

SEMINÁŘ PRO SPL

„Přestaňme si lhát“



Ing. David Jágr
Ředitel ÚCL

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE ÚCL

- ✓ Představení týmu
- ✓ Technikálie semináře
 - Přestávky
 - Toalety
 - Občerstvení
- ✓ Kdy klást dotazy
- ✓ Kdo potvrdí zápisníky



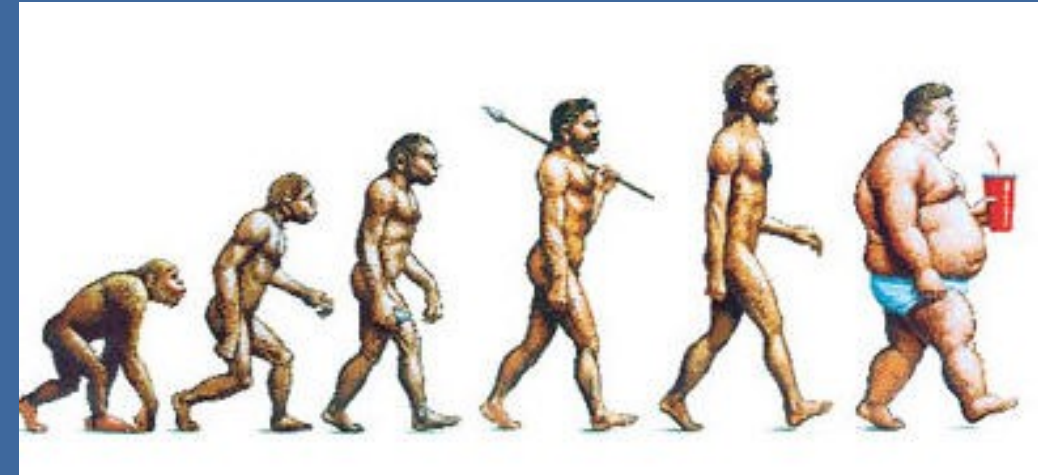
ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE ÚCL - II



ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE ÚCL - III

✓ Proč tu jsme:

- Setrvačnost pomalu dobíhá
- Nůžky se rozevírají
- Paralela s bezpečnostními programy
- Chybí nám partner



✓ Rádi bychom nastartovali spolupráci

✓ Úřad není odborová organizace letců, zastupujeme i odpůrce létání

A clear blue sky with two bright, parallel diagonal streaks crossing from the bottom left towards the top right. The streaks appear to be light trails or reflections, possibly from a satellite or a high-speed camera effect. The sky is a deep, uniform blue, and the streaks are a lighter, almost white-blue color.

SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU

Severočeský krajský aeroklub

pošt. schr. 113

460 31 LIBEREC 1

Počet listů: 4

SOUHRNNÁ ZPRÁVA

o výsledku šetření letecké nehody

Podrobnosti o nehodě

a) místo
b) den a čas
c) druh letu (úkol)
d) cíl letu
e) den a čas, kdy byla oznámena komisi
f) den a čas, dostavení se komise na místo nehody
g) složení komise
průběh záchranných prací
činnost všech orgánů od okamžiku hlášení nehody

- VPD letiště Chomutov
- 25.7.1981 12,02 hod.
- cv. 1/4 nácvik vzletu a přistání
- letiště Chomutov
- 25.7.1981 ve 12,30 hod.
- 25.7.81 ve 12,55 hod.
- pplk.Svárovský Miroslav - předseda komise
- Hybner Petr - insp.bezmotor.lét.
- Hlubuček Josef - starší let.mech.
- vyšetřování prováděno v součinnosti s OO-SNB Chomutov

Shrnutí nehody

a) stručná charakteristika nehody

Po vzletu za navijákem došlo ve výšce cca 60 m k přetržení navijákového lana. Instruktor převedl letoun do klesavého letu a točil ostrov zatáčku o 270°, po jejímž srovnání v malé výšce narazil s letounem do země pod úhlem cca 45°.

b) klasifikace nehody

Letecká nehoda - havarie se zraněním posádky.

Údaje o letadle

a) státní a poznávací značka
b) typ a výrobní číslo
rok výroby
c) typ motoru, výrobní číslo
d) číslo osvědčení o způsobilosti k létání, platnost
e) číslo osvědčení o zápisu do rejstříku letadel

OK - 9711
L-13 174007 z roku 1969
-
3146/1 platné do 31.5.82
3146

VYSTOUPENÍ MENTORA

Údaje o letu při nehodě

Ve výšce 60 m došlo k přerušení tahu navijáku. Instruktor okamžitě převzal řízení letounu a energickým pohybem převedl letoun do klouzavého letu. Po vizuelní kontrole výšky se rozhodl provést zatáčku do leva a zatáčkou o 270° a přistát na dráhu 045 stupňů. Před uvedením letounu do zatáčky zkontroloval rychlost a zavřel vztlakové klapky. Převedl letoun do zatáčky s náklonem větším jak 45°. Během zatáčky letoun přešel do strmého klesání, které se snažil instruktor vybrat srovnáním náklonu a přitažením řídicí páky. Vzhledem k malé výšce se mu toto nepodařilo a letoun narazil pod úhlem asi 45° levým křídlem a přední částí trupu do země. Instruktor opustil havarovaný letoun a spolu s ostatními členy Aeroklubu, kteří na místo nehody přiběhli vyprostil žáka Balona z havarovaného letounu.

