800 přešlo vyčkávací místo.
9.9.2018	TWR LKPR	Significant Incident	Pilot letadla ERJ170 po přistání nesprávně uvolnil RWY a místo na TWY D vstoupil na RWY12.
14.9.2018	TWR LKPR	Significant Incident	Letadlo PA46 po přistání na RWY06 vstoupilo na RWY12.
25.9.2018	TWR LKPR	Significant Incident	Letadlo B737-800 po přistání na RWY24 bez povolení vstoupilo na RWY12. Nedošlo k omezení jiného provozu.



Porušení minim rozstupu

Ve 3. čtvrtletí 2018 bylo hlášeno 6 událostí, kdy nebyla dodržena předepsaná minima rozstupů.

Z hlediska závažnosti (dle RAT) byly tyto události hodnoceny: 1 událost jako Major Incident, 3 události jako Significant Incident a 2 události „Bez vlivu na bezpečnost“.



Události specifické pro ATM

Ve 3. čtvrtletí 2018 bylo hlášeno celkem 14 událostí.

Ve všech případech byly, s ohledem na závažnost, hodnoceny jako „Bez vlivu na bezpečnost“.



Nepovolené narušení prostoru

V této kategorii bylo ve 3. čtvrtletí 2018 hlášeno celkem 37 událostí.



Z analýzy událostí vyplývá, že:

- 1 událost je hodnocena jako Major Incident – po vzletu z RWY12, LKPR došlo k narušení prostoru LKP1 (Pražský hrad)
- 12 x došlo k narušení MCTR / MTMA a prostorů vyhlášených pro činnost AČR
- piloti letadel s MTOM do 2250 kg způsobili 34 událostí,
- žádná událost nebyla způsobena chybou ATCo.

Ve 3. čtvrtletí ÚZPLN obdržel celkem 15 oznámení o letecké nehodě a 5 oznámení vážného incidentu v souvislosti s tím, že Česká republika je Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.



Zahraniční letecké nehody

Datum	Stát	Druh události	Typ
4. 7. 2018	Kanada	ACCID	Ayres S2R - H80 
5. 7. 2018	USA	ACCID	SportStar
9. 7. 2018	Spojené království	ACCID	SD 1 Minisport
20. 7. 2018	Německo	ACCID	Balón BB60Z
24. 7. 2018	Rusko	ACCID	Z 326-A
1. 8. 2018	Itálie	ACCID	VL3 Evolution
5. 8. 2018	Maďarsko	ACCID	Standard Cirrus
7. 8. 2018	Švédsko	ACCID	SportStar RTC
18. 8. 2018	Spojené království	ACCID	CZAW Sportcruiser
22. 8. 2018	Rumunsko	ACCID	Atec 122 Zephyr 2000
29. 8. 2018	Spojené království	ACCID	SportStar Max
8. 9. 2018	Polsko	ACCID	Gyroplane Zen 1
9. 9. 2018	Jižní Súdán	ACCID	L 410



Událost oznámená ÚZPLN prostřednictvím EU Aviation Safety Reporting.

Zahraniční letecké nehody

Datum	Stát	Druh události	Typ
12. 9. 2018	Rusko	ACCID	Z-37 A
30. 9. 2018	Německo	ACCID	Balón BB42

Zahraniční vážné incidenty

Datum	Stát	Druh události	Typ
23. 7. 2018	Austrálie	INCID	Bristell NG5
3. 8. 2018	Finsko	INCID	A319
4. 8. 2018	Brazílie	INCID	L 23
28. 9. 2018	Maďarsko	INCID	Boeing 737-800
30. 9. 2018	Německo	INCID	Balón BB37-Z

Australian Government
 Transport Safety Bureau
 912 DL
 Flying Training
 Nil
 Australia
 Czech Republic
 Roma Qld
 Roma Qld
 Summary: During training operations, the engine failed and the crew conducted a forced landing at Roma airport.

Ve dnech 18. a 19. září 2018 se konalo 17. pravidelné jednání ENCASIA – Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví. Hlavní cíle jednání:

- vyhodnocení aktivit v roce 2018 s důrazem na cvičení v rámci programu Evropského systému vzájemné podpory (EMSS),
- výsledky dosažené v rámci pracovních skupin ENCASIA,
- program na rok 2018 a čerpání finančních prostředků,
- zásadní změny v souvislosti se platností nového základního nařízení EP a Rady (EU) č. 2018/1139,
- příprava na změny související se systémem ECCAIRS 2,
- výměna zkušeností z šetření leteckých nehod a změn, které přinese GDPR (Obecné nařízení o ochraně osobních údajů).



V letních měsících se uskutečnily cvičení složek IZS s námětem letecké nehody. Zástupci ÚZPLN se zúčastnili cvičení organizovaných IZS Karlovarského kraje a IZS Středočeského kraje – regionu Benešov.

Cvičení byla zaměřena na součinnost a koordinaci postupů mezi základními složkami IZS a návaznou činností inspektorů ÚZPLN, týmu Policie ČR a DVI expertů na místě letecké nehody.



**Prostor pro Vaše
dotazy,
připomínky,
názory
a doporučení.**



Organizace porad k bezpečnosti letů

Výroční porada k rozboru leteckých nehod a incidentů za 4. čtvrtletí a celý rok 2018 se uskuteční

dne 24. 1. 2019

Místo: Dům armády Praha, Vítězné náměstí 4

Zahájení v 9:30 hodin.



**Děkuji
za Vaši pozornost**