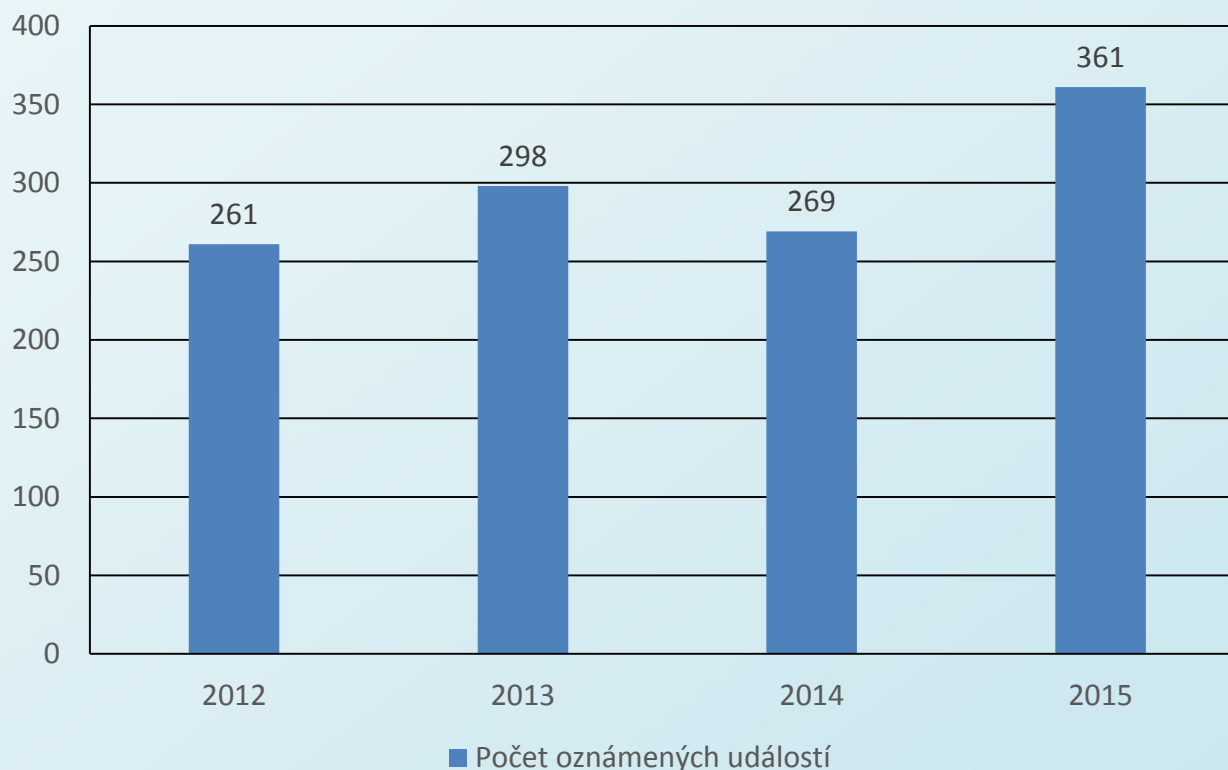


Porada k rozboru bezpečnosti za 3. čtvrtletí 2015

Program porady

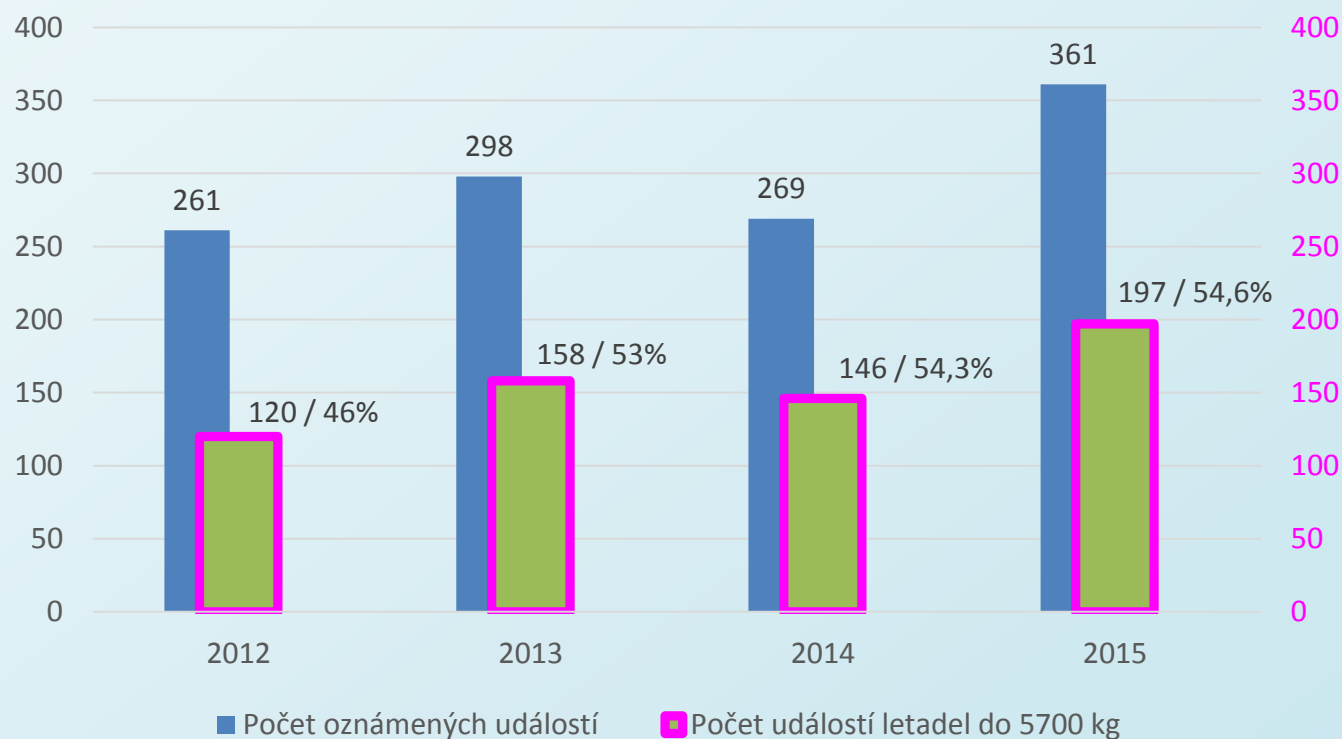
- Rozbor bezpečnosti za 3. čtvrtletí 2015
- Informace
- Diskuze

Ve třetím čtvrtletí roku 2015 došlo k nárůstu celkového počtu oznámených událostí o 34% proti stejnému období v roce 2014.



Údaje o hlášených událostech a jejich závažnosti jsou ke dni 15. 10. 2015

Porovnání celkového počtu hlášených událostí a počtu událostí v provozu letadel do 5700 kg ve 3. čtvrtletí



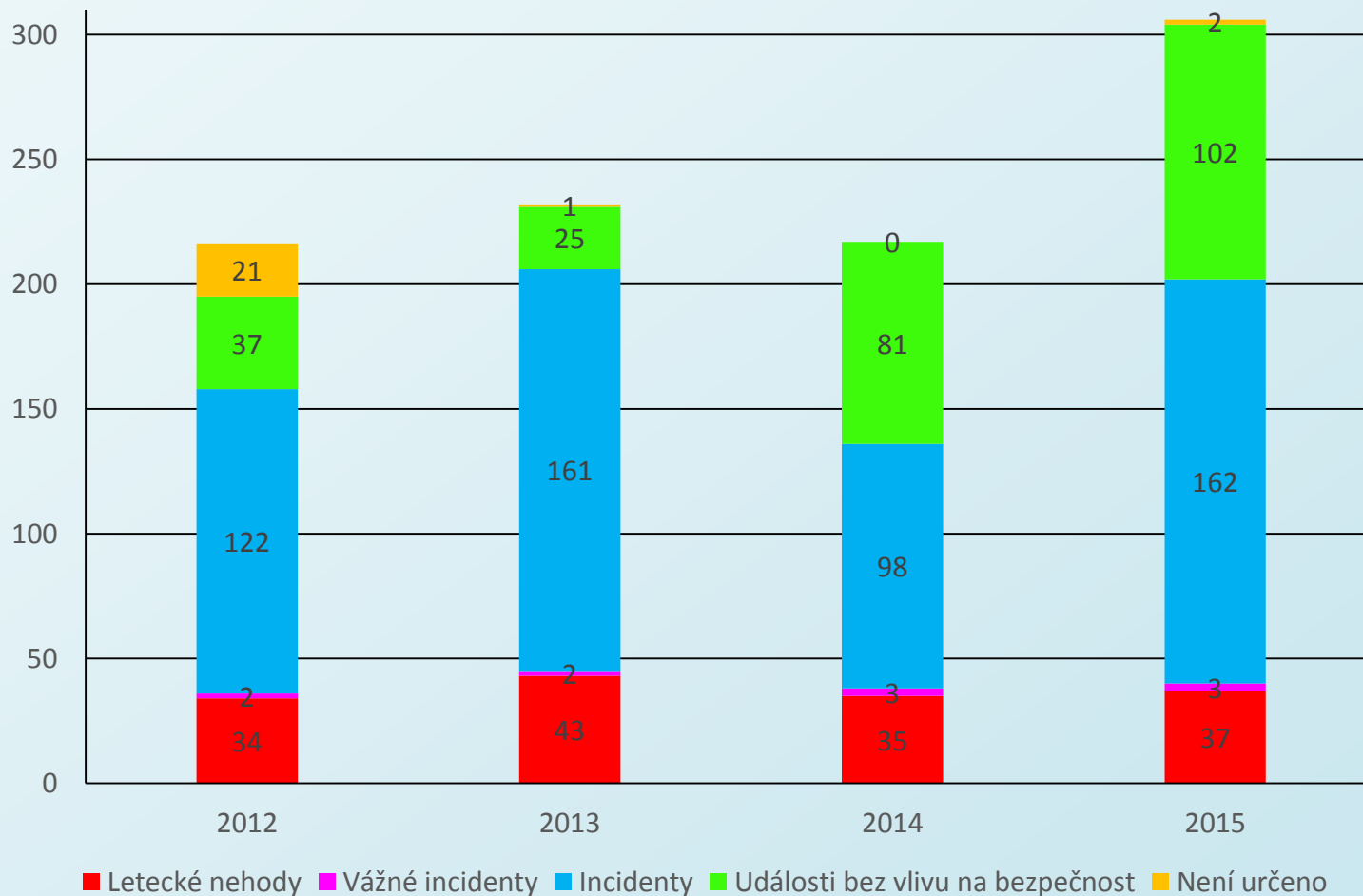
Přehled hlavních údajů o událostech, které pro bezpečnost letectví představují významné riziko.

Události ve třetím čtvrtletí podle hodnocení jejich závažnosti v období posledních čtyř let (2012 – 2015).



Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve třetím čtvrtletí podle závažnosti

Mimo nehody a incidenty v parašutistickém provozu



Struktura událostí oznámených ÚZPLN ve třetím čtvrtletí podle závažnosti

Mimo nehody a incidenty v parašutistickém provozu

Závažnost události	2015	2014	2013	2012
Letecké nehody	37	35	43	34
Z toho fatální nehody	6	6	7	2
Vážné incidenty	3	3	2	2
Incidenty	162	98	161	122
Bez vlivu na bezpečnost	102	81	25	37
Není určeno	2	0	1	21
Celkem	306	217	232	216

Struktura oznámených událostí podle hmotnostních kategorií letadel

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Typ události podle závažnosti vlivu na provozní bezpečnost letectví - 3. čtvrtletí 2015				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno **
MCTOM > 5 700 kg	0 (2*)	1	63	86	1
MCTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	0 (3*)	0	6	2	0
MCTOM ≤ 2 250 kg	11 (2*)	1 (1*)	64	11	1

Dále byly ohlášeny 4 incidenty a 3 události bez vlivu na bezpečnost, které se netýkaly konkrétního letounu. U 3 incidentů se nepodařilo identifikovat letoun.

Poznámka]:

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

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

Události v provozu všeobecného letectví - letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností do 2250 kg

Kategorie Letadel do 2250 kg (mimo SLZ)	Typ události podle závažnosti vlivu na provozní bezpečnost letectví - 3. čtvrtletí 2015				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
Celkem všechny kategorie letadel	11 (2*)	1 (1*)	64	11	1
Letoun	1 (2*)	1	46	10	0
Kluzák	9	0	12	1	0
Vrtulník	0	0	3	0	0
Balón Vzducholod'	0	0 (1*)	1	0	0
Bezpilotní letadla	1	0	2	0	1

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

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

Struktura oznámených událostí v provozu sportovních létajících zařízení (SLZ)

Druh sportovního létajícího zařízení	Typ události podle závažnosti vlivu na provozní bezpečnost letectví - 3. čtvrtletí 2015				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno
Celkem SLZ	13 (6*)	0	20	1	0
ULL	7 (5*)	0	18	1	0
UK	0 (1*)	0	0	0	0
ULH a ULV	1	0	1	0	0
PK, MPK, ZK, MZK	5	0	1	0	0

Události v parašutistickém provozu z hlediska závažnosti

Sportovní padák	15 nehod	40 vážných incidentů		
-----------------	-----------------	-----------------------------	--	--

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

Tabulka uvádí počet leteckých nehod na území České republiky a počet osob, které při nich zahynuly ve 3. čtvrtletí roku 2015 a porovnává tyto údaje se stejným obdobím v letech 2010 - 2014.

Rok události	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Letecké nehody včetně parašutistických	39	31	45	31	43	37
Fatální letecké nehody	4	4	6	2	7	1
Počet zahynulých osob	4	5	6	3	10	1

Uvedený počet nehod a zahynulých osob zahrnuje také parašutistický provoz.



Ve třetím čtvrtletí roku 2015 u letounů a vrtulníků provozovaných v obchodní letecké dopravě nedošlo na území České republiky k žádným leteckým nehodám. Stala se jen jedna událost, která byla zařazena do kategorie vážný incident. Znamená to udržení dosavadního příznivého trendu.



Incident

Datum: 27. 7. 2015
Typ: Cessna 680
Místo: Severně bodu HDO

- ➔ Po vzletu z ESGP (Göteborg - Švédsko) a cca 15 min. letu posádka zaznamenala zvláštní zvuk ze zadní části letounu.
- ➔ Vzápětí došlo k signalizaci "ENGINE VIBRATION L,, vibrací motoru, Posádka uplatnila check list ENGINE FAILURE OR PRECAUTIONARY SHUT DOWN a rozhodla se pokračovat v letu do Prahy.
- ➔ Řídící ACC Mnichov oznámil ACC Praha, že letoun vyslal pilnostní signál a ohlásil závadu na motoru.
- ➔ Po přihlášení na sektoru NSL ACC Praha posádka upřesnila, že má levý motor vypnutý a žádala pouze místní pohotovost při přistání na LKPR.

Incident Cessna 680 - pokračování

- ➔ Letoun přistál v pořádku. Při prohlídce motoru bylo zjištěno poškození pláště levého motoru a lopatek turbíny.
- ➔ Motor byl svěšen a odeslán na prohlídku ke stanovení příčiny poruchy.

Incident

Datum: 17. 8. 2015
Typ: B-737-800
Místo: LBBG (Burgas)

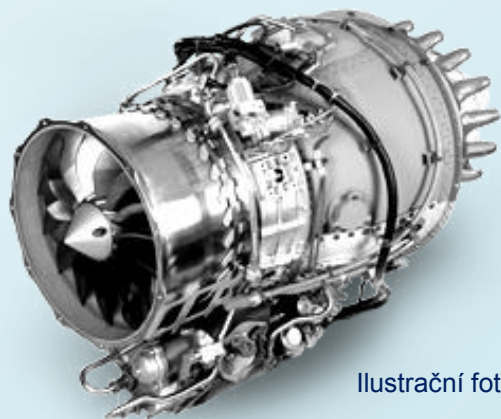
- ➔ Technická závada na reverzu levého motoru způsobila zpoždění odletu letounu českého dopravce z Burgasu.
- ➔ Letoun s cestujícími odlétl do Prahy až po odstranění závady.



Incident

Datum: 6. 9. 2015
Typ: Cessna 510
Místo: LSZR (St. Gallen – Alternhein, Švýcarsko)

- Při letu letounu českého provozovatele z Alternheinu do Barcelony, při stoupání do cestovní hladiny, došlo na hladině cca 8000 ft k signalizaci nízkého tlaku oleje na levém motoru.
- Posádka uplatnila postupy „Emergency check list“ a rozhodla se pro diverzi na LSZH (Zurich).
- Přiblížení a přistání na jeden motor proběhlo bez obtíží.
- Při prověrcce systémů motoru byl indikován vadný vysílač tlaku oleje.



Ilustrační foto

Incident

Datum: 13. 9. 2015
Typ: B-737-700
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Posádka letadla B-737 tuzemského dopravce, letícího z LBBG (Burgas) do LKPR, zaznamenala během přiblížení na přistání závadu na vztlakových klapkách.
- Důvodem byla asymetrie polohy vztlakových klapek při vysouvání.
- Posádkou byla vyžádána požární asistence při přistání.
- Přistání proběhlo bez dalších potíží. Po zastavení letadla byla provedena kontrola kol a brzd.
- Stejná závada se na tomto letadle projevila již 10. 9. LTBJ (Izmir), 11. 9. v LKPR a 12. 9. v LFPG (Paris Charles de Gaulle).
- Příčinou události byla technická závada – vadný pravý snímač polohy klapek.

Vážný incident

Datum: 17. 9. 2015
Typ: ATR-72
Místo: LKPR (Praha Ruzyně)

- Posádka letadla ATR-72 tuzemského dopravce, letícího z LKPR do EDDH (Hamburg), zaznamenala krátce po vzletu, v hladině 4000 ft, výskyt dýmu a zvýšení teploty v kabině cestujících.
- Na vzniklou situaci reagovala posádka provedením MEMORY ITEMS pro výskyt dýmu v kabině letadla, vyhlásila stav nouze MAYDAY a připravila kabinu na nouzovou situaci.
- Posádka v kabině letadla poskytla cestujícím improvizované filtry v podobě mokrých papírových ručníků a pro svoji ochranu použila dýchací vybavení PBE.
- Následně byl proveden okamžitý návrat letadla z letu zpět na LKPR s přistáním, bez dalších potíží.

Vážný incident ATR-72 - pokračování

- Po zastavení na stojánce byla provedena kontrola letadla příslušníky HZS. Cestující opustili letadlo do přistavených autobusů.
- Z letadla byla provedena demontáž zapisovače CVR a standardně byl vyhodnocen zapisovač letových dat.
- V rámci zjištění příčiny výskytu dýmu a odstranění závady byly provedeny výměny 4 ks gumotextilních těsnících kroužků netěsného kompenzátoru pneumatického potrubí pod podlahou cestujících a poškozeného gumotextilního kompenzačního měchu BELLOWS připojení výměníku klimatizace k pneumatickému potrubí.
- Dále byly provedeny detailní prohlídky vnitřní a vnější části trupu v prostorech úniku dýmu bez nálezu zahoření či tepelného poškození.
- Letadlo bylo uvolněno zpět do provozu.



Střety s ptáky

V průběhu třetího čtvrtletí 2015 ÚZPLN obdržel celkem 65 oznámení o střetu s ptáky a 3 oznámení o střetu se zvěří (zajíc). Při 4 střetech došlo k poškození letounu.

→ 56 střetů s ptáky se stalo v prostoru letišť v České republice:

→ 9 LKTB

→ 38 LKPR

→ 6 LKMT

→ 1 LKKV

→ 1 LKPD

→ 1 za letu (Lipník nad Bečvou)

→ 9 střetů s ptáky se stalo v zahraničí.



Střety s ptáky - pokračování

Nejčastější střety podle rozpoznaných ptačích druhů:

- 9 poštolka
- 5 vlaštovka
- 1 káně
- 1 holub
- 1 skřivan
- 48 neurčeno



Přehled laserových útoků

Ve třetím čtvrtletí 2015 ÚZPLN obdržel oznámení o 12 případech útoku laserovým paprskem ve FIR Praha.

Případy zasažení laserem byly oznámeny:

- 5 x posádkou zahraničního provozovatele.
- 7 x posádkami českých provozovatelů.

K ohrožení bezpečnosti provozu došlo během přiblížení na přistání a při letu po trati:

- 10 x na LKPR
- 1 x na heliport FN Plzeň
- 1 x na LKMT



Přehled událostí, ze kterých lze vyvodit poučení ke zlepšení provozní bezpečnosti při provozování leteckých prací.



Incident

Datum: 10. 7. 2015

Typ: AN-2

Místo: 3 km N LKMI (Mikulovice) u obce Glucholazy (Polsko)

- ➔ Po vzletu z RWY 05 LKMI došlo při stoupání ke ztrátě výkonu a nepravidelnému chodu motoru. Pro malou výšku se posádka rozhodla provést bezpečnostní přistání do terénu.
- ➔ Nedošlo k poškození letounu a nikdo z dvoučlenné posádky a 12 výsadkářů na palubě nebyl zraněn.
- ➔ Příčinou sníženého výkonu motoru byla ulomená klapka pro ohřev karburátoru, řešeno výměnou celého sacího koše karburátoru.

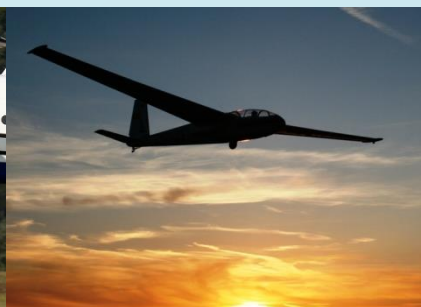
Incident AN-2 pokračování

Ilustrační foto



Následující přehled se týká letadel všech váhových kategorií ve všeobecném letectví (GA) na území České republiky.