Zpracováno dne: 31.7.1981
Jméno, příjmení, podpis: Hybner Petr



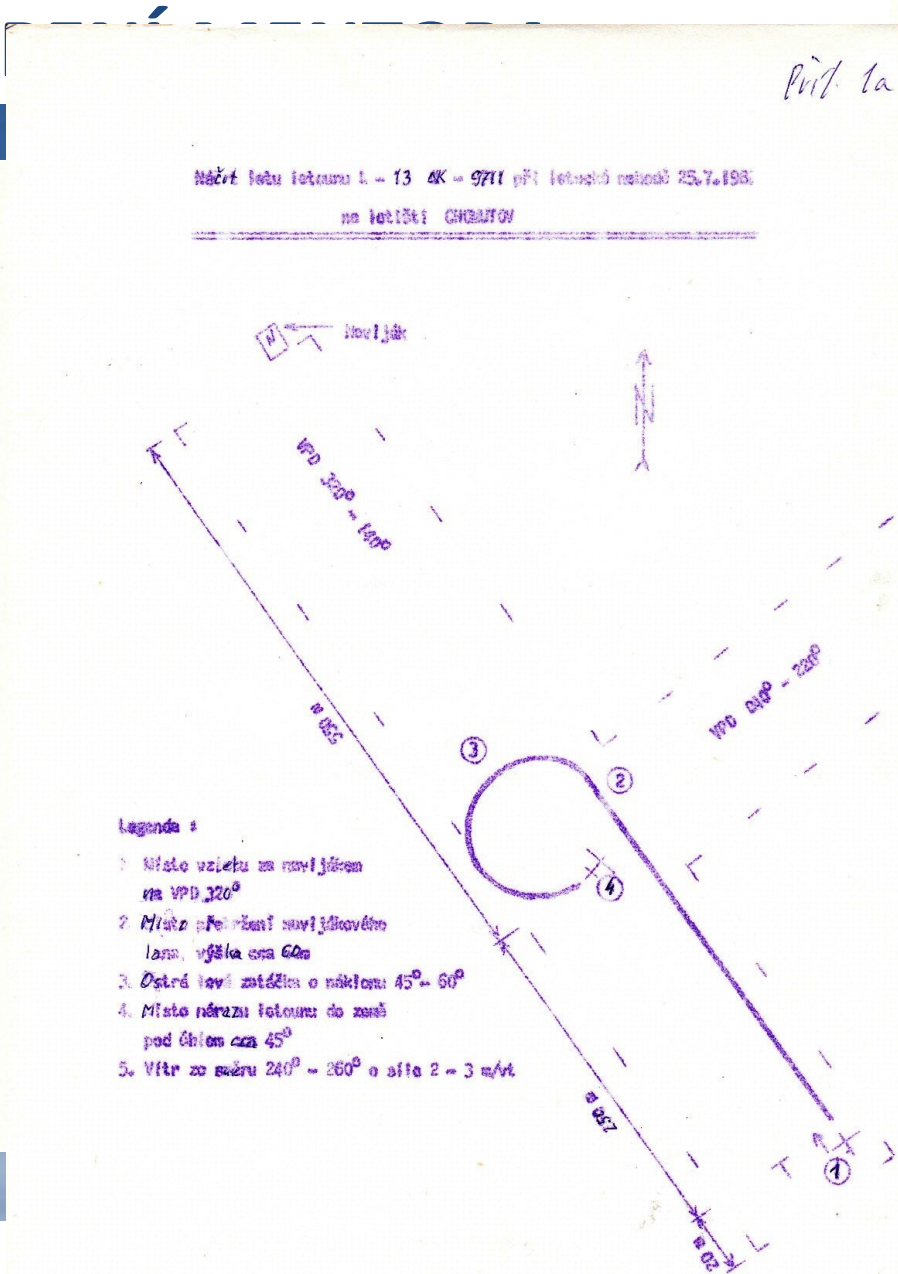
SVAZ PRO SPOLUPRÁCI S ARMÁDOU
Severočeský krajský aeroklub
pošt. schr. 113
460 31 LIBEREC 1

Počet listů: 4

SOUHRNNÁ ZPRÁVA

výsledku šetření letecké nehody

ž	- VPD letiště Chomutov - 25.7.1981 12,02 hod. - cv. 1/4 nácvik vzletu a přistání - letiště Chomutov - 25.7.1981 ve 12,30 hod.
yla oznámena	
ení se komise	- 25.7.81 ve 12,55 hod.
h prací nů od okamžiku	- pplk.Svárovský Miroslav - předseda komise - Hybner Petr - insp.bezmotor.lét. - Hlubuček Josef - starší let.mech.
	- vyšetřování prováděno v součinnosti s OO-SNB Chomutov
stika nehody	Po vzletu za navijákem došlo ve výšce cca 60 m k přetržení navijákového lana. Instruktor převedl letoun do klesavého letu a točil ostrou zatáčku o 270°, po jejímž srovnání v malé výšce narazil s letounem do země pod úhlem cca 45°. Letecká nehoda - havarie se zraněním posádky.
značka	OK - 9711 L-13 174007 z roku 1969
číslo a) číslo osvědčení o způsobilosti k létání, platnost e) číslo osvědčení o zápisu do rejstříku letadel	- 3146/1 platné do 31.5.82 3146



SVAZ PRO SPOUPRÁCI S ARMÁDOU
Severočeský krajský aeroklub
pošt. schr. 113
131 LIBEREC 1

