

Rozbor bezpečnosti za 2. čtvrtletí 2020



Obsah prezentace

- ➔ Vybrané ukazatele – 2. čtvrtletí 2020
 - ➔ Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN
 - ➔ Události na území České republiky
- ➔ Události v obchodní letecké dopravě
- ➔ Přehled hlášení TCAS RA
- ➔ Přehled o hlášení laserových útoků
- ➔ Přehled závažných událostí v ostatním provozu
- ➔ Přehled o zahraničních ACCID
- ➔ Informace

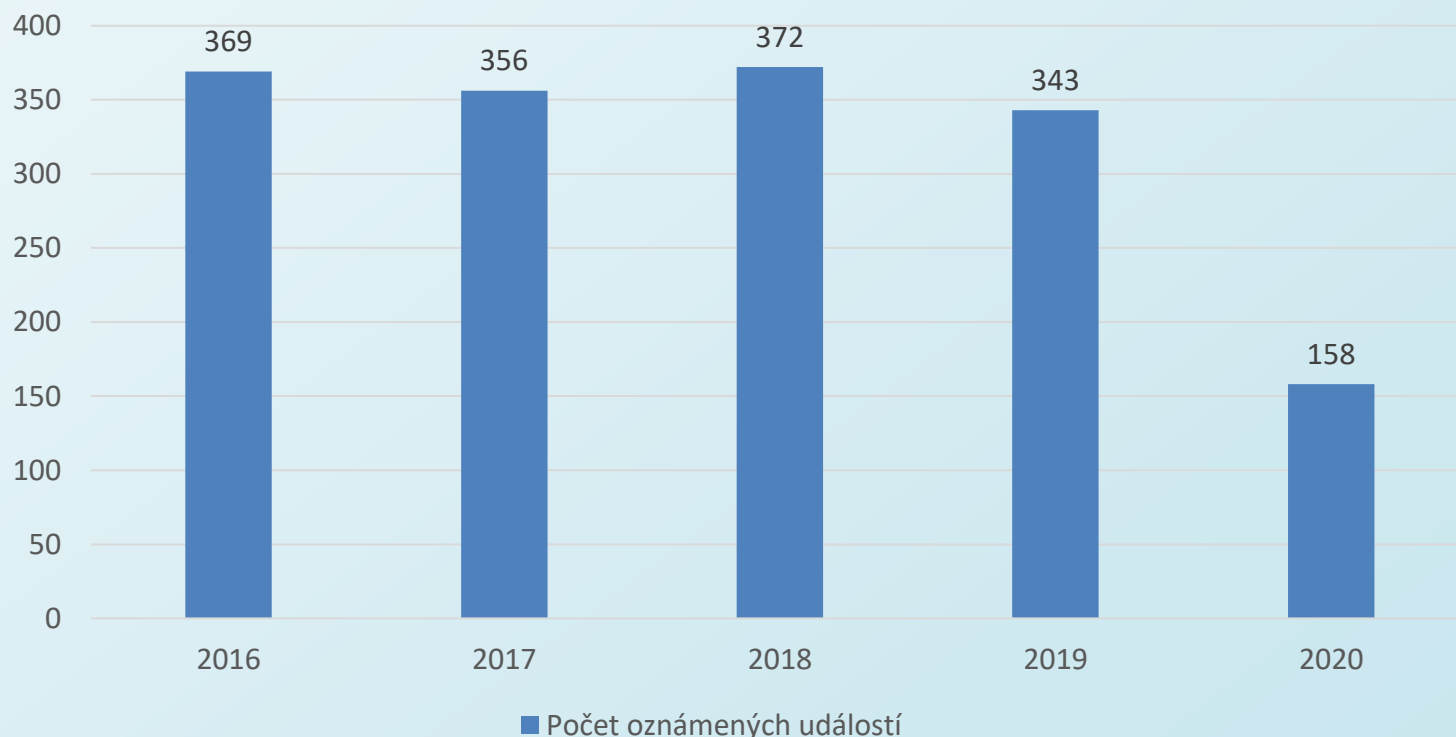
Vybrané ukazatele – 2. čtvrtletí 2020

- Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN v 2. čtvrtletí 2020 v rámci systému povinného hlášení a dobrovolného systému hlášení.
- Meziroční srovnání struktury událostí na území České republiky ve 2. čtvrtletí 2020 podle:
 - celkových počtů událostí,
 - třídy událostí,
 - hmotnostních kategorií letadel,
 - fáze letu.
- Struktura událostí ve 2. čtvrtletí 2020.

VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

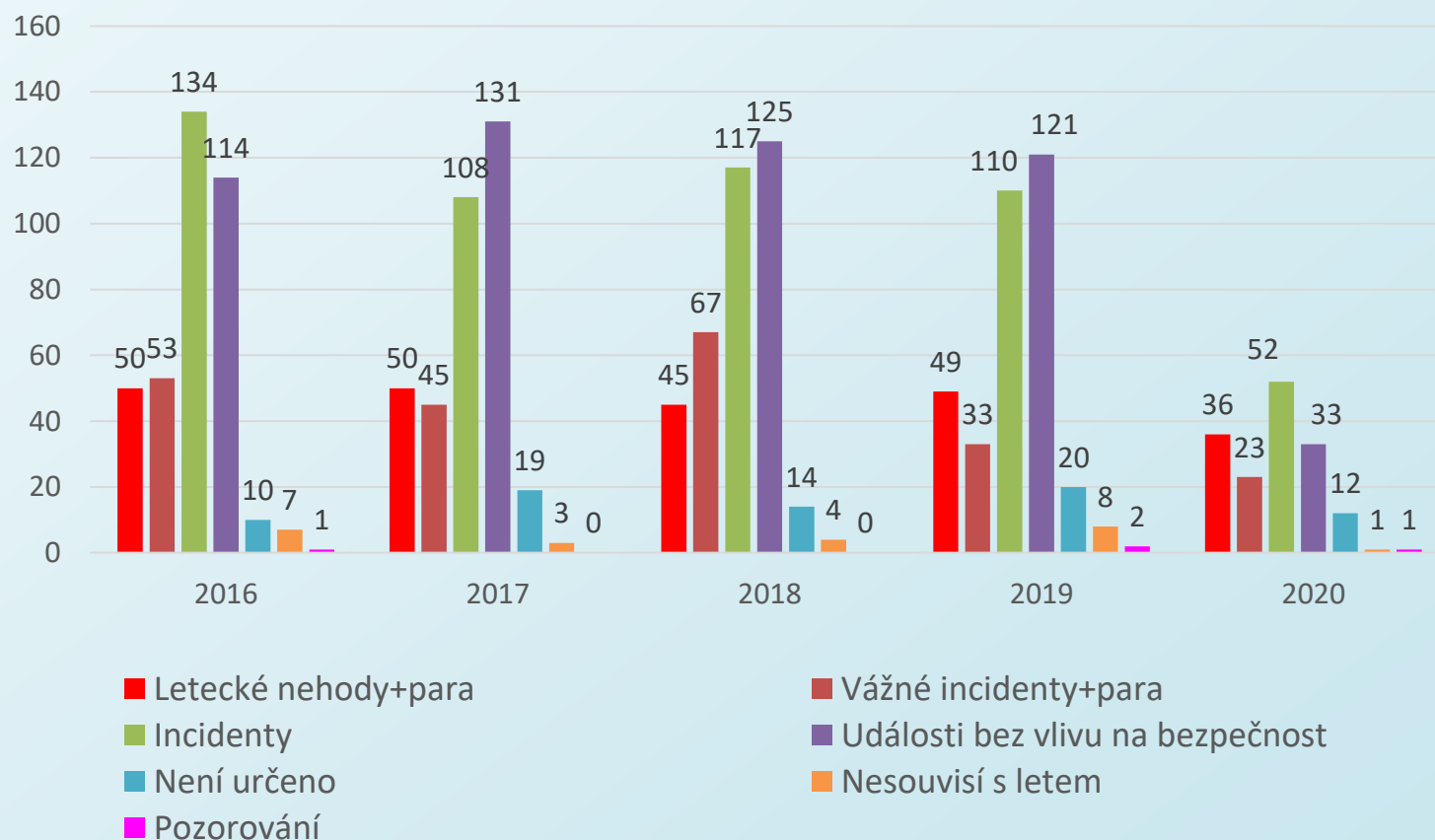
Ve 2. čtvrtletí roku 2020 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 158 událostí.

To představuje meziroční pokles počtu oznámených událostí o 45,8% oproti stejné části roku 2019. Tento silný pokles byl zapříčiněn následky provozních omezení v období epidemie COVID-19.



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

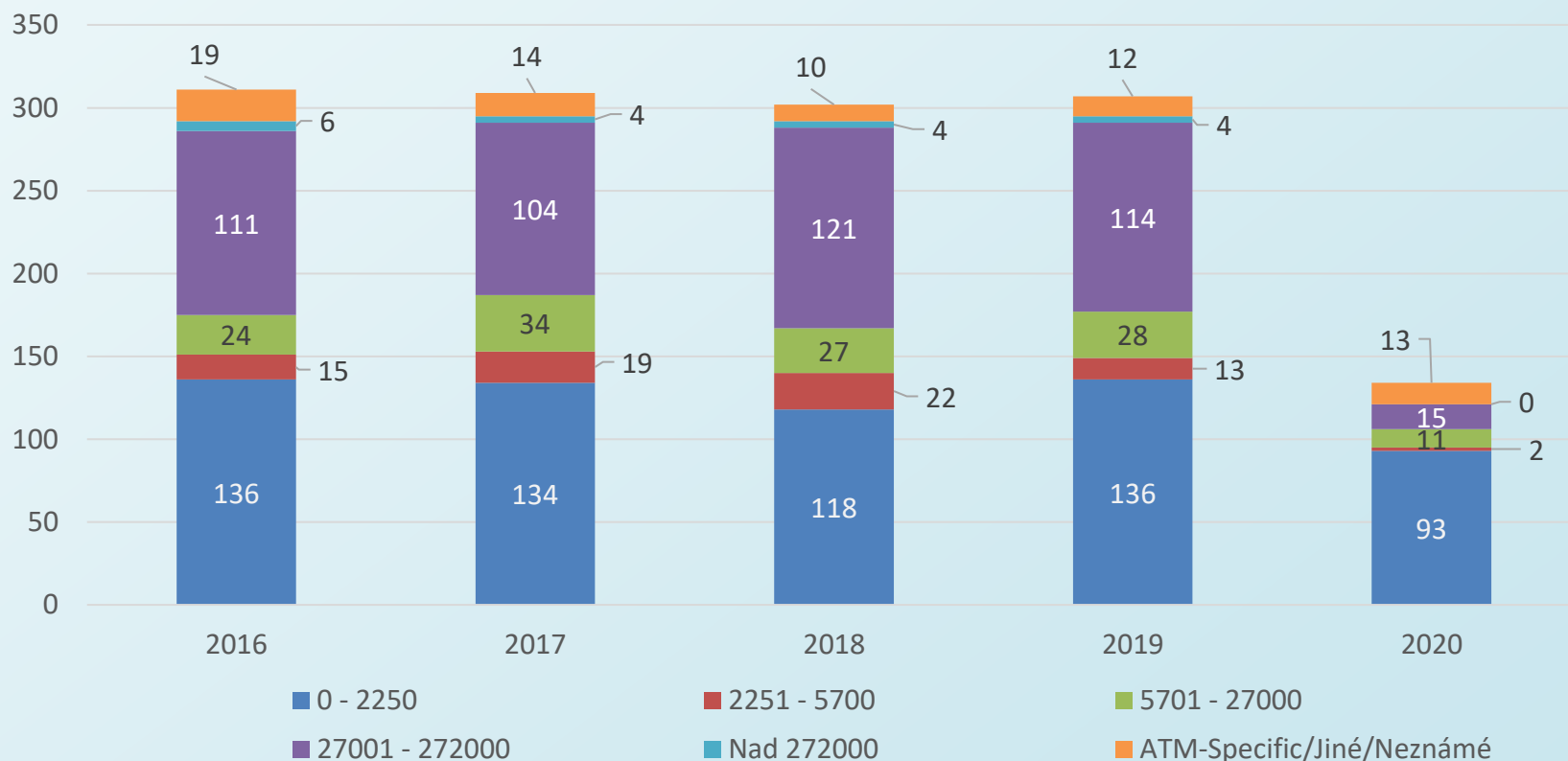
Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 2. čtvrtletí v letech 2016 - 2020