Přehled zahrnuje neobchodní lety s jinými než složitými motorovými letadly, zejména v rekreačním a sportovním létání.



Přehled událostí, ze kterých lze vyvodit poučení ke zlepšení bezpečnosti v rekreačním a sportovním létání letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností do 2250 kg.



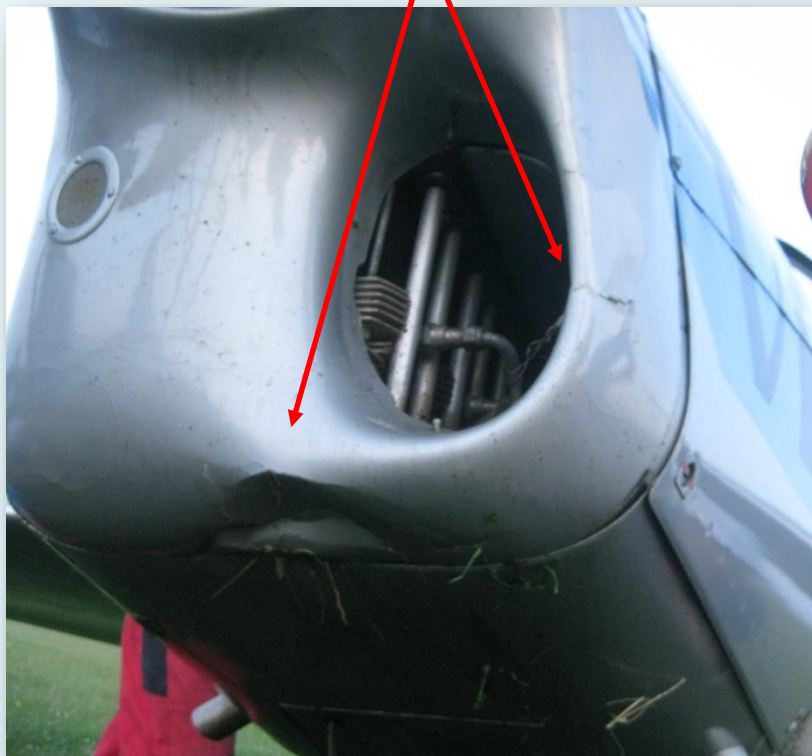
Incident

Datum: 4. 7. 2015
Typ: Motorový kluzák L-13 SE Vivat
Místo: LKZB (Zbraslavice)

- Pilot vykonával s motorovým kluzákem letištní let.
- Při provádění úkonů před přistáním provedl pilot vysunutí podvozku, který se pak při doteku s přistávací dráhou samovolně zasunul.
- Při přistání došlo na kluzáku ke zničení listů vrtule a k poškození krytů motoru.
- Pilot nebyl zraněn.
- Příčinou události bylo nedostatečné zajištění páky ovládání podvozku v otevřené poloze.

Incident L-13 SE Vivat - pokračování

Poškození na předním krytu motoru



Zničené listy vrtule

Incident

Datum: 11. 7. 2015
Typ: Motorový kluzák L-13 SE Vivat
Místo: LKKT (Klatovy)

- Po vzletu a dosažení výšky cca 100 m došlo ke ztrátě vrtule za chodu motoru.
- Pilot se rozhodl pro zatáčku a návrat na letiště. Při dosednutí došlo k malému poškození přední spodní části trupu a ostruhy.
- Vrtule byla nalezena. Podle nálezu došlo k utržení všech šesti šroubů.
- Příčinu šetří ÚZPLN, který vydal předběžnou zprávu a doporučení.
- Opatření k bezpečnosti:
 - držitelé typového certifikátu do konečného závěru šetření vydali své servisní bulletiny,
 - informace o ztrátě vrtulí na L-13 SE Vivat byly zveřejněny na www.uzpln.cz (6. 8. 2015 v Chorvatsku a 30. 9. 2015 na Slovensku).

Incident L-13 SE Vivat - pokračování



Stav vrtule při incidentu L-13 SE Vivat dne 6. 8. 2015, Sinj (Chorvatsko).



Stav vrtule při incidentu L-13 SE Vivat dne 30. 9. 2015, Trnava (Slovensko).



Letecká nehoda

Datum: 11. 7. 2015
Typ: Kluzák L-13 A Blaník
Místo: LKPS (Plasy)

- ➔ Posádka kluzáku prováděla cvičné lety k nácviku oprav vadných přistání dle Osnovy AK-PL číslo cv. 5.
- ➔ Instruktor provedl simulaci vyplavání kluzáku při přistání.
- ➔ Pilotka - žákyně zareagovala neadekvátním způsobem na vzniklou situaci.
- ➔ Prudce potlačila řídicí páku a kluzák podvozkem tvrdě narazil do RWY 21 LKPS.
- ➔ Instruktor zareagoval na nepřiměřenou reakci pilotky, ale nárazu kluzáku již nedokázal zabránit.
- ➔ Při tvrdém přistání došlo k poškození uchycení podvozku a ke zvlnění potahu na trupu.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.

Letecká nehoda L-13 A Blaník – pokračování:



Letecká nehoda

Datum: 12. 7. 2015

Typ: Kluzák L-23 SUPER Blaník

Místo: LKKY (Kyjov)

- ➔ Pilot prováděl letecký výcvik dle osnovy na kluzácích (cvičení IA/10).
- ➔ Po ukončení nácviku se zařadil do okruhu a v poloze po větru provedl důležité úkony.
- ➔ Po ukončení čtvrté okruhové zatáčky zvýšil rychlost na 95 km/hod, vysunul brzdící klapky a sestupoval na přistání na RWY 33.
- ➔ Ve výšce cca 25 m došlo k poklesu rychlosti, na kterou reagoval zavřením brzdících klapek a povolením řídicí páky pro opětovné získání rychlosti.
- ➔ Při vyrovnání došlo k náhlému prosednutí kluzáku a nárazu přídě kluzáku do země, odrazu a zachycení směrového kormidla o přistávací plochu.
- ➔ Při události nedošlo ke zranění pilota.

Letecká nehoda L-23 SUPER Blaník - pokračování

→ Poškozen byl konec trupu.



Incident

Datum: 18. 7. 2015
Typ: Tecnam P 92-JS
Místo: LKBE (Benešov)

- Pilot s další osobou na palubě naplánoval s letounem P 92-JS letištní let, který i provedl.
- Po přistání, když letoun pojížděl, došlo k vylomení pravého hlavního podvozku.
- Nikdo nebyl zraněn.
- Událost šetří provozovatel, závěrečná zpráva zatím nebyla vydána.

Incident P 92-JS - pokračování



Vylomený pravý hlavní podvozek



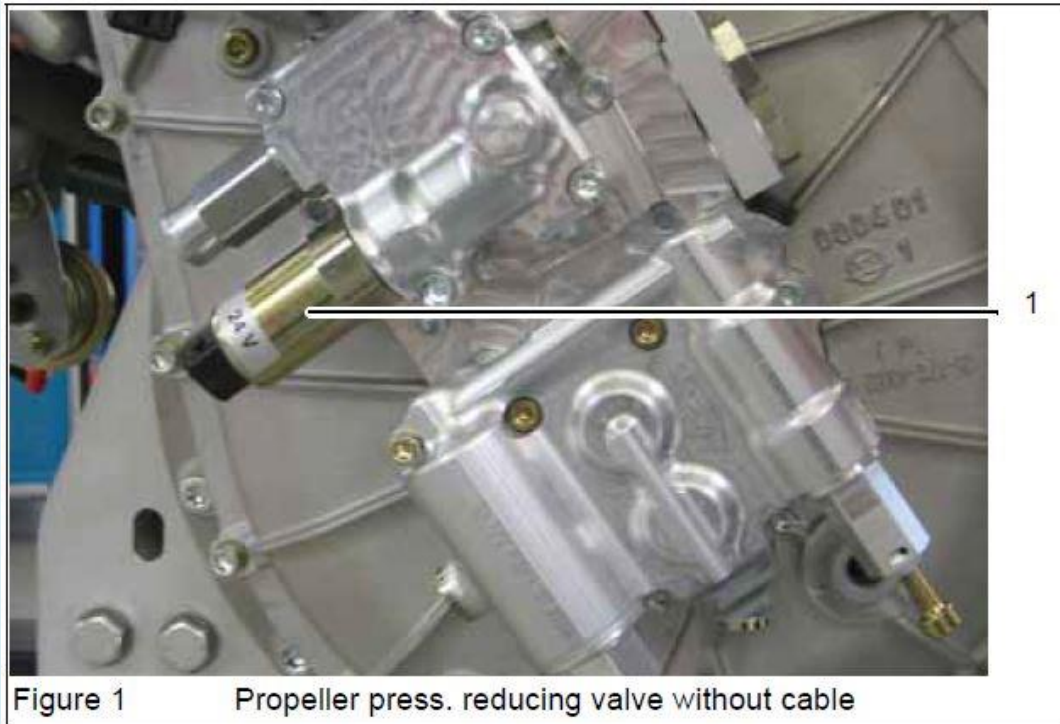
Incident

Datum: 22. 7. 2015
Typ: DA 42 Twin Star
Místo: LKMT (Ostrava - Mošnov)

- Pilot s další osobou na palubě plánoval let s letounem DA 42 z LKMT na LKPR s tím, že si před tím provede několik cvičných přiblížení NDB na LKMT.
- Krátce po vzletu z RWY 04 (cca 3 min) zaznamenal pilot ve stoupání do ALT 4000 ft vysazení levého motoru.
- Vyhlásil stav nouze MAYDAY a vyžádal vizuální přiblížení a přistání na RWY 22 LKMT, které následně provedl.
- Samotný let, přiblížení i přistání s jedním pracujícím motorem proběhlo bez dalších problémů.
- Letoun nebyl poškozen, nikdo nebyl zraněn.
- Příčinou události byla technická závada – nesprávná činnost elektromagnetického ventilu v systému praporování vrtule.

Incident DA 42 Twin Star - pokračování

- Vzhledem k tomu, že se tento průběh závady a její příčina v minulosti několikrát opakovala, vydala EASA již v roce 2008 AD No.: 2008-0145 týkající se motorů TEA 125 namontovaných pouze na letounech DA 42.



