

Porada

k bezpečnosti letů

za 4. čtvrtletí 2010

a za rok 2010



Program porady

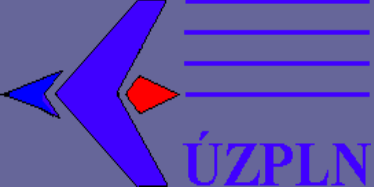
- ① Rozbor LN a I za 4. čtvrtletí 2010 a rok 2010
- ② Informace
- ③ Vystoupení hostů
- ④ Diskuse
- ⑤ Závěr



Rozbor období

říjen – prosinec 2010

Letoun / MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	0	67	33
2 250 – 5 700 kg	0	0	5	0
do 2 250 kg	5	0	7	1



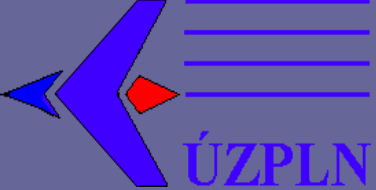
Rozbor období říjen – prosinec 2010

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	3	0	2	0
SLZ – ULLt	0	0	0	0
SLZ – ULH+UW	1	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	1	0	0	0

Rozbor období

říjen – prosinec 2010

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	0	0	0	0
Balony a vzducholodě	1	0	2	0
Nespecifikované / Not determined	Σ		15	



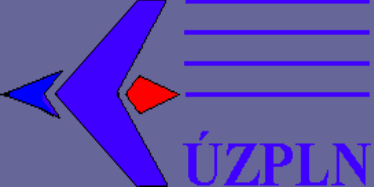
Rozbor období říjen – prosinec 2010

C E L K E M U D Á L O S T Í - 143

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
11	0	83	34	15

Vybrané události

Říjen



Incident 4.10.

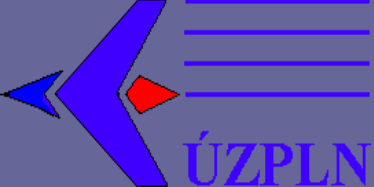
Posádka letounu B-737 tuzemského dopravce,
pojíždějícího po RWY 24 LKPR na vyčkávací místo
pro vzlet z RWY 13,

si špatně interpretovala správně vydané povolení TWR.
Povolení bylo vydáno k pojíždění pouze na vyčkávací místo.
Posádka vjela na aktivní RWY před přistávajícím letounem,
který byl na krátkém finále.

Tento na pokyn TWR provedl opakování.

Incident vyhodnocen jako Runway Incursion.





Incident 13.10.

Letoun An-2 narušil aktivovaný prostor LKR5.

Prostor byl v uvedený den aktivován jak pro střeleckou
tak i pro leteckou činnost.

MACC předala informaci o ukončení střelecké činnosti,
ale SCA předal na FIC ukončení činnosti v LKR5
bez upřesnění.

FID na základě nepřesné informace ukončil obě činnosti
v prostoru a následně předal letounu An-2 informaci,
že prostor LKR5 není aktivován.

Událost je hodnocena jako Significant incident.

Incident 13.10.



Incident 18.10.

Při vzletu letounu B737-800 tuzemského provozovatele z letiště Hurghada došlo k separaci běhounu pneumatiky na pravém hlavním podvozku.

O poškození pneumatiky byla posádka informována prostřednictvím letecké provozní služby letiště Káhira.

Pro přistání letounu v Praze byla vyhlášena místní pohotovost a průletem vykonána vizuální kontrola podvozku.

Přistání proběhlo bez problémů.

Následnou technickou prohlídkou bylo zjištěno poškození pneumatiky a elektrické instalace pravého podvozku a poškození vnitřní sekce vzletových a přistávacích klapek.

Incident 18.10.



Incident 21.12.

Stejná událost se stala stejnému
provozovateli

opakovaně při vzletu
z letiště Banjul.

Poškození pneumatiky
a potahu klapek zjistila posádka
až po přistání.

V obou případech se jednalo
o protektorované pneumatiky
zn. Dunlop.





Letecká nehoda 20.10.

Na letišti Most došlo k letecké nehodě letounu
Z 126, poznávací značky OK-JGL.

Při nehodě zahynuli oba členové posádky
- český a zahraniční pilot.

K nehodě došlo krátce po opakovaném vzletu.

Příčiny události zjišťuje komise ÚZPLN.

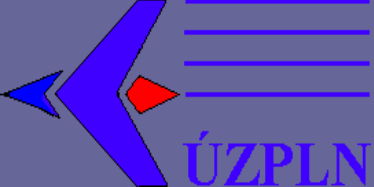


Letecká nehoda 20.10.



