

Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2022

S ohledem na nutnost přijímání opatření proti šíření onemocnění COVID-19, za účelem epidemiologické ochrany veřejnosti a zaměstnanců služebních úřadů a zachování řádného plnění jejich úkolů ředitel ÚZPLN zrušil plánovaný Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2022.

Pro potřebu organizací civilního letectví ČR, provozovatele letadel a letecké veřejnosti ÚZPLN vydává rozbor formou prezentace.

Obsah

- **Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2022**
 - vybrané ukazatele,
 - události na území České republiky,
 - významné události podle kategorií provozu,
 - zahraniční nehody.
- **Informace**
- **Závěr**

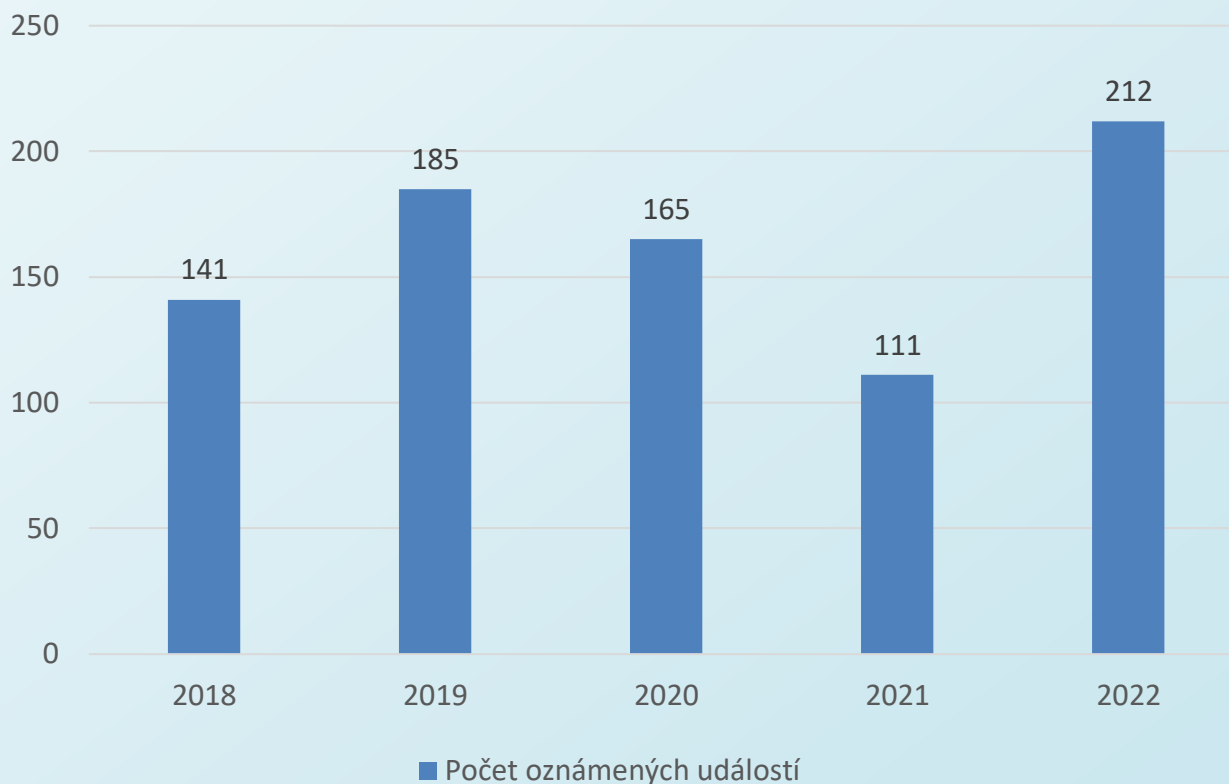
Vybrané ukazatele

- Vývoj počtu událostí oznámených ÚZPLN v 1. čtvrtletí 2022 v rámci systému povinného hlášení a dobrovolného systému hlášení.
- Meziroční srovnání struktury událostí na území České republiky v 1. čtvrtletí podle:
 - celkových počtů událostí podle závažnosti,
 - váhových kategorií letadel,
 - fáze letu.
- Struktura událostí v 1. čtvrtletí 2022.

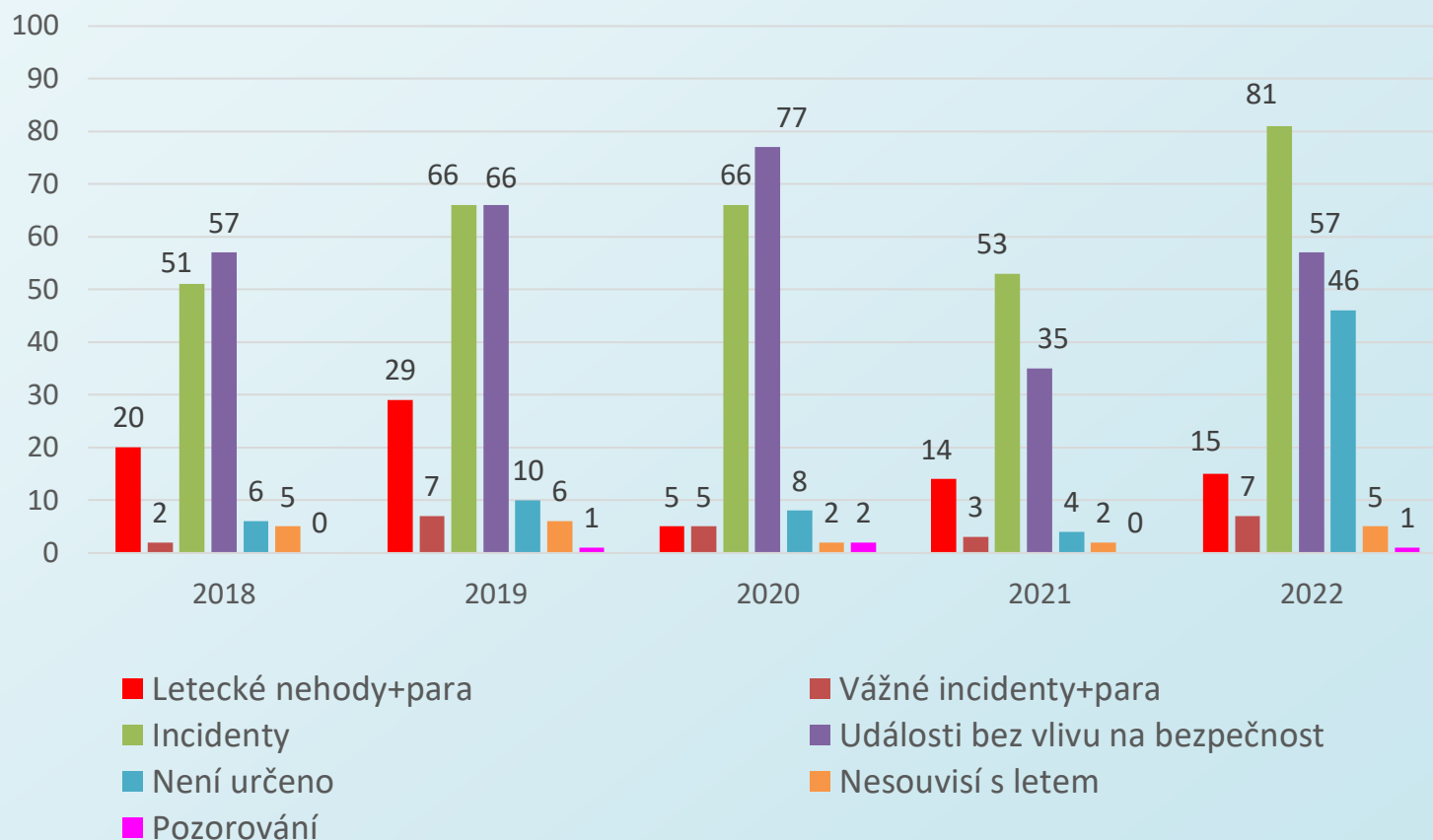
VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU HLÁŠENÝCH UDÁLOSTÍ

V 1. čtvrtletí roku 2022 bylo v rámci systému podávání hlášení oznámeno celkem 212 událostí.

To představuje meziroční nárůst počtu oznámených událostí o 91 % oproti stejnému období v roce 2021.

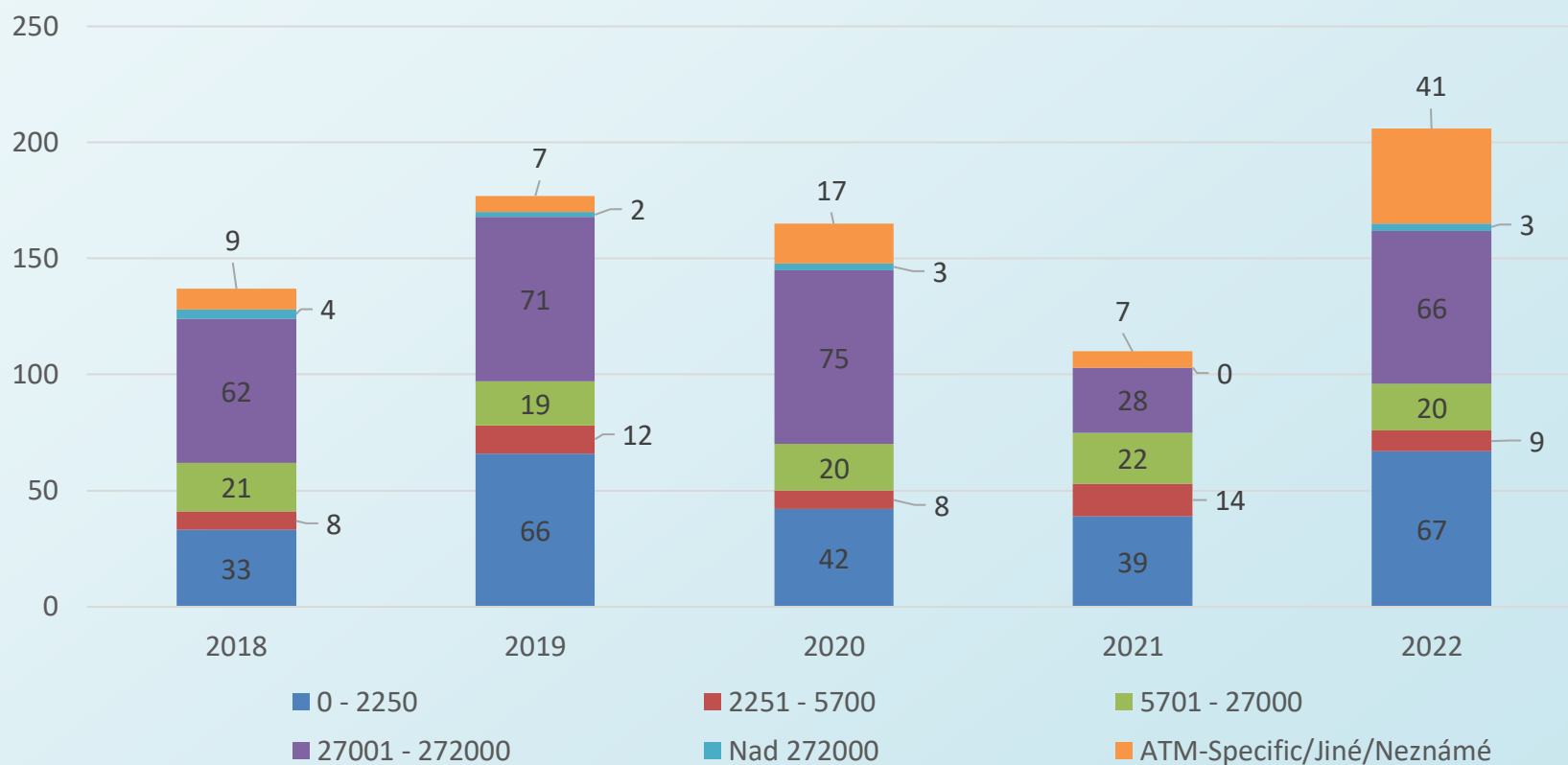


Struktura oznámených událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2018 - 2022



