

Rozbor bezpečnosti za 3. čtvrtletí 2020



Obsah prezentace

- Vybrané ukazatele – 3. 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

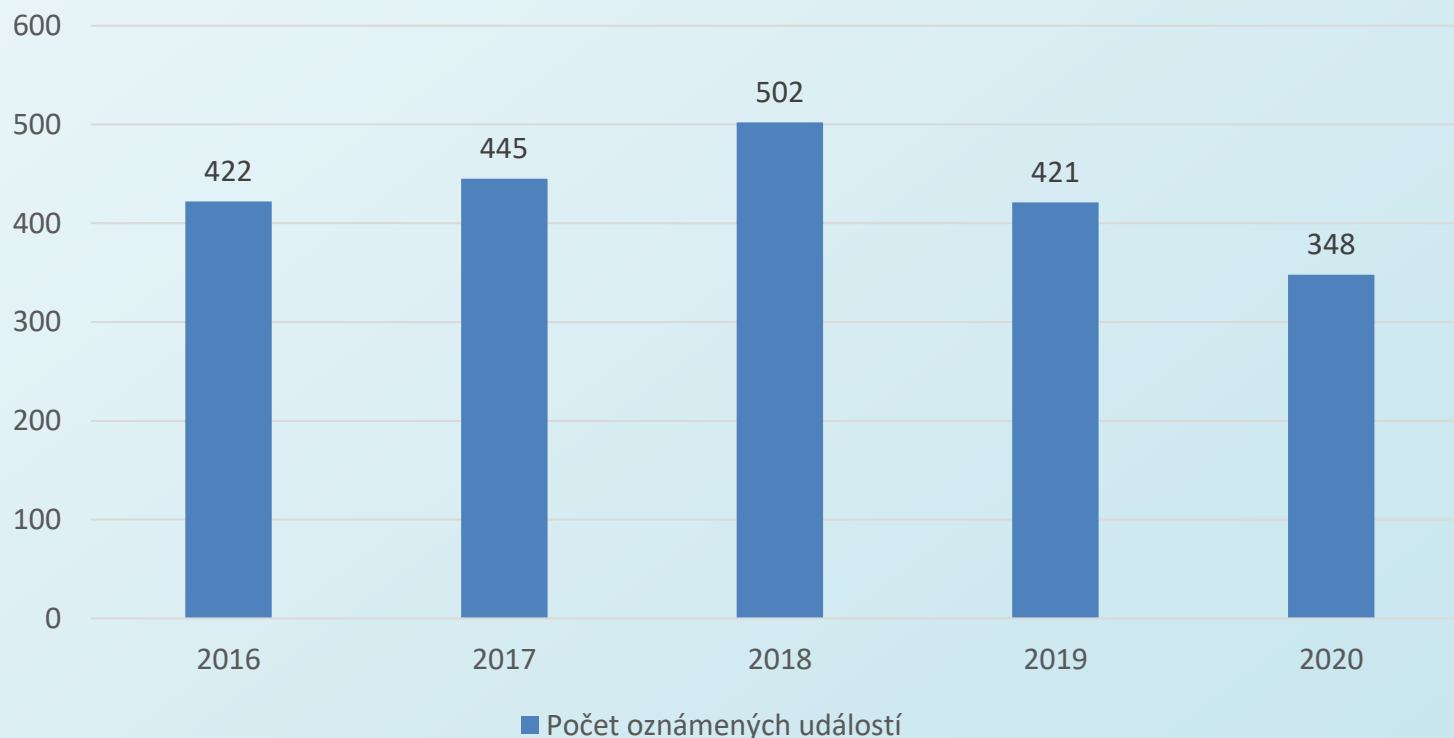
Vybrané ukazatele – 3. čtvrtletí 2020

- Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN ve 3. čtvrtletí 2020 v rámci systému povinného hlášení a dobrovolného systému hlášení.
- Meziroční srovnání struktury událostí na území České republiky ve 3. čtvrtletí 2020 podle:
 - celkových počtů událostí,
 - třídy událostí,
 - hmotnostních kategorií letadel,
 - fáze letu.
- Struktura událostí ve 3. čtvrtletí 2020.

VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

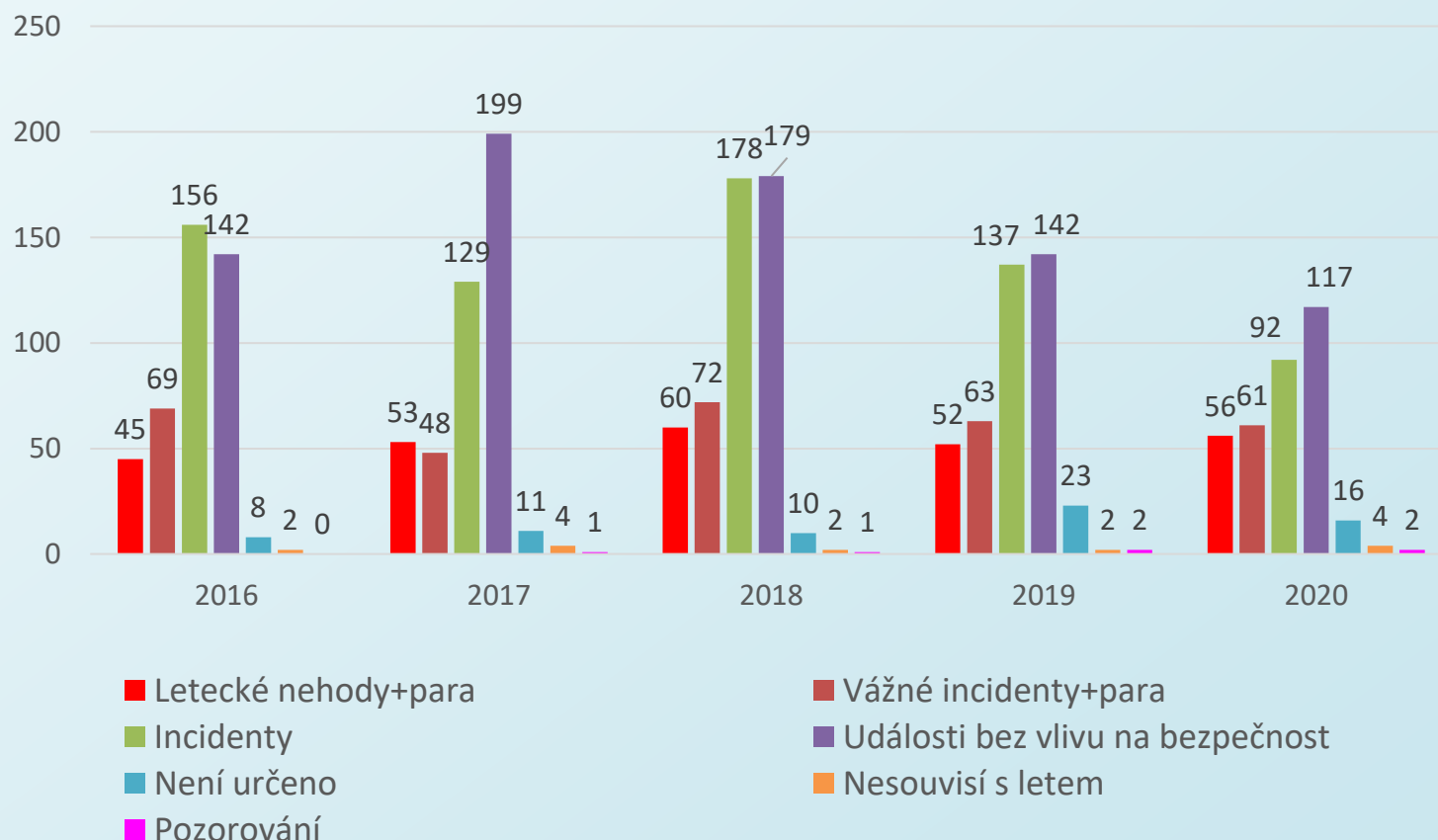
Ve 3. čtvrtletí roku 2020 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 348 událostí.

To představuje meziroční pokles počtu oznámených událostí o 17,3% oproti stejné části roku 2019. Tento pokles byl zapříčiněn následky provozních omezení v období epidemie COVID-19.



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

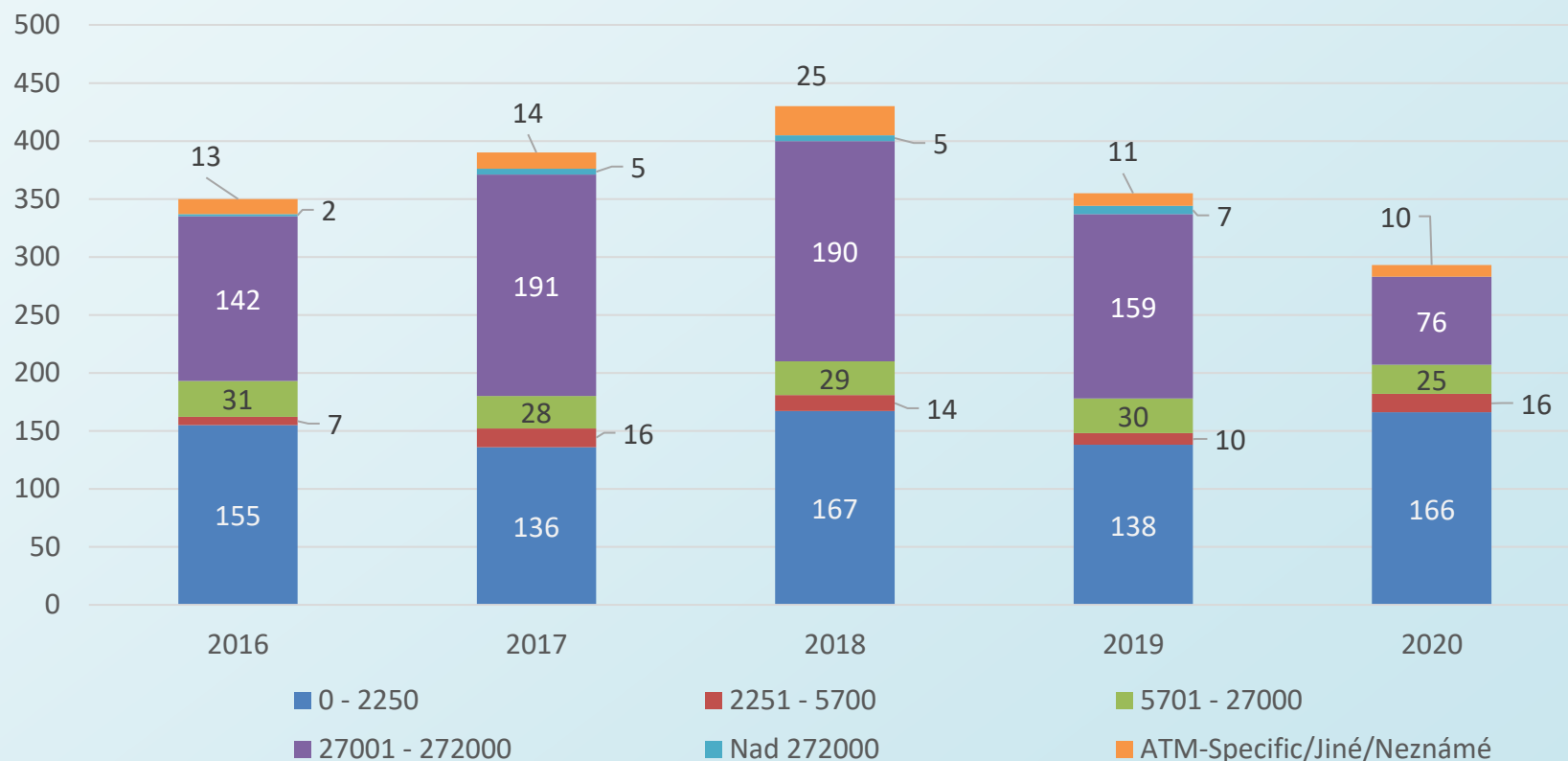
Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 3. čtvrtletí v letech 2016 - 2020