Letecká nehoda 20.10.





Incident 21.10.

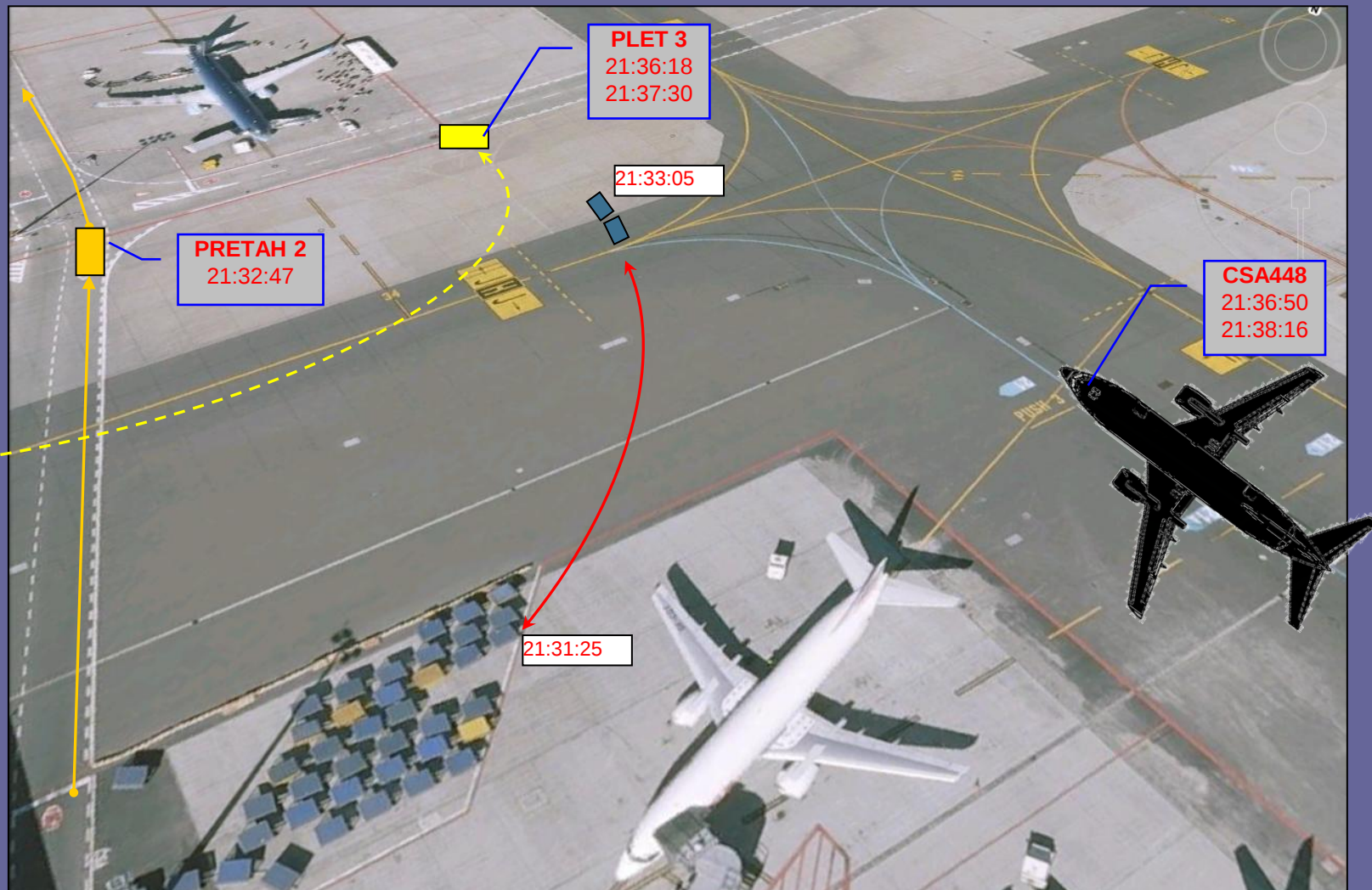
Řidič MMP přivezl v 21.30 dva zavazadlové vozíky na odstavnou plochu vozíků příslušející ke stání 21. Vozíky odpojil a zabezpečil proti samovolnému pohybu zvednutím přípojně oje do parkovací polohy a odjel.

V 21.31 se vozíky daly samovolně do pohybu a sjely do prostoru křižovatky TWY H/J, kde se v 21.33 zastavily.

Ve 21.36 musela být zastavena z TWR pojíždějící posádka linky ČSA 448.