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

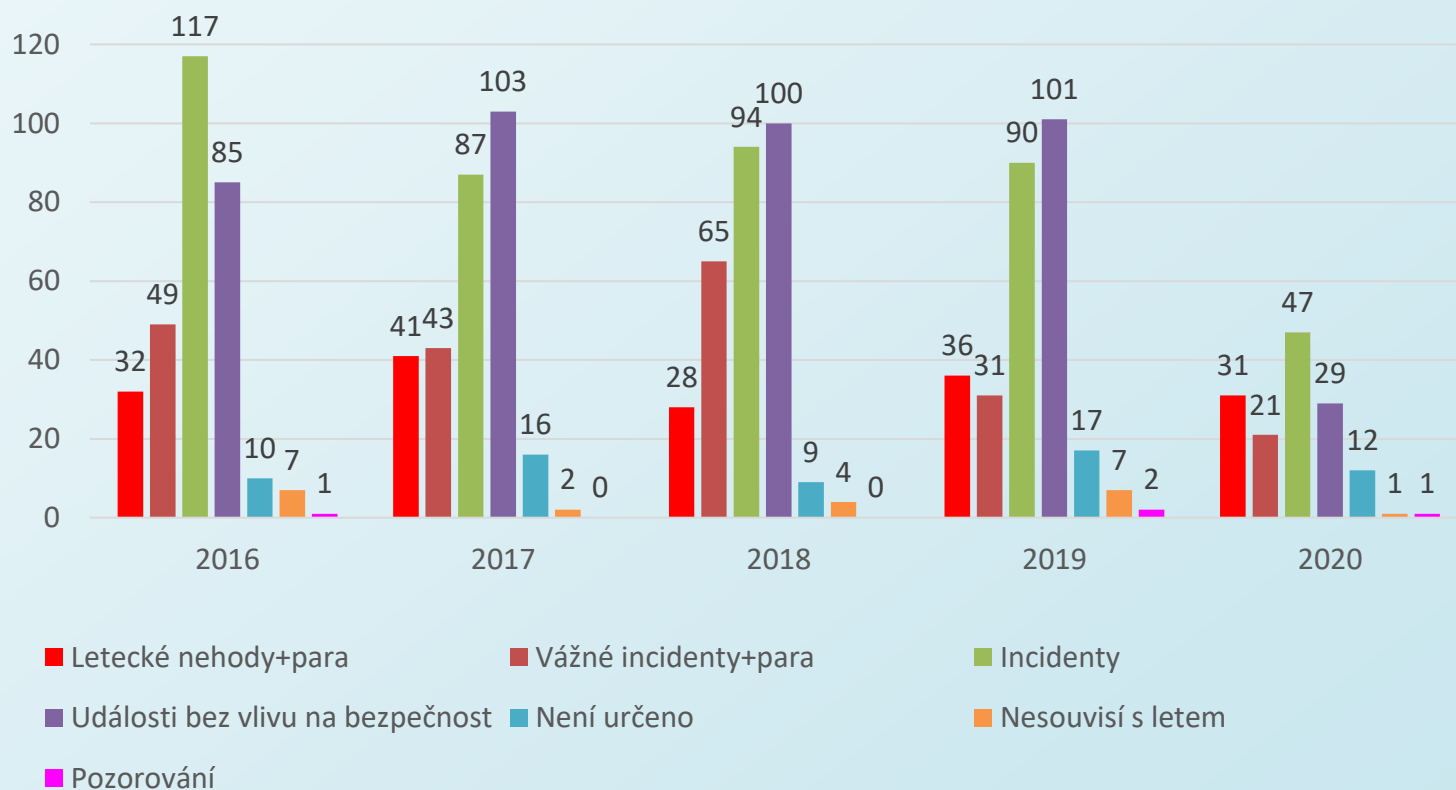
Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 2. čtvrtletí v letech 2016 – 2020

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



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

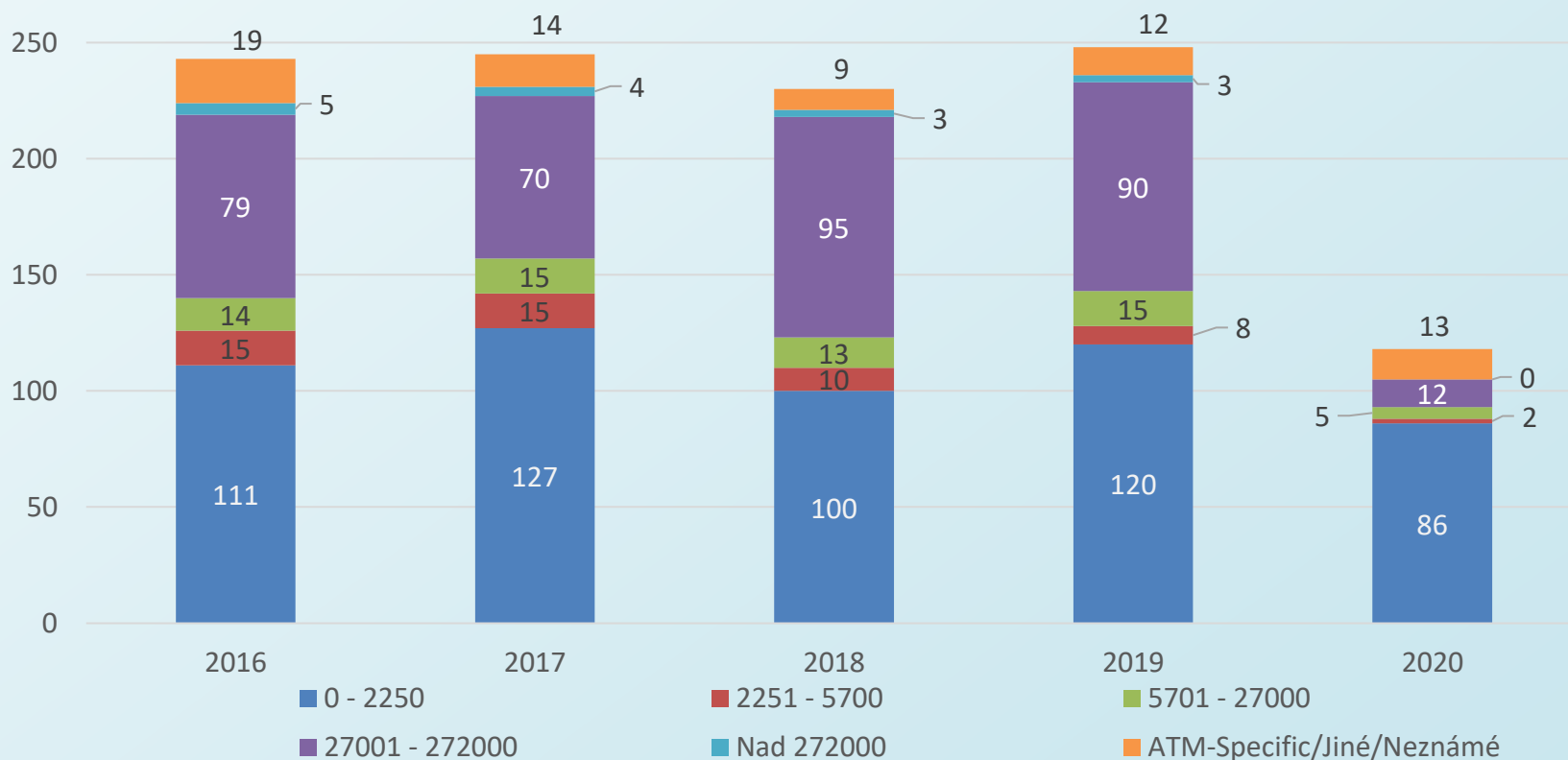
Vývoj událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 2. čtvrtletí v letech 2016 – 2020



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 2. čtvrtletí v letech 2016 – 2020

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

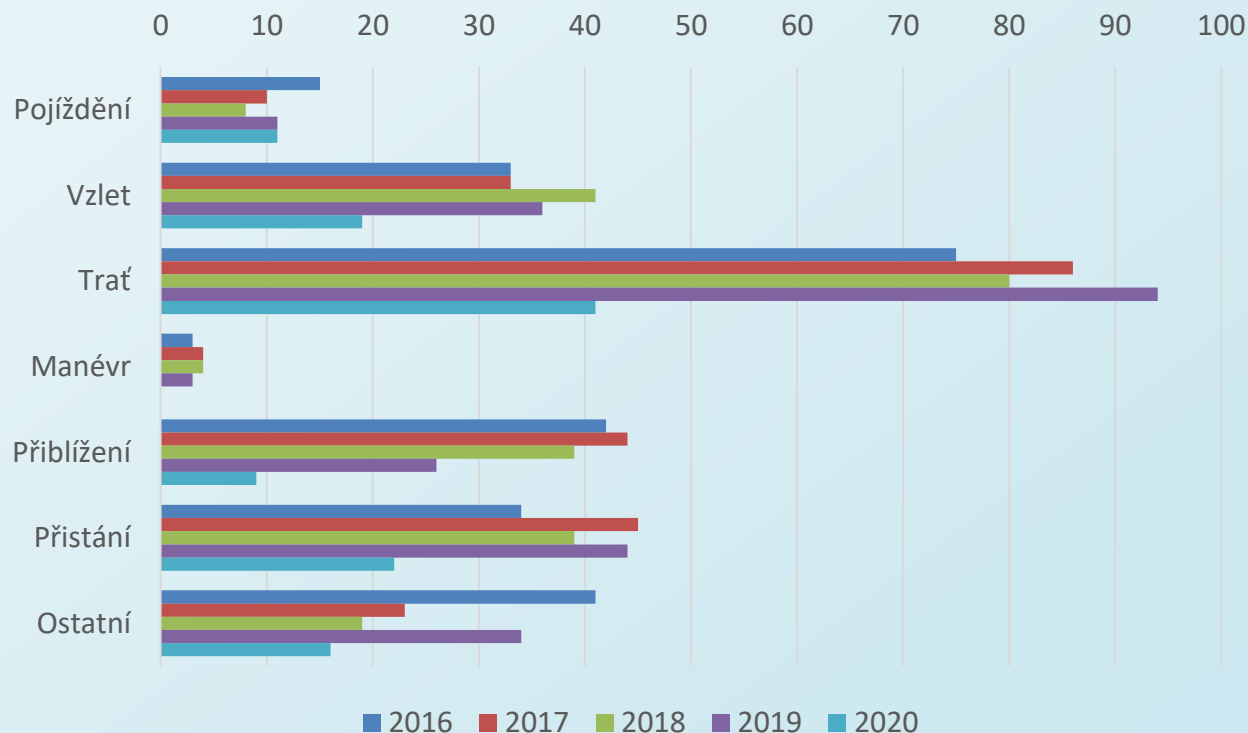


UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj struktury podle fáze letu událostí oznámených ÚZPLN ve 2. čtvrtletí v letech 2016 – 2020.