Vývoj celkového počtu událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2018 – 2022

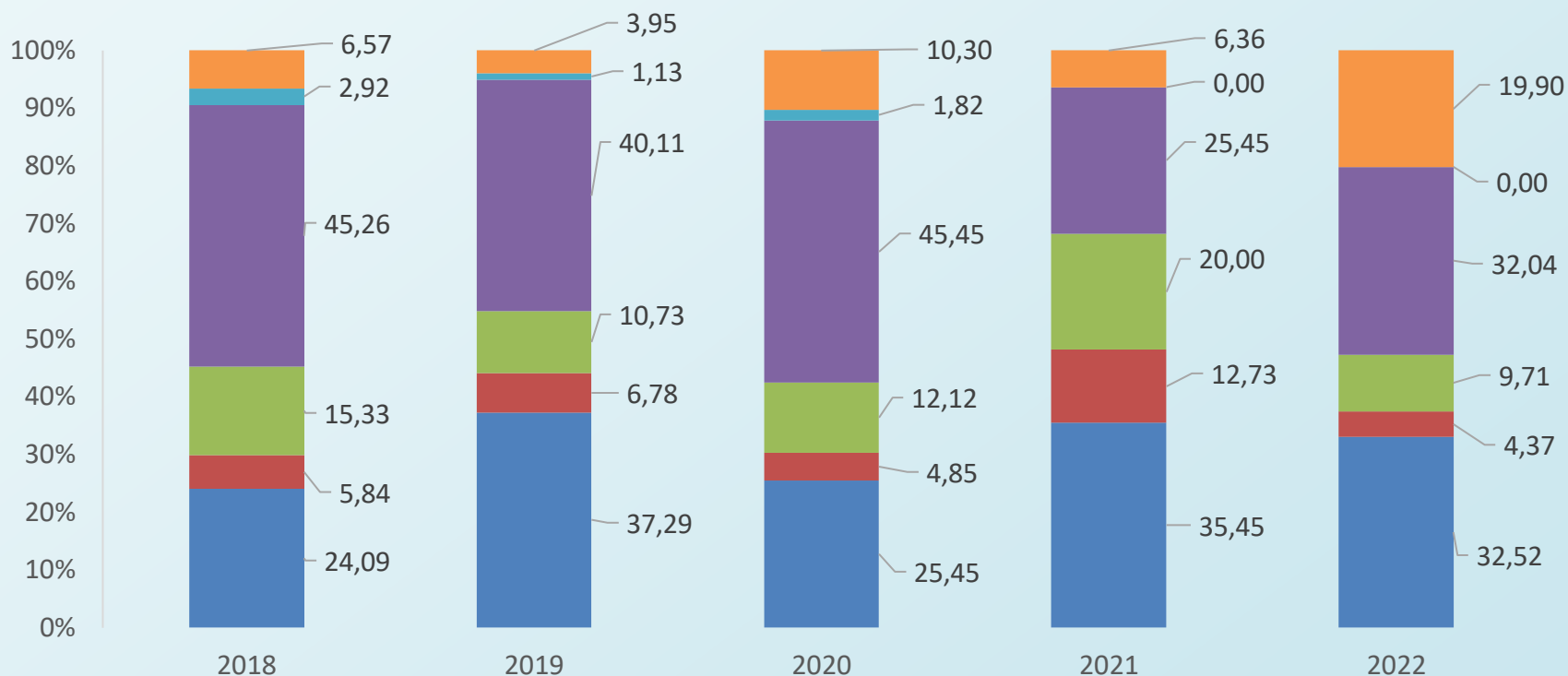
Pozn.: Data pro kategorii MTOM 0 – 2250 kg nezahrnují parašutistické nehody a incidenty



Struktura celkového počtu událostí (%) podle hmotnostních kategorií letadel

v 1. čtvrtletí v letech 2018 – 2022

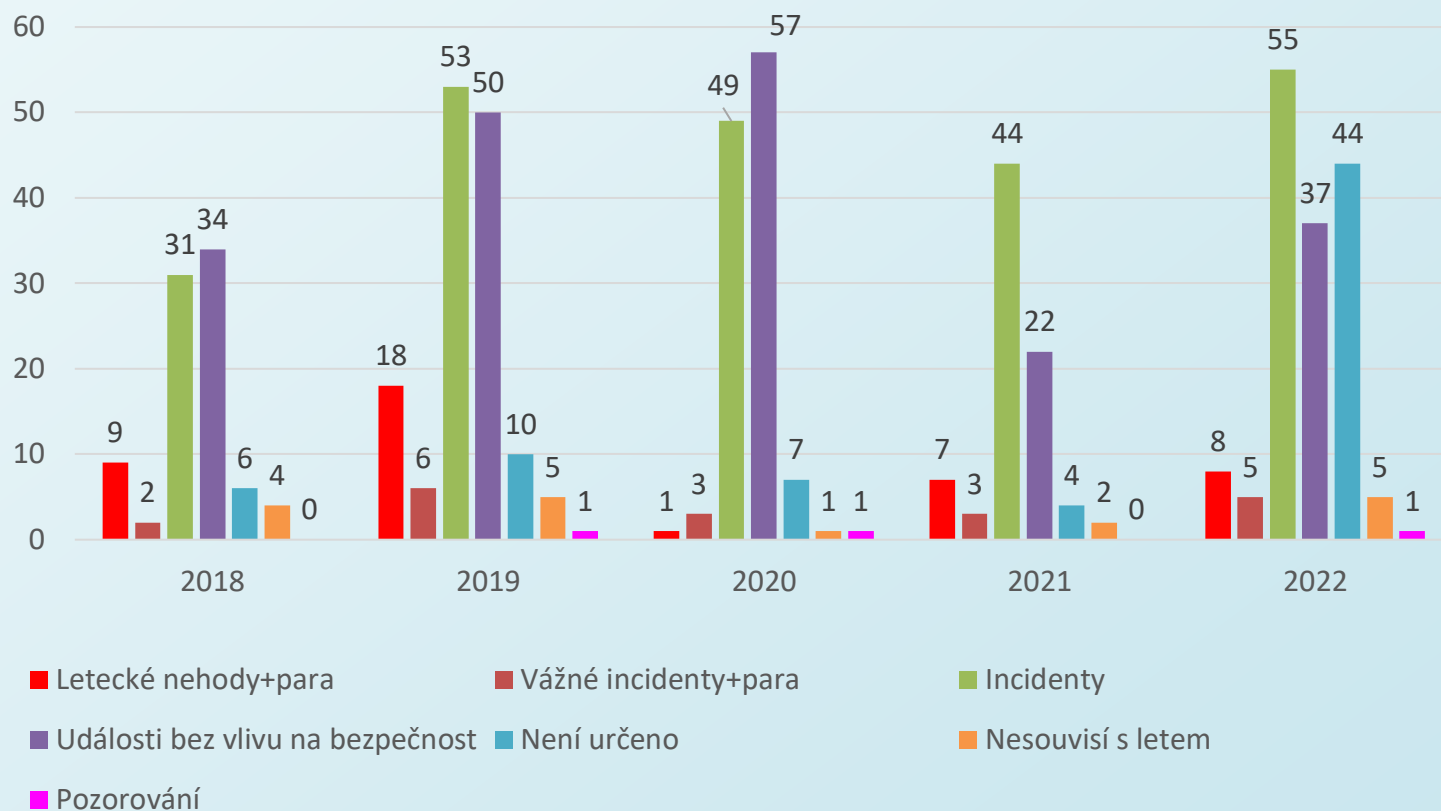
Pozn.: Data pro kategorii MTOM 0 – 2250 kg nezahrnují parašutistické nehody a incidenty



■ 0 - 2250
 ■ 2251 - 5700
 ■ 5701 - 27000
 ■ 27001 - 272000
 ■ Nad 272000
 ■ ATM-Specific/Jiné/Neznámé

UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

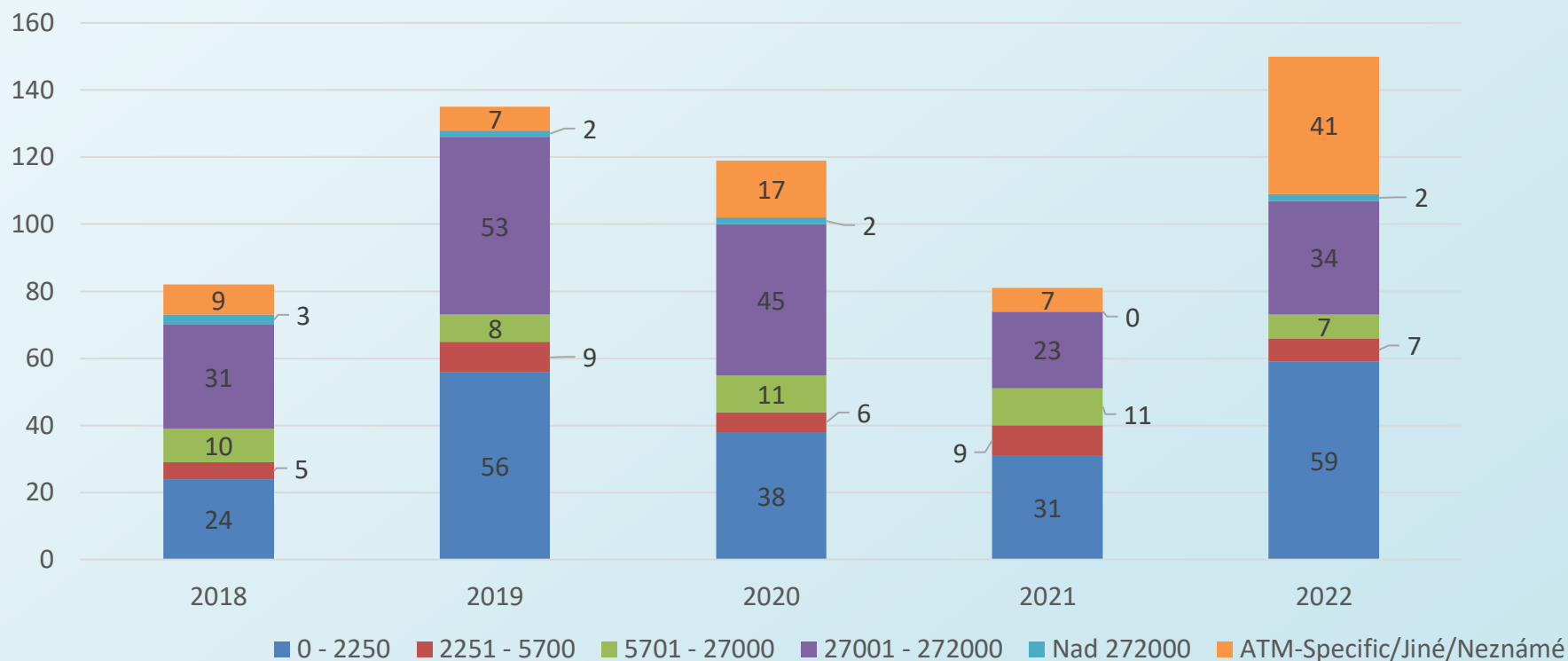
Vývoj počtu událostí podle hodnocení jejich závažnosti v 1. čtvrtletí v letech 2018 – 2022



UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj událostí podle jednotlivých hmotnostních kategorií letadel v 1. čtvrtletí v letech 2018 – 2022

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

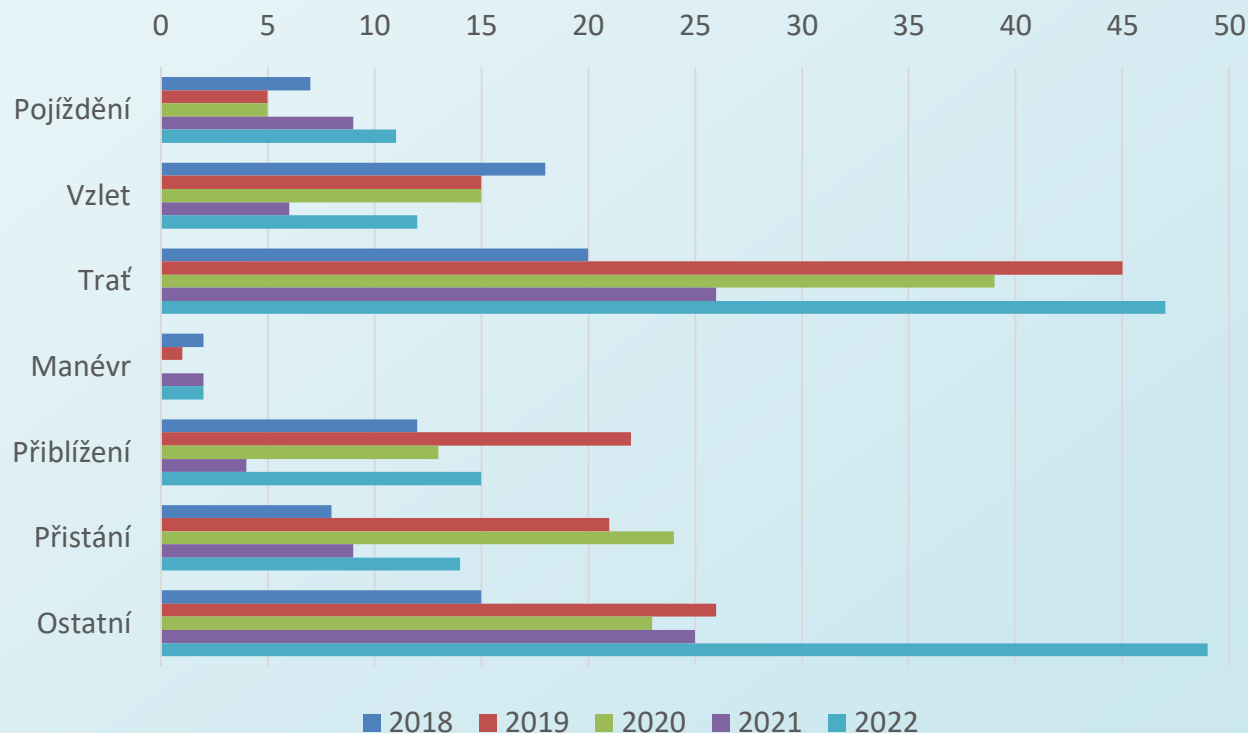


UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vývoj struktury událostí oznámených ÚZPLN podle fáze letu v 1. čtvrtletí v letech 2018 – 2022.

Nezahrnuje parašutistické nehody a incidenty

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



UDÁLOSTI V PRŮBĚHU 1. ČTVRTLETÍ 2022

V následujících tabulkách je uvedena struktura událostí oznámených v průběhu 1. čtvrtletí 2022 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* SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
MTOM > 5 700 kg	0	0	0	0	0
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	0	0	0	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	1	0	3	0	0
Celkem	1	0	3	0	0

* 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 (SINCID)	
	Na území ČR		Notifikace ACCID	Na území ČR	Notifikace SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
Letouny	0	0	3	0	0
Vrtulníky	0	0	0	0	0
Kluzáky	1	0	0	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	0	0	0
Systemy dálkově řízených letadel	0	0	0	0	0
Celkem	1	0	3	0	0

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 SINCID
	Celkem	Fatální nehody			
UL letouny	3	0	0	4	1
UL vrtulníky a vírníky	2	1	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0	0
PK a MPK	1	0	0	0	0
ZK a MZK	0	0	0	0	0
Celkem SLZ	6	1	0	4	1

Struktura ostatních událostí na území ČR

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

Události v provozu letadel, letišť, v leteckých službách a údržbě letadel	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno**
MTOM > 5 700 kg	12	21	4	6
MTOM > 2 250 ≤ 5 700 kg	4	2	0	1
MTOM ≤ 2 250 kg	34	9	0	3
MTOM neznámá	1	1	0	0
ATM - specific.	0	0	0	33
Letiště, letecké služby a údržba letadel	3	0	1	1
Celkem	54	33	5	44

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

Ostatní události na území ČR

Rozdělení podle druhu letadla (mimo sportovní létající zařízení)

Druh letadla (mimo SLZ)	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
Letouny	28	31	4	9
Vrtulníky	4	0	0	1
Kluzáky	2	1	0	0
Balóny a vzducholodě	0	0	0	0
Systemy dálkově řízených letadel	16	0	0	0
Celkem	50	32	4	10

Ostatní události v provozu sportovních létajících zařízení na území ČR

Rozdělení podle druhu SLZ

Druh SLZ mimo sportovní padáky	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Nesouvisí s letem	Není určeno
UL letouny	1	3	0	0
UL vrtulníky a vírníky	0	0	0	0
UL kluzáky	0	0	0	0
PK, MPK, ZK a MZK	0	0	0	0
Celkem SLZ	1	3	0	0

Tabulka porovnává počty leteckých nehod na území České republiky v 1. čtvrtletí v letech 2018 – 2022 a počty osob, které při nich zahynuly.

Rok události	2022	2021	2020	2019	2018
Letecké nehody celkem	8	7	1	14	6
Fatální nehody	1	1	0	1	0
Počet zahynulých osob	1	2	0	2	0

Porovnání údajů o parašutistických nehodách na území České republiky

Parašutistické nehody celkem	0	0	0	4	3
Fatální nehody	0	0	0	0	0
Počet zahynulých osob	0	0	0	0	0

Následující přehled zahrnuje výběr z událostí, které byly oznámeny organizacemi v 1. čtvrtletí 2022 a pro bezpečnost letectví představují významné riziko.

Souvisely zejména s:

- provozem letadel v obchodní letecké dopravě,
- technickými problémy,
- údržbou a opravou letadel.



Incident

Datum: 15. 1. 2022
Typ: Embraer EMB-500
Místo: po odletu z LKPR

- ➔ Po odletu letounu EMB-500 českého provozovatele z LKPR došlo k rozsvícení signalizace „BLEED 2 FAILED“. Posádka provedla postup dle QRH a signalizace zhasla.
- ➔ Před zahájením klesání na EPPL (Plock) se závada znovu projevila. Po dalším postupu dle QRH nedošlo k odstranění závady.
- ➔ Z provozních důvodů se posádka rozhodla pro návrat na LKPR a letoun byl předán údržbě.
- ➔ Po výměně vadného senzoru a úspěšných testech byl letoun uvolněn do provozu.

Ilustrační foto - Embraer EMB-500
(zdroj internet)



Incident

Datum: 27. 2. 2022
Typ: Beech 400A
Místo: ESNU (Umeå Airport, Švédsko)

- ➔ Na den byly naplánovány dva lety z LKPR na ESNU a EGCC (Manchester). Při předletové prohlídce posádka neodhalila žádné poškození ani nezaznamenala žádné abnormální hodnoty.
- ➔ První let byl bezproblémový, nebyly pozorovány žádné poruchy.
- ➔ Při předletové prohlídce na ESNU posádka zjistila prasklinu předchladiče levého motoru.
- ➔ Let byl zrušen a letoun uzemněn.
- ➔ Poslední kontrola na motoru (jednalo se o Check 1, který se provádí každých 300 h) byla provedena v předepsaném termínu dne 27. 10. 2021 s výsledkem - bez závad.

Incident Beech 400A – pokračování

- V souladu s dokumentací Williams LMM ch.74-51-01 byla provedena výměna poškozeného předchladiče.
- Byla provedena motorová zkouška podle dokumentace Williams LMM ch.71-00-00, která neodhalila žádnou další závadu a letadlo bylo dne 14. 3. 2022 uvolněno do provozu.