Hodnoceno jako TWY Incursion.

Incident 21.10.





Letecká nehoda 23.10.

Kluzák VSO 10
Bukovice u Jeseníku

Pilot prováděl let z LKMI do vlnového proudění za pohořím Jeseníků. V prostoru vypnutí z aerovleku nenavázal na vlnové proudění.

Protože neměl dostatečnou výšku k doletu na LKMI, rozhodl se pro bezpečnostní přistání na nouzovou plochu Bukovice.

Trvale klesal po dobu 6 min,
v této době prohlédl plochu, pak provedl manévr
před přiblížením a vlastní rozpočet na přistání tak,
že přelétal nízko nad zemí přes elektrické vedení 22 kV.



Letecká nehoda 23.10.

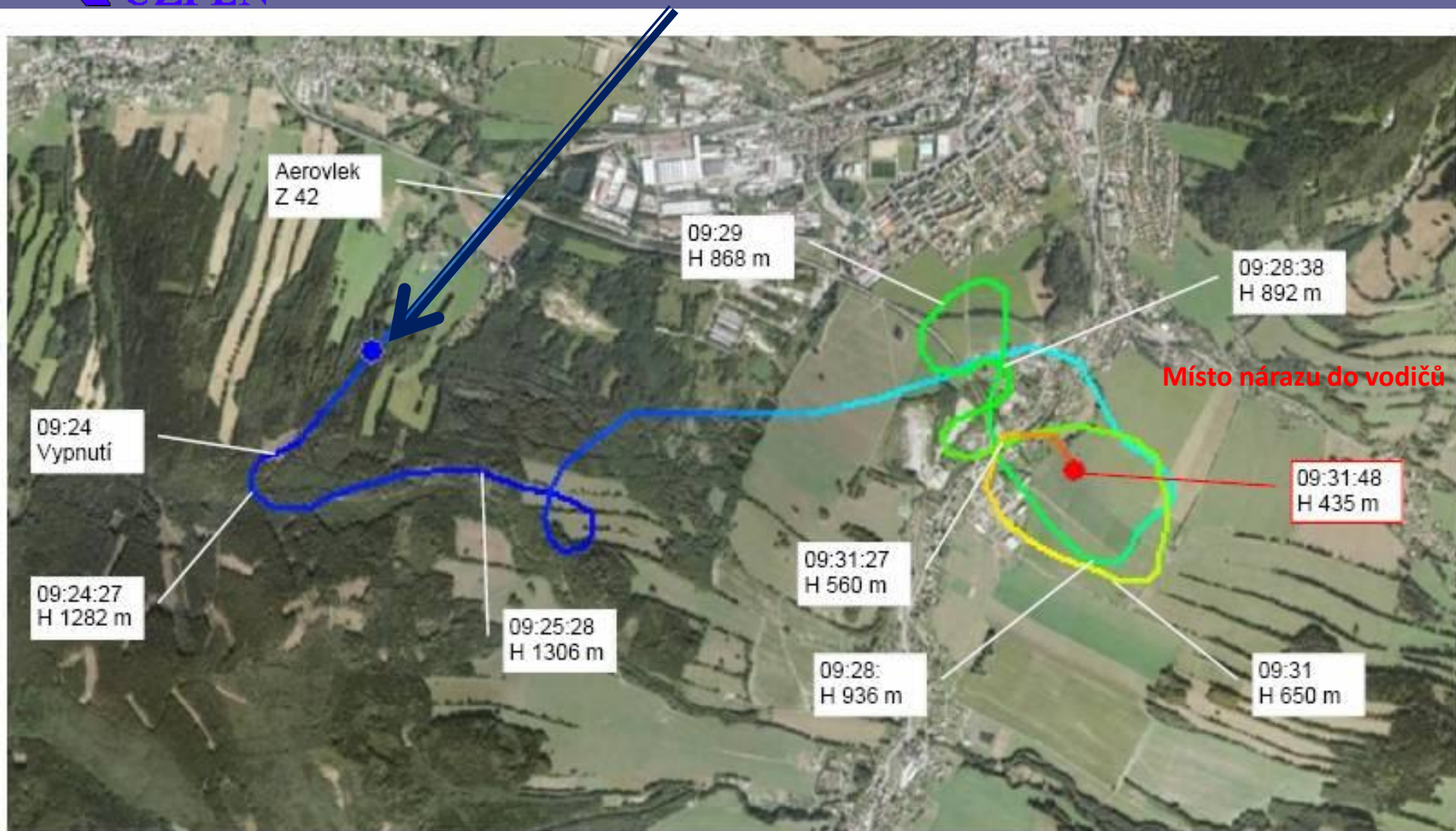
V bezprostřední blízkosti vodičů došlo k náklonu kluzáku, pravděpodobně důsledkem turbulence a pilot v konečné fázi přistání, nízko nad zemí již nedokázal zabránit nárazu křídla do vodičů vedení.