VÝVOJ POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

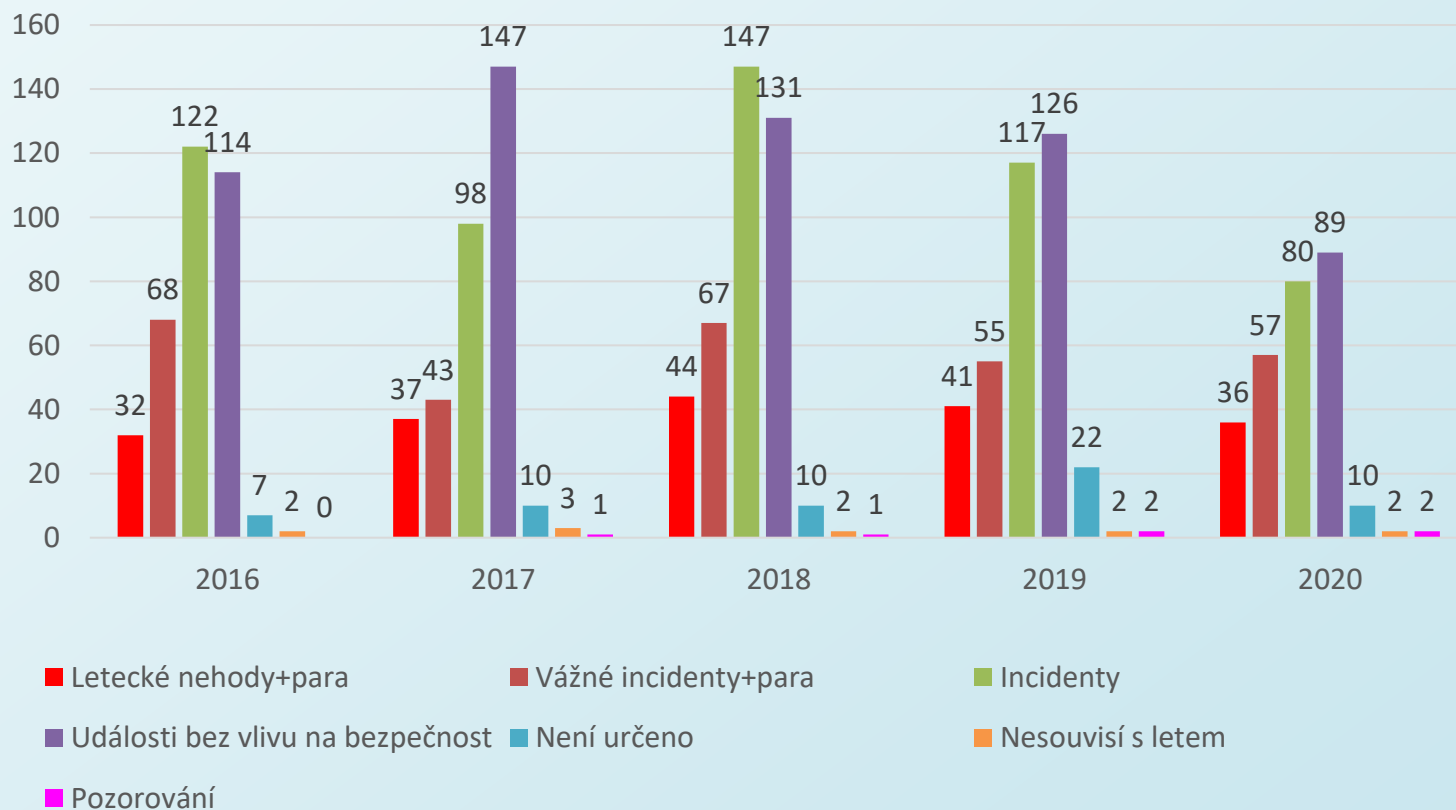
Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 3. čtvrtletí v letech 2016 – 2020

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



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

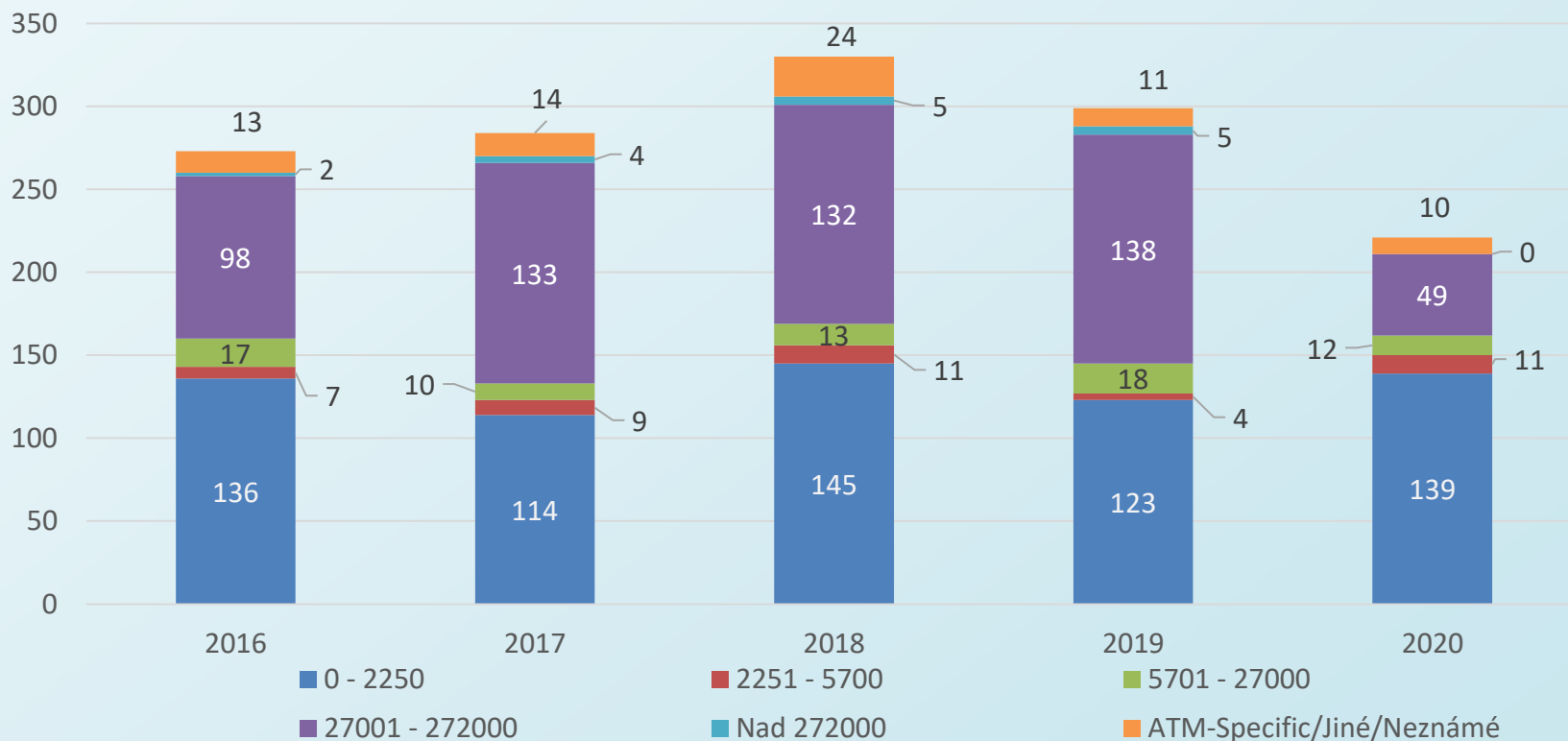
Vývoj událostí podle hodnocení jejich závažnosti ve 3. čtvrtletí v letech 2016 – 2020



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel ve 3. čtvrtletí v letech 2016 – 2020