Počet listů: 4

SOUHRNNÁ ZPRÁVA

výsledku šetření letecké nehody

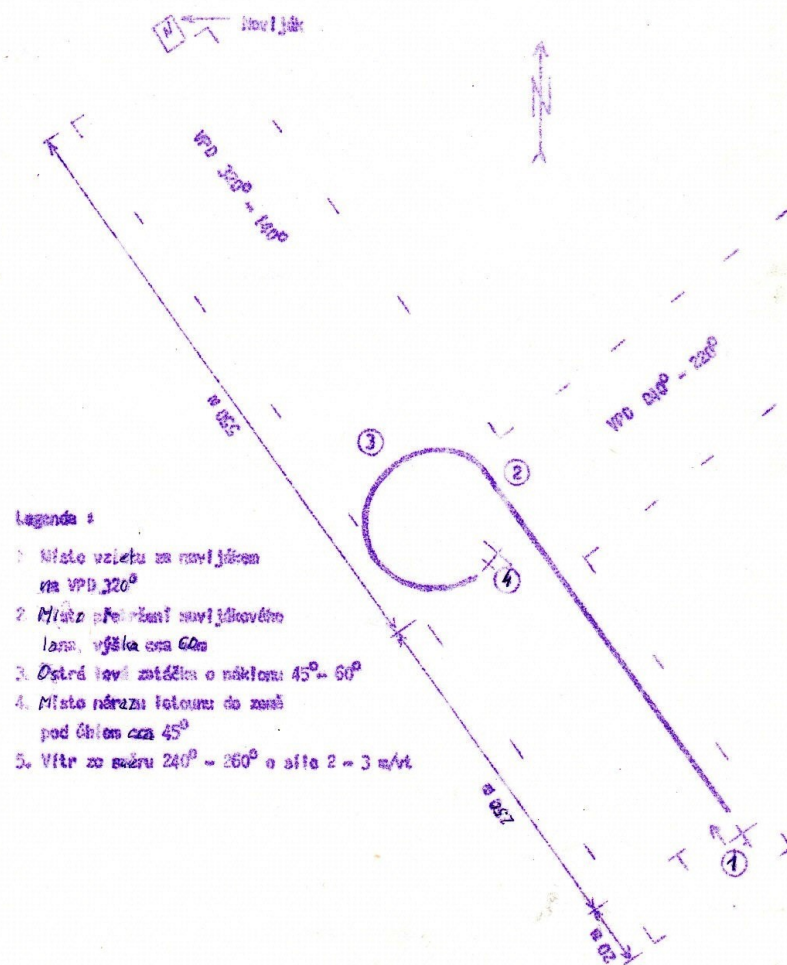
čevzal
zueiní
it na
avřel
i zatačky
m náklonu
un narazil
stil hava-
běhli

č	- VPD letiště Chomutov - 25.7.1981 12,02 hod. - cv. 1/4 nácvik vzletu a přistání - letiště Chomutov - 25.7.1981 ve 12,30 hod.
yla oznámena	- 25.7.81 ve 12,55 hod.
ení se komise	- pplk.Svárovský Miroslav - předseda komise - Hybner Petr - insp.bezmotor.lét. - Hlubuček Josef - starší let.mech.
h prací nů od okamžiku	- vyšetřování prováděno v součinnosti s OO-SNB Chomutov
stika nehody	Po vzletu za navigákem došlo ve výšce cca 60 m k přetržení navigákového lana. Instruktor převedl letoun do klesavého letu a točil ostrou zatáčku o 270°, po jejímž srovnání v malé výšce narazil s letounem do země pod úhlem cca 45°. Letecká nehoda - havarie se zraněním posádky.
značka	OK - 9711 L-13 174007 z roku 1969
číslo islo osvědčení o způsobilosti létání, platnost islo osvědčení o zápisu o rejstříku letadel	3146/1 platné do 31.5.82 3146

VYSTOUPENÍ

Príloha 1a

Náčrt letu letounu L-13 OK-9711 při letové nehodě 25.7.1981
na letišti CHRASTOV



VYSTOUPENÍ MENTORA

AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY
U mlýna 3
141 00 Praha 4 - Spořilov
2

1. Odborné šetření

1.1 Průběh letu

Ke kritickému cvičnému letu odstartovala posádka pomocí navijáku dne 16.8.1997 v 1151 hod. UTC z letiště Jaroměř (LKJA). Letadlo bylo obsazeno pilotem - instruktorem a pilotem - žákem kluzáků. Ke vzletu byla použita celá délka VPD 14. Úkolem cvičného letu bylo procvičení nouzového postupu - přistání kluzáku s visícím lanem. Vzlet, vypnutí lana a let po malém okruhu (hrana letiště) s vysunutými air brzdami pro zvýšení klesání probíhal normálně. Z výpovědi svědků vyplývá, že kluzák začal točit 180 stupnovou zatáčkou později a ve výšce menší (50 m), než uvádí velitel kluzáku (100m). Ve fázi dotáčení do směru přistání na VPD 14 ve výšce několik metrů nad zemí instruktor zavřel air brzdy a vlivem zvětšení náklonu v levé zatáčce a přitažení výškového kormidla došlo k překročení kritického úhlu náběhu - ztrátě vztlaku a pádu kluzáku po křídle. Letadlo narazilo křídlem do země, zborstila se polovina křídla a následným nárazem spodku přídí letadla do země. Po dopadu kluzáku na zem došlo k odskočení celého letadla proti původnímu směru pohybu o 31 m zpět. Kluzák je značně poškozen, posádka těžce zraněna.

1.2 Zranění osob

Těžké - 2 osoby - posádka kluzáku

1.3 Poškození letadla

Letadlo bylo při nehodě značně poškozeno. Předběžný odhad škody činí 250 000,- Kč

1.4 Ostatní škody

Jiné škody při nehodě nevznikly

1.5 Informace o posádce

Pilot, velitel letadla pan , držitel průkazu způsobilosti pilota kluzáků No. , vydaný AeČR dne 3.11.93, platný do 21.11.1997, kvalifikaci instruktor kluzáků získal dne 24.9.1978. Do poloviny srpna 1997 nalétal na kluzácích 605,54 hod., z toho ve funkci velitele letadla 533,40 hod. Schopen létat typy kluzáků L13, VT16, VT116, VSO10, M35, a L23. Za poslední měsíc nalétal na kluzácích 3,54 hodin, v srpnu, dne 2. 8. provedl 2 lety v trvání 8 minut (s žákem) před kritickým letem, dne 16.8.1997 provedl 4 vzlety na navijáku v trvání 10 minut. Periodické přezkoušení absolvoval dne 21.6.1997 s inspektorem zaměstnancem p. , hodnocení - výtečně. Z uvedeného vyplývá, že jde o přiměřeně zkušeného instruktora, který byl pro činnost při provádění nouzových postupů odpovídajícím způsobem vycvičen a nebyl pod vlivem zvýšené letecké únavy. Odpovídající letové normy zatížení byly dodrženy se značnou rezervou.

Žák kluzáků p. , 16 let, držitel průkazu způsobilosti žáka kluzáku No. , vydaný LŠ AK Jaroměř dne 30.4.1997, platný do 28.3.1999. Výcvik zahájil dne 3.5.1997 a do kritického letu nalétal 5,45 hodin na L13 ve dvojím řízení s instruktorem.