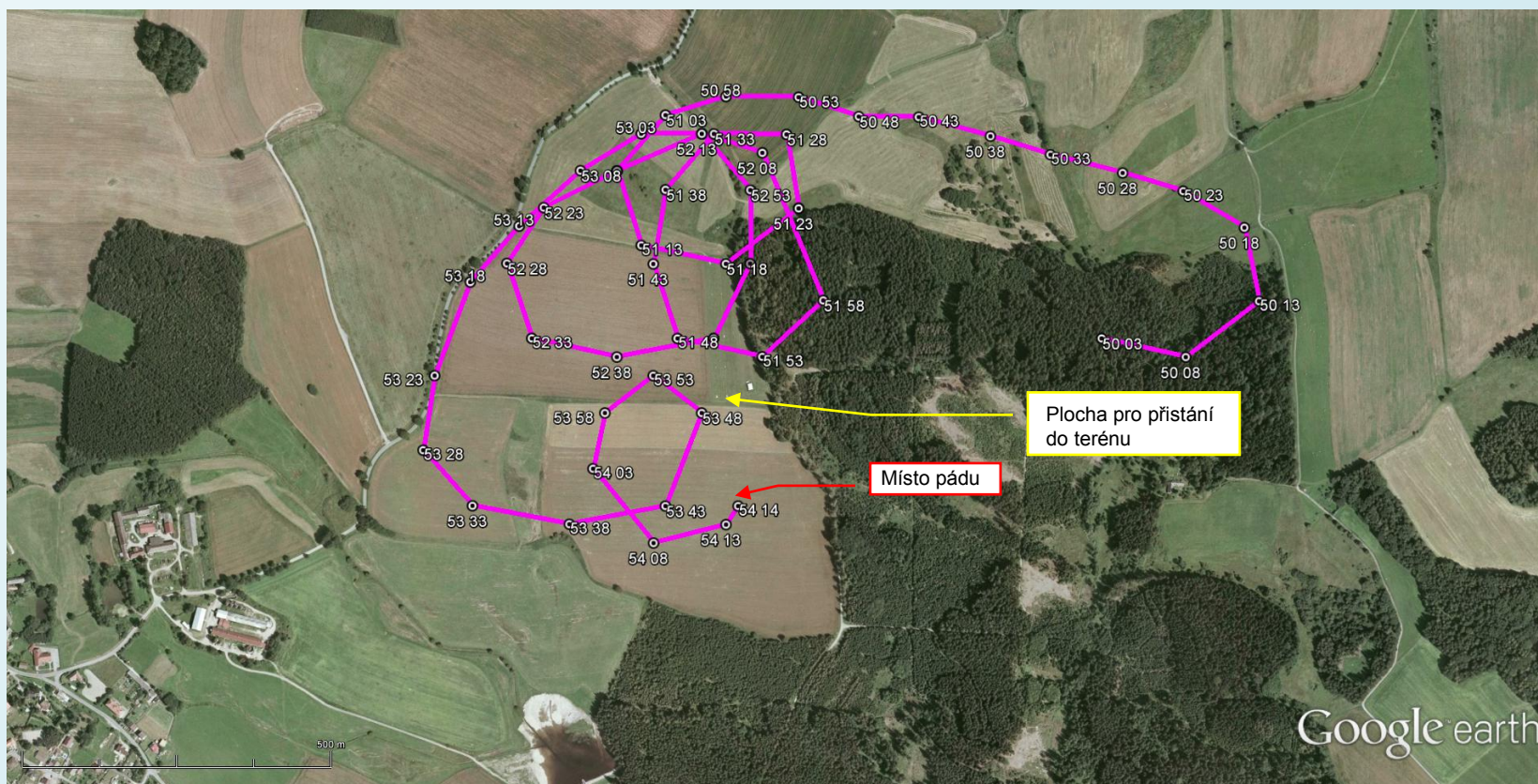
Letecká nehoda

Datum: 30. 7. 2015
Typ: Kluzák ASW 15 B
Místo: 1,2 km NE Zbilidy

- ➔ Pilotka kluzáku prováděla termický let po trati z LKTA do LKJI a zpět. V prostoru před LKJI nenašla stoupavý proud a rozhodla se pro přistání do terénu na plochu u obce Zbilidy.
- ➔ Ve výšce 270 m AGL, místo manévru na přistání uskutečnila pokus o nalezení výstupného proudu. Provedla celkem 4 zatáčky o 360°, ale stoupání nenalezla.
- ➔ Ve výšce cca 140 m AGL, cca 360 m od středu vyhlédnuté plochy, se znovu pokusila v kroužení o nalezení stoupání. Po cca 3 zatáčkách o 360° byl kluzák ve výšce cca 116 m AGL. Teprve potom pilotka letěla do polohy pro třetí zatáčku zvoleného okruhu. V poloze mezi třetí a čtvrtou zatáčkou se rozhodla provést ještě jednu zatáčku o 360°. Na jejím počátku měla výšku 98 m AGL.

Letecká nehoda kluzáku ASW 15 B – pokračování:

- ➔ Na konci zatáčky měl kluzák výšku 38 m AGL, rychlost 91,7 km·h⁻¹ a rychlost klesání -3,7 m·s⁻¹. Pilotka uvedla, že postupně vysunula aerodynamické brzdy a chtěla dotočit do směru přistání na plochu.
- ➔ Došlo však k pádu do vývrtky.



Letecká nehoda kluzáku ASW 15 B – pokračování:

- Pilotka utrpěla při nárazu do země těžké zranění, kluzák byl zničen.
- Závěrečná zpráva je publikována na www.uzpln.cz.



Incident

Datum: 31. 7. 2015
Typ: Zlín Z-43
Místo: LKPO (Přerov)

- Při výjezdu z travnaté RWY 23 došlo k najetí předního podvozku letounu do prohlubně vzniklé po zasypaných dírách světelné soustavy PAPI.
- Prohlubeň vznikla po třítydenních extrémních teplotách. Povrch byla zpevněn pouze přejezdem nákladního vozu po demontáži soustavy.
- Z důvodu hloubky nasypané zeminy cca 1 m došlo k následnému propadu horní vrstvy až o 18 cm.
- Denní kontrola dráhy v travnatém porostu tuto prohlubeň nezaznamenala.
- Došlo k poškození listů vrtule.



Poškození listů vrtule



Letecká nehoda

Datum: 6. 8. 2015

Typ: Kluzák VT-116 Orlík

Místo: Sjezdová trať ski areálu Sv. Petr - Špindlerův Mlýn

- ➔ Pilot kluzáku si naplánoval traťový let LKVP (Velké Poříčí) - Žalý - Rokytnice - Černá Hora - LKVP s celkovou vzdáleností 245 km.
- ➔ Po vzletu v aerovleku a nastoupání do 1850 m protnul pásku a pokračoval nad svahem v okolí Broumova směrem na Vrchlabí.
- ➔ Zde našel vzestupný termický proud, do kterého postupně přiletlo cca 10 dalších výkonných kluzáků, se kterými se v termice neudržel.
- ➔ Pilot se proto rozhodnul pokračovat v letu směrem k nejbližšímu kumulů, který se nacházel v prostoru Přední Labské.
- ➔ Nedostatečné zkušenosti s létáním nad horami a neznalost směru a rychlosti větru rozhodly o dalším průběhu letu.
- ➔ Po vlétnutí do hor se na závětrné straně kopců dostal do úplavu a kluzák začal klesat rychlostí 4 m/s.

Letecká nehoda VT-116 Orlík – pokračování:

- Povětrnostní podmínky neumožňovaly návrat na LKVR a pilot se rozhodnul pro přistání do terénu.
- Jako místo přistání si vybral sjezdovku ski areálu Sv. Petr.
- Přiblížení na přistání proti svahu prováděl při rychlosti 110 km/h a hladce dosednul na travnatou plochu sjezdovky.
- Cca po 20 metrech výběhu kluzák přešel odvodňovací kanál sjezdovky a 15 m za ním se zastavil.
- Kluzák byl po přejezdu překážky značně poškozen. Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda VT-116 Orlický - pokračování:



Letecká nehoda

Datum: 9. 8. 2015
Typ: Tecnam P 2008 JC
Místo: LKBE (Benešov)

- Pilot prováděl přistání na RWY 24 LKBE.
- Při vyšší přistávací rychlosti došlo k odskoku a následnému vyplavání letounu.
- Pilot ve snaze zabránit pádu z větší výšky provedl prudké potlačení řídicí páky.
- Letoun narazil předí do země a zůstal stát.
- Došlo ke zničení vrtule a k násilnému zastavení motoru.
- Pilot nebyl zraněn.
- Příčinou letecké nehody byla nezvládnutá oprava vadného přistání.

Letecká nehoda P 2008 JC - pokračování:



Incident

Datum: 14. 8. 2015
Typ: Cessna 340 A
Místo: LKPR, TWY N

- ➔ Pilot začal pojíždět podle instrukcí GEC.
- ➔ Místo, kde došlo k události, se nachází mimo mez povolení GEC.
- ➔ Na základě informací dostupných z hlášení události, pilot sjel z pevné plochy předovým kolem do odtokového kanálku a způsobil si tím na stroji „nepatrnou“ škodu.
- ➔ Po vytažení letadla, pilot poškozený blatník opravil, zkontroloval systém, znovu nastartoval letadlo a odletěl.
- ➔ Ve skutečnosti došlo ke střetu vrtule levého motoru s povrchem okolí kanálu a propadu předového kola do kanálu.

Incident Cessna 340 A - pokračování



Situace při zásahu HZS



Letecká nehoda

Datum: 16. 8. 2015
Typ: Kluzák L-23 Super Blaník
Místo: LKMI (Mikulovice)

- ➔ Při navijákovém vzletu za účelem cvičení úlohy č. 6 AK-PL 2006, řešení mimořádných případů při startu navijákem - přerušení tahu lana do 50 m, došlo ke ztrátě rychlosti.
- ➔ Kluzák tvrdě dosednul na hlavní podvozek a křídlo narazilo do země.
- ➔ K odstavení navijáku došlo v přechodovém oblouku, kdy měl kluzák malou rychlost pro pokračování v letu.
- ➔ Další okolností byla změna směru větru, který se při startu kluzáku změnil na zadní.
- ➔ Při události nedošlo ke zranění žáka ani instruktora.

Letecká nehoda L-23 SUPER Blaník - pokračování



Poškození trupu a křídla

Incident

Datum: 22. 8. 2015
Typ: Kluzák Scheibe Bergfalke II55 (L-104 B)
Místo: LKST (Strakonice)

- Při provozu kluzáku pilot zjistil nefunkční brzdící klapky.
- Po přistání bylo zjištěno zlomené táhlo v zadní kabině.
- Poškození pravděpodobně vzniklo během předchozího letu, při nastupování cestujícího bez letecké kvalifikace, který na táhlo šlápnul nebo se o něj opřel při vystupování velkou silou.

Incident L-104 B - pokračování

- ➔ Provozovatel přijal opatření - kontrastní varovné zbarvení táhla k upozornění osoby nastupující nebo vystupující z kabiny.



Incident

Datum: 22. 8. 2015
Typ: Zlín Z 50M
Místo: LKKV (Karlovy Vary)

- Krátce po vzletu z RWY 11 požádal pilot o „okamžité přistání na dráhu 12“ z důvodu vysazení motoru.
- V poslední fázi přistání se pilot letounu snažil přeletět oplocení letiště, ale částečně o něj zavadil podvozkem a spodní částí trupu.
- Letoun dosedl vlevo před prahem RWY 12.
- Při události nedošlo ke zranění pilota.
- Při následné kontrole částí motoru bylo po demontáži horního víka motoru zjištěno obroušení (ulomení) dvou zubů na náhonu hřídele vačky.
- Po demontáži zubového čerpadla oleje na vačkové skříně byl zjištěn ulomený zub malého ozubeného kola (unášeného) a jeho vklínění mezi další zuby čerpadla.