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

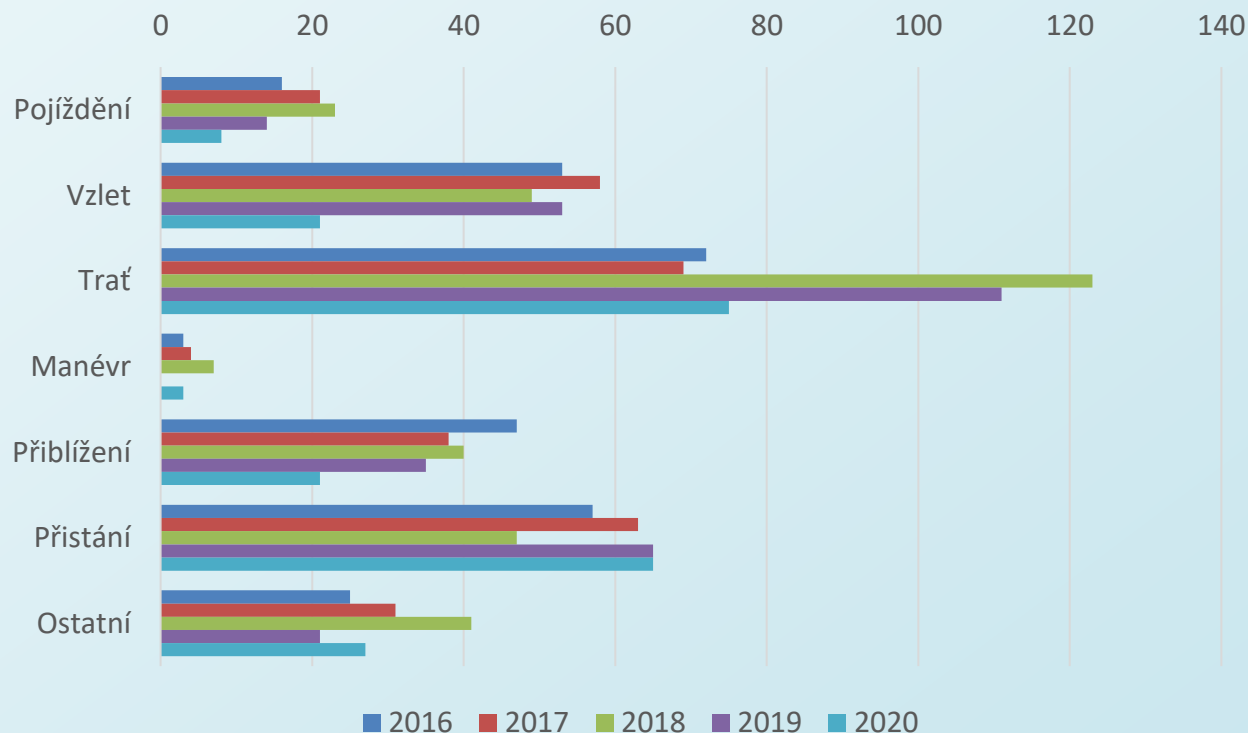


UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj struktury podle fáze letu událostí oznámených ÚZPLN ve 3. 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 3. 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	0
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	3	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	14	1	10	4	2
Celkem	14	1	13	4	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	4	1	11	3	1
Vrtulníky	1	0	0	1	0
Kluzáky	7	0	0	0	1
Balóny a vzducholodě	2	0	2	0	0
Bezpilotní letadla	0	0	0	0	0
Celkem	14	1	13	4	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	14	1	7	1	2
UL vrtulníky a vírníky	3	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	0	0	0	0	0
ZK a MZK	0	0	0	1	0
Celkem SLZ	17	1	7	2	2

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	21	72	2	6
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	6	5	0	2
MTOM ≤ 2 250 kg	45	35	1	3
MTOM neznámá	2	0	0	0
ATM - specific.	0	0	0	3
Letiště a pozemní služby	0	1	1	1
Celkem	74	113	4	15

** 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	58	107	3	11
Vrtulníky	3	1	0	0
Kluzáky	9	2	0	0
Balóny a vzducholodě	0	1	0	0
Bezpilotní letadla	2	1	0	0
Celkem	72	112	3	11

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	13	3	0	1
UL vrtulníky a vírníky	1	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	3	0	0	0
Celkem SLZ	17	3	0	1

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky ve 3. čtvrtletí v letech 2016 – 2020 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2020	2019	2018	2017	2016
Letecké nehody celkem	31	27	33	21	24
Fatální nehody	2	3	5	2	5
Počet zahynulých osob	2	4	8	3	6

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

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

Ve 3. čtvrtletí roku 2020 se obchodní letecká doprava dál potýkala s negativními dopady koronavirové krize a útlumem letového provozu nejen ve FIR Praha, ale celosvětově.

Pozitivní je, že 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: 29. 7. 2020
Typ: CESSNA 680
Místo: HECA (Cairo/Intl)

- ➔ Letoun české letecké společnosti prováděl let z HECA do EGCL (London City).
- ➔ V průběhu rozjezdu ke vzletu posádka zaznamenala signalizaci „FLAPS FAIL“ spolu s varováním „NO TAKE OFF“.
- ➔ Posádka letounu provedla pomalé přerušení vzletu a pojížděla zpět na určené místo stání.
- ➔ Posádka provedla reset letadlových systémů s následným úspěšným testem.
- ➔ Následný vzlet i let samotný včetně přistání na plánovaném letišti proběhly bez závady.

Incident

Datum: 6. 8. 2020
Typ: Boeing B 737-800
Místo: LIEE (Cagliari (Sardinie))

- ➔ Při vzletu letounu tuzemského provozovatele z LIEE k letu na LKPR zaznamenala posádka krátce před dosažením V_R vibrace přední podvozkové nohy. Posádka pokračovala ve vzletu.
- ➔ Na palubě letounu bylo 58 cestujících a 7 členů posádky.
- ➔ Posádka o události informovala ATC. Byla provedena kontrola dráhy a byly nalezeny zbytky pneu z přední podvozkové nohy. To potvrdilo předpoklad posádky, že došlo k poškození pneu na předním podvozku.
- ➔ Letoun pokračoval v letu na cílovou destinaci.
- ➔ Kapitán po přeladění z EDMM ohlásil stav PAN,PAN,PAN z důvodu indikace prasklé pneu na přední podvozkové noze.

Incident B 737-800 – pokračování

- ➔ Na LKPR byla vyhlášena místní pohotovost pro zásahové složky.
- ➔ Letoun bez problémů přistál a uvolnil RWY 06 na TWY B, kde byla provedena kontrola podvozku a následně byl odtažen na stání 26.



Delaminovaná střední část
pneu předního podvozku.



Incident

Datum: 14. 8. 2020
Typ: Cessna 680
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Letoun české letecké společnosti prováděl let z LKPR do LKMT (Ostrava/Mošnov).
- ➔ V průběhu letu posádka zaznamenala signalizaci „RIGHT CHIP DETECTOR“.
- ➔ Posádka letounu vyžádala návrat na letiště odletu, kde bezpečně přistála.
- ➔ Vzorky nalezených třísek z olejového filtru byly odeslány výrobci motoru, který je určil jako ocelové a uhlíkové třísky z převodové skříně.
- ➔ Po výměně poškozených dílů a provedených úspěšných testech byl letoun uvolněn do provozu.

Incident Cessna 680 – pokračování

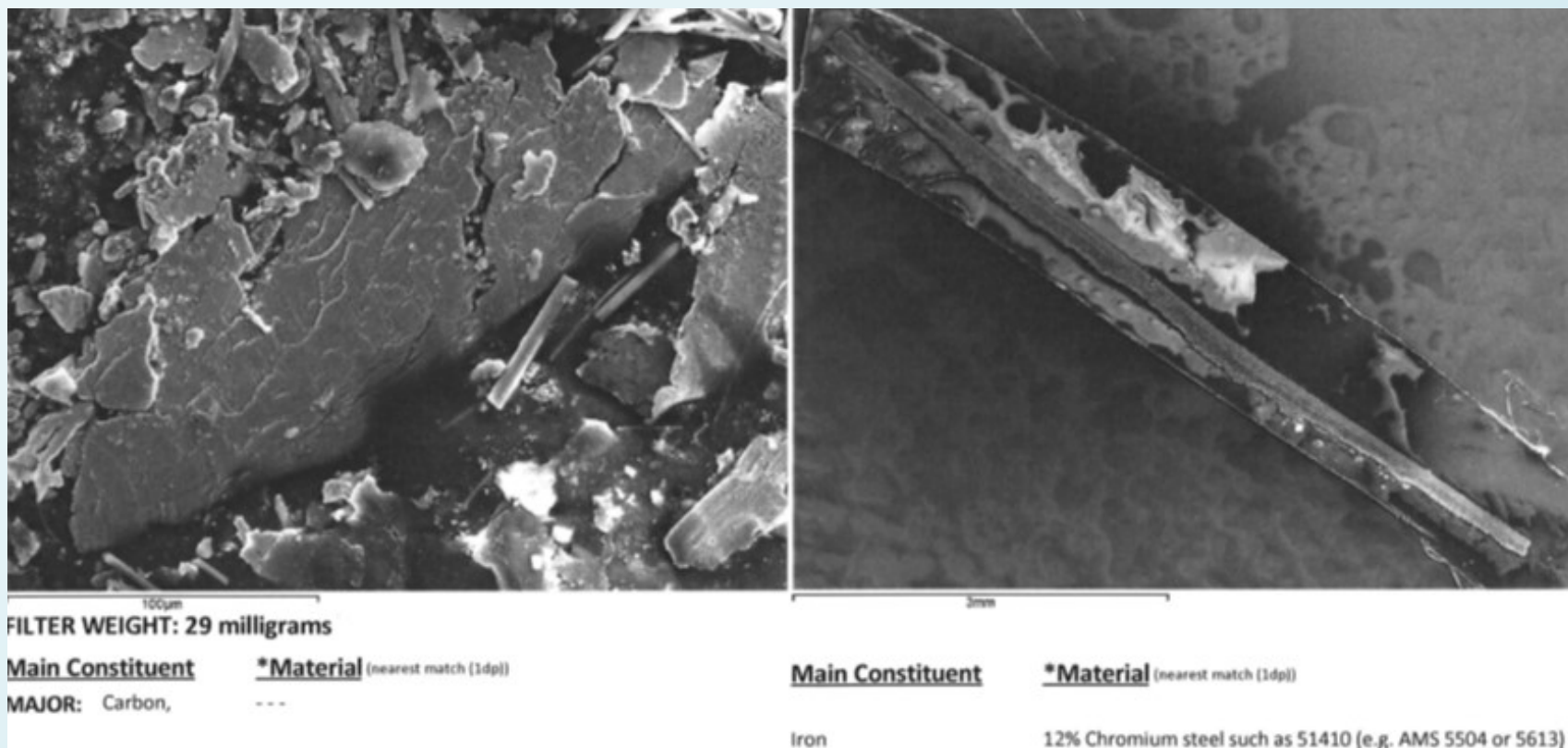


Foto analyzovaných třísek nalezených v olejovém filtru.