1.6 Informace o letadle

Typ L13, výrobce LET Uherské Hradiště No. 170919 vyroben 13.5.1960, kategorie Normal - utility. OLZ No. 2644 vydané SLI Praha dne 18.2.1993, platné do 15.9.1997, Potvrzení o údržbě č. 3 vydané AK Jaroměř platné do 23.8.1997 (oprávnění 24896 Thoot). Pojistka zákonné odpovědnosti č. 820112/005 u české pojišťovny, platné od 22.1.1997 do 31.12.1997.

VYSTOUPENÍ MENTORA

1. Odborné šetření

1.1 Průběh letu

Ke kritickému cvičení hod. UTC z letiště Jaroměř kluzák. Ke vzlepu cvičení nouzového i malém okruhu (hrana letecká) normálně. Z výpovědi s ve výšce menší (50 m), na VPD 14 ve výšce ně náklonu v levé zatáčce náběhu - ztrátě vztlaku: se poloviny křídla a na zem došlo k odskočení značně poškozen, posádku

1.2 Zranění osob

Těžké - 2 osoby - p

1.3 Poškození letadla

Letadlo bylo při nehodě

1.4 Ostatní škody

Jiné škody při nehodě

1.5 Informace o posádce

Pilot, velitel letadla

No. vydáný Ae

získal dne 24.9.1978. D

funkci velitele letadla 5

a L23. Za poslední měsíc

trvání 8 minut (s žákem)

trvání 10 minut. Periodici

zaměstnancem p.

zkušeného instruktora, kte

způsobem vycvičen a nel

zatížení byly dodrženy se

Žák kluzáků p.

vydaný LŠ AK Jaroměř

kritického letu nalétal 5,4

1.6 Informace o letadle

Typ L13, výrobce LE

Normal - utility. OLZ Ne

Potvrzení o údržbě č. 3 v

Pojistka zákonné odpově

31.12.1997.

2. ROZBORY

Posádka odstartovala pomocí navijáku z dráhy 14, po vypnutí ve výšce nad 200m GND, žák provedl 1 zatáčku a dále pokračoval na pokyn instruktora v provádění cvičného nouzového postupu - přistání s visícím lanem, instruktor spolufidil kluzák, po zvýšení rychlosti vysunul brzdicí klapky pro zvýšení opadání a prováděl malý okruh po hraně letiště. Třetí zatáčku zahájil pozdě a v malé výšce, která v dané konfiguraci (brzdicí klapky) stížila dokončení zatáčky o 180 stupňů do směru přistání. V druhé polovině zatáčky ve výšce 10-15m stojící kluzák L13 s vlečným letounem na okraji letištní plochy vytvořil překážku. Pilot-instruktor reagoval zvětšením náklonu a přitažením výškového kormidla, což mělo za následek překročení kritického úhlu náběhu, ztrátě rychlosti a pádu kluzáku po křídle. Okamžik před pádem kluzáku instruktor-pilot zavřel brzdicí klapky, což již neovlivnilo situaci - pro stanovení příčin nehody jsou k dispozici údaje vnějších pozorovatelů.

3. ZÁVĚRY

-Posádka měla pro let odpovídající kvalifikaci a byla zdravotně způsobilá

-Kluzák byl způsobilý k letu

-Letiště bylo v provozu schopném stavu

-Naviják byl v provozuschopném stavu aneměl vliv na vznik LN

-Počasí bylo vyhovující k provedení daného letu

-Kluzák se ve fázi dokončení zatáčky na přistání v malé výšce dostal na kritický úhel náběhu s následným pádem po křídle

Příčina letecké nehody

Příčinou nehody byl pád kluzáku po křídle v malé výšce, která neumožňovala vybrání kluzáku z pádu. Vlastní důvody pro vznik pádu se nepodařilo exaktně stanovit, neboť nejsou k dispozici objektivní údaje o rychlosti letu a poloze řízení. Lze předpokládat, že na vznik pádu po křídle měla vliv kombinace faktorů tj. především malá výška v zatáčce, nízká rychlost a následný hrubý zásah do řízení při minimální rychlosti.

4. OPATŘENÍ k zvýšení bezpečnosti

Na základě závěrů šetření letecké nehody kluzáku L 13 poz. značky OK 0911, která se stala dne 16.8.1997 na letišti Jaroměř navrhuje:

1. Pamuč, velitel kluzáku - zrušit kvalifikaci instruktora kluzáků, zapsat nehodu do ZL a provést před dalšími samostatnými lety na navijáku přezkoušení z řešení nouzových postupů.

2. Provést rozbor nehody se všemi piloty a instruktory v AK Jaroměř

Závěr Letového ředitele AeČR:

Souhlasím s navrhovaným opatřením.

V Praze 25. 09. 1997

AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY

U m.ýna 3
141 00 Praha 4 - Spořilov

ing. Josef Martinek
Let. ředitel AeČR

VYSTOUPENÍ MENTORA



1. Odborné šetření 1.1 Průběh letu

Ke kritickému cvičení hod. UTC z letiště Jaroměř kluzáků. Ke vzletovému cvičení nouzového

na li
di s
m),
ně
šce
du :
a ná
čení
sádl

- F
a
neh

hoc

áde

lla

r Ae

. D

a 5

šic

em

dic

i

akt

nel

y se

ěf

5,

le

LE

Ne

3 v

Pojistka zákonné odpovědi
31.12.1997.

AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY
U m.ýna 3
141 00 Praha 4 - Spořilov
2

6

2. ROZBORY

Posádka odstartovala pomocí navijáku z dráhy 14, po vypnutí ve výšce nad 200m GND, žák provedl 1 zatáčku a dále pokračoval na pokyn instruktora v provádění cvičného nouzového postupu - přistání s visícím lanem, instruktor spolufidil kluzák, po zvýšení rychlosti vysunul brzdicí klapky pro zvýšení opadání a prováděl malý okruh po hraně letiště. Třetí zatáčku zahájil pozdě a v malé výšce, která v dané konfiguraci (brzdicí klapky) stíhala dokončení zatáčky o 180 stupňů do směru přistání. V druhé polovině zatáčky ve výšce 10-15m stojící kluzák L13 s vlečným letounem na okraji letištní plochy vytvořil překážku. Pilot-instruktor reagoval zvýšením náklonu a přitažením výškového kormidla což mělo za následek překročení kritického úhlu náběhu, ztrát rychlosti a pádu kluzáku po křídle. Okamžik před pádem kluzáku instruktor-pilot zavřel brzdicí klapky, což již neovlivnilo situaci - pro stanovení příčin nehody jsou k dispozici údaje vnějších pozorovatelů.