Následkem bylo převrácení kluzáku a jeho náraz do země. Pilot utrpěl lehké zranění. Kluzák byl nárazem zničen.

Příčinou byl chybný způsob manévru během přiblížení a rozpočtu na přistání, jehož důsledkem byla nedostatečná výška nad elektrickým vedením.

Závěrečná zpráva je zveřejněna na [www ÚZPLN](http://www.uzpln.cz).

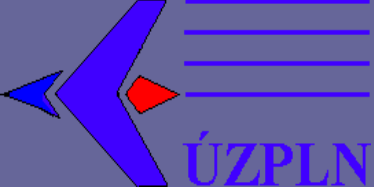
Letecká nehoda 23.10.





20.1. 2011





Incident 24.10.

Během letu letadla PA 42 z Florencie na LKPR ve ztížených meteorologických podmínkách došlo ve FL 110 na úrovni VOR GRZ k nesprávné činnosti rychloměru na pravé straně, což se projevilo až indikací pádové rychlosti.

Při sklesání závada pominula.

Posádka dále zaznamenala vytváření námrazy čelního skla.

Po opětovném nastoupání do FL 110 se závada neopakovala.

Let byl dokončen bez dalších závad.

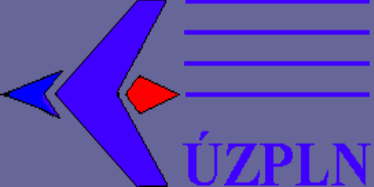
Techniky servisní organizace bylo zjištěno spálení kabelu vyhřívání pitotovy hubice a nesprávná činnost jističe vyhřívání čelního skla.

Incident 24.10.



Incident 24.10.





Incident 29.10.

Po přistání letadla B-737 na letišti LKPR RWY24
a jeho pojíždění na stojánku 24A,
byl zjištěn únik hydraulické kapaliny.

Příčinou úniku byla netěsnost regulačního ventilu
obraceče tahu levého motoru.

Po jeho výměně a doplnění hydraulické kapaliny
bylo letadlo uvolněno do provozu.

Incident 29.10.





Letecká nehoda 31.10.

Ultralehký kluzák Atlas TST-10M
Jeseník

Pilot ultralehkého kluzáku chtěl po vzletu s pomocným motorem z letiště Mikulovice získat výšku ve vlnovém proudění za pohořím Jeseníků. To se mu ale nepodařilo.

Z dosažené výšky 1900 m klesal celkem více než 7 minut v sestupném proudění a ve výšce asi 700 m AGL se rozhodl vysunout pomocný motor,

který však po nastartování nešel do otáček a nakonec vysadil.

Pilot se opakovaně pokusil nastartovat motor a když se to nepodařilo, již v malé výšce nad obydlenou oblastí se rozhodl pro nouzové přistání na plochu fotbalového hřiště v Jeseníku.



Letecká nehoda 31.10.

Ve výpovědi popsal poslední fázi letu tak,
že klesal na přistání přes budovu městského koupaliště
v bezprostředním sousedství fotbalového hřiště,
ale kluzák křídlem zachytil o stožár satelitní antény a komín
budovy a následně dopadl na část střechy.

Pilot byl zraněn, kluzák byl nárazem zničen.
Část levé poloviny křídla se odlomila a dopadla před budovu,
kde poškodila vozidlo.

Podle zjištění komise byla při vzletu překročena MTOW o 67 kg.

Čas: 07:28:45
Tl.výška 1902 m
Počátek klesání

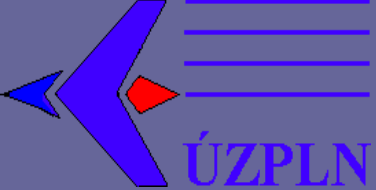
Ukončení letu
nárazem do
budovy

Čas: 07:35:27
Tl. výška: 457m
Var.: -2,2m/s
v: 44km/h









Vybrané události

Listopad



Letecká nehoda 5.11.

Kluzák VSO 10
terén u obce Předboř

Pilot odstartoval z letiště Podhořany s úmyslem provést rychlostní přelet o délce 150 km s využitím svahového létání na Železných horách. Přibližně po patnácti minutách letu došlo k situaci, kdy vertikální složka stoupání vzduchu byla nedostatečná k dalšímu, alespoň vodorovnému letu v blízkosti svahu.