Incident

Datum: 12. 8. 2020
Typ: Airbus A320-232
Místo: LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Při přistavování vlečených schodů s pohonem k zadním nástupním dveřím letadla po přiletu narazila podesta schodiště do trupu pode dveřmi.
- ➔ Následkem vzniklo malé poškození trupu pod úrovní dveří. Poškozením byl vryp dlouhý 19,0 mm, široký 5,1 mm a 1,2 mm hluboký.
- ➔ Příčinou události byl nesprávný odhad vzdálenosti plošiny schodů od letadla. Dle zjištění handlingové organizace obsluha schodů nepoužila při najíždění k letadlu pomalý režim pojezdu a schody nebyly správně výškově nastaveny. Obsluha schodů nerespektovala postupy odbavovací společnosti.
- ➔ Následný let byl zpožděn z důvodu provedení lokální opravy.

Incident A320-232 – pokračování:



➔ Jako nápravné opatření mimo jiné vybavila handlingová společnost všechny schody gumovou ochranou rohů platform.



Incident

Datum: 22. 8. 2020
Typ: Cessna C 525
Místo: FIR Praha – prostor jižní Moravy

- ➔ Během letu letounu tuzemského provozovatele z LGIR (Iraklion/Nikos) na LKHK (Hradec Králové) se v cca 14:30 UTC letoun v klesání mezi FL 350 – 330 dostal do oblasti se silnou turbulencí a mrznoucími srážkami. Průlet touto oblastí trval cca 20 sekund.
- ➔ Posádka se již před rakousko-maďarskou hranicí vyhýbala význačné oblačnosti a před Vídní si vyžádala HDG 320°. Po dosažení území ČR pokračovala přímo na maják VLM.
- ➔ Ani radarová situace ani vizuální vjemy nenasvědčovaly, že by se letoun blížil do oblasti s význačným počasím.
- ➔ Po přistání bylo zjištěno poškození krytu radiolokátoru a koncových oblouků křídel, které odpovídalo zásahu kroupami.

Incident

Datum: 14. 9. 2020
Typ: Piper-PA42-720
Místo: LHPR (Győr-Pér, Maďarsko)

- ➔ Po vzletu během stoupání došlo k rozsvícení signálu „R/H HOT BLEED AIR“. Posádka vypnula R/H BLEED AIR (systém odběru vzduchu z pravého motoru) a pokračovala pouze se zapnutým L/H BLEED AIR.
- ➔ S rostoucí výškou letu se zvyšovala kabinová výška a tlak v kabině nenarůstal.
- ➔ Tlak v kabině se nezvýšil ani po nastavení L/H BLEED AIR do polohy HI (větší odběr). Standardní nastavení je na LOW. Systém nebyl schopen dodat dostatečné množství vzduchu pro přetlak a klimatizování kabiny.
- ➔ Během dalšího stoupání došlo ještě několikrát k signalizaci „MASTER WARNING“ a k rozsvícení „R/H BLEED AIR HOT“, přestože byl pravý odběr vzduchu vypnut.

Incident Piper-PA42-720 – pokračování:

- ➔ Při nárůstu hodnoty kabinové výšky na 10 000 ft se rozsvítila signalizace „CABIN PRESS“.
- ➔ Posádka ukončila stoupání na FL 140 a údaj kabinové výšky se ustálil na 11 000 ft. Posádka provedla zapnutí EMER PRESS, ale bez odezvy na změnu kabinové výšky.
- ➔ Poté člen zdravotnického personálu posádky hlásil v prostoru pro cestující malý dým. Posádka se proto rozhodla vrátit se zpět na letiště v nízké FL s vypnutým systémem přetlaku.
- ➔ Následně byl proveden přelet letadla do servisu, kde byly zjištěny dvě uvolněné svorky v instalaci rozvodu systému odběru vzduchu. To způsobilo chybnou činnost systému a mělo za následek varovnou signalizaci „BLEED AIR HOT“.
- ➔ Příčinou dýmu v kabině po zapnutí systému EMER PRESS, kdy tento systém nebyl prakticky za celou dobu provozu letadla použit, bylo profouknutí hadic, kdy došlo k odfuku prachu a usazených nečistot.

Přehled hlášení „TCAS RA“

Ve 3. čtvrtletí 2020 ÚZPLN obdržel pouze jedno hlášení „TCAS TA“ od českého provozovatele ze zahraničí. K události došlo při stoupání letounu do letové hladiny po odletu z letiště Malaga ve Španělsku.



Přehled laserových útoků

Ve 3. čtvrtletí 2020 ÚZPLN obdržel oznámení o 5 případech útoku laserovým paprskem.



Všechna hlášení byla oznámena posádkami letounů tuzemského provozovatele.

K ohrožení bezpečnosti letu došlo:

- 2 x při přiblížení na přistání na LKPR.
- 2 x při přiblížení na přistání na letiště Osijek v Chorvatsku.
- 1 x při přiblížení na přistání na letiště Wrocław/Strachowice v Polsku.

Střety s ptáky



V průběhu 3. čtvrtletí 2020 ÚZPLN obdržel celkem 52 oznámení o střetech s ptáky.

Dále došlo ke 3 ohrožením letounů střety se zajícem na LKTB, s netopýrem na LKPR a s králíkem na letišti Ciampino v Římě.



19 střetů s ptáky se stalo na LKPR:

- 7 x u letounů českého provozovatele,
- 12 x u letounů zahraničních provozovatelů.

7 střetů nahlásili domácí provozovatelé a 3 zahraniční dopravci z LKTB.

K dalším 5 střetům došlo na letištích LKVO, LKMH, LKPS, LKCS, LKMT a 1 střet se odehrál v 5000 ft při přiblížení na LKPR.

17 střetů zaznamenaly posádky letounů českých provozovatelů v zahraničí, kdy při dvou událostech došlo k poškození letounu.

Ve 3. čtvrtletí, když po rozvolnění krizových opatření v souvislosti s vyhlášením nouzového stavu z důvodu ohrožení zdraví kvůli epidemii koronaviru Covid-19 došlo k nárůstu letní aktivity v oblasti létání pro soukromé, sportovní a rekreační účely, se rovněž projevil nárůst 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.



Letecká nehoda

Datum: 1. 7. 2020

Typ: UL vrtulník CH 77 RANABOT

Místo: travnatý svah na okraji obce Červená Voda - Šanov

- ➔ Pilot s další osobou na palubě po ukončení rekreačního letu prováděl přiblížení k plánovanému místu přistání.
- ➔ Z důvodu nepříznivého směru a rychlosti větru pilot s UL vrtulníkem nejdříve zavisel cca 40 m od místa plánovaného přistání a dále chtěl pokračovat vzdušným pojižděním vpravo na místo přistání.
- ➔ Při zahájení manévru došlo k prosednutí UL vrtulníku, na které pilot včas nereagoval.
- ➔ Došlo ke kontaktu levé ližiny s terénem a následně k nárazu listů nosného rotoru do svahu.
- ➔ Jeden list se nárazem oddělil od UL vrtulníku a dopadl cca 50 m od místa nárazu.

Letecká nehoda UL vrtulníku – pokračování

- ➔ UL vrtulník se otočil o 180°, převrátil a zůstal ležet na pravém boku.
- ➔ Posádka utrpěla lehká zranění v podobě oděrek.
- ➔ UL vrtulník byl zničen, ke škodám na majetku třetí osoby nedošlo.



Letecká nehoda

Datum: 7. 7. 2020
Typ: kluzák ASW 19-B
Místo: LKHD (Hodkovice)

- ➔ Pilotka cizí státní příslušnosti se den před leteckou nehodou přeškolila na nový typ kluzáku.
- ➔ Během třetího termického letu došlo k tvrdému přistání ve velké rychlosti.
- ➔ Kluzák několikrát odskočil, tím došlo k rozlomení překrytu kabiny a zlomení ocasní části kluzáku.
- ➔ Na kluzáku bylo zjištěno poškození velkého rozsahu.
- ➔ Pilotka nebyla zraněna.

Letecká nehoda kluzáku – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 12. 7. 2020

Typ: kluzák ASW 15-B

Místo: Východní okraj obce Těšnovice, 750 m SE LKKM
(Kroměříž)

- ➔ Při termickém letu pilot nenalezl vhodné termické stoupání.
- ➔ Při návratu zpět na LKKM si spletl páku na zasunutí podvozku a vysunutí brzdících klapek.
- ➔ Se zasunutým podvozkem a zasunutými brzdícími klapkami se pilot ve velké rychlosti pokusil přistát na RWY 02.
- ➔ Kluzák odskočil, pilot provedl v malé výšce návratovou zatáčku a pokusil se o přistání na RWY 20. Pilot si neuvědomil, že nemá vysunuty brzdící klapky. Přistání se pro velkou rychlost opět nezdařilo.
- ➔ Pro nedostatek výšky se pilot rozhodl přistát do terénu v prodloužení RWY 20.

Letecká nehoda kluzáku – pokračování

- ➔ Pilot přistál ve vyšší rychlosti do vzrostlého obilí. K zastavení kluzáku došlo téměř okamžitě po kontaktu s obilím.
- ➔ Pilot si stěžoval na silné bolesti zad, byl ošetřen záchrannou službou.
- ➔ Na kluzáku došlo k poškození výškovky a potahu.



Vážný incident

Datum: 12. 7. 2020

Typ: Cessna C-172S

Místo: vyčkávací místo na TWY E, LKPR (Praha/Ruzyně)

- ➔ Během pojíždění letounu C-172S na vzlet z RWY 06 došlo po najetí na TWY E k přehřátí a následnému vznícení brzdy a kola pravého podvozku.
- ➔ Cestující i pilot vystoupili z letounu bez zranění, přičemž pilot se snažil o hašení ohně přenosným hasicím přístrojem z výbavy letounu.
- ➔ Požár uhasila přivolaná zásahová jednotka HZS. Při zásahu bylo vzhledem na velikost letounu použito redukováného tlaku v hasicích proudnicích vozů Panther.
- ➔ Vlivem požáru došlo k poškození pravé podvozkové nohy. Účinkem tlaku hasicí směsi na relativně křehkou konstrukci letounu došlo k sekundárnímu poškození draku.

Vážný incident Cessna 172S – pokračování

- ➔ Příčinou bylo neúplné odbrzdění parkovací brzdy letounu, kdy při odjištění polohovací čep táhla nezajel do výřezu kulisy ve vedení táhla, který je umístěný pod přístrojovou deskou, ale zůstal opřený o jeho okraj.