Ilustrační foto – Beech 400A (zdroj internet)



Detail poškození předchladiče

Incident

Datum: 28. 2. 2022
Typ: Boeing 737-800
Místo: LLBG (Ben Gurion Airport)

- Při nastavení vzletového režimu letounu českého provozovatele na dráze LLBG došlo k signalizaci „AFTER TAKEOFF CONFIGURATION“.
- Posádka provedla okamžité přerušení vzletu.
- Byla prověřena funkce aktivace a deaktivace vzdušných brzd, což vedlo k odstranění závady a tím i signalizace.
- Příčinou signalizace chybné konfigurace byl koncový spínač vzdušných brzd.
- Velitel letounu rozhodl o opuštění dráhy a pokračoval na vyčkávací místo ke vzletu.
- Po cca 5 minutách byl proveden úspěšný odlet bez chybové signalizace.

Incident Boeing 737-800 – pokračování



Kontrola funkce vzdušných brzd letounu Boeing 737-800 a páka ovládní (foto z internetu)

Incident

Datum: 1. 3. 2022
Typ: Embraer EMB-505
Místo: EPPO (Poznań/Ławica, Polsko)

- ➔ Po návratu z letu bylo v ESMS (Malmö/Sturup) letadlo českého provozovatele dotankováno palivem a byl doplněn motorový olej u motoru č. 2. Množství motorového oleje u motoru č. 1 bylo zkontrolováno. Bylo na normální provozní úrovni bez nutnosti doplňování.
- ➔ Kryty pro přístup k oleji byly řádně uzavřeny na obou motorech a zkontrolovány oběma piloty během předletové kontroly (potvrzeno podpisem PIC v technickém deníku).
- ➔ Po odletu z ESMS v cca FL 200 a během zrychlení z 220 kts na 290 kts posádka zaregistrovala kovový zvuk, následovaný malými vibracemi trupu.
- ➔ Posádka zkontrolovala všechny systémy včetně parametrů motorů. Žádný ze systémů nevykazoval abnormality.

Incident Embraer EMB-505 – pokračování

- V cca FL 290 vibrace ustaly a zbytek letu proběhl bez problémů.
- Bezprostředně po zastavení letounu byla posádka pozemním personálem upozorněna na poškození krytu pro přístup k oleji motoru č.1.
- Pravděpodobnou příčinou události byla prasklá pružina horního levého zámku krytu, kdy následkem vibrací při letu došlo k otevření a poškození krytu.

Poškození krytu pro přístup k oleji motoru č.1.



Incident

Datum: 2. 3. 2022
Typ: Boeing 737-8 MAX
Místo: Během letu před FCPP (Pointe Noire Airport)

- ➔ V průběhu letu českého provozovatele došlo před FCPP ke kompletnímu výpadku pravého vnějšího palubního displeje druhého pilota.
- ➔ Byl přivolán na palubě přítomný technik a MCC bylo požádáno o asistenci.
- ➔ Po krátkém zprovoznění displeje se závada opakovala.
- ➔ Posádka se rozhodla divertovat na FNMO (Kapské Město) k údržbě.
- ➔ Palubní displej druhého pilota byl vyjmut a podroben předepsaným pracím „IFIM TASK 31-65-00-810-849“.
- ➔ Na základě výsledků byl pravý vnější palubní displej vyměněn.
- ➔ Po úspěšných testech byl letoun uvolněn do provozu.

Incident Boeing 737-8 MAX – pokračování



Ilustrační pohled na zobrazovací systém v kokpitu letounu Boeing 737-8 MAX (zdroj internet)

Incident

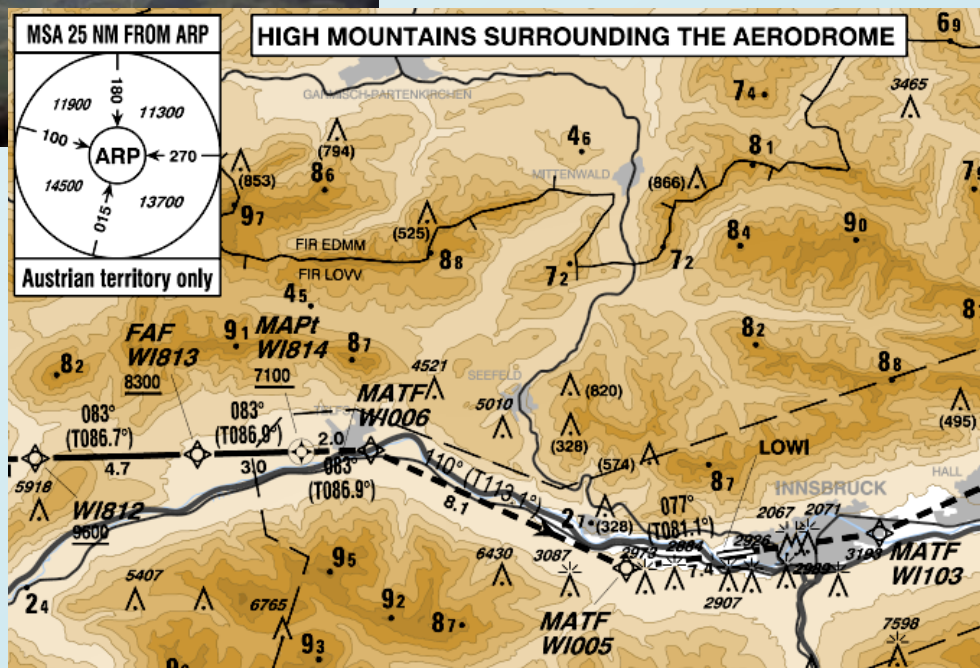
Datum: 12. 3. 2022
Typ: BEECH 400A
Místo: LOWI (Innsbruck)

- V průběhu RNP Y RWY 08 LOWI přiblížení letounu českého provozovatele vypnul druhý pilot autopilota a pokračoval v přiblížení manuálně.
- Během tohoto typu přiblížení na RWY 08 LOWI není v bodě MAP (Missed approach point) dráha v dohledu.
- Pilot usoudil, že se nachází pod sestupovou rovinou a snažil se chybu napravit, letoun však začal na sestupové rovině oscilovat.
- Výsledkem byl nestabilní let pod sestupovou rovinou.
- Následně se aktivoval „Stick shaker“.
- Velitel letounu převzal řízení, provedl „Go Around“ a bezpečně přistál.

Incident BEECH 400A – pokračování



Ilustrační pohled z bodu MAPt při přiblížení na RWY 08 LOWI (zdroj internet)



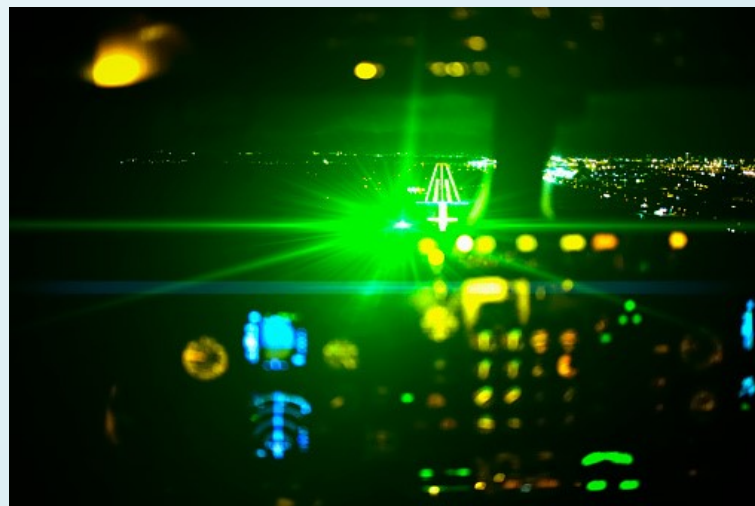
Přehled hlášení „TCAS RA“

V 1. čtvrtletí 2022 ÚZPLN obdržel 4 hlášení „TCAS RA“:

- Jedno hlášení podala posádka zahraničního provozovatele při letu v LKAA:
 - Při stoupání na FL 80 aktivace TCAS RA vůči protiprovozu na FL 90.
 - Nedošlo ke snížení minima vertikálního rozstupu.
- Jedno hlášení podala posádka českého provozovatele při letu v LKAA:
 - V prostoru LKTB indikace TCAS výcvikového letu vůči příletu na LKTB.
 - Příčiny události jsou zjišťovány a ověřovány.
- Dvě hlášení podaly posádky českého provozovatele v zahraničí:
 - Jedno hlášení na FL 340 vůči neidentifikovanému provozu.
 - Jedno hlášení při stoupání na FL 360 vůči protiprovozu. Nejmenší horizontální rozstup byl 3 NM, vertikální 1600 ft.

Přehled laserových útoků

V 1. čtvrtletí roku 2022 ÚZPLN obdržel 9 oznámení o útoku laserovým paprskem ve FIR Praha.



→ Všechna tato hlášení byla podána ve FIR Praha:

- 5 bylo podáno posádkami českých provozovatelů.
- 4 byly podány posádkami zahraničních provozovatelů.

→ Z celkového počtu hlášení:

- 3 byla podána při přiblížení na přistání na LKPR, 2 na LKHK, 1 na LKMT.
- 1 bylo podáno ve stoupání po odletu z LKPR ve FL 220.
- 2 byla podána při letech ve FL 330 resp. 410.



Střety s ptáky a se zvěří

V 1. čtvrtletí roku 2022 obdržel ÚZPLN celkem 17 oznámení o střetu s ptáky.

Dále byly oznámeny 2 potvrzené a 2 nepotvrzené střety letounu se zajícem na LKPR a ve třech případech došlo na LKKV k omezení provozu z důvodu přítomnosti srnek na dráze.



Přehled se týká událostí v 1. čtvrtletí 2022 na území České republiky v provozu letadel s maximální vzletovou hmotností do 5700 kg, ze kterých lze vyvodit poučení ke zlepšení bezpečnosti.



Incident

Datum: 11. 1. 2022
Typ: BEECH 200
Místo: LKTB (Brno/Tuřany)

- Při letu z LZIB (Bratislava) do EDVE (Braunschweig) došlo krátkodobě k objevení se dýmu a zápachu spálené plastové izolace elektrických vodičů. Posádka preventivně v souladu s Emergency Procedures použila kyslíkové masky a požádala o bezpečnostní přistání na LKTB.
- Protože se situace po prvních projevech nezhoršovala, posádka letounu nehlásila stav nouze a nepožadovala žádnou asistenci.
- Během klesání se ještě objevil slabý dým šedobílé barvy provázený zápachem spálené izolace. Přistání proběhlo v pořádku. Po přistání při prvotní kontrole kabiny nebylo nalezeno žádné poškození.