3. ZÁVĚRY

- Posádka měla pro let odpovídající kvalifikaci a byla zdravotně způsobilá
- Kluzák byl způsobilý k letu
- Letiště bylo v provozu schopném stavu
- Naviják byl v provozuschopném stavu aneměl vliv na vznik LN
- Počasí bylo vyhovující k provedení daného letu
- Kluzák se ve fázi dokončení zatáčky na přistání v malé výšce dostal na kritický úhel náběhu s následným pádem po křídle

Příčina letecké nehody
Příčinou nehody byl pád kluzáku po křídle v malé výšce, která neumožňovala vybrání kluzáku z pádu. Vlastní důvody pro vznik pádu se nepodařilo exaktně stanovit, neboť nejsou k dispozici objektivní údaje o rychlosti letu a poloze řízení. Lze předpokládat, že na vznik pádu po křídle měla vliv kombinace faktorů tj. především malá výška v zatáčce, nízká rychlost a následný hrubý zásah do řízení při minimální rychlosti.

4. OPATŘENÍ k zvýšení bezpečnosti

Na základě závěrů šetření letecké nehody kluzáku L 13 poz. značky OK 0911, která se stala dne 16.8.1997 na letišti Jaroměř navrhuje:

1. Pánu, velitel kluzáku - zrušit kvalifikaci instruktora kluzáků, zapsat nehodu do ZL a provést před dalšími samostatnými lety na navijáku přezkoušení z řešení nouzových postupů.
2. Provést rozbor nehody se všemi piloty a instruktory v AK Jaroměř

Závěr Letového ředitele AeČR:

AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY
U m.ýna 3
141 00 Praha 4 - Spořilov
2

Souhlasím s navrhovaným opatřením.

V Praze 25. 09. 1997

ing. Josef Martinek
Let. ředitel AeČR

VYSTOUPENÍ MENTORA

AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY
U mýlna 3
141 00 Praha 4 - Spořilov
2

1. ODBORNÉ ŠETŘENÍ

1.1 Průběh letu

Uvedeného dne na letišti Brno-Medlánky provedl žák s instruktorem vzlet pomocí navijáku. Po dosažení výšky cca 150 m AGL navijákař provedl přerušení tahu navijáku v souladu s předchozí dohodou s instruktorem kluzáku. Žák na tento nácvik přerušení tahu reagoval správně, s tím, že potlačení kluzáku pod horizont bylo výrazné. Přibližně 50 stupňů pod horizont. K vypnutí navijákového lana došlo okamžitě po přerušení tahu navijáku, u kterého se otevřel stabilizační padáček. Následoval střet kluzáku s lanem v oblasti první třetiny levého křídla ve směru od centroplánu. Lano se v průběhu první zatáčky přesunulo až ke vřetenu levého křídla a následně se oddělilo od kluzáku. Kluzák pokračoval ve velmi ostré levé zatáčce, kterou instruktor neukončil a narazil s kluzákem do země. Nejprve levým křídlem potom přední částí trupu po částečné rotaci po zemi se kluzák zastavil.

1.2. Zranění osob

Bez zranění

1.3. Poškození letadla

Kluzák byl při nehodě poškozen ve velkém rozsahu

1.4. Ostatní škody

Jiné škody nebyly uplatněny.

1.5. Informace o posádce

1.5.1. Velitel letadla ing. , 32 let, držitel průkazu způsobilosti pilota kluzáků číslo 001057933 s kvalifikací instruktora, platného do 4. 4. 2000.
Celkem nalétal na kluzácích 634 hodin. Od počátku roku nalétal celkem 30 hodin. Poslední periodické přezkoušení provedl dne 7. 5. 1999. V letovém provozu získal dostatečné zkušenosti.

1.5.2. Žák pilot , 19 let, držitel průkazu způsobilosti žáka kluzáků číslo A019012 platného do 1. 5. 2001.
Celkem nalétal 7 hodin. Byl žákem základního výcviku pilota kluzáků s minimální zkušeností v leteckém provozu.

1.6. Informace o letadle

a) Vlastník kluzáku Aeroklub Brno-Medlánky, typ L-13A, v.č. 170205, r.v. 1959, výrobce Let n.p. Kunovice. Osvědčení o letové způsobilosti č. 2616/2 platné do 20. 03. 2000. Poslední vykonaná údržba provedena dne 14. 8. 1999 v rozsahu prohlídky typu „ A“ v souladu s potvrzením o údržbě č. 07/9829/99. Zákonné pojištění uhrazeno vlastníkem letadla. Podle provozně technických dokladů byl kluzák udržován v souladu s platnou provozní dokumentací a Směrnicí CAA-TI-011-0/97.

VYSTOUPENÍ MENTORA

AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY

U mlýna 3
141 00 Praha 4 - Spořilov
2

1. ODBORNÝ PRŮBĚH

1.1 Průběh letu

Uvedením
dosažení
dohodou
potlačení
navijákov
padáček.
centroplá
oddělilo c
narazil s l
po zemi s

1.2. Zranění

Bez zranění

1.3. Poškození

Kluzáky

1.4. Ostatní

Jiné škody

1.5. Informace

1.5.1. Velitel
0010:
Celke
period
zkuš

1.5.2. Žák
platné
Celke
v lete

1.6. Informace

a) Vlastní
n.p. F
vykor
s potv
provc
a Smi

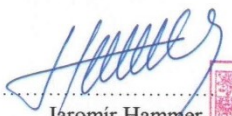
Příčiny letecké nehody:

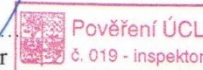
Hlavní příčinou bylo nezvládnutí techniky pilotáže v zatáčce instruktorem při nouzovém manévru „visení lana“
Bezprostřední příčinou byl náraz levým křídlem do země.
Spolupůsobící příčinou bylo zachycení lana přes levé křídlo, které ovlivnilo průběh první zatáčky.