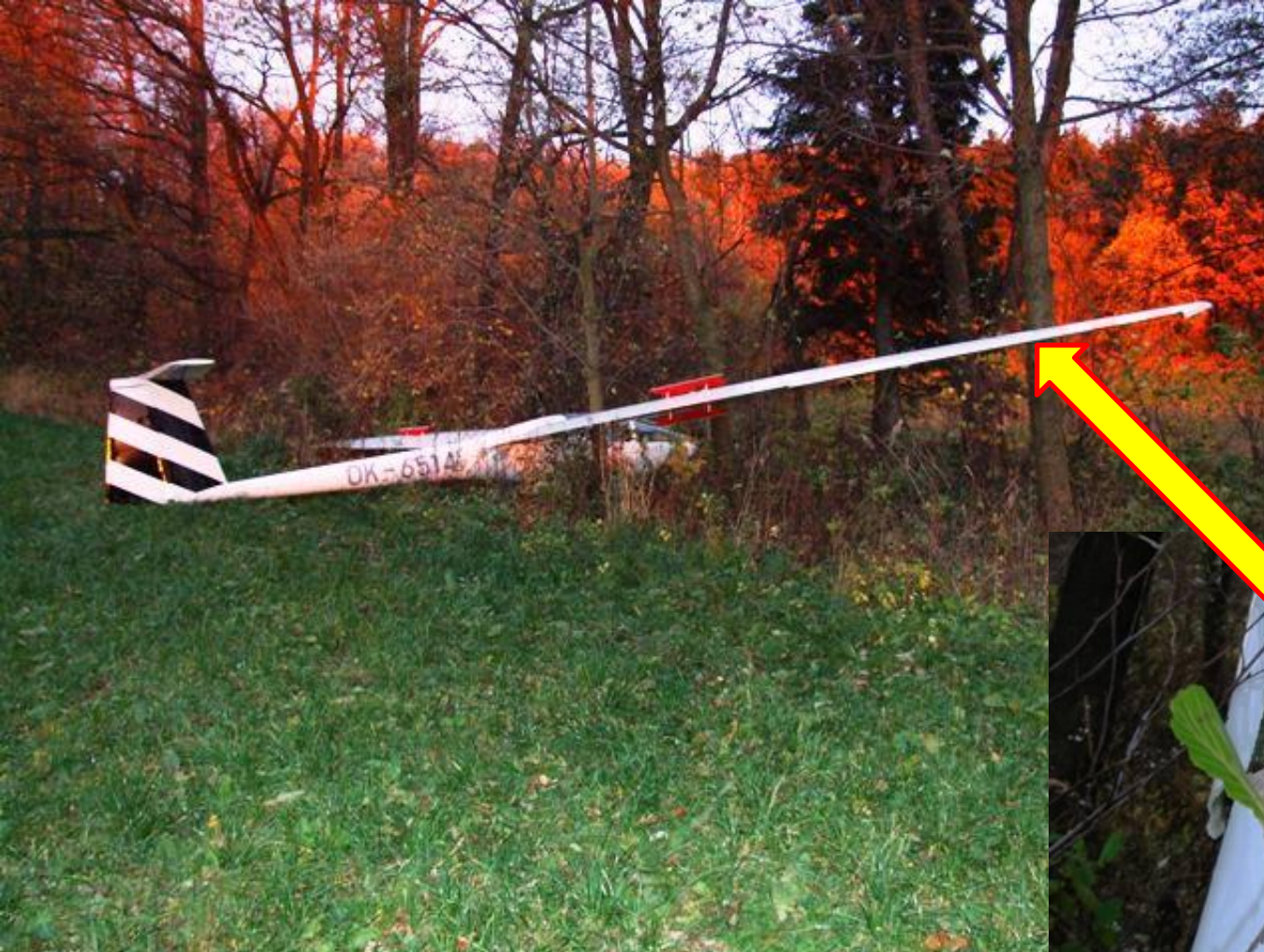
Letecká nehoda 5.11.

Vzhledem k tomu, že přelet s využitím svahu v této lokalitě byl prováděn v menší výšce nad terénem a kluzák byl cca 20 km od letiště vzletu (LKPN), byl pilot nucen provést přistání do terénu.

Plochu o využitelné délce 600 m kluzák přejel a na jejím konci narazil křídlem do středně vzrostlých stromů a keřů.