Incident BEECH 200 – pokračování

- ➔ Druhý den přivolaný technický servis zjistil, že došlo k „zahoření“ (vypálení) rezistorů regulace osvětlení přístrojové desky a voliče osvětlení transparentů.



Vysokým tepelným zatížením poškozené rezistory z obvodů regulace osvětlení.

Letecká nehoda

Datum: 12. 2. 2022

Typ: kluzák L 13 Blaník

Místo: stromy na svahu cca 900 m W THR RWY 08 LKPL

- ➔ Pilot s další osobou na palubě (dále cestující) prováděl v rámci organizovaného létání na LKPL místní termický let.
- ➔ Po vzletu z RWY 26 v aerovleku za UL letounem Dynamic kluzák plynule stoupal do výšky 900 m nad úrovní letiště (AAL).
- ➔ Pilot po vypnutí provedl několik zatáček v prostoru jižně od letiště a následně se zařadil do pravého okruhu RWY 08.
- ➔ Třetí okruhovou zatáčku zahájil na výšce 300 m AAL a po jejím dokončení vysunul vztlakové klapky a pokračoval v letu po okruhu.
- ➔ Po dotočení 4. zatáčky v cca 200 m AAL odjistil brzdící klapky a pokračoval v přiblížení na RWY 08.

Letecká nehoda kluzáku L 13 – pokračování

- Vzhledem k velmi silnému opadání pilot brzdící klapky opět zajistil a zasunul i vztlakové klapky.
- Kluzák se již nacházel pod úrovní kopce Háje a bylo zřejmé, že na letiště nedoletí.
- Pilot se rozhodnul provést levou zatáčku s úmyslem přistát do terénu na pole pod svahem u obce Koterov.
- Při tomto manévru došlo ke kontaktu kluzáku se vzrostlými stromy na vrcholu strmého svahu mezi Koterovem a letištěm.
- Kluzák zůstal zaklíněn ve větvích stromů v cca 6metrové výšce a posádka opustila kabinu slaněním za pomoci specialisty HZS.
- Kluzák byl nárazem do překážky vážně poškozen a při následném vyprošťování zničen.
- Pilot nebyl zraněn. Cestující byl z důvodu bolesti na hrudi převezen k vyšetření do fakultní nemocnice.

Letecká nehoda kluzáku L 13 – pokračování



Kluzák po nárazu do korun stromů zaklíněný ve větvích

Letecká nehoda

Datum: 12. 2. 2022
Typ: UL letoun BRISTELL NG4
Místo: LKHB (Havlíčkův Brod)

- Pilot prováděl s UL letounem kondiční lety po okruhu s přistáním na RWY 11 LKHB.
- Počasí: vítr 140°/ 5 kt, dohlednost nad 10 km.
- V důsledku nesprávně provedeného přistání při čtvrtém letu došlo k odskočení UL letounu.
- Chybnou reakcí pilota během opravy vadného přistání došlo k opakovanému odskočení UL letounu.
- V důsledku tvrdého dosednutí na dráhu došlo k vylomení předového podvozku, poškození vrtule a krytů motoru.
- Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda UL letounu BRISTELL NG4 – pokračování



Poškození UL letounu v důsledku tvrdého dosednutí

Letecká nehoda

Datum: 12. 2. 2022

Typ: 3 x UL letoun (TL 232 Condor, Tecnam P 2002 Sierra, Tecnam P 96 Golf)

Místo: LKTA (Tábor)

- ➔ Pilot po příjezdu na letiště vytlačil UL letoun TL 232 Condor z hangáru na provozní plochu směrem do volného prostoru letiště za dva zaparkované UL letouny (Tecnam P 2002 Sierra, Tecnam P 96 Golf) tak, aby mohl provést motorovou zkoušku a následně pojíždět na RWY 11 LKTA.
- ➔ Po spuštění motoru a jeho ohřátí na provozní teplotu si pilot všiml nižšího tlaku oleje a rozhodl se, že před vypnutím motoru pojížděním přeparkuje UL letoun vpravo od dvou zaparkovaných UL letounů.
- ➔ Zastavil cca 10 m vpravo od UL letounu Tecnam P 2002 Sierra a vypnul motor.

Letecká nehoda tří UL letounů – pokračování

- ➔ Při kontrole regulátoru tlaku oleje zjistil, že je povolené táhlo ovládání přípusti plynu. Po utažení táhla přípusti plynu se pilot rozhodl pro následné spuštění motoru.
- ➔ Pilot spustil motor, který se samovolně rozběhl do vysokých otáček.
- ➔ UL letoun se vlivem zvýšeného výkonu a s vychýleným předřovým kolem dal do pohybu.
- ➔ Při nekontrolovaném pohybu po zemi UL letoun zatočil doleva a narazil do zaparkovaných UL letounů P 2002 Sierra a P 96 Golf.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda tří UL letounů – pokračování

→ Všechny tři UL letouny byly poškozeny ve velkém rozsahu:

- TL 232 Condor – ulomené obě vzpěry křídla, poškozena přední část trupu, zničená vrtule.
- Tecnam P 2002 Sierra – ulomený list vrtule, rozbitý překryt kabiny a kryt motoru.
- Tecnam P 96 Golf – zničen konec pravé poloviny křídla, vztlaková klapka a křidélko, poškozený potah u zadního závěsu pravé poloviny křídla.



Incident

Datum: 1. 3. 2022
Typ: Cessna T206 H
Místo: LKPM (Příbram)

- Po cca hodině letu a zahájení leteckého snímkování posádka zaznamenala značné vibrace způsobené pohonnou jednotkou. Pilot oznámil dispečerovi FIC technický problém a odlet na letiště LKPM.
- Po pár vteřinách se objevil zvýšený nárůst teplot na prvním válci motoru.
- Po plném obohacení směsi a stažení přípusti teplota pomalu klesla a vibrace ustala.
- Po přistání na LKPM byly servisní organizací zjištěny vadné obě zapalovací svíčky na válci číslo 1. Byla provedena kontrola prostoru válce (pístu a ventilů) a vše bylo v pořádku.

Incident Cessna T206 H – pokračování

- Nebylo zjištěno podpálení ventilů ani poškození komory.
- Byla provedena výměna 6 svíček, motorová zkouška a kontrolní let.



Incident

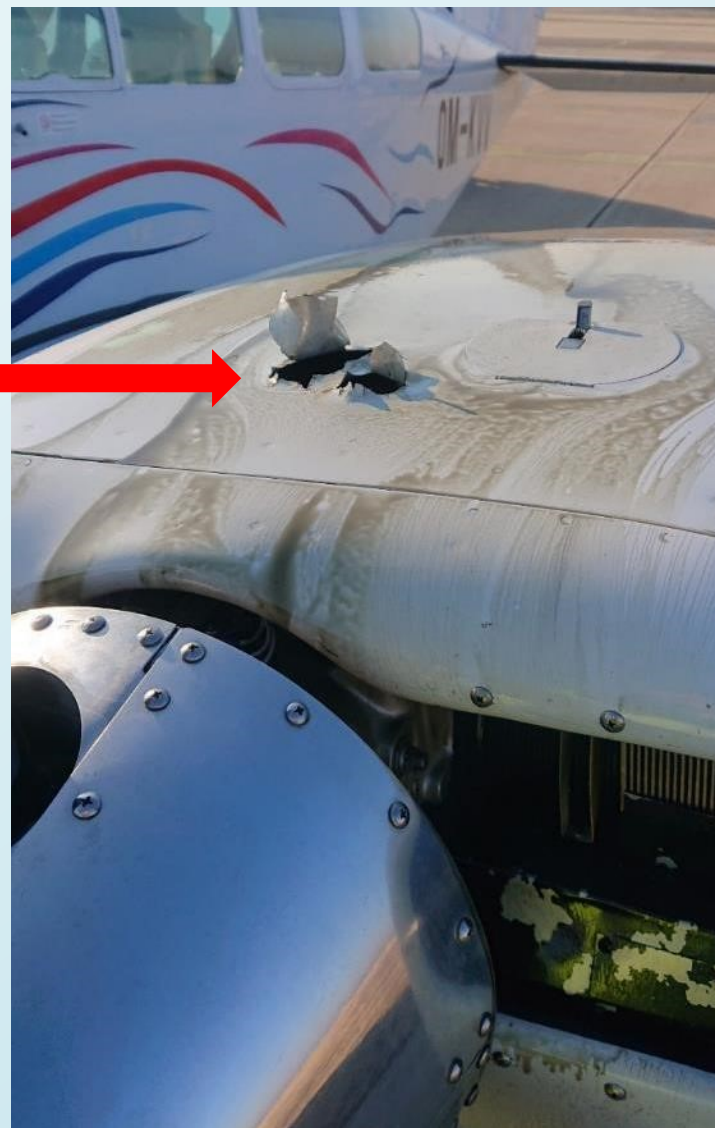
Datum: 1. 3. 2022
Typ: Beech 95-E55 Baron
Místo: LKTB (Brno Tuřany)

- ➔ Pilot uvedl, že v průběhu letu při vstupu do TMA Brno zaznamenal vibrace, následně spatřil kouř a stříkající olej z levého motoru.
- ➔ Vypnul levý motor a vyžádal si nouzové přistání na LKTB. Přistání provedl pouze s pracujícím pravým motorem.
- ➔ Po přistání vyjel z dráhy na TWY C, vypnul pravý motor a vyčkal na asistenci.
- ➔ Příčinou závady levého motoru bylo utržené dno pístu ve válci číslo 1.
- ➔ Při události nedošlo k žádnému zranění osob.

Incident Beech 95-E55 Baron – pokračování



Poškozený horní potah levé motorové gondoly



Letecká nehoda

Datum: 9. 3. 2022
Typ: UL vírník Hunter 12
Místo: LKMILO (plocha SLZ Milovice)

- ➔ Pilot prováděl kondiční let po delší přestávce.
- ➔ Provedl předtočení rotoru v dostatečné míře na 220 ot/min a zahájil vzlet z RWY 27.
- ➔ Po neobvykle dlouhém rozjezdu se UL vírník odpoutal, ale dostatečně nestoupal.
- ➔ Pilot se rozhodnul pro přistání na RWY 09.
- ➔ Při provádění zatáčky o 180° UL vírník stále klesal, až došlo ke kontaktu předového podvozku s nerovným terénem před prahovými značkami 09 LKMILO.
- ➔ UL vírník se po tvrdém přistání převrátil na pravý bok a zastavil se.