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

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



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

V následujících tabulkách je uvedena struktura událostí oznámených v průběhu 2. čtvrtletí 2020 v rámci systémů povinného hlášení a dobrovolného hlášení:

1) Letecké nehody a vážné incidenty podle:

- hmotnostní kategorie letadel
- druhu letadel
- druhu SLZ

2) Ostatní události civilních letadel podle:

- hmotnostní kategorie letadel
- druhu letadel a leteckých služeb

3) Ostatní události podle druhu SLZ

Oznámené letecké nehody a vážné incidenty

Rozdělení podle maximální vzletové hmotnosti letadla

Hmotnostní kategorie letadel (mimo SLZ)	Letecké nehody			Vážné incidenty	
	Na území ČR		Notifikace* ACCID	Na území ČR	Notifikace* INCID
	Celkem	Fatální nehody			
MTOM > 5 700 kg	0	0	0	0	1
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	0	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	11	0	1	2	1
Celkem	11	0	1	2	2

* 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	5	0	1	2	2
Vrtulníky	0	0	0	0	0
Kluzáky	5	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	0	0	0
Bezpilotní letadla	1	0	0	0	0
Celkem	11	0	1	2	2

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	0
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	4	0	0	0	0
ZK a MZK	1	0	0	0	0
Celkem SLZ	14	1	4	0	0

Struktura ostatních událostí

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

Události v provozu letadel, v ATM a letišť	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno**
MTOM > 5 700 kg	8	16	0	1
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	1	1	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	32	11	0	2
MTOM neznámá	2	0	1	3
ATM - specific.	0	0	0	5
Letiště a pozemní služby	0	1	1	0
Celkem	43	29	2	11

** 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	34	24	0	2
Vrtulníky	2	0	0	1
Kluzáky	5	2	0	1
Balóny a vzducholodě	0	2	0	0
Bezpilotní letadla	0	0	0	0
Celkem	41	28	0	4

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	8	4	0	1
UL vrtulníky a vírníky	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	1	0	0	0
Celkem SLZ	9	4	0	1

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky ve 2. čtvrtletí v letech 2016 – 2020 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2020	2019	2018	2017	2016
Letecké nehody celkem	26	27	20	35	21
Fatální nehody	1	2	1	3	4
Počet zahynulých osob	2	2	2	3	5

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	5	9	8	6	11
Fatální nehody	1	1	1	0	1
Počet zahynulých osob	1	1	1	0	1

Ve 2. čtvrtletí roku 2020 zákaz cestování v rámci boje proti šíření nákazy koronaviru COVID-19 dál zásadním způsobem ovlivňoval rozsah obchodní letecké dopravy. V provozu obchodní letecké dopravy na území České republiky nedošlo k žádné letecké nehodě



Následující přehled zahrnuje výběr z událostí, které mohou představovat významné riziko pro bezpečnost letectví a souvisejí s provozem letadel, údržbou a opravou letadel.

Incident

Datum: 13. 4. 2020
Typ: CESSNA 680
Místo: po vzletu z LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Po vzletu letounu Cessna 680 českého dopravce při letu z LKPR do EGLF (Farnborough) posádka zaznamenala silný hluk, vibrace a příčnou nestabilitu letounu.
- ➔ Posádka se rozhodla pro návrat na letiště vzletu.
- ➔ Byly provedeny práce po přistání s vyšší přistávací hmotností, kontrola a seřízení serva směrového kormidla. Byla provedena celková kontrola funkce avionického systému Garmin 500.
- ➔ Po provedených testech a zkušebním letu byl letoun uvolněn do provozu.

Garmin 500 ilustrační obr.

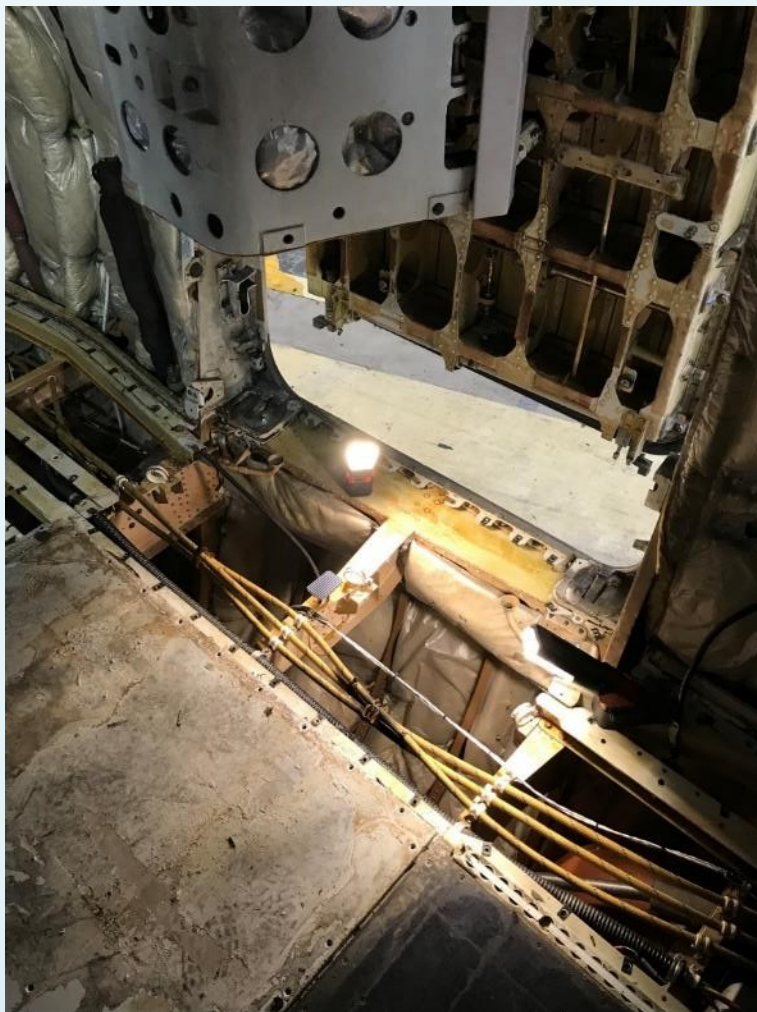


Incident

Datum: 21. 4. 2020
Typ: Airbus A319-100
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Před začátkem revize letadla obdržela údržbová organizace CSAT od společnosti Finnair dokument s informací o tom, že v přední galley je cítit silný zápach spáleniny.
- ➔ Na spodní straně panelu podlahového vytápění R1 byly zjištěny známky ohoření.
- ➔ Mechanici CSAT provedli odstranění poškozených podlahových panelů včetně vyhřívaného panelu v oblasti pravých dveří R1.
- ➔ Podobné poškození bylo nalezeno a oznámeno společnosti Finnair dne 22. 12. 2018 v případě letadla A320-214.
- ➔ Tato závada byla také hlášena jako potenciální bezpečnostní problém finskému CAA.
- ➔ Podobné výskyty uvedené závady byly dříve zaznamenány na letadlech jiných provozovatelů. Při řešení problému bylo spolupracováno s výrobcem letadel, společností Airbus.

Incident A319-100 – pokračování:



Incident

Datum: 11. 5. 2020
Typ: Embraer EMB 135
Místo: Let z Male (VRMM) do Bahrainu (OBBI)

- ➔ Při letu EMB 135 českého provozovatele, cca 30 minut po odletu z VRMM, v FL360, oznámila palubní průvodčí posádce zápach pálicí se gummy.
- ➔ Druhý pilot provedl kontrolu kabiny cestujících a jako původce zápachu označil jedno ze stropních světel, které, dle cestujících, před zhasnutím několikrát zablikalo, než finálně zhaslo.
- ➔ Zápach rychle zmizel po vypnutí osvětlení.
- ➔ Posádka kontaktovala přes SATCOM techniky a po konzultaci se rozhodla v pokračování letu do cílové destinace.
- ➔ Stropní světla byla po zbytek letu vypnuta a palubní průvodčí pravidelně kontrolovala, zda se závada neprojeví znovu.

Incident EMB 135 – pokračování

- ➔ Po přistání byla závada na stropních světlech odstraněna techniky a letoun uvolněn do provozu.



Ilustrační foto EMB 135 s rozsvícenými stropními světly (zdroj - internet)

Přehled hlášení „TCAS RA“

Ve 2. čtvrtletí 2020 ÚZPLN neobdržel žádné hlášení „TCAS RA“.

- ➔ Do databáze ECCAIRS byla zaevidována pouze tři hlášení od českých provozovatelů o technickém selhání funkčnosti systému TCAS.



Přehled laserových útoků

Ve 2. čtvrtletí 2020 ÚZPLN obdržel oznámení o 1 případě útoku laserovým paprskem. K ohrožení bezpečnosti letu došlo v případě letounu zahraničního provozovatele při přiblížení na LKPR .



Střety s ptáky



V průběhu 2. čtvrtletí 2020 ÚZPLN obdržel celkem 14 oznámení o střetu s ptáky.

Dále došlo 1 x k ohrožení přistávajícího letounu srnou na LKMH.

7 střetů s ptáky se stalo na LKPR:

- ➔ 3 x u letounu českého provozovatele,
- ➔ 4 x u letounů zahraničních provozovatelů.

Jeden střet nahlásil zahraniční provozovatel z LKTB.

Čtyři střety zaznamenaly posádky letounů českých provozovatelů v zahraničí, z toho jednou došlo k nasátí ptáka do motoru bez poškození a v jednom případě při vzletu pták poškodil křídlo a lopatky dmychadla motoru letounu.

Jeden střet se stal na LKHK.

Jednou došlo u malého letounu za letu v blízkosti LKLT k poškození kabiny, kdy podle hlášení pilota „pták zasáhl čelní okno a odletěl“.