Letecká nehoda

Datum: 14. 7. 2020
Typ: ALTO 912 TG
Místo: LKMT (Ostrava/Mošnov)

- Pilot - žák prováděl s UL letounem na LKMT cvičné lety s přistáním na RWY 22. Přistání byla prováděna způsobem „Touch and go“.
- Při třetím přistání na RWY 22 došlo k vyplavání UL letounu ve fázi podrovnání. Následně se vlivem ztráty rychlosti UL letoun prosedl a tvrdě dopadl na dráhu.
- Při nárazu do dráhy došlo ke zlomení stojiny přední podvozkové nohy, kontaktu vrtule s povrchem dráhy a otočení UL letounu o 70°.
- Příčinou LN byla nezvládnutá technika pilotáže s tvrdým přistáním, během kterého došlo k poškození přední podvozkové nohy a vrtule.

Letecká nehoda ALTO 912 TG – pokračování



Vážný incident

Datum: 15. 7. 2020
Typ: motorový závěsný kluzák BIONI X15
Místo: východní okraj plochy SLZ Nymburk

- ➔ Pilot MZK s další osobou na palubě prováděl rekreační let v okolí plochy SLZ Nymburk.
- ➔ Při návratu z letu v poloze nad LKNYMB došlo k vysazení motoru z důvodu nedostatku paliva.
- ➔ Pilot zahájil přistávací manévry pro nouzové přistání na RWY 09 LKNYMB.
- ➔ Po nesprávně provedeném rozpočtu MZK po přistání vyjel z dráhy do pole se vzrostlým obilím, kde se zastavil.
- ➔ Došlo k poškození malého rozsahu převážně na podvozku MZK.
- ➔ Posádka nebyla zraněna.

Letecká nehoda

Datum: 18. 7. 2020

Typ: UL letoun Májka II

Místo: louka východně obce Lhůta u Plzně

- ➔ Pilot po vzletu z letiště Erpužice (LKER) pokračoval v rekreačním letu.
- ➔ Ve vzdálenosti cca 38 km jihovýchodně od místa vzletu došlo u UL letounu k vysazení motoru.
- ➔ Pilot provedl nouzové přistání do terénu.
- ➔ Při přistávacím manévru se zadním větrem došlo k prudkému nárazu UL letounu do země.
- ➔ Při tvrdém přistání došlo u UL letounu k poškození velkého rozsahu.
- ➔ Pilot byl z kabiny UL letounu vyproštěn přivolanými složkami IZS a s vážným zraněním byl letecky transportován do nemocnice.

Letecká nehoda UL letounu Mája II – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 25. 7. 2020

Typ: UL letoun Fox 912

Místo: Severně plochy SLZ Třebíč

- ➔ Žák s UL letounem prováděl samostatné lety po okruhu. Po zvýšení otáček motoru při opakovaném vzletu došlo k vybočení UL letounu vlevo, které žák neopravil.
- ➔ UL letoun se odpoutal na malé rychlosti a pokračoval v zatáčce doleva, během které zavadil o korunu stromu.
- ➔ Následoval pád po křídle s dopadem do kukuřičného pole. Pilot byl lehce zraněn, na UL letounu vzniklo poškození velkého rozsahu.



Letecká nehoda

Datum: 27. 7. 2020
Typ: Rolladen Schneider LS 8 – 18
Místo: LKTA (Tábor)

- ➔ Pilotka se účastnila závodů PMČR. Jednalo se o první přistání po první disciplíně.
- ➔ Při přiblížení na LKTA na 10 km pilotka kluzáku obdržela podmínky na přistání, CAVOK a bezvětrí. Přistání prováděla společně s dalšími 13 závodníky.
- ➔ Soustředila se na výběr správné plochy na přistání a současně sledovala ostatní kluzáky, aby měla od nich bezpečnou vzdálenost.
- ➔ Ve výšce cca 2 m AGL pilotka zjistila, že nemá vysunutý podvozek.
- ➔ Pravou rukou instinktivně sáhla po ovladači vysouvání podvozku, zatímco levou rukou držela ovládání vzdušných brzd.
- ➔ Kluzák byl vyvážen pro „dokluz“ na letišti „těžký na hlavu“ a proto po uvolnění řídicí páky přešel okamžitě do strmého klesání.

Letecká nehoda LS 8 – 18 – pokračování

- ➔ Na rychlou změnu do strmého klesání v malé výšce pilotka už nedokázala zareagovat.
- ➔ Kluzák narazil přídí do země v blízkosti prahu RWY 30.
- ➔ Kontrolou bylo zjištěno poškození trupu před kýlovou plochou, deformace podlahy kabiny, poškozený překryt kabiny a další poškození.
- ➔ Pilotka byla vážně zraněna.

Letecká nehoda LS 8 – 18 – pokračování



Poškození trupu před kýlovou plochou, deformace podlahy kabiny a poškozený překryt kabiny.

Letecká nehoda

Datum: 27. 7. 2020

Typ: horkovzdušný balón BB 42 - Z

Místo: pole u obce Ostřetice (NE část ATZ LKKT)

- ➔ Pilot balónu (cizí státní příslušník) prováděl výsadkový let v rámci organizovaného parašutistického provozu na LKKT.
- ➔ Po provedených přípravách k letu a poučení parašutistů, nastoupil pilot a 5 parašutistů do koše balónu.
- ➔ S ohledem na ostatní parašutistický provoz pilot s balónem postupně stoupal na plánovanou výšku.
- ➔ Po dosažení výšky 2 200 m AGL pilot vypnul hořáky a parašutisté si na jeho pokyn stoupili na okraj koše.
- ➔ Ve výšce cca 1 800 m AGL, při klesání balónu, provedli na pokyn pilota všichni parašutisté seskok.
- ➔ Odlehčený balón přešel do extrémního stoupání a následně došlo k celkovému kolapsu obalu, balón se stal neovladatelným a volně padal k zemi.

Letecká nehoda horkovzdušného balónu – pokračování

- ➔ Pilot po dopadu balónu na zem opustil koš vlastními silami a vysílačkou si přivolal pomoc.
- ➔ Balón (obal i koš) byl poškozen ve velkém rozsahu během kritické fáze letu (po výskoku parašutistů) a následně při tvrdém dopadu na zem.
- ➔ Pilot utrpěl při dopadu koše na zem vážná zranění a byl převezen do nemocnice.
- ➔ Technická prohlídka prokázala, že vypouštěcí systém balónu pracoval správně ve všech módech jak v natopeném obalu, tak i za nízkého tlaku v obalu.
- ➔ Pilot neprovedl výsadku v souladu s letovou příručkou balónu BB 42 a nebyl vybaven v souladu s leteckým předpisem L 2.

Letecká nehoda horkovzdušného balónu – pokračování

Stav obalu na začátku a konci 36sec videozáznamu pořízeného náhodným pozorovatelem:



Letecká nehoda

Datum: 31. 7. 2020
Typ: UL letoun Bohem 2A
Místo: LKTD (Tachov)

- ➔ Pilot prováděl s UL letounem vzlet z RWY 27.
- ➔ Ve výšce cca 100 m AGL došlo k otevření překrytu kabiny.
- ➔ Pilot snížil otáčky motoru a zahájil nouzové přistání přímo před sebe.
- ➔ V trajektorii nouzového přistání byl vzrostlý strom.
- ➔ Pilot se s UL letounem nebyl schopen vyhnout překážce a pravou polovinou křídla zachytil o strom.
- ➔ Po nárazu do stromu a následnému zbrzdění UL letoun dopadl ve vzdálenosti cca 21 m na zem.
- ➔ Kontrolou bylo zjištěno ulomení podvozku, zničení průhledného překrytu kabiny, poškození vrtule, pravé poloviny křídla u kořene a spodního krytu motoru.
- ➔ Pilot utrpěl těžké zranění.

Letecká nehoda UL letounu Bohem 2A – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 6. 8. 2020

Typ: kluzák VSO-10 GRADIENT

Místo: RWY 03 LKKO

- ➔ Pilot se po 3 h 20 min trvajícím termickém letu rozhodnul pro přistání zpět na letišti Kolín.
- ➔ S ohledem na provoz se rozhodnul provést „urychlené“ přistání.
- ➔ Rozpočet prováděl do poloviny RWY 03 LKKO s úmyslem dojezdu až na konec dráhy.
- ➔ Po vysunutí vzdušných brzd pilot zjistil, že bude mít problém kluzák ubrzdit na dráze.
- ➔ Kluzák dosedl ve 2/3 dráhy na vyšší rychlosti a pilot začal brzdit.
- ➔ Přibližně 40 – 50 m před koncem dráhy položil polovinu křídla na zem, aby zabránil střetu kluzáku s porostem (vzrostlá kukuřice).

Letecká nehoda VSO-10 – pokračování

- Kluzák udělal hodiny, vztlak na urychlené polovině křídla zapříčinil odpoutání kluzáku, který se otočil o 180° a dopadl na před a následně na ocasní ostruhu.
- Kluzák byl poškozen ve velkém rozsahu.
- Pilot nebyl zraněn.



Letecká nehoda

Datum: 9. 8. 2020

Typ: VSO-10

Místo: Dlouhá Lhota - Doloplazy

- ➔ Pilot prováděl s kluzákem místní termické lety v prostoru LKBE - Vltava – LKVL - Olbramovice - Sedlčany.
- ➔ Při návratu na letiště Benešov se dostal do klesavého proudění.
- ➔ Pilot vyhodnotil, že ztráta výšky je velká a neumožní mu zařazení se do provozního okruhu pro RWY 09 a bezpečné provedení přistání.
- ➔ Rozhodl se proto na výšce cca 850 m AMSL k nouzovému přistání do omezeného prostoru na vhodnou plochu.
- ➔ Během přistávacího manévru si všiml stoupajícího profilu vybrané plochy.
- ➔ Při příletu k ploše vlétl do silného vzestupného proudění.
- ➔ Znervóznil a zapomněl si tím pádem vysunout podvozek.

Letecká nehoda VSO-10 – pokračování

- ➔ Přistání prováděl do kopce na menší rychlosti a neodhal správně výšku pro zahájení a ukončení přechodového oblouku.
- ➔ Přechodový oblouk ukončil ve výšce cca 1,5 m nad zemí a kluzák při podrovnání dopadl z větší výšky na podmítnuté pole.
- ➔ Kluzák byl nárazem vážně poškozen.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.