Letecká nehoda UL vírník Hunter 12 – pokračování

- ➔ Pilot provedl odhoz překrytu kabiny a opustil UL vírník vlastními silami. Pilot nebyl zraněn.
- ➔ UL vírník byl po kontaktu rotujících ploch se zemí a následným pohybem po zemi zcela zničen.



Zničený UL vírník Hunter 12

Incident

Datum: 9. 3. 2022
Typ: Cessna 152
Místo: LKLT (Letňany)

- ➔ Letoun Cessna 152 výcvikové organizace byl zaparkován před terminálem 1 jihovýchodním směrem k plotu letiště.
- ➔ Pilot provedl před letem předletovou kontrolu.
- ➔ Letoun nebyl ukotven k zemi a úvazy s kovovou sponou od každé poloviny křídla byly položeny na zem.
- ➔ Třetí úvaz s kovovou sponou byl na pravé straně ve vzdálenosti cca 1 m od vrtule letadla.
- ➔ Pilot po spuštění motoru zahájil pojíždění a s letounem zatočil doleva do směru na práh RWY 23 R.
- ➔ Během pojíždění uslyšel kovový zvuk nárazu v přední části letounu a současně zaznamenal vymrštění cizího předmětu do vzduchu na levé straně letounu.

Incident Cessna 152 – pokračování

- ➔ Po vypnutí motoru pilot okamžitě provedl kontrolu letounu a zjistil roztržení konce vrtulového listu po kontaktu s kovovým předmětem.
- ➔ Motor byl odeslán ke kontrole do schválené servisní organizace.
- ➔ Výcviková organizace provedla s pilotem rozbor události.



Roztržený konec vrtulového listu po kontaktu s kovovou sponou

Incident

Datum: 9. 3. 2022
Typ: Cessna 152
Místo: LKLT (Letňany)

- Posádka letounu (pilot-žák, instruktor) prováděla cvičný let po okruhu. Po přistání na RWY 23L letoun uvolnil dráhu v prostoru prahových značek RWY 05P a pokračoval v pojíždění po trávě na zpevněnou provozní plochu.
- Po najetí na zpevněnou provozní plochu posádka pojížděla „jako obvykle“ příďovým kolem po žluté „středové“ čáře.
- Po ujetých cca 9 metrech došlo ke kontaktu konce pravé poloviny křídla s ocelovým sloupkem mobilního oplocení, které postavili dělníci, kteří ukončili práce na ploše před nově postaveným hangárem.
- Letoun se po kontaktu s překážkou prudce otočil o cca 100° doprava, vrtulí narazil do kovového pletiva a zastavil se.

Incident Cessna 152 – pokračování

- Překvapená posádka vypnula motor a opustila letoun.
- Letoun byl lehce poškozen, došlo i k poškození majetku třetí osoby.

2022-03-09 Wed 14:23:28



2022-03-09 Wed 14:23:35



Letecká nehoda

Datum: 11. 3. 2022

Typ: UL vrtulník RANABOT CH 77

Místo: pole cca 1,8 km NW ARP LKOL (Olomouc)

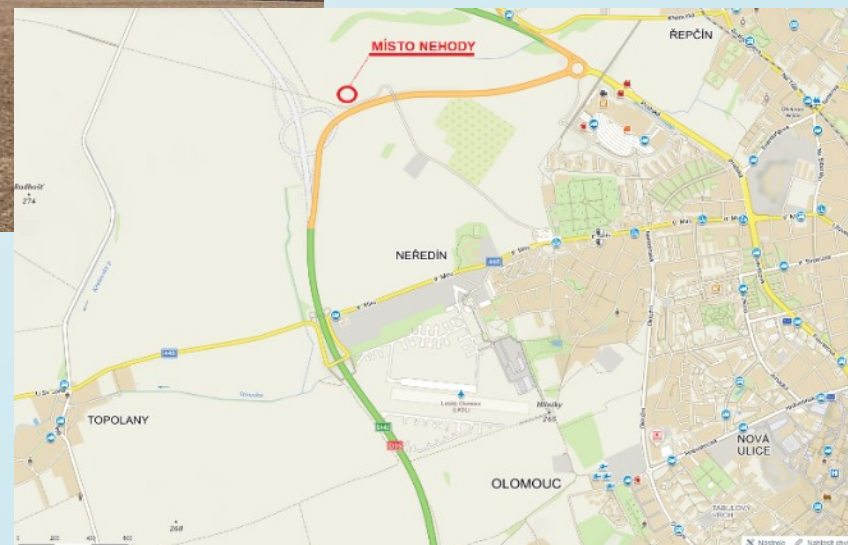
- ➔ Pilot prováděl rekreační let z LKOL do oblasti lyžařského areálu Dolní Morava.
- ➔ V průběhu předletové přípravy doplnil do nádrží UL vrtulníku palivo a do prostoru nad a před levou sedačkou umístil sjezdové lyže a lyžařské boty.
- ➔ Po vzletu z LKOL pokračoval v letu severozápadním směrem.
- ➔ Svědci spatřili nad dálničním přivaděčem E 442 padat UL vrtulník rotující kolem svislé osy.
- ➔ Od UL vrtulníku se postupně oddělily významné konstrukční prvky (jeden list hlavního rotoru, část ocasního nosníku s ocasní vrtulkou).
- ➔ UL vrtulník dopadl na zem a vzňal se.

Letecká nehoda UL vrtulník RANABOT CH 77 – pokračování

- ➔ Ultralehký vrtulník byl nárazem rotujících ploch do ocasního nosníku za letu a po dopadu na zem následným požárem zcela zničen.
- ➔ Pilot v troskách UL vrtulníku utrpěl zranění neslučitelná se životem.



Místo letecké nehody UL vrtulník RANABOT CH 77



Letecká nehoda UL vrtulník RANABOT CH 77 – pokračování



Trosky UL vrtulníku zničené následným požárem

Incident

Datum: 17. 3. 2022
Typ: Cessna 172RG
Místo: LKSN (Slaný)

- ➔ Při výcvikovém letu po okruhu se po vzletu nezasunula levá podvozková noha, která zůstala v mezipoloze.
- ➔ PIC provedl nouzové postupy podle letové příručky, přesto se levou podvozkovou nohu nepodařilo vysunout.
- ➔ PIC se rozhodl pro pokračování v letu po okruhu za účelem spotřebování paliva pro bezpečné přistání bez podvozku na břicho.
- ➔ Složky IZS provedly přípravu dráhy – pokrytí pěnou.
- ➔ Letoun bezpečně přistál. Ke zranění osob nedošlo.
- ➔ Během přistání došlo k násilnému zastavení motoru, poškození vrtule a poškození spodní části trupu letounu.

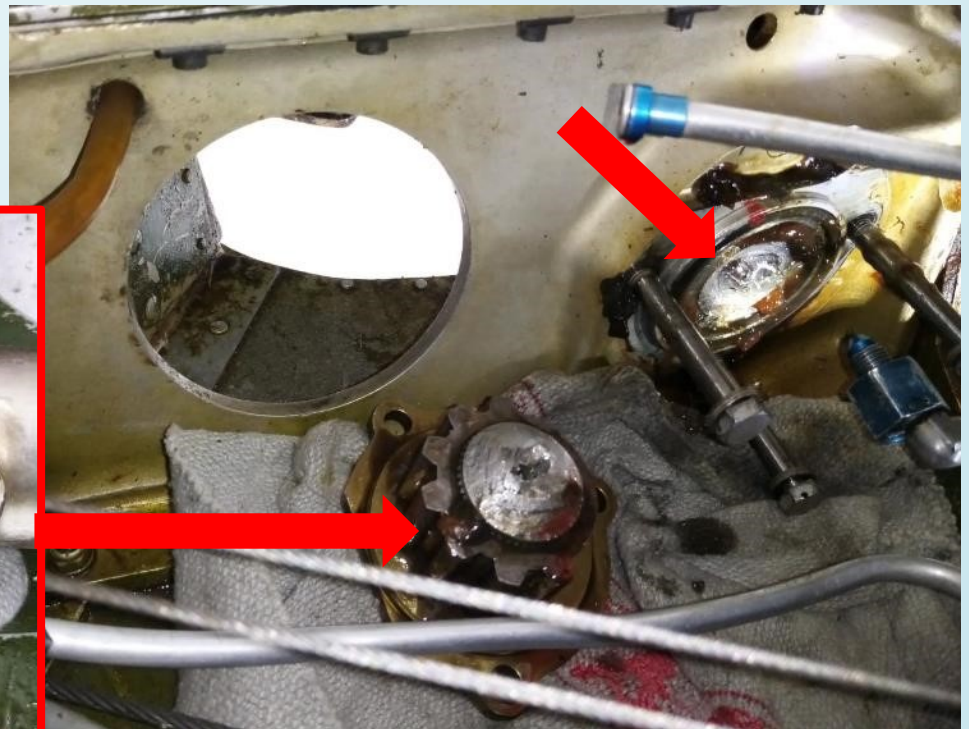
Incident Cessna 172RG – pokračování



Letoun při nouzovém přistání na dráhu pokrytou pěnou

Incident Cessna 172RG – pokračování

- ➔ Příčinou nezasunutí podvozkové nohy byla porucha – lom hřídele, která přenáší pohyb z hydraulického válce na vlastní podvozkovou nohu.



Incident

Datum: 8. 3. 2022
Typ: Grob G 109
Místo: MCTR Čáslav

- Pilot G 109 zamýšlel navigační let (VFR) po trati z LKBE - LKVR - LKMB - LKBE. Provedl navigační přípravu se zákresem trati letu. Letoun nebyl vybavený odpovídáčem sekundárního radaru (SSR).
- Po vzletu z LKBE cca 15 min pokračoval nad známým prostorem prováděním srovnávací navigace. Po přeletu nad D1 očekával přelet řeky Sázavy, ale zjistil, že podle kompasu letí téměř na sever. Provedl tedy opravu kurzu letu podle navigačního výpočtu (039°).
- Následně však zjistil, že ztratil orientaci, ale pokračoval kurzem 039° v domnění, že spatří očekávané orientační body na trati.
- U bodu BRAVO v MCTR Čáslav pilot vojenského letadla ohlásil, že právě minul o cca 500 ft neznámý provoz ve stejné výšce. Tento neznámý provoz nebyl na spojení, na situačním zobrazení ATC indikace polohy letadla nebyla zobrazena a pokračoval NE směrem přes letiště Čáslav.