Incident

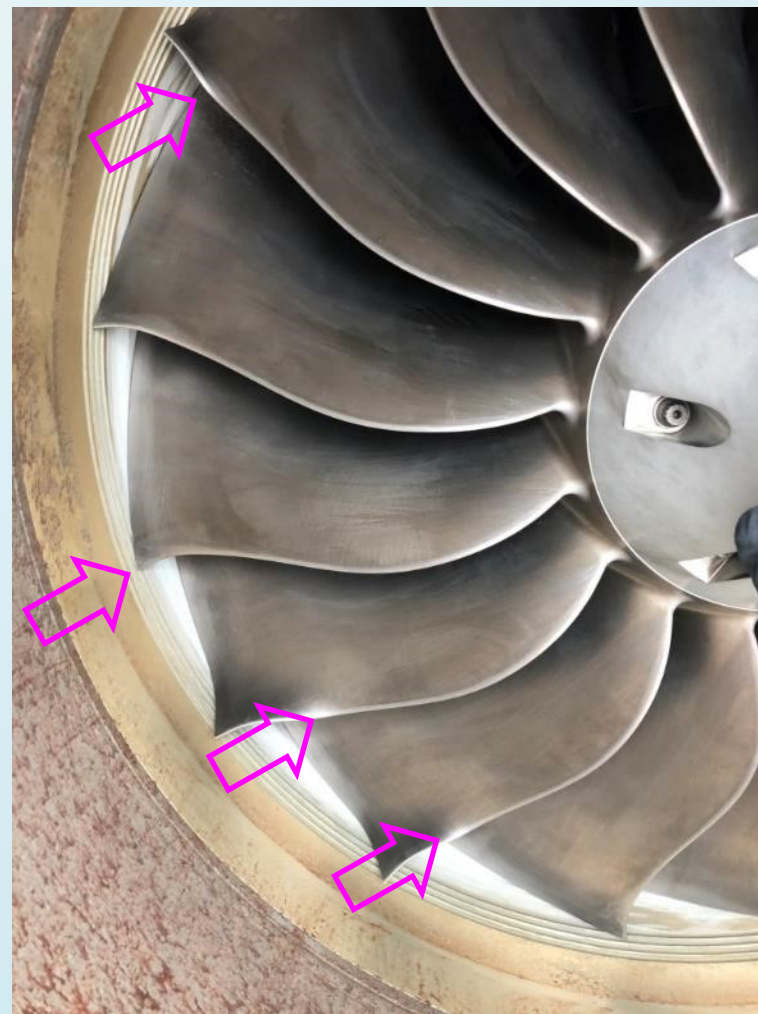
Datum: 14. 6. 2020

Typ: Beech 400

Místo: UMGG (Gomel - Bělorusko)

- ➔ Posádka letounu tuzemského dopravce byla před odletem z UMGG do LYTV (Tivat – Černá Hora) informována ATC o výskytu ptáků v blízkosti letiště.
- ➔ Při vzletu, cca v 50 ft AGL, došlo ke střetu s rackem.
- ➔ Posádka zkontrolovala parametry pohonných jednotek. Všechny hodnoty byly v limitu. Posádka se rozhodla vrátit zpět na letiště vzletu.
- ➔ Vyžádala a provedla nízký průlet k vizuální kontrole podvozku a motorů. Po informaci, že vše se jeví „OK“ provedla přiblížení a přistála.
- ➔ Při prohlídce letounu po přistání byly nalezeny stopy po střetu s ptákem na levé polovině křídla a poškození lopatek dmychadla levého motoru.

Incident Beech 400A – pokračování



Stopy po střetu s ptákem a poškození lopatek dmychadla levého motoru.

V druhém čtvrtletí došlo v mnoha oblastech každodenního života k postupnému rozvolnění krizových opatření v souvislosti vyhlášením nouzového stavu z důvodu ohrožení zdraví v souvislosti s prokázáním výskytu koronaviru - SARS CoV-2. a mimořádných opatření vydaných Ministerstvem zdravotnictví.

Za splnění definovaných podmínek byl možný nárůst aktivity v oblasti létání pro soukromé, sportovní a rekreační účely.

To se ovšem také projevilo v postupném nárůstu počtu událostí hlášených účastníky provozu.



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



Incident

Datum: 13. 4. 2020

Typ: Zlín Z-226 MS

Místo: LKVL (Vlašim)

- ➔ Pilot-žák prováděl sólový letu v rámci výcvikové osnovy při výcviku na Z-226 MS.
- ➔ Při pojíždění na místo vzletu na LKVL přehlédl kovovou stříšku vymezující okraj letiště a zavadil o ni levou polovinou křídla.
- ➔ Kontaktem s konstrukcí stříšky došlo k poškození spodního potahu křídla. Pilot ihned zastavil.



Letecká nehoda

Datum: 16. 4. 2020
Typ: ALTO 912 TG,
Místo: plocha SLZ Kunětice

- ➔ Pilot s UL letounem přistával po navigačním letu na plochu SLZ Kunětice.
- ➔ Během přistání na RWY 05 UL letoun dvakrát odskočil.
- ➔ Po druhém odskoku pilot přerušil přistání a opakoval okruh.
- ➔ Vlivem tvrdého přistání došlo k poškození přední podvozkové nohy a UL letoun při opakovaném dosednutí vybočil doleva a vyjel mimo RWY.
- ➔ Při vyjetí mimo RWY narazil do plechového sudu, který označuje boční hranici plochy SLZ.
- ➔ Příčinou LN byla nezvládnutá technika pilotáže s tvrdým přistáním, během kterého došlo k poškození přední podvozkové nohy.

Letecká nehoda ALTO 912 TG – pokračování

- ➔ Kontrolou byla zjištěna poškození levé poloviny křídla v kořenové části, ohnutí přední podvozkové nohy, chladiče oleje, proražení vztlakové klapky a ohnutí dorazů nožního řízení.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.



Letecká nehoda

Datum: 18. 4. 2020

Typ: padákový kluzák PAŠA 3-42

Místo: les cca 1 km severozápadně od startoviště
Velký Javorník

- ➔ Cestující dostala let na tandemovém padákovém kluzáku (PK) jako zážitkový dárek již před 2 roky.
- ➔ Před uplynutím platnosti poukazu ji pilot sám telefonicky oslovil a navrhl termín letu.
- ➔ Společně se svoji rodinou se dostavila na startoviště Velký Javorník, kde čekali na příhodné povětrnostní podmínky.
- ➔ Po hodinovém bezprizorním čekání, došla cestující za pilotem a řekla mu, ať let zruší.
- ➔ Pilot jí však oznámil: „Víte co, to půjde“ a přes ramena jí navlékl postroj.

Letecká nehoda PK PAŠA 3-42 – pokračování

- ➔ Bez instrukcí a bez kontroly ustrojení ji připnul ke svému postroji a se slovy „ať rychle běží“ provedl vzlet.
- ➔ Cestující okamžitě po vzletu vyklouzla ze sedačky a zůstala viset v ramenních popruzích.
- ➔ Úplnému vypadnutí z postroje cestující zabránila tím, že si mezi sebou „propletla“ prsty, aby se udržela v postroji.
- ➔ Po cca 3minutovém letu se pilot rozhodnul přerušit let aktivací záchranného padáku.
- ➔ Tandem však přistál v korunách vzrostlých smrků.
- ➔ Cestující se nemohla zachytit větví stromu, protože jí ve výhledu bránila přilba, která jí zakrývala obličej.
- ➔ Dále se již nebyla schopna udržet v postroji a z výšky cca 20 m spadla na zem.
- ➔ Při dopadu na zem utrpěla vážná poranění pánve a dolních končetin.

Letecká nehoda PK PAŠA 3-42 – pokračování

- ➔ Letecky byla transportována k ošetření a následné hospitalizaci v nemocnici.
- ➔ Pilot nebyl zraněn. Slezl ze stromu a telefonicky přivolal složky IZS.
- ➔ Vrchlík padákového kluzáku a záchranného padáku byl poškozen pohybem ve větvích stromů.

Vrchlík padákového kluzáku
a záchranného padáku
zachycené v koruně stromu.



Letecká nehoda

Datum: 21. 4. 2020
Typ: Zlín Z-526F
Místo: LKHN (Hranice)

- ➔ Pilot prováděl na Z-526F výcvik ve vlekání kluzáku pro získání kvalifikace TOW-S dle programu výcviku DTO.
- ➔ Při třetím aerovleku po napnutí vlečného lana zvýšil pilot vlečného letounu otáčky motoru na vzletový režim.
- ➔ V průběhu rozjezdu, po ujetí cca 30 metrů, když již kluzák letěl ve výdrži, došlo při odlehčení podvozku vlečného letounu k zasunutí hlavních podvozkových nohou a následnému prosednutí letounu na zem.
- ➔ Po dosednutí letounu na zem došlo ke kontaktu vrtule s povrchem dráhy při pracujícím motoru na maximálních otáčkách. Krátce poté se letoun zastavil.

Letecká nehoda Z-526F – pokračování

- Pilot kluzáku vypnul vlečné lano, provedl úhybný manévř vlevo a bezpečně přistál.
- Příčinou události bylo chybné přepnutí ovladače podvozku, který byl po celou dobu vzletu v poloze „zasunuto“.
- Ke zranění osob nedošlo.
- Při ohledání byl zjištěn vážný rozsah poškození letounu:
 - poškozené listy vřtule, násilné zastavení motoru,
 - poškození levé podvozkové nohy,
 - deformace silových prvků konstrukce trupu,
 - deformace žebra v šachtě podvozku levé poloviny křídla a poškozené spojovací čepy.

Letecká nehoda Z-526F – pokračování:



Letecká nehoda

Datum: 22. 4. 2020

Typ: TECNAM P92

Místo: LKLB (Liberec)

- ➔ Dvoučlenná posádka provedla v 11:41 UTC vzlet z RWY 23 LKLB. Rozjezd a odpoutání letounu bylo normální. Po vzletu přibližně ve výšce 50 m došlo k vysazení motoru.
- ➔ Pilot se pokusil o nouzové přistání v protisměru na RWY 34. Provedl zatáčku doprava o cca 200°, ale na dráhu již nedoletěl.
- ➔ Ultralehký letoun tvrdě dosedl na plochu letiště východně od RWY 16/34. Při tvrdém kontaktu se zemí došlo k ulomení předového podvozku. Ultralehký letoun se zastavil po cca 25 m.
- ➔ Posádka ihned opustila letoun. Přitom si všimla ohně v motorovém prostoru. Krátce poté došlo ke vzplanutí celého letounu.
- ➔ Požár byl uhašen jednotkou HZS.

Letecká nehoda TECNAM P92 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 24. 4. 2020

Typ: UL vírník AUTOGYRO CAVALON

Místo: úsek dálnice D 46 na úrovni letiště Vyškov (LKVY)

- ➔ Pilot-žák s instruktorem na palubě provedl v dopoledních hodinách let po trati LKPO-LKOL-LKSB-LKVY-LKPO s mezipřistáním na LKVY.
- ➔ Po cca hodinové přestávce pro doplnění paliva a rozbor letu na LKPO provedl pilot-žák vzlet k samostatnému navigačnímu letu po výše uvedené trati s plánovaným letným přistáním na RWY 20 LKVY.
- ➔ Z důvodu únavy, kterou pociťoval, se v průběhu přiblížení k letišti rozhodl, že provede na LKVY plné přistání a po krátkém odpočinku poletí na LKPO.
- ➔ Po cca 15minutové přestávce provedl vzlet z RWY 20 LKVY, při kterém narazil do ocelových lan (svodidel) umístěných ve středovém pásu dálničního tělesa.

