



ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99

Č.j.: 281/06/O

Výtisk č. 1
Počet listů: 5

ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin oznámení události
letadla A319
v místě FIR LKPR
dne 3. 7. 2006**

Praha
prosinec 2006

A) Úvod

Provozovatel	EasyJet Airlines Switzerland SA
Výrobce a model letadla	Airbus Industries, A319 - 111
Poznávací značka	HB - JZH
Místo události	FIR LKPR, prostor bodu LOMKI, FL 120
Datum	3. 7. 2006
Čas	10:43 UTC (dále všechny časy v UTC)

B) Informační přehled

Dne 3.7.2006 obdržel ÚZPLN od dispečinku ŘLP hlášení o události na palubě letadla Airbus A319, poznávací značky HB-JZH. Po navázání spojení na frekvenci APP LKPR, v prostoru bodu LOMKI, v čase 10:43 vyslala posádka letu EZS1061 pilnostní volání PAN PAN se žádostí o přednostní přistání v LKPR, z důvodu výskytu dýmu v zadní části kabiny bez viditelných plamenů. Přistání provedeno bez závad v LKPR v 10:55.

ÚZPLN v souladu s ANNEX 13, kapitola 4.1 zaslal oznámení o události AAIB Švýcarska.

Zjišťování příčin události za ÚZPLN byl pověřen inspektor Ing. František Šmíd.

Zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130

199 01 PRAHA 99

dne 12. prosince 2006

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

1. Faktické informace
2. Rozbory
3. Závěry
4. Bezpečnostní doporučení
5. Přílohy (uloženy u výtisku č. 1 v archivu UZPLN)

1. Faktické informace

1.1 Průběh letu

Dne 3.7.2006 bylo nasazeno na linku EZS1061, z LFSA – Bale Mulhouse (Francie) do LKPR – Praha, letadlo Airbus A319, poznávací značky HB – JZH. Při klesání z letové hladiny FL350, cca 25 minut před přistáním, informovala palubní průvodčí posádku letadla o výskytu silného zápachu v prostoru zadní kuchyňky, který se šířil směrem dopředu, do kabiny cestujících. Zápach působil dráždivě a vyvolával pálení očí a kašel u palubních průvodčích. Palubní průvodčí okamžitě vypnula kávovary, které byly v uvedené době zapnuty. PIC i F/O se postupně přesvědčili o zápachu osobní kontrolou prostoru cestujících a zadní kuchyňky. Zápach identifikovali jako zápach hořící akumulátorové baterie (zkrat v elektrickém obvodu). PIC se rozhodl přepnout systém klimatizace na maximální výkon a pokračovat v přistání z přímého směru podle ILS 06.

PIC požádal palubní průvodčí o podrobném sledování situace a okamžitým oznámení změn. Po sklesání pod letovou hladinu FL150 palubní průvodčí informovala posádku, že cestující v posledních třech řadách si ztěžují na pálení očí, a proto byli přemístěni do přední části kabiny.

PIC na základě předvídání dalšího vývoje situace se rozhodl vyhlásit pilnostní volání PAN PAN (10:43) a vyžádat si přednostní přistání. Přistání na letišti LKPR bylo bez problémů. Po zaparkování na stání č.11 byly otevřeny dveře pro výstup cestujících a vyvětrání prostoru.

PIC po vyplnění písemného hlášení telefonicky informoval o vzniklé situaci SR Technics v Zurichu.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/6	0/112	0

1.3 Poškození letadla

K poškození letadla nedošlo

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

- a) PIC – Mr. Wehrle R;
- b) F/O – Mr. Hubmann B;
- c) CC - Le Bailly, Barny, Manigold, Bucher.

Další údaje o posádce nebyly dodány.

1.6 Informace o letadle

Typ: Airbus;
Model: A319 -111;
Přistávací hmotnost: 54 500 kg.

Další údaje o posádce nebyly poskytnuty.

1.7 Meteorologická situace

NIL

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Všechny radionavigační a vizuální prostředky, použité na letadle a na letišti LKPR byly provozuschopné.

1.9 Spojovací služba

Spojení mezi posádkou EZS1061 a letovými provozními službami na kmitočtech ATS LKPR v době incidentu probíhalo bez závad. Spojení bylo oboustranně čitelné. Byly použity standardní postupy pro provedení přednostního přistání.

1.10 Informace o letišti

NIL

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letové zapisovače nebyly k dispozici.

1.12 Popis místa nehody a trosek

NIL

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

K požáru na palubě letadla nedošlo.

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L 13.

2. Rozbory

Vzniklá situace na palubě byla řešena posádkou letadla a orgány řízení letů LKPR dle standardních postupů pro přednostní přistání.

Po přistání na letišti LKPR byl přivolán akreditovaný technik společnosti ČSA, který provedl kontrolu prostoru zadní kuchyňky, elektrické instalace a spotřebičů. Nebyl identifikován zdroj zápachu. Výsledek kontroly byl konzultován s organizací SR Technics, která doporučila zpáteční let do LFSB s nasazením MEL 2-123 a MEL 2-124 (odpojení kávovarů N^o1 a N^o2) v zadní kuchyňce s platností do 14.7.2006.

PIC provedl zpáteční let do LFSB se zpožděním 1:05 h. Let proběhl bez závad.

3. Závěry

ÚZPLN předal podle ANNEX13, kapitola 5.1 zjišťování příčin incidentu z technických příčin do kompetence AAIB Švýcarska, který zaslal informace o průběhu zjišťování příčin. Z obdržených informací vyplývá, že se jednalo o technickou závadu, která byla řešena výměnou kávovarů č.1 a 2 v zadní kuchyňce letadla dne 10.7.2006 a bylo zrušeno nasazení MEL organizací SR Technics (engineering/troubleshooting).

Byla vyžádána závěrečná zpráva cestou AAIB Švýcarska, která nebyla zatím dodána.

4. Bezpečnostní doporučení

AAIB Švýcarska ponechal stanovení bezpečnostních doporučení na provozovateli EasyJet Airlines Switzerland SA.