Incident Grob G 109 – pokračování

- Ve stejnou dobu pilot G 109 spatřil před sebou vojenské letadlo a vzápětí před sebou rozpoznal letiště Čáslav.
- Pilot vojenského letadla provedl postup identifikace.
- Pilot G 109 na kmitočtu TWR Čáslav oznámil, že se nachází v MCTR Čáslav a chce pokračovat směrem na Vrchlabí.
- Od TWR Čáslav obdržel kurz na LKVR.
- Ve svém vysvětlení k ztrátě orientace a neoprávněnému narušení řízeného prostoru pilot G 109 uvedl domněnku, že kompas byl ovlivněn permanentním magnetem uzávěru pouzdra na brýle, které pilot odložil v těsné blízkosti kompasu.
- Zbytek letu pilot absolvoval se zapnutou GPS.

Letecká nehoda

Datum: 23. 3. 2022
Typ: UL letoun WT 9 Dynamic
Místo: LKDK (Dvůr Králové)

- Pilot s další osobou na palubě (dále cestující) prováděl rekreační navigační let z LKSZ do LKDK.
- Pilot se rozhodl pro přistání na „Glider strip“ vlevo od RWY 10 LKDK.
- Při tvrdém přistání došlo k nárazu předového podvozku do země.
- UL letoun se po krátkém výběhu s poškozeným předovým podvozkem zastavil s předí opřenou o zem.
- UL letoun byl poškozen ve velkém rozsahu (byl ulomen třmen předního podvozkového kola i s kolem a krytem kola, byla ohnuta přední podvozková noha, byly ulomeny dva listy třílisté vrtule, byla vylomena motorová přepážka v místě uchycení přední podvozkové nohy a byly deformovány kapoty motoru).
- Pilot ani cestující nebyli zraněni.

Letecká nehoda UL letoun WT 9 Dynamic – pokračování



UL letoun WT 9 Dynamic po tvrdém přistání a nárazu předového podvozku do země.

Letecká nehoda

Datum: 25. 3. 2022
Typ: UL letoun Savage Bobber
Místo: LKSZ (Sazená)

- Pilot prováděl lety po okruhu.
- Počasí: CAVOK, vítr 8 – 10 kt / 010°, teplota +15 °C.
- Při přistání na RWY 33L po třetím okruhu došlo k odskoku a následnému druhému dosednutí.
- UL letoun vybočil doprava proti větru s následnou zrychlující se rotací - hodinami.
- Vlivem velké odstředivé síly v této rotaci se UL letoun naklonil na levou stranu a došlo ke kontaktu konce křídla se zemí.
- Následně se UL letoun zastavil.
- Posádka opustila UL letoun nezraněna.
- Levá polovina křídla byla v délce 1,5 m od konce ohnuta.

Letecká nehoda UL letoun Savage Bobber – pokračování



Ohnutí levé poloviny křídla UL letounu



Parašutistický provoz

V 1. čtvrtletí roku 2022 bylo oznámeno celkem 5 událostí v parašutistickém provozu, které byly z hlediska závažnosti klasifikovány jako vážný incident.

V jednom případě bylo nahlášeno nalezení překročení výrobní tolerance u délky nástavce výtažného lana. Tato nehoda by mohla nepříznivě ovlivnit správnou funkci ručního uvolňovače.





Bezpečnost v provozu systémů dálkově řízených letadel (RPAS)

V průběhu 1. čtvrtletí 2022 bylo hlášeno 17 událostí souvisejících s provozem RPAS.

V 11 případech se jednalo o detekci dronů systémem Aeroscope, pohybujících se ve výškách nad 100 m v blízkosti letiště Praha/Ruzyně. Všechny tyto události byly hodnoceny jako incident. Ostatní hlášené události:

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis události
27. 1. 2022	LBWN (Varna) Bulharsko	Incident	Posádka Gulfstream G550 českého provozovatele byla po přistání cestujícími upozorněna, že krátce před přistáním viděli v blízkosti letadla letět dron. Posádka během přiblížení nic zvláštního nezaznamenala. Událost byla nahlášena ATC LBWN. Podle popisu cestujících se dron vznášel asi 1,5 NM od dotyku RWY 27, vlevo od dráhy, ve stejné výšce jako letadlo (cca 500 stop), ve vzdálenosti asi 50-100 m od letadla.
10. 2. 2022	MTMA Pardubice	Incident	Posádka Airbus A 320, provádějící přístrojové přiblížení na RWY 27 ve vzdálenosti 9 NM, ohlásila minutí dronu (nebo balónu). Měl se nacházet v těsné blízkosti letadla, lehce nad ním.

Bezpečnost v provozu RPAS – pokračování

Datum	Místo	Kategorie závažnosti	Popis události
13. 2. 2022	LKTB (Brno Tuřany)	Incident	Posádka Diamond DA 20 během letu po okruhu ohlásila model letadla, pravděpodobně kluzáku, v prostoru mezi polohou „Po větru“ a 3. zatáčkou levého okruhu RWY 09 ve výšce asi 200 ft pod okruhovou výškou.
27. 2. 2022	LKOL (Olomouc)	Incident	Při letu s dronem Syma X8PRO (rozpětí ramen cca 40 cm) v blízkosti LKOL došlo ke ztrátě řídicího signálu a následným vlivem větru k pádu dronu za plot letiště, v blízkosti WDI u pojezdové dráhy ALPHA. Dron byl pádem lehce poškozen. Pilot neabsolvoval školení k pilotování dronů a nebyl registrován. V době incidentu na letišti neprobíhal žádný letecký provoz.
9. 3. 2022	FIR Praha 6 NM SE ELMEK	Incident	Posádka Boeing B747 nahlásila přelet balónu s podvěšeným nákladem těsně nad kabinou. Pravděpodobně se jednalo o meteorologický balón s radiosondou.
26. 3. 2022	Okolí hory Milešovka	Incident	Posádka Cessna 421C nahlásila výskyt neznámého RPAS větší velikosti ve výšce cca 5000 ft AMSL ve vzdálenosti cca 50 m od letounu.

Potenciálně nejzávažnější typy událostí z hlediska bezpečnosti ve vztahu k uspořádání letového provozu (ATM).



→ Nepovolený vstup na dráhu



→ Porušení minim rozstupu



→ Události specifické pro ATM



→ Nepovolené narušení řízených, omezených a zakázaných prostorů



→ Odchylka od příslušných publikovaných postupů ATM



Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion)

V 1. čtvrtletí 2022 byla oznámena 1 událost, kdy došlo k narušení dráhy v použití. Událost se stala 2. 3. 2022 na LKPR a je hodnocena jako Významný incident (Significant Incident).



Porušení minim rozstupu

V 1. čtvrtletí 2022 byla hlášena 1 událost v kategorii Porušení minim rozstupu. Z hlediska závažnosti byla hodnocena jako Významný incident (Significant Incident).



Nepovolené narušení prostoru

V této kategorii bylo v 1. čtvrtletí 2022 nahlášeno celkem 11 událostí.

Z analýzy hlášených událostí vyplývá, že:

- 4 x došlo k narušení MCTR / MTMA a prostorů vyhlášených pro činnost AČR,
- 6 x došlo k narušení CTR / TMA,
- 1 x narušení omezeného prostoru,
- Všechny události způsobili piloti letadel s MTOM do 2250 kg.

Incident

Datum: 14. 1. 2022
Typ: AEROSPOOL WT9
Místo: MCTR Pardubice

- V čase 12:51 UTC byl na přehledových systémech zaznamenán neautorizovaný vzlet z plochy SLZ Kunětice, který pokračoval bez spojení v letu nad město Pardubice. Zde již byl zaznamenán i vizuální kontakt s tímto provozem, který se dále pohyboval nad LKPD v jeho bezprostředním okolí.
- V čase 13:05 opustil MCTR v prostoru západně LKCR a dále pokračoval směrem na Seč. Opakované pokusy o spojení ze strany MTWR Pardubice byly neúspěšné. Indikovaná výška letu byla cca 2000 ft Alt.
- Následným šetřením bylo zjištěno, že měl pilot špatně nastavenou radiostanici a předpokládal, že MTWR Pardubice je mimo provoz.
- Z hlediska závažnosti bylo neoprávněné narušení vzdušného prostoru hodnoceno jako Významný incident (Significant Incident).

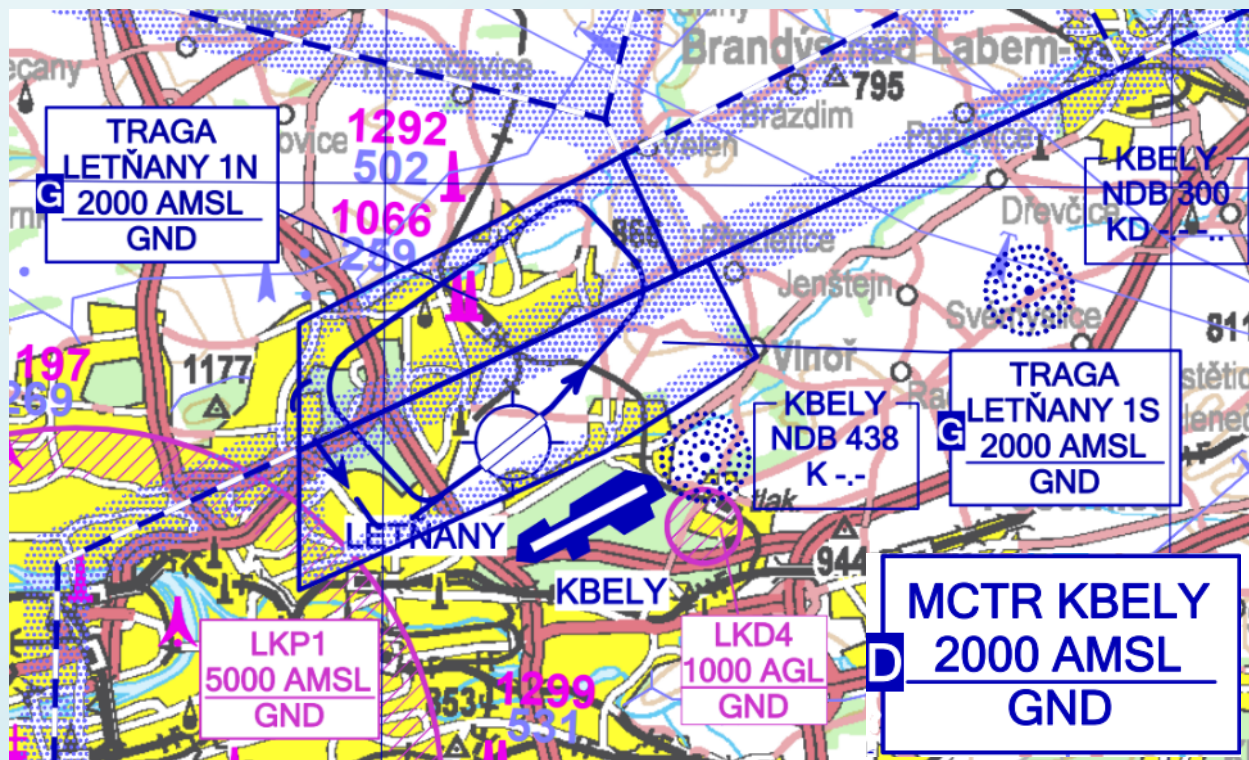
Incident

Datum: 15. 1. 2022
Typ: vrtulník Robinson R 44
Místo: MCTR Kbely

- Pilot vrtulníku po doplnění pohonných hmot bez navázání spojení spustil motor a odletěl v protisměru dráhy v užívání LKLT nad letecké muzeum Kbely a dále na jihovýchod.
- Neoprávněně vzlétnul do MCTR Kbely a následně křižoval RWY 24 LKKB bez spojení.
- Dispečer RADIO na LKLT zareagoval a předal pilotovi instrukci k okamžitému přeladění na frekvenci KBELY VĚŽ.
- Poté pilot pokračoval v letu do cílové destinace.