Nárazem byly poškozeny náběžné hrany obou polovin křídla, přední nosník, potah křídla a u ocasních ploch místo se zadním závěsem stabilizátoru na trup.

Pilot nebyl zraněn.



20.1. 2011



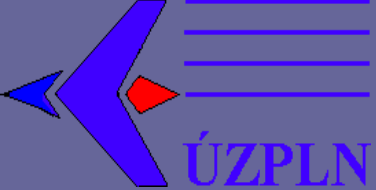
Incident + LN 11.11.

Pilot ULLa Zenair CH 601 při navigačním letu z LKHK do LKHK dostal příkaz nevstupovat do MCTR Čáslav a pokračovat mimo něj.

Z důvodu špatného radiového spojení neuposlechl tento příkaz a omezil provoz dvou L-159, které musely být následně vektorovány k vyhnutí.

Událost hodnocena jako significant incident.

Dle dalšího sledu událostí si pilot tuto skutečnost neuvědomil a pokračoval v letu.



Incident + LN 11.11.

Pilot při pokračování letu měl problémy
s metabolismem.

Rozhodl se provést přistání na plochu v terénu
v blízkosti Vlašimi.

Přistání nezvládl.

ULLa byl poškozen,
pilot nezraněn.

Incident + LN 11.11.





Letecká nehoda 11.11.

Pilot s další osobou na palubě prováděl navigační let s ULLa P-96 GOLF v okolí Přibyslavi.

Po přistání pilot pojížděl před hangár, kde ještě za chodu motoru odsunul kryt kabiny dozadu a věnoval se vypínání palubních přístrojů.

Během této činnosti začala osoba na palubě vystupovat z letounu.

Při sestupování před křídlo ztratila rovnováhu a střetla se hlavou s točící vrtulí.

Osoba utrpěla lehké zranění - tržnou ránu na hlavě.



Letecká nehoda 11.11.





Letecká nehoda 14.11.

V blízkosti obce Březové u Litovle
došlo k letecké nehodě
ultralehkého vrtulníku typu CH7 Compress.

Při nehodě zahynul jediný člen posádky - pilot vrtulníku.
Příčiny události zjišťuje komise ÚZPLN.

Soudní lékař potvrdil přítomnost alkoholu v krvi pilota.



Letecká nehoda 14.11.

Na základě faktických informací, zjištěných na místě LN,
byl vydán správou LAA ČR
závazný bulletin č. ULH 01/2010,
který omezuje provoz vrtulníků daného typu,
zapsaných v rejstříku LAA ČR.

Dne 2.12.2010 byla na základě výsledků analýzy poruchy
listu ocasního rotoru vydána předběžná zpráva,
ve které ÚZPLN doporučuje, aby LAA ČR přijala
odpovídající technicko-provozní opatření
k zjištění letové způsobilosti vrtulníků.

V této souvislosti komise doporučuje LAA ČR
informovat držitele TC s přijatými opatřeními.

Letecká nehoda 14.11.





Letecká nehoda 14.11.





Letecká nehoda 14.11.



Letecká nehoda 14.11.





Letecká nehoda 14.11.

Pilot letadla Piper 28 prováděl let z Flensburgu-SRN
na Tököl-Maďarsko.

Během letu ve FIR Praha zjistil problém s dodávkou paliva
z pravé křídlové nádrže.

Nejdříve zamýšlel přistát na LKPD,
nezískal povolení a pokračoval na LKTB.

Pilot nehlásil stav nouze, pouze vyslal zprávu,
že z důvodu úplného vyčerpání zásoby paliva
bude nouzově přistávat v prostoru Brna.



Letecká nehoda 14.11.

Potom se pokusil přistát na dvouproudou silnici R43
ve směru na Svitavy.