Incident Z 50M - pokračování

Poškození spodní části trupu při kontaktu s oplocením letiště



Poškození čerpadla oleje



Incident

Datum: 27. 8. 2015
Typ: Motorový kluzák L-13 SW Vivat
Místo: LKVR (Vrchlabí)

- Pilot před přistáním nevysunul podvozek.
- Kluzák došel na travnatý povrch dráhy.
- Došlo k poškození vrtule a spodní části trupu.
- Pilot nebyl zraněn.



Incident

Datum: 29. 8. 2015
Typ: Motorový kluzák L-13 SE Vivat
Místo: LKKY (Kyjov)

- Pilot spolu s instruktorem prováděli s motorovým kluzákem na LKKY nácvik mimořádných případů za letu.
- Před přistáním však pilot nevysunul podvozek a instruktor si této skutečnosti nevšiml a žáka neupozornil.
- Přistání bylo provedeno s nevysunutým podvozkem, následkem čehož došlo k poškození vrtule a motorových krytů kluzáku.
- Posádka kluzáku byla bez zranění.

Incident L-13 SE Vivat - pokračování



Poškození listu vrtule

Vážný incident

Datum: 30. 8. 2015
Typ: Zlín Z-43
Místo: Horský hřeben 1,6 km N Lysé hory

- ➔ Pilot společně s dalšími třemi osobami na palubě prováděl kondiční 30minutový let z LKFR (Frýdlant nad Ostravicí).
- ➔ Po vzletu z RWY 26 pilot provedl zatáčku doprava a pokračoval ve stoupání do 300 m AGL přes Janovice - Pražmo - Krásná.
- ➔ Nad obcí Krásná se rozhodnul, že obletí vrchol Lysé hory a vrátí se zpět na LKFR.
- ➔ Severně hory Malchor přerušil přímý let a zahájil pravou zatáčku. Zatáčku ale přerušil z důvodu zvýšené turbulence a ztráty rychlosti na cca 140 km/h.
- ➔ Pilot nastavil vzletový režim a pokračoval přeletem přes hřeben.

Vážný incident Zlín Z-43 – pokračování:

- ➔ Při vlétnutí do blízkosti hřebene zesilovala turbulence a prudce se zvýšilo klesání.
- ➔ Při přeletu horského hřebene pilot nic zvláštního nezaznamenal a po cca 5 minutách letu přistál na LKFR.
- ➔ Pilot si po přistání všimnul „lehkého“ poškození letounu a toto oznámil zástupci VLP.
- ➔ Další osoby na palubě, které měly zájem se proletět nad pohořím Beskyd k průběhu letu uvedly:

„Pilot začal před Lysou horou točit doprava, pak jsme letěli rovně a letadlem to začalo házet. Pak jsme slyšeli zvýšení hluku motoru. Když jsme se přiblížili k hřebeni, jevilo se nám, že míříme na vrcholky stromů. Letadlo začalo stoupat. Při přelétávání hřebene jsme ucítili šubnutí letadlem a zašustění vespod pod letadlem po zachycení vršků stromů. Po přeletění hřebene jsme letěli přímo k letišti“.

Vážný incident Z-43 – pokračování:

→ Z šetření vyplývá že:

- Pilot podcenil přípravu k letu s ohledem relativní převýšení na plánované trati letu.
- Podcenil vliv povětrnostních podmínek na let nad hornatým terénem.
- Provedl část letu s jednomotorovým letadlem nad hornatou a zalesněnou oblastí bez vhodných ploch pro nouzové přistání.
- Po kontaktu letounu s překážkou došlo k poškození náběžné hrany levé a pravé poloviny křídla, poškození spodní strany pravé vztlakové klapky, poškození levé strany stabilizátoru a drobné poškození spodní strany trupu.

Vážný incident Z-43 – pokračování:

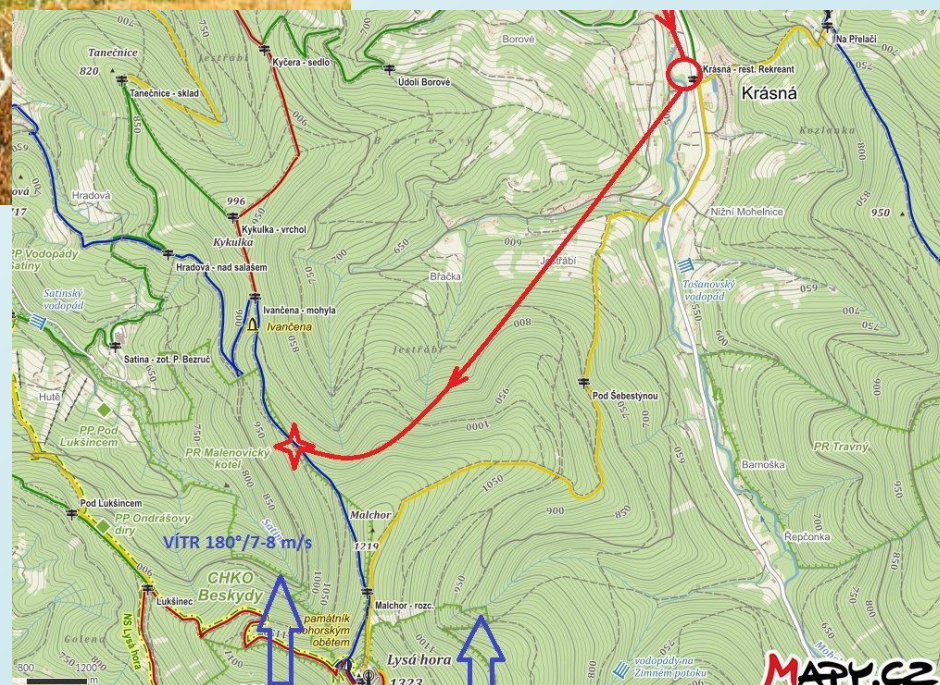
Poškození náběžné hrany křídla Z-43:



Vážný incident Z-43 – pokračování:



Pohled z Lysé Hory do prostoru kam letěl Z-43 a pravděpodobná trasa letu proti hřebenu Malchor (1290 m)



Incident

Datum: 5. 9. 2015

Typ: Jak 18T

Místo: LKMK (Moravská Třebová)

- Pilot před přistáním nevysunul podvozek.
- Letoun dosedl na břicho na asfaltový povrch RWY 26R.
- Došlo k poškození spodní části trupu a výfuku motoru, vrtule, klapky a stupačky.
- Pilot nebyl zraněn.



Incident

Datum: 14. 9. 2015
Typ: Tecnam P 92-JS
Místo: LKBE (Benešov)

- Posádka v rámci výcvikového letu pojížděla na místo vzletu.
- Na TWY A došlo ke zlomení levé podvozkové nohy.
- Letoun se zastavil a zhoupnul, čímž došlo k následnému poškození koncového oblouku levé poloviny křídla a ocasní části trupu.
- Posádka nebyla zraněna.
- Příčinou incidentu byla mechanická závada způsobena skrytou vadou materiálu.

Incident Tecnam P 92-JS – pokračování:



Lom levé podvozkové nohy



Informace o událostech v provozu sportovních létajících zařízení, ze kterých lze vyvodit poučení.



Letecká nehoda

Datum: 21. 8. 2015
Typ: UL letoun Skylane UL
Místo: obec Lipno, okr. Louny

- ➔ Pilot ULL a cestující s leteckými kvalifikacemi provedli vzlet z bývalé plochy pro LCHČ u obce Lišťany, 7,5 km E obce Lipno.
- ➔ Při letu nad katastrem obce Lipno došlo k pádu ULL v pravém náklonu na malé výšce.
- ➔ Během pádu narazil do štítu a hřebenu střechy obytného domu v obci Lipno.
- ➔ Následně dopadl na okraj místní asfaltové komunikace.
- ➔ Pilot utrpěl smrtelné zranění, cestující byl těžce zraněn a k dnešnímu datu je stále hospitalizován v nemocnici.
- ➔ ULL byl zničen.

Letecká nehoda Skylane UL - pokračování

Trosky ULL a budova, do které narazil při pádu.



Parašutistický provoz

Ve třetím čtvrtletí roku 2015 se aktivita v parašutistickém provozu významně zvýšila a to se projevilo v počtu hlášených událostí.

Celkem bylo ÚZPLN oznámeno:

- 15 parašutistických nehod, z toho tři nehody byly se smrtelným zraněním,
- 40 vážných incidentů.



Parašutistická nehoda

Datum: 15. 7. 2015
Typ: NAVIGATOR 200
Místo: LKPM (Příbram)

- ➔ Parašutistka, izraelská občanka, držitelka průkazu parašutisty s kategorií „A“ , věk 30 let.
- ➔ Praktický výcvik prováděný formou AFF zahájila v červnu 2014, celkem provedla 44 seskoků.
- ➔ V daný den provedla 5 seskoků, včetně kritického.
- ➔ Prováděla seskok dle osnovy RW ve dvojici pod přímým dohledem instruktora z výšky 4000 m AGL.
- ➔ Po bezproblémové činnosti v průběhu volného pádu aktivovala hlavní padák ve výšce cca 1200 m AGL.

Parašutistická nehoda - pokračování

- Padák ihned po otevření, bez zjevných příčin, začal rotovat doprava a ve spirále klesal rychlostí 14-15 m/s.
- Parašutistka narazila rychlostí cca 14 m/s do země.
- Následkům zranění na místě podlehla.
- Příčinou bylo, že parašutistka neprovedla odhoz hlavního padáku ihned po vzniku kritické situace.
- Závěrečná zpráva byla zveřejněna na www.uzpln.cz.



Parašutistická nehoda

Datum: 28. 8. 2015

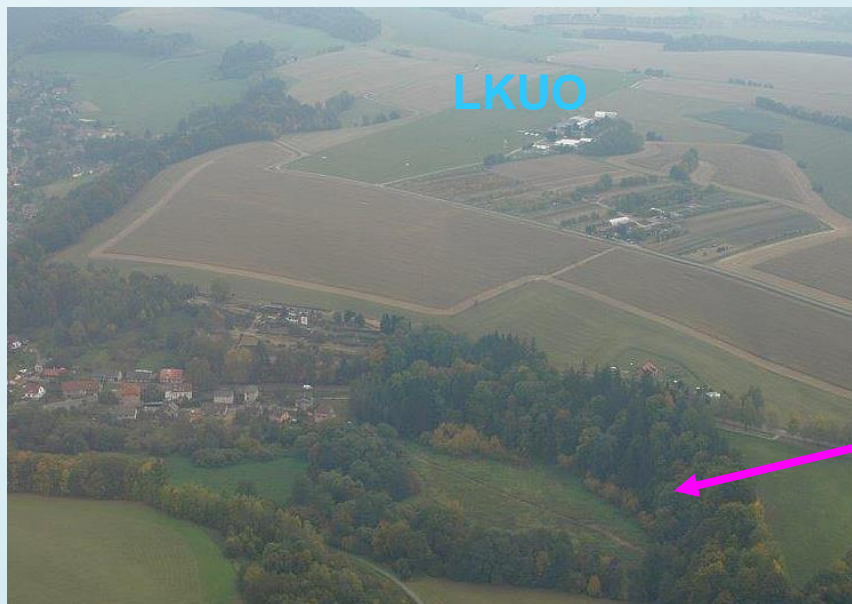
Typ: SOLO 250

Místo: LKUO (Ústí nad Orlicí)

- ➔ Parašutistka plní osnovu výcviku kategorie A, věk 40 let, praktický výcvik zahájila v červnu 2015, celkem provedla 19 seskoků, v daný den provedla 3 seskoky, včetně kritického:
 - první seskok byl proveden v rámci cv. 4 – stabilizovaný volný pád,
 - druhý seskok byl proveden v rámci cv. 5 – volný pád v prsní poloze 5 sec – průběh seskoku bez závad,
 - třetí seskok – kritický; ve třetí výsadce jako druhá opustila letoun ve výšce cca 1200 m AGL.
- ➔ Po opuštění letounu letěla volným pádem ve stabilizované prsní poloze cca 3 sec.
- ➔ Následně došlo k roztočení těla v horizontální poloze a poté k zhroucení prsní polohy a parašutistka pokračovala v nekontrolovaném volném pádu.