Incident Robinson R 44 – pokračování

- Pilot porušil letištní řád LKLT (letěl v RMZ TRAGA Letňany bez spojení), neoprávněně narušil MCTR Kbely a bez povolení křížoval osu RWY 24 LKKB.
- Z hlediska závažnosti bylo neoprávněné narušení vzdušného prostoru hodnoceno jako Významný incident (Significant Incident). Událost řešil s pilotem Úřad pro civilní letectví.





Události specifické pro ATM

V 1. čtvrtletí 2022 bylo hlášeno celkem 44 událostí.

Z hlediska závažnosti (dle RAT) je 1 událost hodnocena jako Významný Incident a 43 událostí je v procesu šetření.



V 1. čtvrtletí 2022 ÚZPLN obdržel celkem 7 oznámení o letecké nehodě a 1 oznámení o vážném incidentu v souvislosti s tím, že Česká republika je dle ust. 4.1 Annex 13 Státem zápisu letadla do rejstříku nebo Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.

Farnborough House
Berkshire Copse Road
Aldershot, Hampshire
GU11 2HR, United Kingdom
Tel: +44 (0)1252 510300
Fax: +44 (0)1252 376999

AAIB
Air Accidents Investigation Branch

ACCIDENT NOTIFICATION
THE FOLLOWING INFORMATION IS PRELIMINARY, MAY BE UNVERIFIED AND SUBJECT TO CHANGE. IT IS NOT FOR PUBLIC RELEASE WITHOUT THE CONSENT OF THE AAIB INVESTIGATOR-IN-CHARGE.

Date of Issue: 07/03/2022
Time of Issue (UTC): 14:35
AAIB-28048

UK File Reference: _____

Addresses:

- State of Registry: _____
- State of the Operator: _____
- State of Design: _____
- State of Manufacture: _____
- Other: _____

UK CAA
EASA
EC
ICAO (ac >2,250kg or turboprop)
ICAO UK Delegation
UK Other

UK
CZECH REPUBLIC
BMAA
LAA

ACCID
EV-97 TEAMEUROSTAR UK,
3317

MINISTERIO DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

NOTIFICATION TO INTERNATIONAL AUTHORITIES
Date: 17/01/2022 - REF. A-003/2022

Addresses:

- State of Registry: _____
- State of the Operator: _____
- State of Design: _____
- State of Manufacturer: _____
- State of Engine Manufacturer: _____
- State of Engine Design: _____

- EASA - investigation@easa.europa.eu
- EC - MOVE-AIR-NOTIFICATIONS@ec.europa.eu
- ICAO - AIGInbox@icao.int (aircraft over 2,250 kg or turboprop)

In accordance with the provisions of Regulation (EU) No 996/2010, Article 9.2 and the provisions of paragraph 4.1, please, be informed of the following occurrence (ADREP format):

ACCID
PS-28 CRUISER, EC-NKP, s/n: C0661
Operator: FLYSCHOOL

a) Identifying abbreviation: _____
b) Manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft: _____
c) Name of owner, operator and hirer, if any, of the aircraft: _____

Australian Government
Australian Transport Safety Bureau

**ICAO Annex 13 Chapter 4
Accident & Serious Incident Notification**

Investigation Reference: OA2022-00552
Date: No
Location: 23 February 2022 17:15 W, Australia Standard Time
State: Kirkalocka
Latitude: WA
Longitude: -28.692222
Occurrence: Minor
Site Access: Hard landing, Collision with terrain
Dangerous Goods: Accessible
Nationalities: Nil
Country: Australia
Longitude: 117.764444

Category: Accident

Notifikace zahraničních leteckých nehod a vážných incidentů

Datum	Stát	Druh události	Typ
7. 1. 2022	Polsko	Porucha motoru zn. Honda a dým do pilotní kabiny. Při nouzovém přistání letoun poškozen.	Zenair CH701
10. 1. 2022	Španělsko	Odpadnutí pravého kola hlavního podvozku při vzletu.	PS-28 Cruiser
23. 2. 2022	Austrálie	Porucha motoru Rotax 912 IS2 a při nouzovém přistání na silnici náraz do překážky.	TL-3000 Sirius
24. 2. 2022	USA	Náraz do 3 vodičů elektrického vedení, které se nacházely ve výšce cca 18 m nad zemí.	D 13/15 Sundancer
5. 3. 2022	Spojené Království	Kolize s překážkou při pokusu o vzlet z místní komunikace.	EV 97 EuroStar
6. 3. 2022	Spojené Království	Poškození letounu při nouzovém přistání.	LK-2M Sluka
14. 3. 2022	Dánsko	Poškození letounu při přistání při prvním samostatném letu.	EV-97 SportStar
27. 3. 2022	Polsko	Porucha motoru a nouzové přistání, při kterém letoun narazil do vodičů elektrického vedení,	LK-3 Nova

Závěrečné zprávy o šetření zahraničních leteckých nehod

V 1. čtvrtletí 2022 zahraniční orgány pro šetření zveřejnily následující závěrečné zprávy k leteckým nehodám, které se staly letadlu registrovanému v ČR nebo dle ust. 4.1 Annex 13 je ČR Státem provozovatele, Státem projekce nebo Státem výroby.

Stát	Letecká nehoda	Link
Španělsko (CIAIAC)	SportCruiser , reg. EC-XSI, která se stala 5. 1. 2020	https://www.mitma.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ulm_a-002-2020_informe_final_nm.pdf
Itálie (ANSV)	Zlin Aviation Outback Shock, reg. I-C783, která se stala 31. 3. 2019	https://ansv.it/wp-content/uploads/2022/01/Relazione-I-C783.pdf
Slovinsko (AMRAIU)	TL-2000 Sting S4, reg. S5-PGC, která se stala 5. 6. 2020	https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/porocila-o-letalskih-nesrecah/2020/Final-Report-on-the-Accident-Investigation-S5-PGC.pdf
Slovensko (LNVÚ)	VUT100 Cobra 120iX, reg. OK-MIH, která se stala 27. 8. 2021	https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/letecky-a-namorny-vysetrovaci-utvar/zaverecne-spravy/rok-2021/ska2021002-27-08-2021-ok-mih
Německo (BFU)	Balón BB51Z, reg. D-0ADY, která se stala 16. 8. 2020	https://www.bfu-web.de/EN/Publications/Investigation%20Report/2020/Report_20-0675-3X_HLBalloon_StGoar.pdf?__blob=publicationFile

Přechod na ECCAIRS 2 v roce 2022

ECCAIRS2

Posláním ECCAIRS 2 je poskytovat digitální platformu umožňující implementaci ustanovení definovaných v nařízení EU 376/2014 při shromažďování, sdílení a analýze bezpečnostních informací s konečným cílem zlepšit bezpečnost letectví.

ECCAIRS 2:

- Zlepšení celkové i uživatelské zkušenosti zavedením sady nových funkcí.
- Webové řešení využívající nejmodernější technologie k zajištění nové úrovně výkonu a použitelnosti (už žádné místní instalace/náklady na údržbu nebo upgrady taxonomie).
- Centrální databáze s přísnou segregací mezi národní a ECR.
- Data zabezpečena designem národního úložiště v rámci centralizované databáze.
- Technologie Open Source (nejedná se o licencovaný software).
- Na funkční úrovni přináší nová architektura také sadu nových funkcí, které uživatelům nabízejí lepší uživatelské možnosti.

Přechod na ECCAIRS 2 v roce 2022 – pokračování

Registrované organizace/uživatelé mohou využívat pokročilé funkce, jako jsou:

- Přístup ke všem sestavám odeslaným jimi nebo jejich organizací.
- Provádění základních operací (tisk/navigace/export jako PDF/...).
- Ukládání konceptu jejich zprávy pro pozdější odeslání. Upravit/obohatit/aktualizovat již odeslané zprávy, jakmile budou k dispozici nové informace, a odeslat je jako aktualizaci.

Organizace musí požádat o vytvoření „Účtu organizace“ svůj příslušný orgán – v České republice ÚZPLN.

Registrovaní uživatelé budou mít přístup pouze k těm reportům, které byly zaslány po jejich registraci na novém portálu.

Uživatelé, kteří nejsou registrováni, budou na konci procesu odesílání stále vyzváni, aby zadali svou e-mailovou adresu, na kterou přijde potvrzení o odeslání reportu.

Přechod na ECCAIRS 2 v roce 2022 – pokračování

Pro zájemce bude uskutečněno školení pro seznámení se s novým prostředím pro hlášení událostí v rámci systému ECCAIRS 2:

- školení bude probíhat online formou,
- oznámení o školení se spolu s termínem a pokyny objeví v sekci aktualit na webu ÚZPLN.

Organizace porad k bezpečnosti letů

Porady k rozboru bezpečnosti letů ÚZPLN předpokládá organizovat v následujících termínech:

- | | |
|--------------|---|
| 21. 7. 2022 | VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 2. čtvrtletí |
| 20. 10. 2022 | VZLÚ - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 3. čtvrtletí |
| 19. 1. 2023 | Dům armády Praha, Vítězné náměstí 4 - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 4. čtvrtletí 2022 a za rok 2022 |

Uskutečnění porad bude záviset na epidemické situaci v souvislosti s výskytem koronaviru SARS-CoV-2 a přijatých opatřeních, vyhlášených pro ČR.

Začátek porad je plánován v 9:30 hod.