Letecká nehoda

Datum: 9. 8. 2020

Typ: Kluzák VSO-10

Místo: V blízkosti letiště Soběslav

- ➔ Na posledním rameni přeletu z Pelhřimova zpět do Soběslavi pilot vyhodnotil výšku nad terénem jako nedostatečnou pro bezpečný dokluz na letiště v Soběslavi.
- ➔ Rozhodl se pro nouzové přistání do terénu. Výběr plochy provedl s ohledem na velikost a porost, přičemž přistání směřoval na travnatou louku mezi poli s obilím.
- ➔ Během přiblížení na finále pilot proletěl několika stoupavými proudy a z obavy z přeletění vybrané plochy více potlačil.
- ➔ Došlo ke zvýšení rychlosti kluzáku na přiblížení a následně dotyku se zemí na vysoké rychlosti.
- ➔ Pilot vyhodnotil, že kluzák neubrzdí před koncem louky. Zasunul brzdící klapky a kluzák odpoutal od země.

Letecká nehoda VSO-10 – pokračování

- ➔ Kluzák přeskočil porost u silnice na konci louky.
- ➔ Po ztrátě rychlosti došlo k pádu do pletivového plotu se živým plotem na zahradě u rodinného domu.
- ➔ Pilot měl pouze povrchové odřeniny a škrábance.
- ➔ Kluzák byl při nárazu zničen.



Letecká nehoda

Datum: 13. 8. 2020

Typ: vrtulník ROBINSON R 44 RAVEN I

Místo: travnatá plocha u zámeckého parku Žamberk

- ➔ Pilot si zapůjčil vrtulník u provozovatele za účelem provedení několika letů pro vlastní potřebu.
- ➔ Po převzetí vrtulníku provedl vzlet z LKHK a pokračoval v letu do sídla své firmy, kde po přistání nastoupil jeho zaměstnanec, s kterým provedl cca hodinový let.
- ➔ Po návratu na místo vzletu zaměstnanec vystoupil a pilot přelétl na svůj pozemek, kde po přistání vrtulník vypnul.
- ➔ Přibližně po půlhodinové přestávce pilot společně s třemi osobami nastoupil na palubu vrtulníku za účelem provedení rekreačního letu.
- ➔ Po odpoutání vrtulníku od země, ve výšce cca 1 m AGL, se vrtulník začal otáčet doleva kolem svislé osy.

Letecká nehoda R 44 RAVEN I – pokračování

- ➔ Po několika otočkách o 360°, kdy se pilotovi pravděpodobně podařilo rotaci zastavit, list nosného rotoru narazil do větvi vzrostlého stromu.
- ➔ Po kontaktu rotujících ploch s pevnou překážkou se vrtulník naklonil na levou stranu a po dopadu na zem zůstal ležet na levém boku.
- ➔ Pilot po vypnutí elektroinstalace vystoupil z kabiny a následně pomáhal s evakuací cestujících.
- ➔ Vrtulník byl při kontaktu s překážkou a následným dopadem na zem zničen.
- ➔ Jedna osoba na palubě utrpěla lehké zranění.

Letecká nehoda R 44 RAVEN I – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 15. 8. 2020
Typ: UL letoun Fokker D-VII
Místo: Plocha SLZ Sazomín

- ➔ Po vzletu UL letounu došlo v cca 15 m nad zemí k nepravidelnému chodu motoru.
- ➔ Pilot přerušil stoupání. Nepodařilo se mu zvýšit výkon motoru a rozhodl se pro nouzové přistání na pole se strništěm.
- ➔ Ve výběhu vjel do rýhy po kombajnu a přes příď se převrátil.
- ➔ Pilot nebyl zraněn. UL letoun měl vylomený hlavní podvozek.



Letecká nehoda

Datum: 16. 8. 2020
Typ: UL letoun Zenith STOL CH 701
Místo: 1,5 km západně obce Miličín

- ➔ Pilot provedl vzlet z letiště České Budějovice. Po uletění cca 68 km směrem na Benešov došlo západně obce Miličín k silné termické turbulenci.
- ➔ Pilot měl pocit, že UL letoun je neřiditelný. Proto se rozhodl pro nouzové přistání na pole za lesem.
- ➔ Přistání bylo provedeno ve skluzu. V poslední fázi přistání pilot přitáhl ruční řízení. Došlo ke ztrátě rychlosti a pádu na přední část UL letounu.
- ➔ Na UL letounu došlo k poškození velkého rozsahu.
- ➔ Ke zranění pilota nedošlo.

Letecká nehoda UL letounu Zenith STOL CH 701 – pokračování:



Letecká nehoda

Datum: 19. 8. 2020

Typ: Zlín Z 43

Místo: pole nedaleko Kardašovy Řečice

- ➔ Pilotní žákyně prováděla na Z 43 s instruktorem letový výcvik, úlohu 9 a 16 osnovy CAA-VP-142-3 (v prostoru nácvik zatáček a nouzových přistání).
- ➔ Po přistání jí instruktor vyslal na samostatný let (úloha 14-3 – nácvik jednoduché pilotáže).
- ➔ Po vzletu stoupala do prostoru východně Kardašovy Řečice na výšku 1000 m na QNH. V prostoru provedla jednu zatáčku o 360° doleva. Při zatáčce doprava vnímala malé nepravidelné změny ve výkonu motoru.
- ➔ Po dotočení zatáčky do směru na LKJH došlo k výraznému poklesu výkonu motoru a motor nereagoval na zvýšení výkonu ani plnicího tlaku.

Letecká nehoda Z 43 – pokračování

- ➔ Žákyně správně vyhodnotila, že by na LKJH již za této situace nedolétla a včas se rozhodla pro nouzové přistání do terénu. Vybrala si pole bez vysokého porostu a provedla přistání s motorem na volnoběhu a se vztlakovými klapkami vysunutými v poloze pro přistání.



- ➔ Po dosednutí byl výběh normální, ale v konci výběhu se letoun dostal na podmáčenou plochu. To vedlo k zaboření přední podvozkové nohy, jejímu zlomení a následnému postavení letounu na příď a pravou polovinu křídla. Potom letoun dosedl zpět na hlavní podvozek.

Letecká nehoda Z 43 – pokračování

- ➔ Žákyně byla lehce zraněna, lékařské ošetření nebylo nutné.
- ➔ Letoun byl vážně poškozen. Došlo k trvalým deformačním změnám konstrukce křídla a části trupu.



Deformace a poškození pravé poloviny křídla.



Poškození přední podvozkové nohy a příď letounu.

Letecká nehoda Z 43 – pokračování

- ➔ Byla provedena odborná expertíza motoru, při které bylo zjištěno uvolnění pojistného mosazného čepu na náhonu odsávacího olejového čerpadla. Tím došlo k zablokování hnacího hřídele čerpadla a vylomení zubů náhonu a tím k nedostatečnému odsávání oleje z prostoru hlav válců.
- ➔ Příčinou ztráty výkonu motoru bylo zaplavování válců olejem.



Poškozený náhon odsávacího čerpadla sběrače oleje.



Pojistný čep náhonu, ulomené zuby kuželového převodu a vpravo jsou kovové třísky nalezené v olejovém systému motoru.

Letecká nehoda

Datum: 20. 8. 2020
Typ: Cessna 210B
Místo: LKLT (Letňany)

- Cizí státní příslušník se svým letounem prováděl let se dvěma cestujícími z letiště Werneuchen, Německo na LKLT.
- Při přistání na velké rychlosti došlo ke třem odskokům.
- Při čtvrtém dopadu na přední podvozek došlo k jeho kolapsu.
- Osoby na palubě nebyly zraněny.
- Byl zničen přední podvozek.
- Došlo k poškození vrtule a násilnému zastavení motoru.



Letecká nehoda

Datum: 20. 8. 2020

Typ: Cessna 152

Místo: Jižně obce Bořitov, okres Blansko

- ➔ Instruktor se žákem prováděl nácvik nouzového přistání do terénu.
- ➔ Při výběru plochy (strniště) a v průběhu přiblížení na ní přehledli nadzemní vedení vysokého napětí.
- ➔ Letoun zachytil o vodič vedení, který přetrhl předním podvozkem.
- ➔ Následně letoun dopadl ve velkém úhlu na zem.
- ➔ Přetržený vodič způsobil na zemi několik ohnisek požáru. Ohniska likvidovaly jednotky HZS.
- ➔ Letoun byl po dopadu mimo ohniska požáru a nebyl jím zasažen.
- ➔ Instruktorovi a žákovi byla poskytnuta první laická pomoc. Následně byli převezeni k lékařskému vyšetření.
- ➔ Letoun byl při letecké nehodě zničen.

Letecká nehoda Cessna 152 – pokračování

- ➔ Odbornou kontrolou stožárů vedení vysokého napětí bylo zjištěno poškození dvou stožárů, které bylo způsobeno tahem letounu za následně přetržený vodič.



Letecká nehoda

Datum: 25. 8. 2020
Typ: UL letoun Zenair CH 601
Místo: LKHK (Hradec Králové)

- ➔ Pilot prováděl samostatné lety po okruhu dle osnovy UL 3 cv. 15.
- ➔ Meteorologické podmínky na přistání byly CAVOK.
- ➔ Po posledním okruhu během přistání UL letoun prudce zatočil doleva.
- ➔ Pilot se s UL letounem dostal do smyku a přetočil se o cca 180° do protisměru.
- ➔ V důsledku smyku došlo u UL letounu k jeho vážnému poškození.
- ➔ Kontrolou bylo zjištěno zničení vrtule, hlavního podvozku, byl poškozen kryt motoru, levá polovina křídla a pravá část centroplánu.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda UL letoun Zenair CH 601 – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 29. 8. 2020

Typ: Glaser Dirks DG 500 – Trainer (M)

Místo: LKVY (Vyškov)

- ➔ Pilot měl delší dobu přestávku v létání s kluzáky. Chtěl se po přestávce znovu rozlétat a obnovit návyky. Instruktor s pilotem proto provedl několik kontrolních okruhů a pozemní přípravu pro nácvik přistání do vymezeného prostoru.
- ➔ Domluvili se na tvaru okruhu, probrali úkony pro jednotlivé fáze letu, rychlosti na přiblížení, stanovili směr finále s výškou přelétnutí stromů a místem podrovnání.
- ➔ Pilot si v rámci výcviku chtěl vyzkoušet přiblížení s krátkým rozpočtem na překážku tak, aby musel před překážkou zavřít vzdušné brzdy a přeletěl ji v bezpečné výšce. Poté by s plně vysunutými brzdami pokračoval v přistání do vymezeného prostoru
- ➔ Pro výcvik přistání vybrali s instruktorem RWY 02 s levými okruhy.