Parašutistická nehoda – pokračování

- Bezvzládné tělo narazilo rychlostí cca 60 m/sec do koruny rozeklaného stromu.
- Při prvním kontaktu s kmenem stromu došlo k násilnému uvolnění hlavního a záložního padáku z obalového dílce a ke značnému poškození padákového postroje.
- Parašutistka byla nalezena zaklíněna mezi kmeny předmětného stromu. Utrpěla zranění neslučitelná se životem.



Místo dopadu parašutistky

Parašutistická nehoda – pokračování:

- Z dosavadního průběhu šetření vyplynulo, že parašutistka po cca 3 sec letu ve stabilizované prsní poloze ztratila kontrolu nad letem.
- Neučinila nic pro aktivaci hlavního ani záložního padáku.
- Zabezpečovací přístroj MPAAD přeseknul uzavírací šňůrku po aktivaci ve výšce cca 231 m AGL, ale vrchlík záložního padáku včetně výtažného padáčku zůstal v obalovém dílci.
- Opatření – na základě doporučení komise ÚZPLN vydal ÚCL dne 23. 9. 2015 zákaz používání zabezpečovacího přístroje MPAAD parašutisty kategorií Ž, A, B.

Parašutistická nehoda

Datum: 19. 9. 2015
Typ: Padák M 291
Místo: LKKT (Klatovy)

- Parašutista, německý občan, se zúčastnil parašutistického soustředění organizovaného Evropskou armádní organizací.
- Dvoudenní kurz byl veden zkušeným instruktorem, který všechny účastníky kurzu zařadil do kategorie „Ž“ – základní výcvik. Účastníci kurzu po teoretickém školení provedli závěrečný písemný test.
- Praktické přezkoušení znalostí normálních i nouzových postupů bylo prováděno tak, že jednotliví cvičenci byli ustrojeni do padákových kompletů a instruktor kontroloval jejich reakce na vzniklou situaci.
- Parašutista, věk 49 let, celkový počet seskoků 11 včetně kritického, prvních 7 seskoků provedl v období let 2000 - 2002 na padáku OVP-68 z letounu An-2.
- V srpnu 2014 absolvoval základní výcvik a provedl 3 seskoky na padáku FALCON 265 z letounu SKYVAN.

Parašutistická nehoda – pokračování:

- ➔ Letoun typu SKYVAN odstartoval s pěti parašutisty základního výcviku a výsadkovým průvodcem. Plynule stoupal do 1500 m AGL. Všichni parašutisté měli jednostranné spojení s instruktorem, který je oslovoval jmény.
- ➔ Parašutista prováděl seskok základního výcviku, kdy k otevření hlavního padáku dojde pomocí výtažného lana.
- ➔ Opouštěl letoun jako první a krátce po výskoku se přetočil z požadované polohy do letu střemhlav.
- ➔ Výsadkový průvodce pozoroval, jak došlo ke kontaktu nosných šňůr hlavního padáku s dolními končetinami parašutisty.
- ➔ Po otevření hlavního padáku byl vrchlík naplněn jen z cca 80% a okamžitě přešel do rotace, která stále zrychlovala.

Parašutistická nehoda - pokračování:

- ➔ V průběhu extrémní rotace došlo k vzájemnému zamotání šňůr hlavního a záložního padáku a vrchlík hlavního padáku zcela zkolaboval.
- ➔ Parašutista dopadl do zahrady cca 500 m severozápadně od letiště.
- ➔ Tělo se po dopadu na zem odrazilo a poté zůstalo bezvládně ležet na trávníku. Parašutista zraněním na místě podlehl.
- ➔ Dosavadním šetřením bylo zjištěno, že:
 - Druhá nosná šňůra řady AB hlavního padáku se pravděpodobně zachytila v průběhu nestabilního výskoku o postroj (stopy na postroji a obalovém dílci záložního padáku).
 - Následovalo vtažení pravé strany vrchlíku do pravého předního oka slideru, neúplné naplnění vrchlíku a rozvoj extrémní rotace.

Parašutistická nehoda - pokračování:

- Parašutista provedl odhoz hlavního padáku a ručně aktivoval záložní padák.
 - Zabezpečovací přístroj typu CYPRES byl zapnut a v učené výšce došlo k jeho správné aktivaci.
- Komise ÚZPLN provádí:
- expertízy jednotlivých prvků padákového kompletu,
 - analýzy dat zabezpečovacího přístroje ve spolupráci s výrobcem.



Stav padákového kompletu

Následující přehled se týká provozní bezpečnosti bezpilotních letadel (RPAS) všech váhových kategorií dle Doplnku X Předpisu L 2 na území České republiky.

Datum	Druh události	Účel použití	Typ a popis
25. 7. 2015	Neurčeno	Komerční	DYS D800-v6, pád do nádrže Nové Mlýny
31. 7. 2015	ACCID	Komerční	SM Drone 4.1, pád po 3 minutách letu
21. 9. 2015	Incident	Model	Neadekvátní rozstup mezi UAV a letounem
30. 9. 2015	Incident	Komerční	Sky Ranger, kolize se stromy



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

Hodnocení závažnosti událostí je uvedeno v souladu s nařízením Komise (EU), které požaduje hodnocení událostí metodikou RAT (Risk Analysis Tool).



→ nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion),



→ porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup,



→ nepovolené narušení prostoru,



→ odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM.



Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion)

Ve třetím čtvrtletí 2015 bylo oznámeno celkem 5 událostí, při kterých došlo k neoprávněné přítomnosti letounu na dráze v použití. Události hodnocené z hlediska závažnosti jako incidenty jsou v tabulce:

Datum	ATS	Kategorie závažnosti ve vztahu k ATM	Popis
6. 8.	TWR LKPR	Significant Incident	Řidič MMP bez povolení křížoval RWY 12.
29. 8.	TWR LKPR	Significant Incident	Na RWY 30 se pohybovalo zvíře – divoké prase.
10. 9.	TWR LKPR	Significant Incident	Boeing B-737 provedl Go-Around kvůli jinému letadlu na dráze.



Porušení minim rozstupu

Ve třetím čtvrtletí 2015 bylo oznámeno celkem 10 událostí, kdy mezi letadly nebyla dodržena předepsaná minima rozstupů. Přehled událostí, které jsou, na základě hodnocení závažnosti metodikou RAT, v kategorii incident:

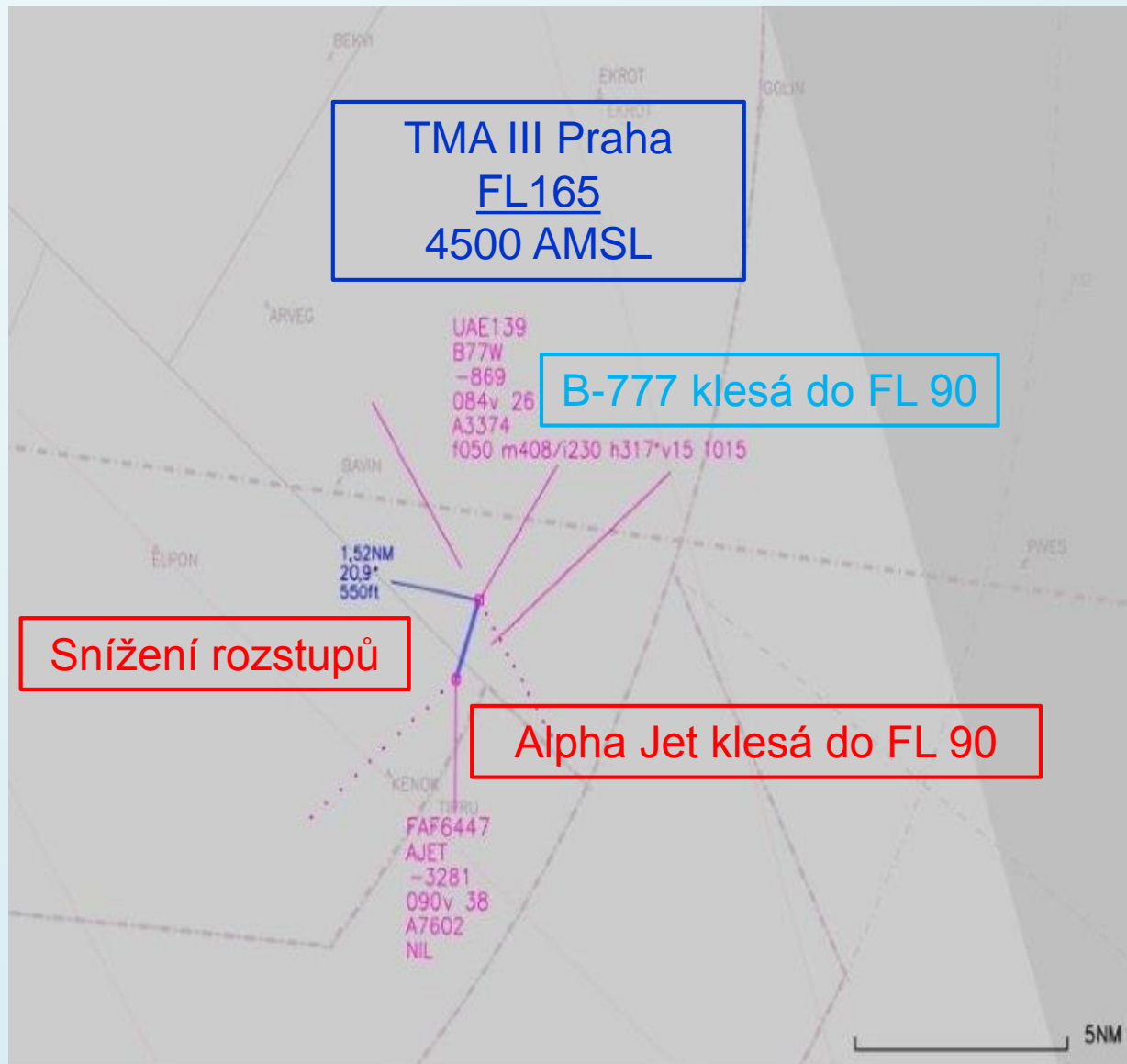
Datum	ATS	Kategorie závažnosti ve vztahu k ATM	Popis
7. 7.	APP	Major incident	V průběhu počátečního klesání B737-700 došlo ke snížení rozstupů s vojenským letounem Alpha Jet, který prováděl přiblížení na LKKB.
29. 7.	APP	Significant incident	Snížení rozstupu mezi 2 letouny ATR ve stoupání při odletu z LKPR.
19. 8.	ACC	Significant incident	Pilot SR22 nedodržel povolenou letovou hladinu a sklesal, čímž došlo ke snížení rozstupů s L-410.
25. 8.	APP	Significant incident	Snížení rozstupu mezi Cessna 172 a Piaggio P 180, které letělo z LKKV.
2. 9.	ACC	Significant incident	Pilot B737-800 začal stoupat na povolení, které bylo vydáno pro jiné letadlo.
19. 9.	APP	Significant incident	Snížení rozstupu mezi A320 na trati a klesajícím Boeing 777.
25. 9.	APP	Significant incident	Snížení rozstupu mezi A320 (odlet) a A321 při Go-around.