Letecká nehoda UL vírníku – pokračování

- ➔ UL vírník byl nárazem do překážky zničen a vznikla škoda na majetku třetí osoby.
- ➔ Pilot utrpěl lehká zranění. Ve své výpovědi uvedl, že na dráze provedl úkony před vzletem, motorovou zkoušku, předrotaci rotoru na cca 210 až 220 ot./min, odbrzdil a začal provádět vzlet. UL vírník zrychloval normálně, ale údajně nechtěl letět.
- ➔ Kritickou fází letu si pilot nebyl schopen vybavit.
- ➔ Průběh letu byl zaznamenán kamerou umístěnou v kabině nákladního automobilu, který v danou dobu jel po D 46 ve směru na Prostějov (proti směru letu SLZ).
- ➔ Z videozáznamu je patrné že:
 - UL vírník startoval cca z 1/3 délky RWY 20 LKVY.
 - Krátce po zahájení rozjezdu začal UL vírník vybočovat ze směru dráhy doleva, tj. směrem k dálnici D 46. Po ujetých cca 400 m UL vírník vyjel mimo letištní plochu.

Letecká nehoda UL vírníku – pokračování

- Ve vzdálenosti cca 10 m od dálničního tělesa přejel terénní nerovnost (odvodňovací žlab), odrazil se a pod úhlem 35 až 40° přelétl vozovku dálnice.
- Následně narazil do sloupků s lany umístěnými ve středovém dělicím pásu.
- Po nárazu do překážky se UL vírník roztočil a dopadl vedle odvodňovacího žlabu mimo vozovku, kde se zastavil.



Letecká nehoda

Datum: 24. 4. 2020
Typ: UL letoun Bristell NG5
Místo: předpolí RWY 33 LKKY (Kyjov)

- ➔ Pilot s instruktorem na palubě prováděl „kontrolní let před létáním s cestujícími“ zaměřený na nácvik nouzových postupů v souladu s provozní směrnicí Aeroklubu Kyjov.
- ➔ Posádka provedla vzlet proti větru (směr 270°/rychlost 10 až 15 kt) z pojížděcí dráhy a stanoveným způsobem stoupala nad letištěm do výšky 1 800 ft ALT.
- ➔ Ve 4. okružové zatáčce RWY 33 provedl instruktor vypnutí motoru a pilot po úpravě rozpočtu skluzem přistál s UL letounem do první třetiny RWY 33.
- ➔ V průběhu výběhu posádka spustila motor, nastavila klapky na vzlet a po odpoutání s UL letounem plynule stoupala kurzem dráhy.
- ➔ Ve výšce cca 20 m AGL došlo v levém náklonu k pádu UL letounu.

Letecká nehoda ULL BRISTELL – pokračování

- ➔ UL letoun v levé rotaci postupně narazil přední částí trupu, levou a pravou polovinou křídla do země, a odrazil se.
- ➔ Po krátkém odskoku dopadl na hlavní podvozek a začal hořet.
- ➔ UL letoun byl nárazem do země a následným požárem zcela zničen.
- ➔ Posádka v troskách UL letounu utrpěla zranění neslučitelná se životem.



Incident

Datum: 24. 4. 2020

Typ: Z-526F

Místo: Plocha SLZ Ostrov, 10 km NE Karlovy Vary

- Přeshkolování instruktora na tento typ letounu.
- Nácviky nouzových přistání na uvedenou plochu.
- Třetí nácvik.
- Opomenutí vysunutí podvozku.
- Přistání na břicho.
- Posádka nezraněna.
- Poškozena vrtule.

Incident

Datum: 7. 5. 2020
Typ: CESSNA 172 S
Místo: LKTB (Brno/Tuřany)

- ➔ Pilot prováděl samostatný navigační let po trati LKTB – LKPD – LKTB.
- ➔ Praktický výcvik přistání s bočním větrem s letovým instruktorem prováděl pilot několik dní před tímto samostatným letem.
- ➔ Počasí - dle TAF LKTB: TEMPO 0712/0715 35016G26K (nárazy až 26 kt).
- ➔ Pilot podle letové příručky nastavil klapky 10 a V_{app} byla mezi 78 – 80 kt.
- ➔ Při výdrži stáhl motor na volnoběh, letoun „upadl“ na RWY 27 a odskočil.
- ➔ Po odskoku letounu pilot provedl go-around.
- ➔ Během druhého přistání pilot zopakoval stejné chyby na přistání a ŘLP TWR mu doporučilo použít travnatou RWY 26.

Incident CESSNA 172 S – pokračování

- ➔ Pilot při třetím přistání na travnatou RWY 26 na vysoké rychlosti zopakoval stejné předchozí chyby a musel provést třetí go-around.
- ➔ Teprve čtvrté přistání na travnatou RWY 26 bylo úspěšné.
- ➔ Po události byl letoun z důvodu tvrdšího přistání předán servisní organizaci ke kontrole.

Incident

Datum: 9. 5. 2020
Typ: VT-116 Orlík II
Místo: LKKA (Křižanov)

- ➔ Pilotka přistávala bez podrovnání a výdrže na RWY 14.
- ➔ Došlo k tvrdému přistání na práh dráhy, při kterém hlavou prorazila překryt kabiny.
- ➔ U kluzáku byla poškozena pouze nadhlavní část překrytu kabiny, kde došlo k jeho rozbití.
- ➔ Pilotka nebyla zraněna.



Letecká nehoda

Datum: 9. 5. 2020

Typ: Tecnam P2002 Sierra

Místo: Zbilidy

- ➔ Pilot provedl vzlet z letiště Jihlava směrem na Bystřici nad Perštejnem, kde udělal několik okruhů.
- ➔ Následně letěl k obci Zbilidy, kde chtěl udělat průlet nad travnatou plochou SLZ vzdálenou 1,3 km od obce Zbilidy.
- ➔ Podle pilota na začátku průletu došlo k prosednutí UL letounu až na zem.
- ➔ Nárazem byla poškozená vrtule, předový a hlavní podvozek, došlo ke zvlnění potahu na horní straně pravé poloviny křídla a k poškození vztlakové klapky.
- ➔ Ke zranění pilota nedošlo.

Letecká nehoda Tecnam P2002 Sierra – pokračování:



Letecká nehoda

Datum: 16. 5. 2020
Typ: motorový závěsný kluzák MW-155
Místo: LKOL (Olomouc)

- ➔ Pilotka prováděla s motorovým závěsným kluzákem (MZK) vzlet z RWY 27R LKOL k samostatnému rekreačnímu letu.
- ➔ Po rozjezdu a následném odpoutání pokračovala ve stoupání do výšky cca 10 – 15 m nad zemí.
- ➔ V uvedené výšce se křídlo MZK nejdříve mírně „rozkolísalo“ v příčném směru a následně došlo k razantnímu zvětšení úhlu náběhu.
- ➔ Následoval pád po levém křídle s následným nárazem MZK do země.
- ➔ Motorový závěsný kluzák byl nárazem do země zničen.
- ➔ Pilotka utrpěla vážná zranění a po provedené odborné resuscitaci byla převezena do nemocnice k dalšímu ošetření a hospitalizaci.

Letecká nehoda MW-155 – pokračování.

- Odborným ohledáním trosk MZK nebyla zjištěna technická závada na předmětném SLZ.
- Motorový závěsný kluzák byl nárazem do země zničen.



Letecká nehoda

Datum: 18. 5. 2020

Typ: Kluzák Standard Cirrus a ULL WT9-Dynamic

Místo: LKCM (Medlánky)

- ➔ Při rozjezdu aerovleku (PA-25 a kluzáku Standard Cirrus) došlo během první fáze rozjezdu z RWY 16 k poklesu pravé poloviny křídla kluzáku.
- ➔ Pilot kluzáku reagoval plným kontra zásahem do řízení. Vlivem nízké rychlosti a tedy malé účinnosti kormidel se mu nepodařilo pokles křídla zastavit.
- ➔ Došlo ke kontaktu pravé poloviny křídla se zemí a následně k jeho prudkému vybočení kluzáku mimo směr vzletu. Pilot reagoval vypnutím vlečného lana.
- ➔ Navzdory použití brzdy se mu nepodařilo zastavit a čelně narazil do zaparkovaného letounu. Nárazem došlo k poškození překrytu kabiny a proražení pravé poloviny křídla kluzáku.

Letecká nehoda Standard Cirrus a ULL WT9-Dynamic – pokračování:

- ➔ Ke zranění pilota kluzáku nedošlo.
- ➔ Na UL letounu WT9 – Dynamic došlo k poškození jednoho listu vrtule, poškození podvozku a krytu motoru.



Letecká nehoda

Datum: 21. 5. 2020

Typ: Kluzák DG-100

Místo: louka 400 m S LKBE (Benešov)

- ➔ Pilot po vzletu v aerovleku prováděl termický let v okolí LKBE.
- ➔ Když nikde nenalezl stoupavý proud, v cca 450 m AGL zamířil přímo na dokluz na LKBE. Ve vzdálenosti cca 2 km od LKBE nalétnul ve směru proti větru do silného klesání cca $3 \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$.
- ➔ Rozhodl se proto přistát do terénu na louku, asi 400 m jižně od LKBE.
- ➔ Přistával bez vysunutí podvozku na břicho, aby ho případně nezranil vylomený podvozek. Přistával proti svahu na minimální rychlosti cca $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.
- ➔ V důsledku nárazu do země pilot utrpěl zranění páteře.

Letecká nehoda DG-100 – pokračování:



Letecká nehoda

Datum: 26. 5. 2020
Typ: CT Supralight
Místo: LKSU (Šumperk)

- ➔ Pilot přistával při zkušebním letu nově postaveného ultralehkého letounu na RWY 24 s bočním větrem (330° , 4-5 m/s). Po prvním kontaktu se zemí ultralehký letoun provedl ještě tři odskoky.
- ➔ Přední podvozková noha opakované rázové namáhání nevydržela, ohnula se a při posledním kontaktu se zemí se do povrchu dráhy zaryla. Poté se ultralehký letoun převrátil na záda.
- ➔ Při kontaktech s povrchem dráhy došlo postupně ke zničení vrtule, k poškození přední podvozkové nohy, motorového lože s přepážkou, trupu, křídla a ocasních ploch.
- ➔ Na palubě letounu byly dvě osoby, nehoda se obešla bez zranění.
- ➔ Příčinou nehody bylo nezvládnutí pilotáže ultralehkého letounu při přistání s bočním nárazovým větrem.