Letecká nehoda Glaser Dirks DG 500 – Trainer (M) – pokračování

- ➔ Po čtvrté zatačce před stromy pilot na krátkou dobu zavřel vzdušné brzdy, aby stromy bezpečně přelétl. Po jejich přelétnutí opět otevřel vzdušné brzdy naplno, aby vyklesal výšku.
- ➔ Ve výšce cca 20 m AGL vyhodnotil pilot klesající tendenci rychlosti k hodnotě cca 100 km/h jako kritickou.
- ➔ Následovalo hrubé a rychlé potlačení řídicí páky v malé výšce, přičemž vzdušné brzdy držel v plně otevřené poloze.
- ➔ Na takto rychlé a hrubé potlačení nebyl instruktor schopen adekvátně zareagovat ani přetlačit pilota při pokusu zavřít vzdušné brzdy.
- ➔ Podrovnání bylo vzhledem ke strmému úhlu klesání na vysoké rychlosti zahájeno pozdě.
- ➔ Kluzák na vyšší rychlosti a s otevřenými vzdušnými brzdami bez podrovnání narazil spodní částí trupu do RWY.

Letecká nehoda Glaser Dirks DG 500 – Trainer (M) – pokračování

- ➔ Instruktor a pilot byli následkem nárazu vážně zraněni a kluzák byl vážně poškozen.



Letecká nehoda Glaser Dirks DG 500 – Trainer (M) – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 4. 9. 2020

Typ: Zlín Z 526 - AFS

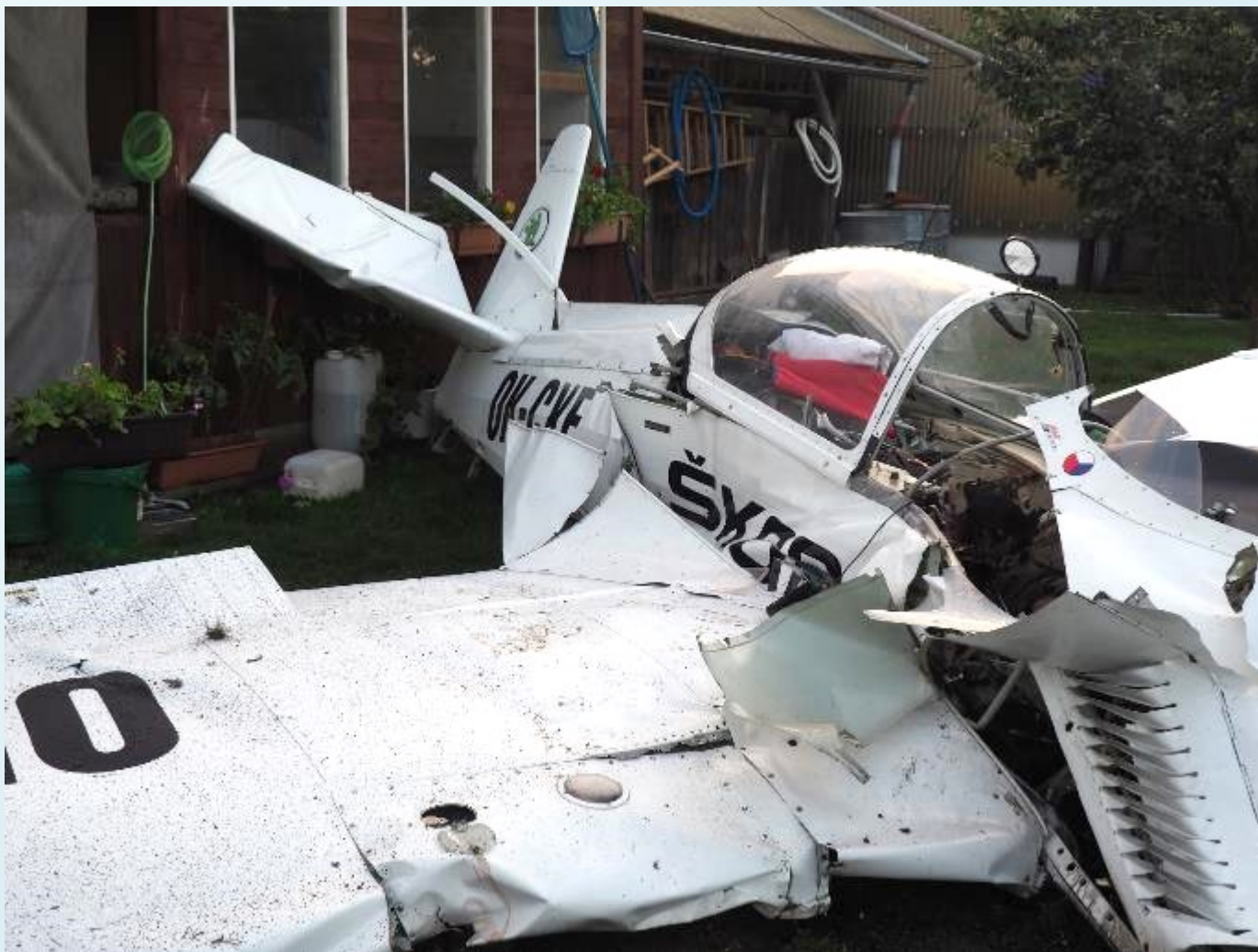
Místo: zahrada ve východní části obce Bukovno

- ➔ Pilot přijel na letiště v Mladé Boleslavi za účelem provedení kondičního letu po delší přestávce v létání na typu.
- ➔ Při zapůjčení letadla pilot oznámil VLP úmysl provést 3 lety po okruhu nad letištěm.
- ➔ Pilot po převzetí letounu provedl vzlet z RWY 34 LKMB a pokračoval v letu přímo k obci Bukovno.
- ➔ Po příletu nad obec provedl zatáčku o 180° a v nízkém průletu pokračoval v letu malou rychlostí nad středem obce ve směru ze západu na východ.
- ➔ Na východním okraji obce „zamával křídlem“ nejdříve pravým a následně levým náklonem.

Letecká nehoda Z 526 - AFS – pokračování

- ➔ Při tomto manévru došlo ke ztrátě rychlosti a k pádu letounu do zahrady rodinného domu na východním okraji obce.
- ➔ Letoun dopadl na plochu pod malým úhlem za rodinný dům do nadzemního bazénu.
- ➔ Letoun byl po dopadu na zem zcela zničen.
- ➔ Pilot v troskách letounu zahynul.
- ➔ Jedna osoba na zemi utrpěla lehké zranění a došlo ke škodám na majetku třetí osoby.

Letecká nehoda Z 526 - AFS – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 5. 9. 2020

Typ: UL letoun TECNAM P 92 - E

Místo: pole 1,2 km východně od LKRY (Rokycany)

- ➔ Pilot s další osobou na palubě provedl vzlet z LKPM (Příbram) za účelem rekreačního letu.
- ➔ Po mezipřistání na ploše SLZ LKBURA, kde se posádka zdržela asi 1,5 hodiny, pokračovali v letu na LKPM po plánované trati letu přes východní okraj Plzně a Rožmitál pod Třemšínem.
- ➔ Po minutí hradu Křivoklát na ALT 2 500 ft pilot zaznamenal narůstající rozdíl v indikaci množství paliva v levé a pravé nádrži (levý palivoměr: 2/3, pravý palivoměr: červená ryska).
- ➔ Pilot provedl pravou zatáčku o 360° pro srovnání hladin paliva (levý nad 2/3, pravý pod červenou ryskou).

Letecká nehoda UL letoun TECNAM P 92 - E – pokračování

- ➔ Protože se situace nezlepšila, pilot zapnul elektrické palivové čerpadlo, zavřel palivový kohout pravé palivové nádrže a pokračoval v letu přímo na LKRY.
- ➔ Následně začal motor ztrácet výkon a nereagoval na pohyb plynové páky.
- ➔ Pilot se rozhodnul provést nouzové přistání do terénu a vysunul vztlakové klapky do polohy na vzlet.
- ➔ Během přiblížení na plochu se motor zastavil.
- ➔ UL letoun přelétl vedení vysokého napětí a po velmi krátkém výběhu se na čerstvě podmítnutém poli převrátil na záda.
- ➔ Traktorista pomohl pilotovi s opuštěním UL letounu a společně vyprostili z kabiny cestujícího, který byl v bezvědomí, bez zjevných známek zevních poranění. Po resuscitaci byl letecky dopraven do nemocnice, kde 4. den po nehodě zemřel.

Letecká nehoda UL letounu TECNAM P 92 - E – pokračování

- Pilot nebyl zraněn.
- Na UL letounu došlo k poškození velkého rozsahu.



Letecká nehoda

Datum: 11. 9. 2020
Typ: Cessna 152
Místo: LKSN (Slaný)

- Pilot prováděl letmé přistání na RWY 07.
- V průběhu manévru změnil své rozhodnutí na plné přistání.
- Vzhledem k vyšší rychlosti letoun vyjel z RWY na jejím konci.
- Letoun narazil předovým podvozkem do příkopu u místní pozemní komunikace, kde došlo k jeho kolapsu. Rozsah poškození prověřuje servisní organizace.
- Pilot nebyl zraněn.



Vážný incident

Datum: 12. 9. 2020
Typ: UL letoun TL-2000 Sting RG
Místo: LKHD (Hodkovice)

- ➔ Pilot prováděl přelet z letiště Sládkovičovo (Slovensko) na LKHD.
- ➔ V poloze po větru provedl pilot úkony včetně vysunutí podvozku. Podle výpovědi pilota svítila signalizace kontrolními světly zelené barvy.
- ➔ Během přistání na RWY 19 došlo po dotyku se zemí k samovolnému zasunutí podvozku u UL letounu.
- ➔ Následně při výběhu UL letounu na „břiše“ došlo k poškození vrtule a spodní části letounu.
- ➔ Ke zranění pilota nedošlo. Jiné škody včetně úniku paliva nebyly zaregistrovány.

Vážný incident UL letounu TL-2000 Sting RG – pokračování

- ➔ Při opravě UL letounu u výrobce byla provedena výměna poškozeného mechanismu zatahovacího podvozku – „kříže“. Po výměně byla provedena kontrola funkce zatahovacího podvozku včetně kontroly táhel podvozku. Celý mechanismus fungoval správně. Rovněž elektroinstalace byla v pořádku.