Návrh opatření:

- ☐ Provést rozbor LN v AeČR Brno-Medlánky
- ☐ Do ukončení šetření zastavit instruktorovi leteckou činnost
- ☐ Provést instruktorovi záznam o LN do zápisníku letů
- ☐ Přezkoušet instruktora z metodiky řešení mimořádných případů při vzletu navijákem
- ☐ Instruktor absolvuje s inspektorem AeČR doplňující výcvik dle osnovy AK-PL cv. II/18 v minimálním rozsahu 10-ti letů
- ☐ Provést praktické přezkoušení instruktora z techniky pilotáže při letu v prostoru, na navijáku a z řešení mimořádných případů při navijákovém vzletu

Křižanov 16.11. 1999


Jaromír Hammer
Pilot-inspektor, předseda komise



Závěr letového ředitele AeČR

Souhlasím s navrhovaným opatřením.

Po splnění výše uvedených opatření je ing. průkaz způsobilosti a zapsaných kvalifikací.

obnovena letecká činnost dle platného

AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY
U mlýna 3
141 00 Praha 4 - Spořilov
2

V Praze dne 22.11.1999


Ing. Josef MARTINEK
Letový ředitel AeČR

A photograph showing the interior of a damaged aircraft cockpit. The instrument panel is visible, featuring several analog gauges and a central control area. A blue and white striped tarp is draped over the lower part of the cockpit, partially obscuring the view. The aircraft is situated on a field of dry, brown grass and debris, suggesting a crash site. In the background, a person is standing near the wreckage, and a line of trees is visible under a clear sky.

Příčiny letecké nehody:

Uplatnění bylo v rámci pravidnutí techniky pilotáže v zatáčce instruktorem při nouzovém manévru

l náraz levým křídlem do země.

lo zachycení lana přes levé křídlo, které ovlivnilo průběh první zatáčky.

AeČR Brno-Medlánky

astavit inštruktorovi leteckou činnosť

záznam o LN do zápisníku letů

a z metodiky řešení mimořádných případů při vzletu navijákem

s inspektorem AeČR doplňující výcvik dle osnovy AK-PL cv. II/18
10-ti letů

zkoušení instruktora z techniky pilotáže při letu v prostoru, na navijáku a případů při navijákovém vzletu


Jaromír Hammer
Pilot-inspektor, předseda komise

AeČR

ým opatřením.

ch opatření je ing.
osaných kvalifikací.

obnovena letecká činnosť dle platného

AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY
U mlýna 3
141 00 Praha 4 - Spořilov
2