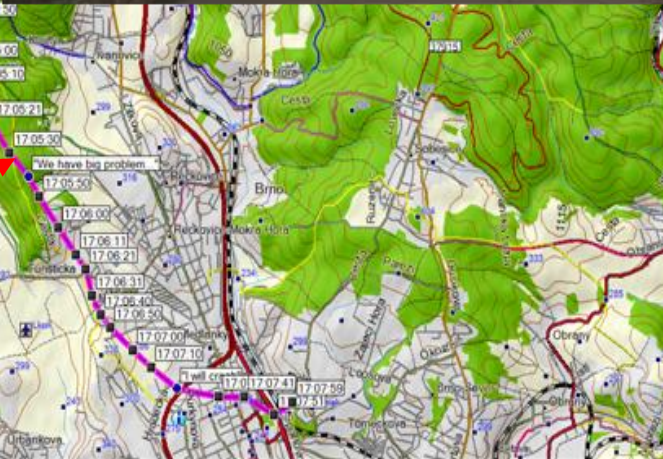
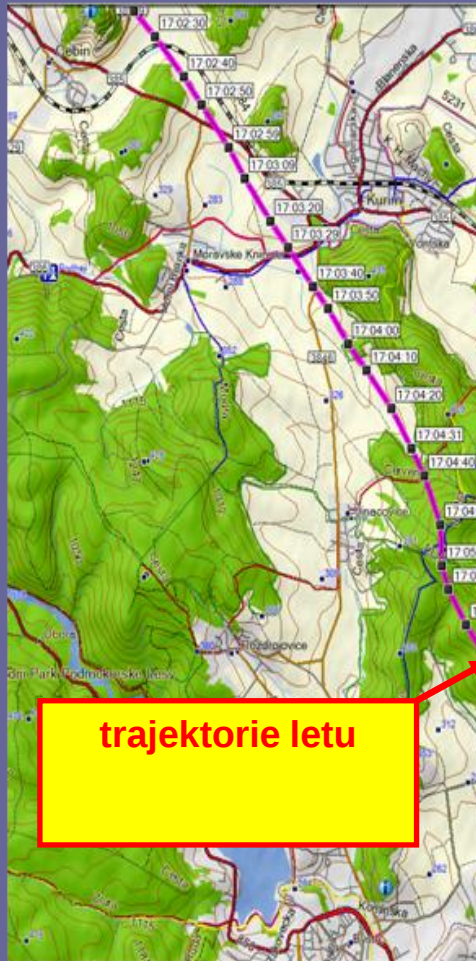
Letoun ve výšce asi 1 m nad zemí narazil levou polovinou křídla
do stožáru lampy veřejného osvětlení.

Po nárazu do země se letoun zastavil v odstavném pruhu
na pravé straně vozovky. Pilot a cestující nebyli zraněni.

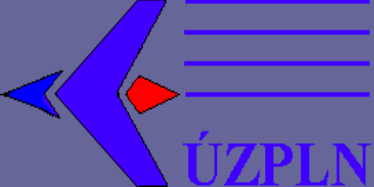
Důvodem přerušené dodávky paliva do motoru bylo
Chybné připojení přídatné nádrže do okruhu palivové instalace
v letounu, které neumožňovalo dodávku paliva
z pravé křídlové nádrže.

Příčiny letecké nehody zjišťuje komise ÚZPLN

Letecká nehoda 14.11.



trajektorie letu



Incident 16.11.

Posádka letadla ATR-42 po přistání na letišti LKPR zaznamenala vibrace od předového podvozku, které se zvyšovaly se snižující rychlostí, a letadlo bylo špatně říditelné.

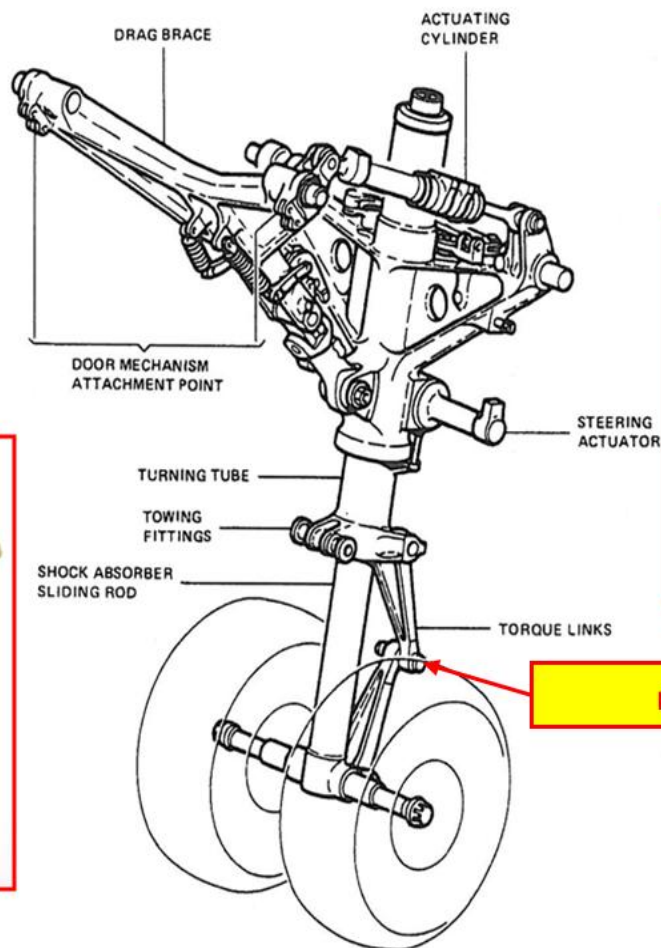
Po zastavení na RWY a opětovném rozjezdu se říditelnost letadla obnovila.