Letecká nehoda

Datum: 13. 9. 2020

Typ: UL letoun Greenhorn

Místo: 130 m jižně neověřené plochy SLZ Chornice

- ➔ Pilot prováděl kondiční lety do prostoru z plochy SLZ, která je situovaná na východním úbočí svahu, jižně Moravské Třebové. RWY 09 má délku 500 m s převýšením 20 m.
- ➔ Meteorologické podmínky na ploše SLZ: vítr 2-3 m/s, VAR 270-030° v závětrí svahu, dohlednost nad 10 km, teplota 24°C.
- ➔ Pilot čekal na vhodný vítr a použil ke vzletu celou délku RWY.
- ➔ Po vzletu ve výšce cca 10 - 15 m, (přibližně ve výšce korun stromů) pilot zaznamenal snížení otáček motoru.
- ➔ S ohledem na profil terénu se rozhodl provést zatačku doprava, kde terén mírně klesá.

Letecká nehoda UL letounu Greenhorn – pokračování

- ➔ V průběhu zatáčky UL letoun přešel do klesání a po cca 80° odletění zatáčky dopadl ve velkém náklonu na pravou polovinu křídla do pole.
- ➔ Pilot byl lehce zraněn, UL letoun byl zničen.



Letecká nehoda

Datum: 18. 9. 2020
Typ: UL letoun Skylane v. 5
Místo: LKLB (Liberec)

- ➔ Pilot prováděl zkoušku motoru. Po dvou neúspěšných pokusech o nastartování přidal jednu otočku na jemném nastavení kolečka přípusti motoru.
- ➔ Po nastartování se motor rozběhl na plný výkon. UL letoun se rozjel. Pilot se snažil brzdit a snižoval výkon motoru otáčením kolečka jemné regulace na přípusti.
- ➔ Pilot se vyhnul transportním vozům kluzáků, na které UL letoun směřoval a následně s UL letounem narazil do drátěného plotu a hromady betonových dlaždic.
- ➔ Po nárazu pilot vypnul zapalování a zavřel přívod paliva, společně s druhou osobou urychleně opustili UL letoun.

Letecká nehoda UL letounu Skylane v. 5 – pokračování:

- ➔ Pilot byl lehce zraněn, druhá osoba zraněna těžce, transportována na traumatologii nemocnice Liberec. UL letoun byl zničen.
- ➔ UL letoun neměl pod koly vloženy zajišťovací klíny. Pilot ani druhá osoba na palubě nebyli připoutáni upínacími pásy.



Letecká nehoda

Datum: 20. 9. 2020
Typ: UL letoun Zenair CH 601 HD,
Místo: LKKO (Kolín)

- ➔ Pilot provedl navigační let po trati Hranice - Kolín.
- ➔ Meteorologické podmínky na letišti přistání byly: Vítr 6 m/s, ze směru 120 - 150°, dohlednost nad 10 km.
- ➔ Při přistávání na RWY 03L s bočním větrem došlo k velkému náklonu UL letounu vlevo.
- ➔ Následovalo zvednutí přídě UL letounu nad horizont, zvětšení náklonu vlevo a zachycení levou polovinou křídla o zem s následným nárazem přídě do RWY.
- ➔ UL letoun se po nárazu a dosednutí otočil o cca 180° doleva.
- ➔ Náraz poškodil vrtuli, podvozek, obě poloviny křídla, kryt motoru a průhledný překryt kabiny.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda UL letounu Zenair CH 601 HD – pokračování



Letecká nehoda

Datum: 21. 9. 2020

Typ: UL letoun TL-2000 Sting

Místo: les u obce Kokašice na Tachovsku

- ➔ Pilot prováděl navigační let po plánované trati Plzeň/Líně – Stříbro – Bezručice – Teplá – Plzeň/Líně.
- ➔ Po vzletu z LKLN pokračoval v letu západním směrem.
- ➔ Při příletu k vrchu Krasíkov ho chtěl obletět. Tento záměr nakonec neuskutečnil, protože v okolí zříceniny hradu byli ještě lidé.
- ➔ Rozhodl se vzdálit a pokračovat po plánované trati. Při odletu od vrcholu byl oslněn slunečními paprsky.
- ➔ Na okamžik ztratil prostorovou orientaci a kontrolu nad UL letounem.
- ➔ Vzniklou situaci vyřešil potlačením řídicí páky.
- ➔ UL letoun se sklopil předí k zemi, nabral rychlost a obnovila se jeho ovladatelnost.

Letecká nehoda UL letounu TL-2000 Sting – pokračování

- ➔ Při vybírání střemhlavého letu se UL letoun střetl s vrchní partií hustého porostu stromů, který jej zbrzdil natolik, že téměř bez velkého nárazu propadl až na zem.
- ➔ Pilot vypnul jednotlivé spínače, zavřel přívod benzínu a vlastními silami opustil kabinu UL letounu.
- ➔ UL letoun byl nárazem do pevné překážky zničen.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.





Parašutistický provoz

V parašutistickém provozu bylo během 3. čtvrtletí roku 2020 nahlášeno celkem 10 parašutistických nehod a 47 vážných incidentů.



Ilustrační foto



Bezpečnost v provozu bezpilotních systémů (UAS)

V průběhu 3. čtvrtletí byly hlášeny celkem 3 události, z toho 2 byly hodnoceny jako incident a 1 bez vlivu na bezpečnost.

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis události
6. 7. 2020	Brno	Bez vlivu na bezpečnost	Hlášena činnost dronu nad hradem Špilberk ve výšce 200-300 m AGL. Informována cizinecká police. Provedeno pátrání s negativním výsledkem. Dotčená část CTR byla v čase události bez provozu.
30. 7. 2020	Kolešovice	Incident	Provádění kontroly fotovoltaické elektrárny pomocí dronu ve výšce 12 m nad terénem podél řad fotovoltaických panelů. Při přesunu z jedné řady na druhou a nastavování správné pozice došlo ke kontaktu dronu se stromem a pádu na zem.

Incident

Datum: 13. 7. 2020
Typ: PRIMOCO UAV One 150
Místo: LKPISK (Písek)

- ➔ Operátor UAV během přípravy k přistání neopatrnou manipulací s manuálním ovládáním vypnul tlačítko USER1. Tím došlo k odpojení zapalování motoru a čerpadla paliva.
- ➔ Bezpilotní letoun se nacházel v prostoru první okružové zatáčky RWY 34, cca 980 m SE Čížová – Zlivice, nad zalesněným prostorem ve výšce 220 ft AGL.
- ➔ Pilot si svoji chybu uvědomil okamžitě a začal provádět nouzový postup pro danou situaci. Zapnul čerpadlo paliva, ale při kontrole tlaku paliva před opětovným spuštěním motoru UAV zachytilo o vzrostlý 25 m vysoký strom.

Incident PRIMOCO UAV One 150 – pokračování:

- ➔ Následoval šikmý skluz do pole s poškozením draku UAV, bez škod na zemi. Přistání do pole bylo ve vzdálenosti 670 m od RWY.



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).



Ilustrační foto – zdroj ŘLP ČR



→ nepovolený vstup na dráhu,



→ porušení minim rozstupu,



→ nepovolené narušení prostoru,



→ odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM.



Nepovolený vstup na dráhu

Ve 3. čtvrtletí 2020 nebyla oznámena žádná událost v leteckém provozu související s narušením dráhy v použití.



Porušení minim rozstupu

Ve 3. čtvrtletí 2020 bylo hlášeno 5 událostí v leteckém provozu ve FIR Praha, kdy nebyla dodržena předepsaná minima rozstupu.

Z celkového počtu jsou 4 události zařazeny také do kategorie nepovoleného vzdušného narušení prostoru, protože se jednalo o přiblížení letadla k aktivovanému prostoru pro vojenskou činnost.





Nepovolené narušení prostoru

V této kategorii bylo ve 3. čtvrtletí 2020 hlášeno celkem 42 událostí.

Z analýzy vyplývá:

- 34 událostí bylo způsobeno letadly s MTOM do 2250 kg;
- CTR / TMA civilních letišť byly narušeny 15x;
- Prostory pro speciální činnosti byly narušeny 2x;
- Zakázané prostory byly narušeny v 5 případech;
- Prostory pro činnost AČR byly narušeny 20x.



Události specifické pro ATM

Ve 3. čtvrtletí 2020 byly hlášeny celkem 3 události.

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



Odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM

V této kategorii bylo ve 3. čtvrtletí 2020 hlášeno celkem 13 událostí.

Z analýzy vyplývá:

- 2 události byly z hlediska závažnosti hodnoceny jako „Incident“;
- 11 událostí bylo hodnoceno jako „Bez vlivu na bezpečnost“;
- Z celkového počtu 8 událostí souviselo s tím, že velitel letadla neohlásil čas přistání nebo neoznámil stanovišti ATS ukončení letového plánu a bylo vyhlášeno údobí nejistoty nebo pohotovosti.

Ve 3. čtvrtletí 2020 ÚZPLN obdržel celkem 20 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.



Zahraniční letecké nehody – pokračování

Jednalo se o následující letecké nehody:

Datum	Stát	Typ	Datum	Stát	Typ
1. 7. 2020	Polsko	PS28	25. 7. 2020	Německo	TL 96 Star
2. 7. 2020	Slovensko	Cirrus SR 20	30. 7. 2020	Španělsko	PS28
4. 7. 2020	Kanada	AT401 (M601)	5. 8. 2020	Německo	Zlin Savage
4. 7. 2020	Španělsko	EV-97	8. 8. 2020	Spojené království	EV-97
5. 7. 2020	Slovinsko	TL2000 Sting	10. 8. 2020	Polsko	Straton D8
6. 7. 2020	Litva	BB45	13. 8. 2020	Kongo	L 410 UVP E
7. 7. 2020	Ekvádor	Trush S2R (H80)	15. 8. 2020	Polsko	NG5
12. 7. 2020	Litva	NG5	16. 8. 2020	Německo	BB51
12. 7. 2020	Rusko	Zlín Z43	12. 9. 2020	Rusko	SportStar
23. 7. 2020	Španělsko	PS28	28. 9. 2020	USA	Trush S2R (H80)

Organizace porad k bezpečnosti letů

Plánovaný termín výroční porady k rozboru leteckých nehod a incidentů za 4. čtvrtletí 2020 a za rok 2020:

21. 1. 2021 Dům armády Praha, Vítězné náměstí 4.
Začátek je plánovaný v 9:30 hod.

ÚZPLN upřesní na svých internetových stránkách organizaci v závislosti na vývoji konkrétní situace a případných opatřeních kvůli šíření koronaviru.