Ing. Josef MARTINEK
Letový ředitel AeČR

a Smě V Praze dne 22.11.1999

BLOK 1: ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

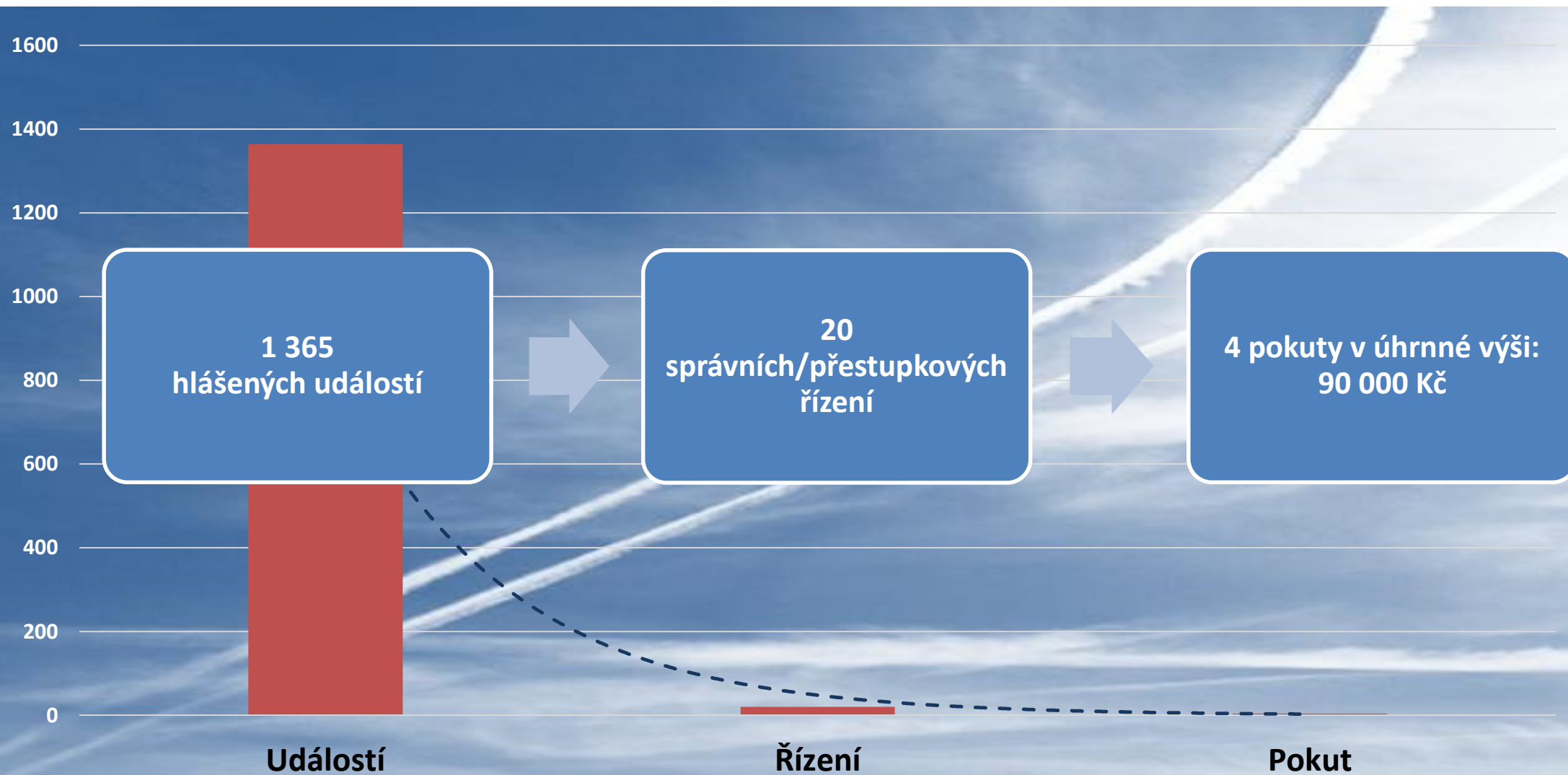


BLOK 1: ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

- ✓ Počet agend úřadu – 177
- ✓ Počet zaměstnanců – cca 160
- ✓ Rozpočet – 194 mil. Kč
- ✓ Počet vydaných průkazů – 10 352
- ✓ Z toho SPL – 3 501
- ✓ Důsledek?



SYSTÉM HLÁŠENÍ - 2023



HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ – PROČ DÁVÁ SMYSL

1) „nehodou“ událost spojená s provozem letadla, která v případě letadla s posádkou nastane mezi okamžikem nástupu osob do letadla s úmyslem letět a okamžikem výstupu všech těchto osob nebo která v případě letadla bez posádky nastane mezi okamžikem, kdy je letadlo připraveno k pohybu za účelem letu, a okamžikem, kdy se zastaví na konci letu a hlavní pohonný systém je vypnut, přičemž během této doby:

a) byl někdo smrtelně nebo těžce zraněn následkem:

— toho, že byl v letadle, nebo

— přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo

— přímým působením proudu plynů vytvořených letadlem,

s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem nebo způsobil-li si ho postižený sám nebo bylo-li způsobeno jinou osobou anebo jestliže šlo o černého pasažéra ukrývajícího se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku; nebo

b) letadlo bylo poškozeno nebo trpí konstrukční závadou tak, že toto poškození nepříznivě ovlivňuje pevnost konstrukce, provozní nebo letové charakteristiky letadla a obvykle by vyžadovala rozsáhlou opravu nebo výměnu poškozené části, s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, nebo je-li omezeno na pouhý motor, včetně jeho krytu nebo příslušenství, vrtule, okrajové části křidel, antény, sondy, lopatky, pneumatiky, brzdy, kola, aerodynamické kryty, panely, kryty podvozkových šachet, okna, povrch letadla, například malá promáčknutí nebo proražené díry, nebo s výjimkou menšího poškození listů hlavního rotoru, listů ocasního rotoru, podvozku a poškození, které je důsledkem krupobití či srážky s ptákem, včetně děr v krytu radarové antény, nebo

c) letadlo je nezvěstné nebo je zcela nedostupné;

16) „vážným incidentem“ incident, který souvisí s provozem letadla, jehož okolnosti naznačují vysokou pravděpodobnost nehody a který v případě letadla s posádkou nastane mezi okamžikem nástupu osob do letadla s úmyslem letět a okamžikem výstupu všech těchto osob nebo který v případě letadla bez posádky nastane mezi okamžikem, kdy letadlo je připraveno k pohybu za účelem letu, a okamžikem, kdy se zastaví na konci letu a hlavní pohonný systém je vypnut. Seznam příkladů vážných incidentů je uveden v příloze;

7) „incidentem“ událost, jiná než nehoda, spojená s provozem letadla, která postihuje nebo by mohla postihnout provozní bezpečnost;

Zdroj: Nařízení (EU) č. 376/2014

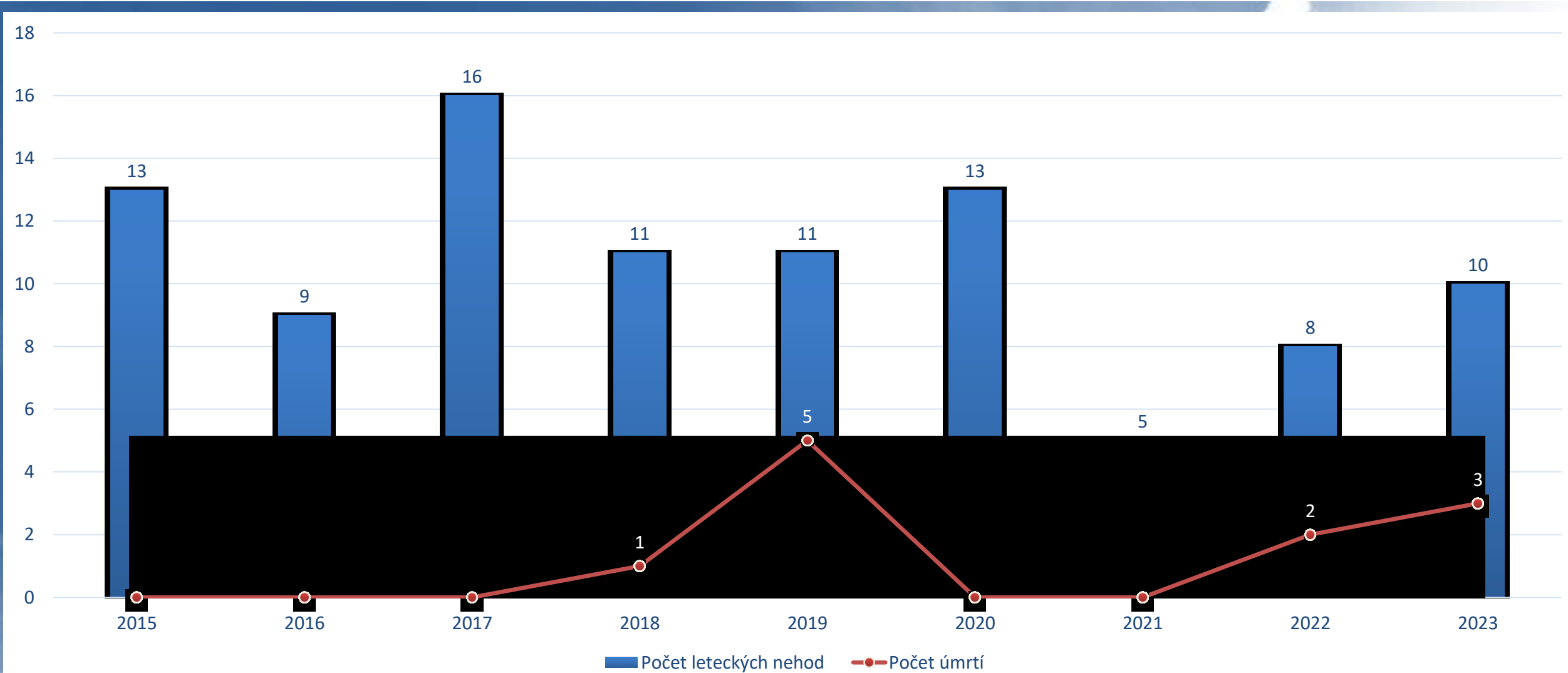
HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ – PROČ DÁVÁ SMYSL