Letecká nehoda CT Supralight – pokračování



Vážný incident

Datum: 26. 5. 2020
Typ: Mooney 203
Místo: RWY 06 LKPR (Praha/Ruzyně)

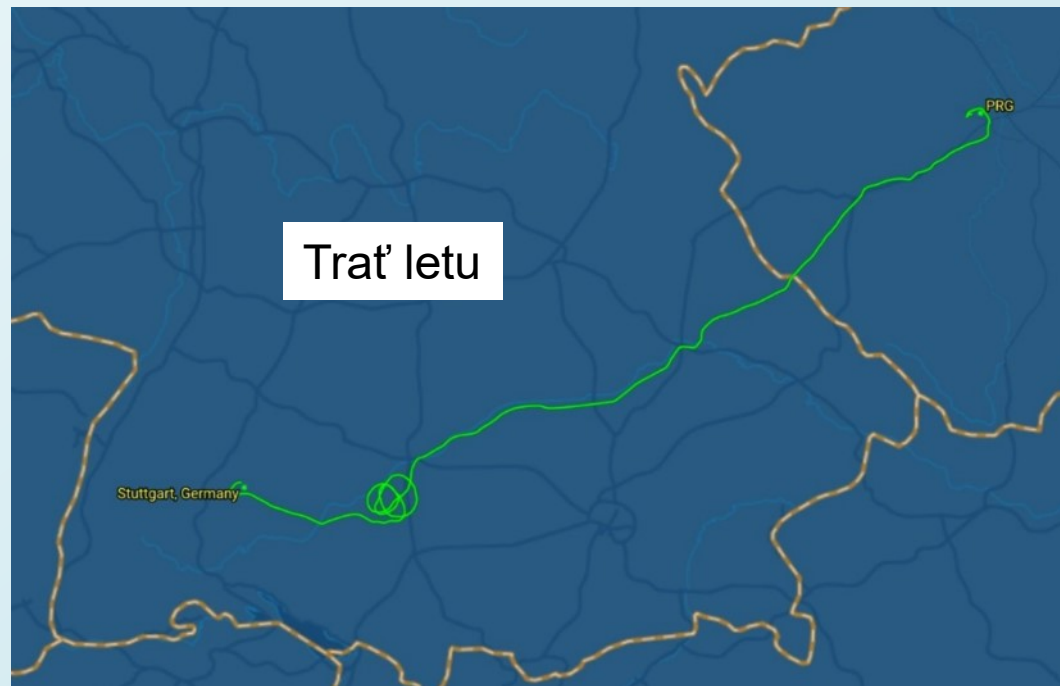
- ➔ Pilot, cizí státní příslušník s kvalifikací LAPL, provedl vzlet z letiště Rottweil v Německu „aby se prolétl“ po známém okolí v blízkosti letiště.
- ➔ Doklady od letadla a průkazy způsobilosti nechal pilot v autě.
- ➔ Pilot nebyl držitelem anglické jazykové doložky.
- ➔ Po cca 1 hodině letu letounu přestala pracovat navigace a radiové spojení.
- ➔ Pilot úplně ztratil orientaci a v průběhu 3 okruhů se pokusil orientaci obnovit.
- ➔ Po neúspěšném obnovení orientace pokračoval v kurzu letu podél toku řeky Dunaje.

Vážný incident Mooney 203 – pokračování

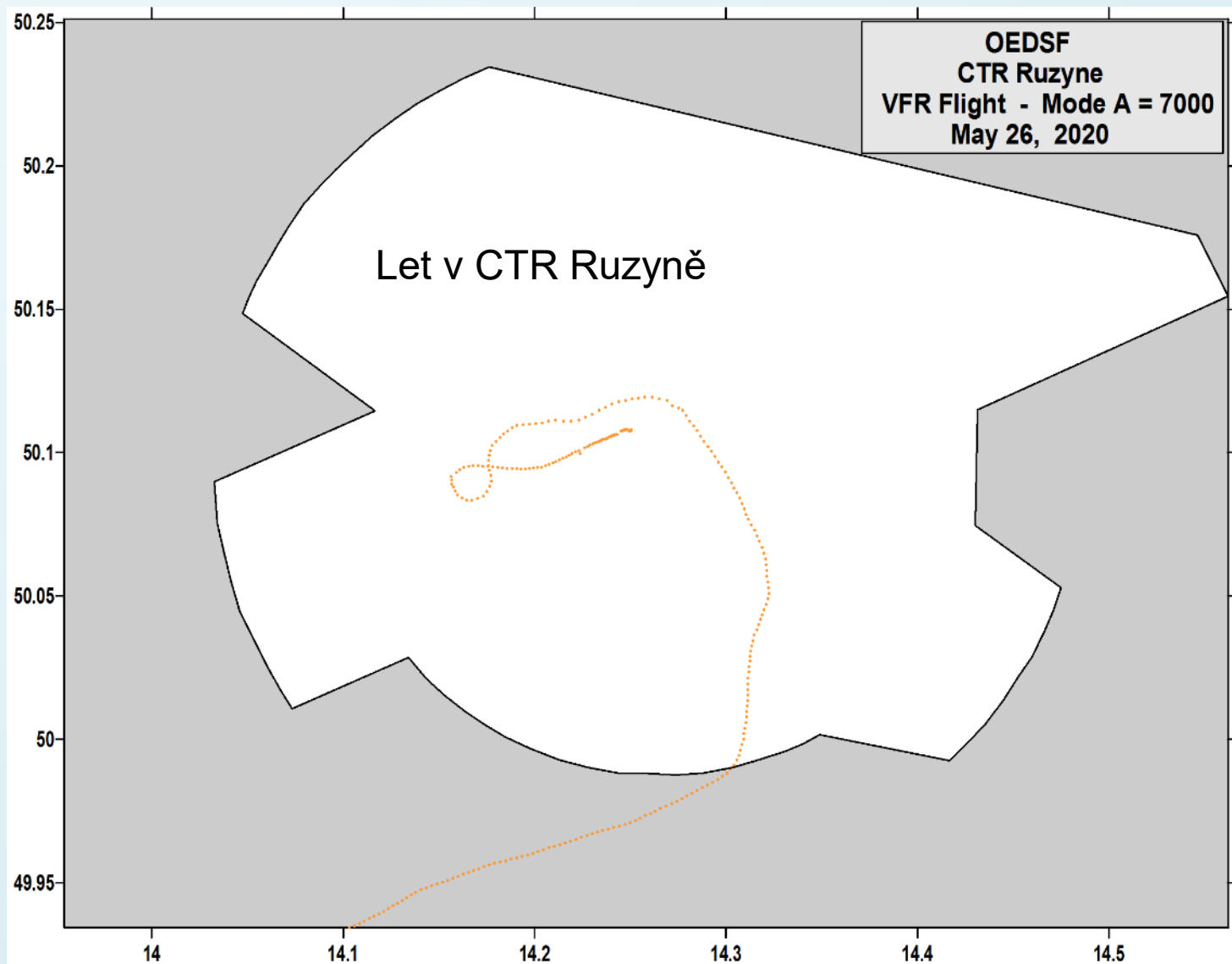
- ➔ Po změně směru toku Dunaje u Regensburgu o cca 70° doprava se pilot rozhodl pokračovat v původním kurzu až k hranicím FIR Praha. Pilot si stále myslel, že je v Německu.
- ➔ V čase 18:30 APP Praha přijala první dotaz SNS TB na možný kontakt s neznámým provozem.
- ➔ Letoun vstoupil do FIR Praha bez indikace modu C a pokračoval z prostoru severně Plzně na východ do TMA Praha.
- ➔ Letounu začalo „docházet“ palivo a blížil se západ slunce. Při snížené viditelnosti pilot sledoval světla dálnice D5 a snažil se najít vhodné letiště pro provedení přistání.
- ➔ Osvětlená komunikace ho dovedla až k LKPR.
- ➔ Během příletu letounu k CTR LKPR se ATC pokusilo s pilotem navázat komunikaci na všech provozních frekvencích, včetně nouzové.

Vážný incident Mooney 203 – pokračování

- ➔ Letoun v blízkosti letiště Točná vstoupil do CTR Ruzyně a provedl průlet severně letiště.
- ➔ Pilot přistál na zavřené RWY 06 LKPR, přestože ATC použilo červený signál zakazující přistání.
- ➔ Vážný incident šetří BFU.



Vážný incident Mooney 203 – pokračování: Let v CTR LKPR



Letecká nehoda

Datum: 10. 6. 2020
Typ: Bristell NG-5
Místo: LKLT (Letňany)

- Instruktor se žákyní prováděl „Nácvik požáru motoru z polohy po větru na letišti se zastaveným motorem“.
- Předpokládané přistání na RWY 05L.
- Nevhodný zámysl instruktora vzhledem k:
 - prostoru a výšce nácviku,
 - prováděné trajektorii letu,
 - větru z 330° 3 kt (Deník RADIO), větrný ukazatel 3 m/s.
- Tvrdé přistání 150 m před THR RWY 05.
- Posádka nebyla zraněna.
- Letadlo poškozeno.

Letecká nehoda Bristell NG-5 – pokračování



Incident

Datum: 16. 6. 2020
Typ: Cessna 152
Místo: LKMO (Most)

- ➔ Mezipřistání na LKMO z LKSN.
- ➔ Pilotka pojížděla na vzlet z RWY 02 po vysekaném pruhu v trávě.
- ➔ Pozdě si všimla červeno - žlutého barelu s kovovou tabulí „Letištní plocha“.
- ➔ Chtěla se překážce vyhnout a narazila do tabule „Letištní plocha“.
- ➔ Osoby na palubě nezraněny.
- ➔ Letadlo poškozeno.



Letecká nehoda

Datum: 12. 6. 2020
Typ: EXTRA - EA400
Místo: Vrchotovy Janovice

- ➔ Při přeletu soukromého letounu EXTRA - EA400 z LKPM (Příbram) do LKMK (Moravská Třebová) došlo, po cca 10 minutách od vzletu, ke ztrátě výkonu motoru.
- ➔ Pilot zamýšlel využít k přistání LKBE (Benešov), ale k tomu nedošlo z důvodu úniku provozní kapaliny, která znečistila čelní sklo a znemožnila tak výhled ve směru letu.
- ➔ Pilot se proto rozhodl pro nouzové přistání do terénu. Po lehkém zachycení o větve vzrostlých jilmů dosedl na obilné pole u zemědělského areálu poblíž Vrchotových Janovic.
- ➔ Při kontaktu se zemí došlo ke zlomení podvozku, zničení vrtule a následnému převrácení letounu.

Letecká nehoda EXTRA - EA400 – pokračování

- Pilot se z vraku sám vyprostil, nicméně letoun byl nehodou zničen.
- Příčina závady motoru je dosud v šetření.



Letecká nehoda

Datum: 15. 6. 2020
Typ: CIRRUS SR20
Místo: LKFR (Frýdlant)

- ➔ Pilot se rozhodl přepravit 3 cestující z LKFR na LKPM (Příbram).
- ➔ VLP upozornil pilota na vydaný NOTAM a sníženou únosnost RWY po dlouhotrvajícím dešti.
- ➔ VLP se dotazoval pilota na jeho rozhodnutí a současně vyjádřil pochybnosti k jeho záměru provést z takto rozmáčené RWY vzlet.
- ➔ Pilotovi se únosnost RWY „zdála dobrá“ a NOTAM tím pádem nečetl.
- ➔ Směr a rychlost větru na vzlet pilot odečetl z ukazatele směru a rychlosti větru.
- ➔ Provedl výpočet hmotnosti a výkonnosti letounu pro vzlet.
- ➔ Pro vzlet se rozhodl využít celé délky RWY a vzhledem ke směru a rychlosti větru postavil letoun k levému okraji provozní plochy.