Incident

Datum: 7. 7. 2015
Typ: B-777-300 a vojenský letoun Alpha Jet
Místo: TMA III Praha

- Letoun B-777 na kmitočtu 127,575 dostal povolení klesat do FL 90 a po potvrzení příkazu byl přeladěn na kmitočet 119,0.
- Letoun Alpha Jet dostal povolení klesat do FL100. Jeho pilot ale potvrdil FL 90.
- ATCo nesprávný „readback“ přeslechl a letoun Alpha Jet přeladil také na kmitočet 119,0.
- ATCo na kmitočtu 119,0 provedl okamžité opatření k vyhnutí, ale i přesto došlo ke snížení rozstupů na 1,52 NM a 550 ft.
- Nedošlo k TCAS indikaci.
- Událost byla hodnocena v souladu s nařízením Komise (EU), které požaduje hodnocení událostí metodikou RAT (Risk Analysis Tool) jako ATM Overall B4 (Major Incident –Velký incident).

Incident B-777 a Alpha Jet - pokračování

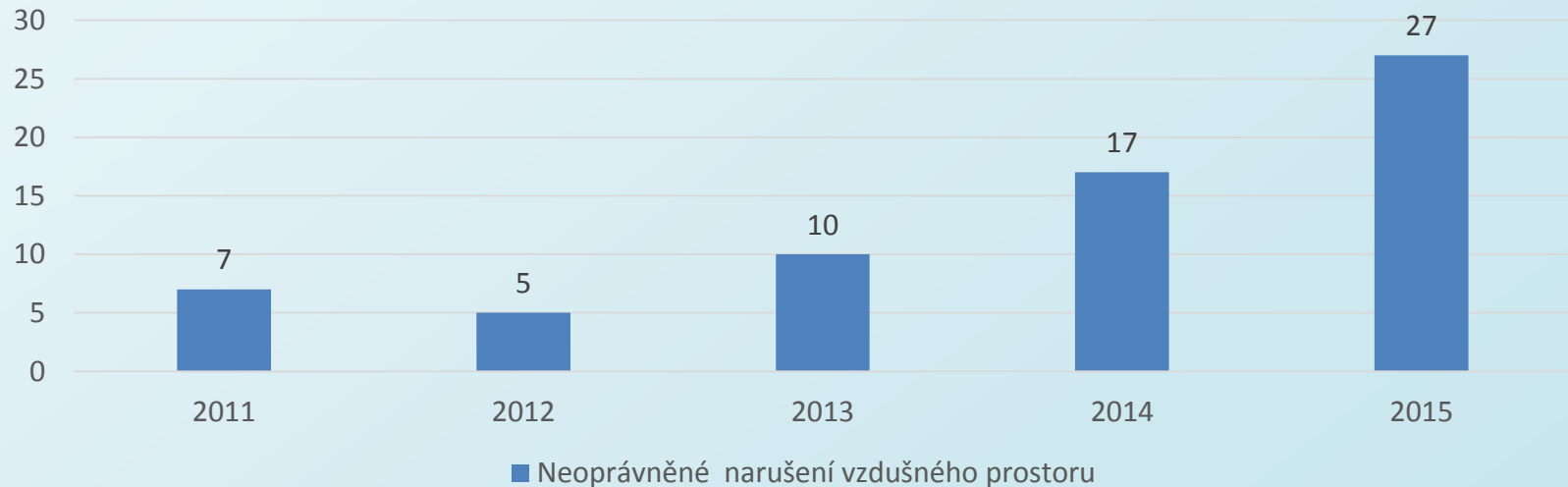




Nepovolené narušení prostoru

V této kategorii bylo ve třetím čtvrtletí 2015 hlášeno celkem 27 událostí, které byly s ohledem na závažnost hodnoceny jako 22 incidentů a 5 událostí bez vlivu na bezpečnost. Celkem byl 12 x narušen prostor CTR/TMA, 6 x prostor TRA, a 3 x prostor Vrbětice. Letadla do 2250 kg způsobila 23 narušení.

Narušení vzdušného prostoru
ve třetím čtvrtletí



Přehled hlášení „TCAS RA“.

Ve třetím čtvrtletí 2015 ÚZPLN obdržel 7 hlášení „TCAS RA“, z toho:

→ 5 x od posádek zahraničního provozovatele v LKAA:

- Všechny indikace byly způsobeny velkou vertikální rychlostí letounů při stoupání resp. klesání do povolené FL.
- V uvedených případech nedošlo ke snížení minima vertikálního rozstupu.

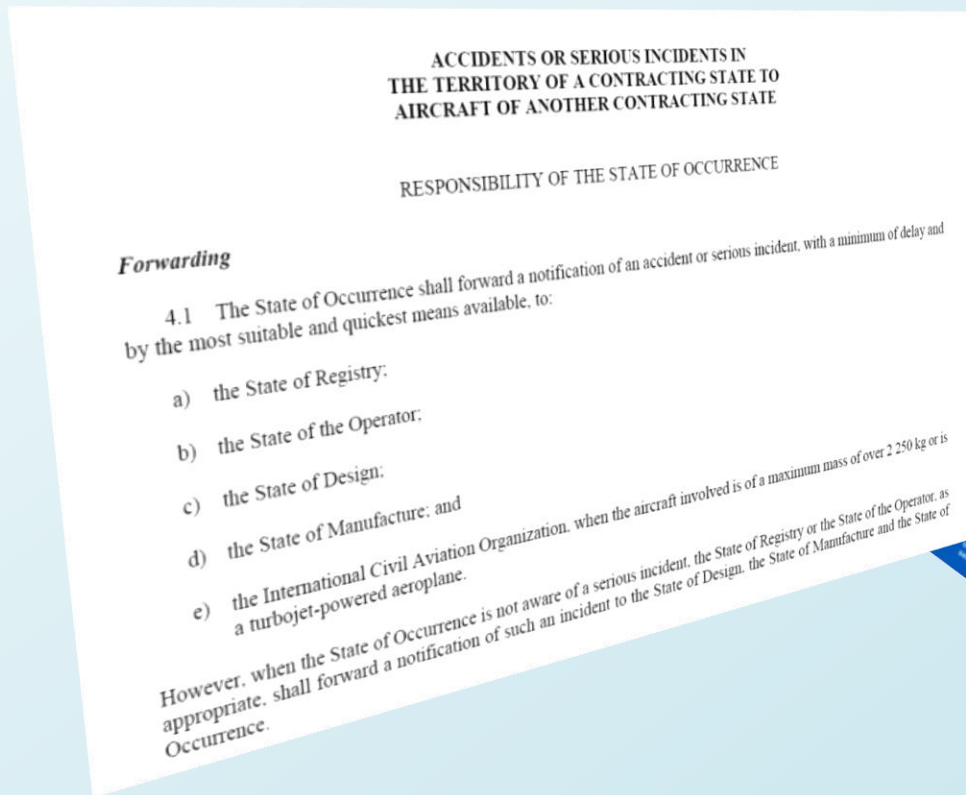
→ 1 x od posádky zahraničního provozovatele v zahraničí při APP ve Valencii, Španělsko:

- Narušitel byl ULL s českou pozn. značkou, se španělským pilotem.
- Případ šetří CEANITA Španělsko.

→ 1 x od posádky českého přepravce ve FIR Athens, Řecko:

- K indikaci došlo během letu v povolené FL.
- Indikace TCAS RA byla pravděpodobně způsobena reakcí na protiprovoz v nižší FL.
- Nedošlo ke snížení minima vertikálního rozstupu.

Ve třetím čtvrtletí roku 2015 ÚZPLN obdržel celkem 14 notifikací leteckých nehod a vážných incidentů v souvislosti s tím, že Česká republika je Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.



Přehled přijatých notifikací leteckých nehod a vážných incidentů:

Datum	Stát	Druh události	Typ
3. 7. 2015	Polsko	INCID	Balóny Kubíček BB-S Fish
13. 7. 2015	Francie	ACCID	ULL Pipistrel Taurus - fatální následky
16. 7. 2015	Kazachstán	ACCID	L-410 UVP-E
29. 7. 2015	Austrálie	ACCID	ULL Savage Club – fatální následky
29. 7. 2015	Spojené království	ACCID	ULL EV 97 TeamEuroStar UK
3. 8. 2015	Španělsko	ACCID	ULL Atec 122 Zephyr – fatální následky
17. 8. 2015	Spojené království	ACCID	PA-34-220T – fatální následky
20. 8. 2015	Slovensko	ACCID	Srážka dvou L-410 – fatální následky
27. 8. 2015	USA	ACCID	Air Tractor / AT 502B
29. 8. 2015	Itálie	ACCID	Technoavia SMG 92
2. 9. 2015	Spojené království	ACCID	ULL CSA SportCruiser
2. 9. 2015	Belgie	ACCID	ULL VL-3 Sprint – fatální následky
12. 9. 2015	USA	ACCID	Aero L-39 – fatální následky
30. 9. 2015	Slovensko	INCID	L-13 SE Vivat

Vážný incident

Datum: 3. 7. 2015

Typ: Horkovzdušný balón BB-S, model Fish

Místo: Pole u obce Skotniki, Polsko

- Pilot horkovzdušného balónu spoločne s dvoma cestujúcimi prováděl vyhlídkový let.
- Při přiblížení na přistání došlo ke kontaktu obalu balónu s drátou vysokého napětí.
- Obal balónu byl při kontaktu s vodiči poškozen.
- Posádka nebyla zraněna.
- Vážný incident šetří polští kolegové z PKBWL.

Vážný incident balónu BB-S – pokračování:

- V průběhu šetření bylo zjištěno že:
- Pilot horkovzdušného balónu provedl praktické periodické přezkoušení dne 6. 3. 2015, kdy měl platný pilotní průkaz.
- V den události měl platnou kvalifikaci do 31. 12. 2016, ale platnost průkazu mu končila dne 8. 4. 2015.