6. Následující fyzické osoby nahláší události uvedené v odstavci 1 pokud možno prostřednictvím systému zřízeného v souladu s odstavcem 2 organizací, u níž jsou zaměstnány, nebo která je najímá či využívá jejich služeb, nebo pokud to není možné, prostřednictvím systému zřízeného v souladu s odstavcem 3 členskými státy, v nichž je jejich organizace usazena, nebo státem, jenž vydal, potvrdil nebo převedl licence pilotů, nebo prostřednictvím systému zřízeného v souladu s odstavcem 4 agenturou:

- a) velící pilot, nebo v případě, že velící pilot není schopen událost nahlásit, kterýkoliv další člen posádky v linii velení letadla zaregistrovaného v členském státě nebo letadla zaregistrovaného mimo Unii, ale používaného provozovatelem, nad jehož provozem zajišťuje dohled členský stát, nebo provozovatelem usazeným v Unii;
- b) osoba podílející se na konstrukci, výrobě, udržování letové způsobilosti, sledování údržby či úpravě letadla, či kteréhokoliv zařízení či jeho části pod dohledem členského státu či pod dohledem agentury;
- c) osoba, jež podepisuje osvědčení kontroly letové způsobilosti či osvědčení o uvolnění do provozu týkající se letadla či jakéhokoliv zařízení či jeho části, pod dohledem členského státu nebo agentury;
- d) osoba zastávající funkci, která vyžaduje, aby byla členským státem schválena jako pracovník poskytovatele služeb letového provozu, jemuž je svěřena odpovědnost týkající se letových navigačních služeb, nebo pracovník letové informační služby;
- e) osoba zastávající funkci související se zajištěním bezpečnosti letiště, na které se vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ⁽¹³⁾;
- f) osoba zastávající funkci spojenou s instalací, pozměňováním, údržbou, opravou, renovací, letovou zkouškou nebo kontrolou leteckých navigačních zařízení, nad nimiž vykonává dohled členský stát;
- g) osoba zastávající funkci spojenou s pozemním odbavováním letadel, včetně tankování, sestavení nákladového listu, nakládky, odmrazování a vlečení na letišti podle nařízení (ES) č. 1008/2008.

7. Osoby uvedené v odstavci 6 nahlásí události do 72 hodin od okamžiku, kdy se o události dozví, nebrání-li tomu mimořádné okolnosti.

NEHODY KLUZÁKŮ



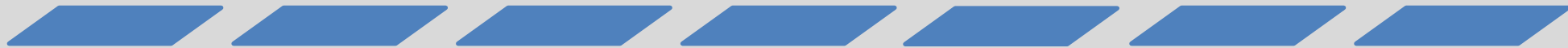
LETECKÉ NEHODY S INSTRUKTOREM V POSÁDCE

- ✓ Posádka FI(S) a FE(S) na společném rekreačním letu
 - Evidence rolí v posádce
- ✓ Nehody při nácviku nouzových situací, desítky let trvající problém

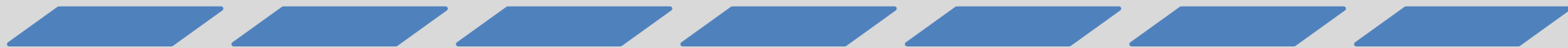


HLAVNÍ PROBLÉMY NA PRVNÍ POHLED

Rozdílná úroveň výcviku



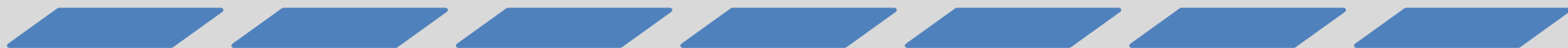
Absence efektivního dozoru ÚCL



Nedostatečná koordinace navzájem mezi ATO-DTO



Svoboda jednotlivých provozovatelů (soukromníků)



ROZDÍLNÁ ÚROVEŇ VÝCVIKU

- ✓ Co je příčina?
- ✓ Je dnes instruktor tím tátou?
- ✓ Jak rychle uděláme instruktora?
- ✓ Máme dost odvahy vládnout letišti?



ABSENCE DOZORU ÚCL

- ✓ Lze jednoduše napravit
- ✓ Důsledek?



ABSENCE DOZORU ÚCL

- ✓ Lze jednoduše napravit
- ✓ Důsledek?



Tah



AA



NEDOSTATEČNÁ KOORDINACE

- ✓ Sdílí letecké školy mezi sebou zkušenosti?
- ✓ Je praxí posílat na zkoušky žáky jinam?
- ✓ Jsou semináře FI(S) tou výměnou zkušeností?

SVOBODA JEDNOTLIVÝCH PROVOZOVATELŮ (SOUKROMNÍKŮ)

- ✓ Kontroluje vlekař zápisníky vlekaných cizích pilotů?
- ✓ Jaká je rozlétanost?
- ✓ Dělá to vůbec někdo?
- ✓ Jaké máme nástroje?
- ✓ Není to cesta pro ignoranta?

KONEC PRVNÍHO BLOKU

- ✓ Následují senior examinátoři