Letecká nehoda CIRRUS SR20 – pokračování

- ➔ Zahájil vzlet a v polovině RWY měl letoun rychlost cca 50 KIAS.
- ➔ Letoun během rozjezdu několikrát přestal akcelerovat z důvodu snížené únosnosti povrchu (rozmáčené) RWY.
- ➔ Pilot registroval ztrátu akcelerace letounu, ale pokračoval dál ve vzletu.
- ➔ Cestující s pilotními zkušenostmi zaregistroval ztrátu akcelerace letounu 2 až 3 krát.
- ➔ Pilot pokračoval ve vzletu na svažující se druhé polovině RWY do její nepokosené části.
- ➔ Motor pracoval po celou dobu vzletu na maximálním vzletovém výkonu.
- ➔ V poslední třetině RWY měl letoun velký úhel náběhu a v kabině bylo slyšet zřetelné zvukové varování na pádovou rychlost.
- ➔ Přetažený letoun se krátce odpoutal, ale nestoupal a pravá polovina křídla následně začala klesat k zemi.

Letecká nehoda CIRRUS SR20 – pokračování

- ➔ Pilot nedostatek rychlosti letounu kompenzoval potlačením.
- ➔ Trajektorie letu letounu za RWY směřovala do korun stromů.
- ➔ Cestující s pilotními zkušenostmi „velmi důrazně“ upozornil pilota, aby se vyhnul překážkám. Pilot provedl v poslední chvíli zatáčku doleva.
- ➔ Letoun se vyhnul překážce ve formě porostu, kdy byl již na pádové rychlosti cca 55 KIAS.
- ➔ Následoval dopad na pole a letoun se dostal do smyku.
- ➔ Ve smyku pokračoval až k okraji zahrady, přičemž se pravá polovina křídla vklínila mezi sloupek plotu zahrady a strom.
- ➔ Pilot ani cestující nebyli při letecké nehodě zraněni.
- ➔ Letoun byl v důsledku nárazu vážně poškozen.

Letecká nehoda CIRRUS SR20 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 23. 6. 2020

Typ: LET - L23 Super Blaník

Místo: pole u Jankova, 12 km SE LKBE

- ➔ Navigační let LKBE-LKHB-LKBE.
- ➔ Posádka na trati z LKHB-LKBE oblékala LKP4 z jihu.
- ➔ Severní vítr ji odklonil z trasy.
- ➔ Nenavázala na stoupavý proud.
- ➔ Vzdálila se dokluzům na blízká letiště.
- ➔ Provedla prohlídku nad bývalou „práškařskou“ plochou pro přistání.
- ➔ Před dosednutím zavadila koncem křídla o vzrostlé obilí.
- ➔ „Hodiny“ o 150°.
- ➔ Posádka nezraněna.
- ➔ Kluzák zničen.

Letecká nehoda L23 – pokračování



Incident

Datum: 23. 6. 2020

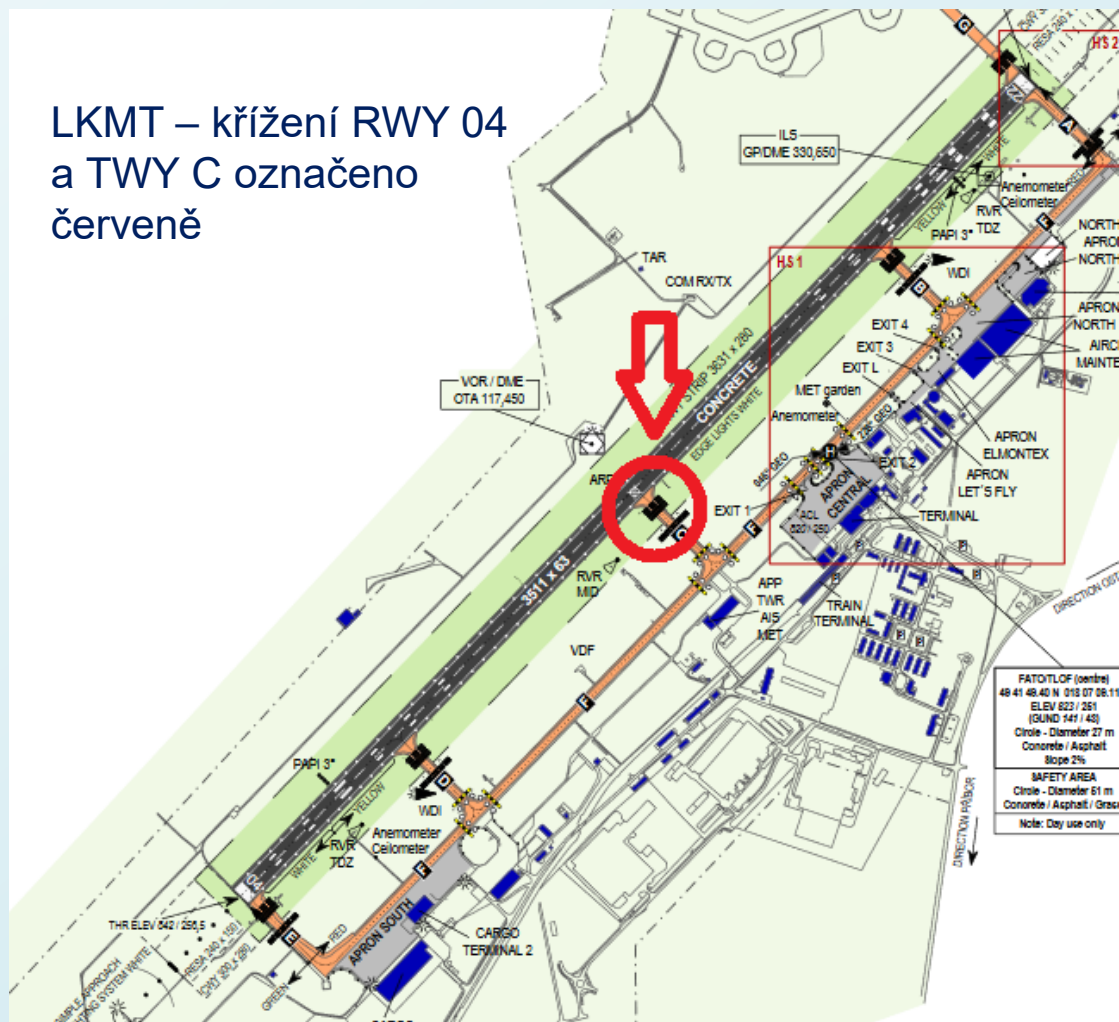
Typ: CIRRUS SR22

Místo: LKMT (Ostrava/Mošnov)

- ➔ Po letu z LDRI (Rijeka) letoun Cirrus SR22 úspěšně přistál na LKMT.
- ➔ Při opouštění RWY 04 na TWY C došlo ke spontánnímu zastavení motoru.
- ➔ Pilot znovu nedokázal motor spustit a letoun zůstal stát a blokoval RWY cca 10 metrů před vyčkávacím místem TWY C, a to po dobu 14 minut.
- ➔ Na požádání byl letoun odtlačen tak, aby neblokoval provoz a po provedení kontroly bylo křížení RWY 04 a TWY C uvolněno pro provoz.
- ➔ Příčina vysazení motoru je dosud v šetření.

Letecká nehoda CIRRUS SR22 – pokračování

LKMT – křížení RWY 04
a TWY C označeno
červeně

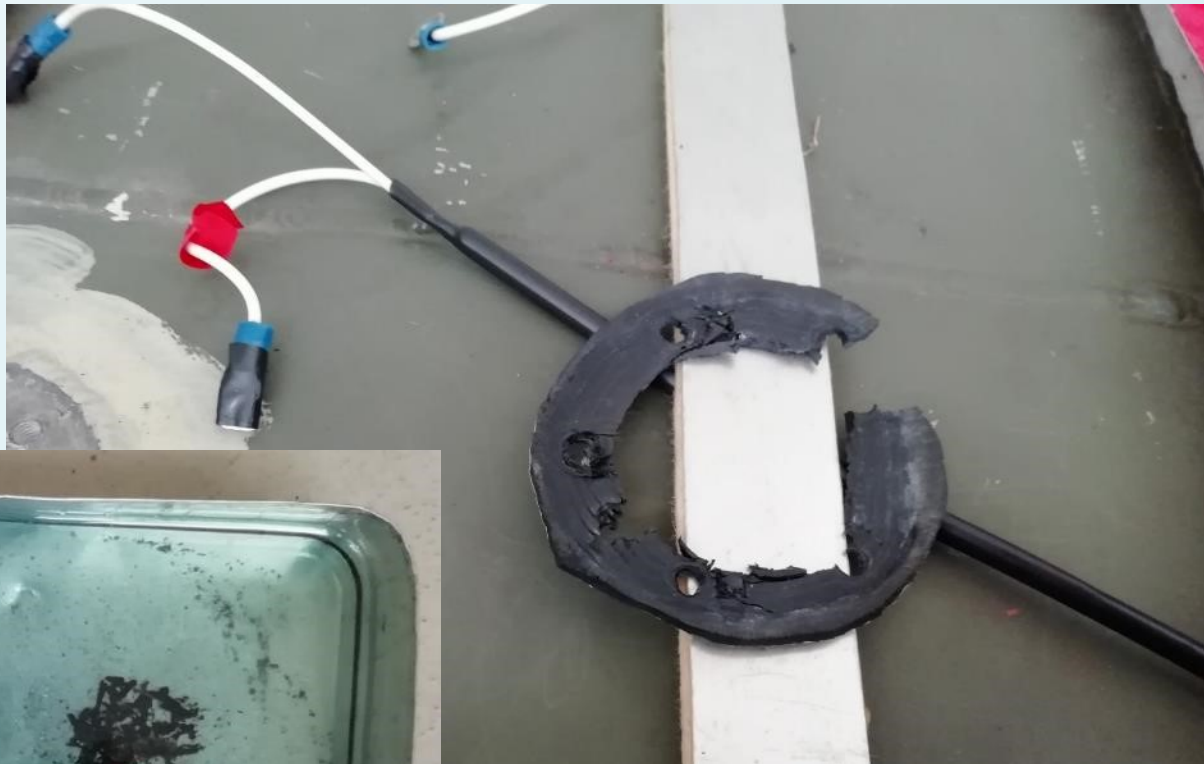


Incident

Datum: 24. 6. 2020
Typ: Zodiac CH 601UL
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Po vzletu z RWY 33R zaznamenal instruktor s žákem na palubě pokles tlaku paliva na nulu a náhlou ztrátu výkonu motoru.
- ➔ Instruktor se rozhodl okamžitě provést zatačku o 180° a přistát na RWY 15L.
- ➔ Protože na letišti byl velký provoz, vyslal tísňový signál MAYDAY (další letadlo již vstupovalo na RWY 33R a chystalo se vzlétnout).
- ➔ Přistání proběhlo bez potíží. Ke zranění osob na palubě nedošlo.
- ➔ Příčinou poklesu tlaku paliva bylo zpuchřelé těsnění u měrky paliva v pravé nádrži, jehož kousky se nacházely v nádrži a ucpaly přívod paliva před palivovým filtrem.
- ➔ Po vyčistění a průplachu palivové instalace byla provedena výměna těsnění a palivového filtru.