Ilustrační foto BB-S, OK-1209
(foto archiv výrobce)

Letecká nehoda

Datum: 20. 8. 2015
Typ: L-410 MA a L-410 UVP
Místo: Červený Kameň (Slovensko)

- ➔ Při pokusu o nový slovenský rekord v hromadném seskoku parašutistů se během stoupání ve 4 700 ft srazily letouny L-410 MA, OM-SAB a L-410 UVP, OM-ODQ.
- ➔ Oba letouny se zřítily do zalesněného hornatého terénu. Na palubě letounů bylo dohromady 34 parašutistů a 4 piloti. Nehodu nepřežili všichni 4 piloti a 3 parašutisté.
- ➔ Celkem 31 parašutistů si zachránilo život, když po srážce stihli opustit letouny před jejich zřícením na zem.

Letecká nehoda L-410 - pokračování

➔ Při šetření byla předběžně vyloučena technická příčina letecké nehody.



Letecké nehody, které nebyly notifikovány státem události nebo je stát události nešetří v souladu národními předpisy, protože se jedná o událost letadel uvedených v příloze II nařízení (ES) č. 216/2008:

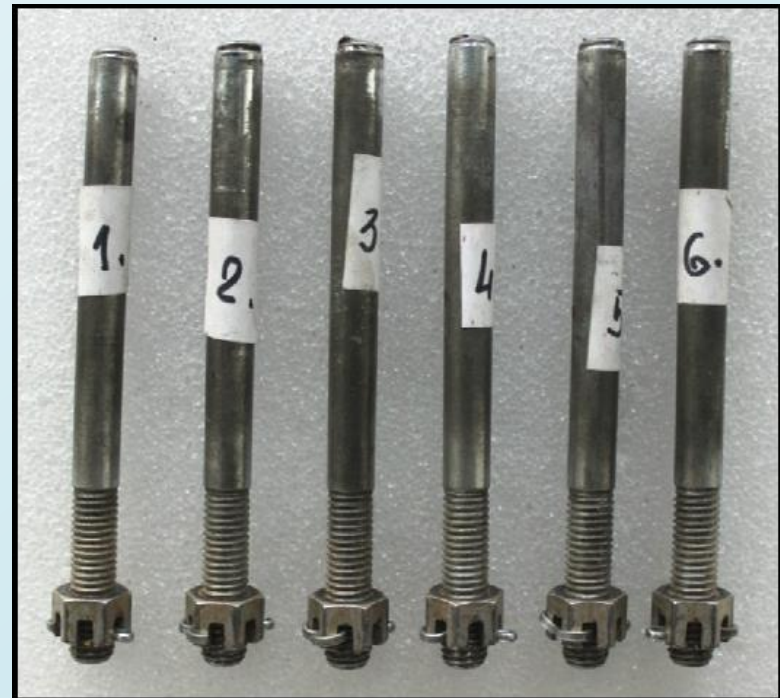
Datum	Stát	Druh události	Typ a místo
17. 9. 2015	Rakousko	ACCID	OK-IUA 69, TL-2000 Sting, Griesenkar Flachau.

ÚZPLN se dne 17. 9. 2015 podílel na organizaci pracovního jednání s držiteli TC a inspektory ÚCL k poruchám upevňovacích šroubů vrtule s následným upadnutím vrtule v provozu na motorovém kluzáku L-13 SE Vivat s motorem Mikron III.

Všemi zúčastněnými stranami byl vysloven souhlas s vydáním servisních bulletinů s tím, že je nutné vyhodnotit došlá hlášení o výsledcích kontrol dle bulletinu MIII SAB 002/2015.

Současně se shromažďují a průběžně analyzují výsledky zadaných odborných expertíz, které budou východiskem pro přijetí dalších opatření.

Dokumentace poruchy upevňovacích šroubů vrtule:



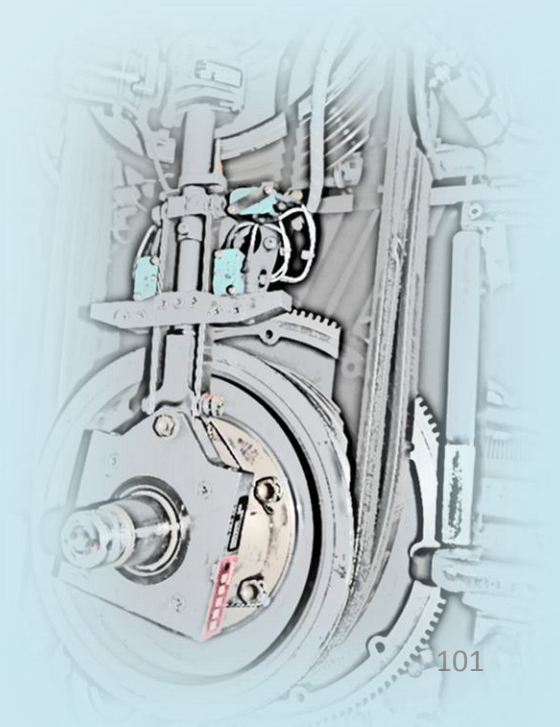


K poruchám upevňovacích šroubů vrtule se dne 14. 10. 2015 konalo následné pracovní jednání. 1

V souvislosti s událostí, která se stala 30. 9. 2015 na Slovensku a kluzáku, kde byl 6 bulletin proveden (MIII SAB-002/2015), budou ze strany držitelů TC následovat další kroky vedoucí k eliminaci a nápravě tohoto nepříznivého stavu.

ÚZPLN připomíná všem 4 provozovatelům uvedeného typu, aby sdělili držiteli TC motoru výsledek kontroly upevňovacích šroubů vrtule.

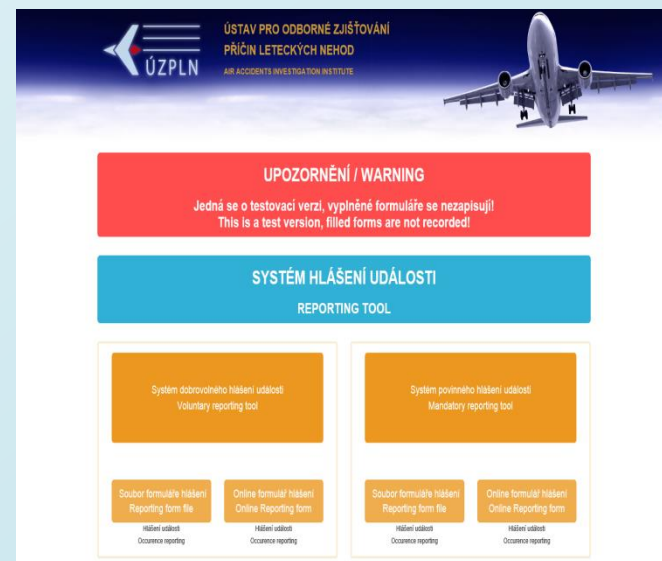
V souvislosti s šetřením incidentu, který se stal v provozu vrtulníku Robinson R22 Beta II dne 29. 6. 2015, kdy došlo k poruše hnacích řemenů ÚZPLN odkazuje na materiál vydaný australským vyšetřovacím úřadem ATSB a doporučuje všem provozovatelům vrtulníku uvedeného typu a vrtulníků s podobným systémem přenosu kroutícího momentu motoru na nosný rotor seznámit se s tímto dokumentem: [https://www.atsb.gov.au/media/.../ai-2009-038 final](https://www.atsb.gov.au/media/.../ai-2009-038_final)



ÚZPLN organizoval pracovní jednání k implementaci nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) číslo 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví a zaváděnému systému povinného a dobrovolného hlášení událostí.

Cílem bylo seznámit organizace v civilním letectví se zaváděným systémem povinného a dobrovolného hlášení událostí:

- ❖ Zkušební provoz systému, který umožní povinným organizacím bez dalších nákladů na vývoj vlastního technického vybavení splnit požadavky na kompatibilitu se SW ECCAIRS a taxonomií ADREP byl zahájen 1. října 2015.
- ❖ Dnem 15. listopadu, kdy nabývá účinnost nařízení číslo 376/2014, budou přijímána hlášení od povinných subjektů do národní databáze v rámci tohoto systému pouze pomocí zveřejněného formuláře.



Ředitel ÚZPLN se v rámci mezinárodní spolupráce zúčastnil 46. konference ISASI a ESASI ve dnech 24. – 27. srpna 2015 v Augsburgu.

Pracovního jednání se zúčastnilo 344 delegátů ze 43 států, kteří se zabývají oblastí vyšetřování leteckých událostí a bezpečností letectví.



- Safety Investigation Workshop se zabýval aktuálními problémy vyšetřování leteckých nehod v civilním letectví, zejména společenskými aspekty, nezávislostí a cíli z hlediska prevence.
- V průběhu konference byla slavnostně předána Ing. Ladislavu Mikovi cena Jerome F. Lederera a oceněn tak jeho přínos k bezpečnosti civilního letectví.



Ředitel ÚZPLN se zúčastnil pracovního jednání ENCASIA ve dnech 19. - 20. září 2015 v Bruselu.

Pracovní jednání se zabývalo zejména:



- výsledky činnosti pracovních skupin, zejména k vzájemné pomoci a k metodice a přípravě vzájemného hodnocení “Peer Review”,
- návrhem stanoviska o zkušenostech týkajících se šetření leteckých nehod a vážných incidentů letadel uvedených v Příloze II nařízení č. 216/2008,
- návrhem metodiky zaměřené na bezpečnostní doporučení.



Zástupce ÚZPLN se v rámci programu rozvoje dovedností inspektorů zúčastnil ve dnech 22. – 23. září 2015 v Lisabonu kurzu zaměřeného na příslušnou odbornou přípravu orgánů pro šetření k problematice vyžadování a poskytování vzájemné pomoci v rámci ENCASIA.

Pracovní jednání se zabývalo zejména:



- Zkušenostmi z provedených „Peer Review“ u 4 států a rozbořem dokumentace pro přípravu nezávislého posuzování, které proběhne u ostatních zemí v letech 2016 až 2017.
- Zprávou o zkušenostech s využíváním databáze bezpečnostních doporučení SRIS a požadavky na úplnost, kvalitu a sledování dat v celém cyklu od vydání bezpečnostního doporučení po jeho implementaci a vyhodnocení účinnosti.

Prostor pro Vaše dotazy,
připomínky, názory
a doporučení.

Organizace porad k bezpečnosti letů

ÚZPLN organizuje výroční poradou k rozboru bezpečnosti letů za rok 2015 dne 13. ledna 2015 v konferenčním sále Domu armády v Praze Dejvicích.

Začátek porady je v 9:30 hod.

ÚZPLN děkuje za souhlas s použitím fotografií, které pro prezentaci poskytl Miroslav Minařík.

Kontaktní adresa

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

E-mail: info@uzpln.cz

TEL: +420 266 199 231

FAX: +420 266 199 234



**Děkuji za
pozornost**