Zodiac CH 601UL – pokračování:



Zpuchřelé těsnění u měrky paliva a jeho kousky vyjmuté z nádrže.

Letecká nehoda

Datum: 25. 6. 2020

Typ: Grob G-115

Místo: LKBE (Benešov)

- ➔ Pilot prováděl let s nácvikem přistání na přesnost do vyznačeného bodu na RWY 06 LKBE, který byl cca 100 m od prahu dráhy.
- ➔ Dva okruhy (první letmé přistání a vzlet, druhý s plným přistáním) absolvoval s instruktorem. Další okruhy absolvoval samostatně. Instruktor stál s radiostanicí mimo RWY v blízkosti vyznačeného místa plánovaného přistání.
- ➔ Druhé letmé přistání na RWY 06 bylo před vyznačeným bodem s malým odskokem cca do 0,5 m. Odskok pilot opravil mírným přidáním plynu a přitažením. Současně s tím už ale vybočil z osy RWY 06.
- ➔ Po dosednutí na kola hlavního podvozku přidal plný plyn. Reakční moment vrtule a vítr zprava letoun snesl doleva.

Letecká nehoda G-115 – pokračování

- ➔ Pilot nedokázal vybočení letounu kompenzovat dostatečným vyšlápnutím pravé nohy.
- ➔ Rozjezd probíhal mimo osu RWY 06 až za její levý okraj, kde při rychlosti cca 60-65 kt zachytil levou polovinou křídla o balík sena, který po kosení plochy a jeho sběru ležel cca 8 m vlevo od okraje RWY 06.
- ➔ Letoun se při zachycení o balík sena stočil doleva a zastavil. Pilot po zastavení vypnul motor, uzavřel přívod paliva a vypnul přístroje a nezraněn vystoupil.
- ➔ Letoun byl při nárazu do balíku sena a rotaci vážně poškozen.

Letecká nehoda G-115 – pokračování:



Letecká nehoda

Datum: 27. 6. 2020

Typ: MERLIN

Místo: LKNM (Nové Město nad Metují)

- ➔ Pilot prováděl s UL letounem přelet z LKJA (Jaroměř) na LKNM.
- ➔ Při přistání na RWY 18 zachytil UL letoun podvozkem o vzrostlé obilí rostoucí v blízkosti letiště.
- ➔ Po zbrzdění UL letoun dosedl před provozní letištní plochou do obilí.
- ➔ Během výběhu došlo k destrukci podvozku a UL letoun se zastavil v předpolí RWY 18.
- ➔ Kontrolou bylo zjištěno ulomení pravé podvozkové nohy, přední podvozkové nohy, poškození „botičky“ pod směrovým kormidlem a zlomení dvou listů vrtule.
- ➔ Pilot s cestujícím vyvázli bez zranění.

Letecká nehoda MERLIN – pokračování



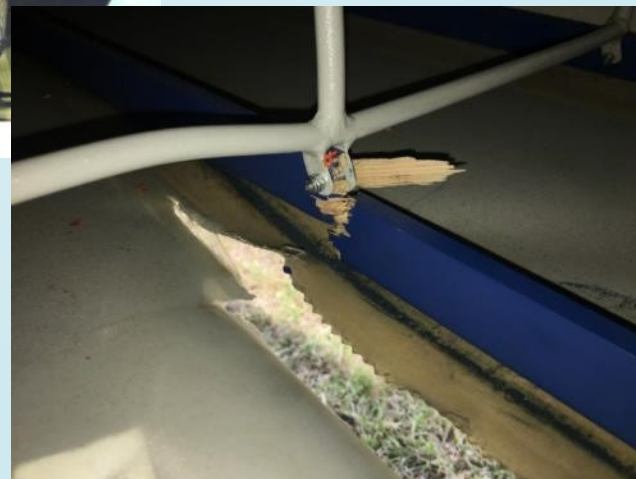
Letecká nehoda

Datum: 28. 6. 2020
Typ: Zlín Z-526L
Místo: LKPL (Letkov)

- ➔ Pilot po přistání pojížděl k místu plnění PHM za účelem doplnění paliva.
- ➔ Z důvodu pohybu dvou jiných letounů u stojanu PHM pilot zvolil manévr, při kterém se chtěl bezpečně a v dostatečné vzdálenosti vyhnout těmto letounům.
- ➔ Pilot přitom přehlédl vytyčovací laminátový kužel prahu RWY 26R, na který následně najel trupem letounu.
- ➔ Při kontaktu s kuželem došlo k poškození spodní strany trupu letounu.

Letecká nehoda Z-526L – pokračování

➔ Příčinou byla nepozornost při pojíždění.



Místo události a poškození spodní strany trupu letounu.

Letecká nehoda

Datum: 28. 6. 2020

Typ: LET L13 Blaník

Místo: 2 km SE Rousměrov (okr. Žďár nad Sázavou)

- ➔ Pilot kluzáku prováděl termický let z LKKA (Křižanov).
- ➔ Přibližně po jedné hodině letu již nenašel žádný výstupný proud.
- ➔ Protože se nacházel ve velké vzdálenosti od všech dostupných letišť, rozhodl se přistát do terénu.
- ➔ Přistál na poli s vysokým obilím, cca 2 km SE obce Rousměrov, (11 km od LKKA).
- ➔ Při dosednutí a nárazu do vzrostlého obilí došlo k utržení obou polovin vodorovné ocasní plochy ze závěsů na trupu.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda L13 – pokračování



Místo události a poškození VOP kluzáku.





Parašutistický provoz

V parašutistickém provozu bylo během 2. čtvrtletí roku 2020 nahlášeno celkem 5 parašutistických nehod a 19 vážných incidentů. Při jedné nehodě došlo ke smrtelnému zranění parašutisty.



Ilustrační foto – seskok parašutistů na LKPR

Parašutistická nehoda

Datum: 13. 6. 2020

Typ: sportovní padák SAFIRE Z-209

Místo: polní cesta cca 700 m NE ARP LKHV (Hořovice)

- ➔ Parašutista „A“ prováděl seskok z výšky 2 200 m nad zemí z letounu An-2.
- ➔ Po výskoku z letounu udržoval ve volném pádu stabilizovanou polohu do výšky cca 1 100 m nad zemí.
- ➔ Uvolňovač pro aktivaci hlavního padáku se mu pravděpodobně nepodařilo nahmátnout ve výšce 1 100 m nad zemí (jako u předešlých seskoků), protože hlavní padák aktivoval až ve výšce 530 m a v nestabilizované poloze.
- ➔ Padák ihned po otevření přešel do levé ostré spirály.
- ➔ Po více jak 10 otočkách parašutista narazil do země u polní cesty. Vrchlík hlavního padáku zůstal rozprostřen ve větvích vzrostlých křovin.

Parašutistická nehoda SAFIRE Z-209 – pokračování

- ➔ Nedošlo k poškození padákového kompletu.
- ➔ Parašutista svým zraněním na místě nehody podlehl.
- ➔ Dosavadním šetřením bylo zjištěno:
 - Parašutista byl způsobilý k provádění seskoků ve vytváření formací za volného pádu.
 - Provedl celkem 82 seskoků, z toho 11 za poslední 3 měsíce.
 - V daný den se jednalo o jeho první seskok.
 - Aktivaci hlavního padáku neprovedl v minimální výšce 800 m nad zemí v souladu s předpisem V-PARA-1.
 - Neprovedl odbrzdění padáku - poutka řídících šňůr nebyla parašutistou aktivována.
 - V kritické fázi letu neprovedl odhoz hlavního padáku s následnou aktivací záložního padáku.

Parašutistická nehoda SAFIRE Z-209 – pokračování

- Neměl praktické zkušenosti s odhozem hlavního padáku.
- Při odborném ohledání padákového kompletu nebyly zjištěny závady, které by měly vliv na vznik nehody.





Bezpečnost v provozu bezpilotních systémů (UAS)

V průběhu 2. čtvrtletí roku 2020 nebyla hlášena žádná událost související s provozem bezpilotních prostředků ve FIR Praha.



Je třeba připomenout, že v souvislosti s pandemií COVID-19 byl prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/746 ze 4. 6. 2020, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/947, odložen termín použitelnosti unijního předpisu na 31. prosince 2020.

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 druhém čtvrtletí 2020 byla oznámena 1 událost narušení dráhy v použití. Z hlediska závažnosti (dle RAT) byla událost hodnocena jako „Vážný incident“.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti ve vztahu k ATM	Popis
26.05.2020	TWR LKPR	Vážný incident	Letoun několik minut kroužil kolem letiště. Dle vizuální kontroly z TWR začal provádět přiblížení na uzavřenou RWY 06. Pilot byl volán na provozních kmitočtech, včetně nouzového – bez odezvy. Následně byla použita světlometka s červeným přerušovaným světlem o zákazu přistání. Po přistání zastavil před červenými světly, před RWY 12.



Porušení minim rozstupu

Ve druhém čtvrtletí 2020 nebyly hlášeny žádné události narušení předepsaných minim rozstupů civilních letounů ve FIR Praha.



Nepovolené narušení prostoru

V této kategorii bylo ve 2. čtvrtletí 2020 hlášeno celkem 21 událostí.

Z analýzy událostí vyplývá:

20 událostí bylo způsobeno letadly s MTOM do 2250kg;

CTR / TMA civilních letišť byly narušeny 8x;

Prostory pro speciální činnosti byly narušeny 2x;

Zakázané prostory byly narušeny ve dvou případech;

Prostory pro činnost AČR byly narušeny 9x.



Události specifické pro ATM

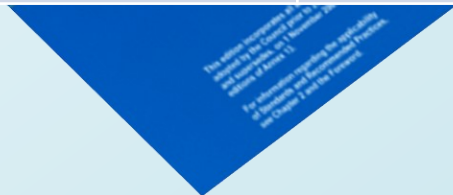
Ve druhém čtvrtletí 2020 bylo hlášeno celkem 5 událostí. Z hlediska závažnosti (dle RAT) byly všechny události hodnoceny jako „Bez vlivu na bezpečnost“.



V 2. čtvrtletí 2020 ÚZPLN obdržel celkem 5 oznámení o letecké nehodě v souvislosti s tím, že Česká republika je Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby. Další 2 oznámení se týkala vážných incidentů.



Datum	Stát	Druh události	Typ
9. 5. 2020	Bulharsko	ACCID	Skyleader 600
19. 5. 2020	Německo	ACCID	Z 42 MU
6 . 6. 2020	Německo	ACCID	TL 96 Stream
7 . 6. 2020	Polsko	ACCID	Tecnam P92 E (Vrtule Kašpar)
19 . 6. 2020	Francie	ACCID	VL3 A HPV



Organizace porad k bezpečnosti letů

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

Plánované termíny:

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

Začátek porad je v 9:30 hod.