Na stojánce bylo zjištěno otočení kola předového podvozku v tlumiči o 180° z důvodu vypadlého čepu středního uchycení nůžek.

Pravděpodobnou příčinou vypadnutí čepu byla koroze v závitové části.

Zjišťování příčin není ukončeno.

Incident 16.11.



čep



matice



místo vypadnutí čepu





Letecká nehoda 14.11.

Horkovzdušný balón BB34Z
u obce Dolní Loučky

Pilot balónu prováděl let s 5 cestujícími z Brna.

Pro místo přistání vybral louku severně obce Dolní Loučky.

Sklesal nad vybrané místo, zbrzdil koš o korunu stromu
na začátku louky a při klesání $0,8 \text{ m.s}^{-1}$ a rychlosti asi 8 kt přistál.

Při přistání se koš položil do pozice na bok
bez následného vlečení.

Po vystoupení cestujících z koše a sbalení balonu
si jeden cestující stěžoval na zhmoždění kolena.

Cestující byl společně s ostatními dopraven zpět na místo startu,
odkud odjel.

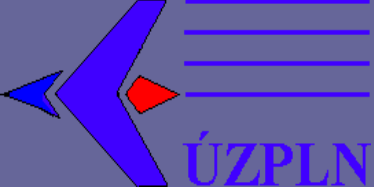


Letecká nehoda 14.11.

Za 3 dny, dne 17. 11. 2010, však cestující navštívil lékaře,
který diagnostikoval zlomeninu lýtkové kosti.
Nikdo z dalších osob v balónu nebyl zraněn.
Balón nebyl poškozen.

Dne 22. 11. 2010 ÚZPLN obdržel oznámení o události,
ke které došlo v průběhu přistání balónu.
Na základě kvalifikace zranění je tato událost
klasifikována jako letecká nehoda.





Incident 21.11.

Posádka letadla Airbus A-321 tureckých aerolinií ohlásila při prvním přiblížení na přistání na letišti LKPR problém s podvozkem.

Při druhém přiblížení na přistání potvrdila problém s podvozkem a požádala o odtažení po přistání. Přistání proběhlo bez dalších závad.

Na stojánce byl prohlídkou zjištěn uvolněný PROXIMITY SENSOR 14GA pravého podvozku.

Po jeho dotažení, seřízení a přezkoušení bylo letadlo uvolněno do provozu.

Incident 21.11.



PROXIMITY SENSOR



Letecká nehoda 21.11.

Pilot ULLa JORA, 72 let, bez pilotního průkazu
a bez průkazu zdravotní způsobilosti
prováděl let s další osobou cizí národnosti na palubě.

Povětrnostní podmínky,
neodpovídaly pro let za VFR.

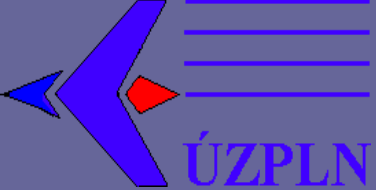
Cca 800 m od středu plochy SLZ Milovice
zavadil o vrcholky stromů.

ULLa udělalo v porostu stopu o délce cca 50 m
a dopadlo na zem.

Obě osoby těžce zraněny.

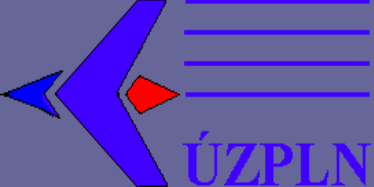
Letecká nehoda 21.11.





Vybrané události

Prosinec



Incident 2.12.

Posádka letadla Airbus A320 zaznamenala po vzletu z letiště LKPR signalizaci SLATS FAULT. Po provedení příslušných úkonů se posádka rozhodla pro návrat zpět na letiště vzletu.

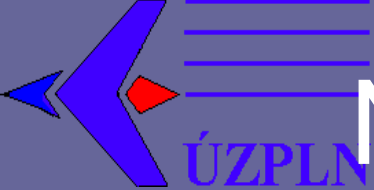
Techniky byla provedena vizuální prohlídka prostoru zasouvání slotů a klapek,

kde byly zjištěny kousky ledu a zmrazků.

Po jejich odstranění bylo provedeno přezkoušení vysouvání a zasouvání mechanizace.

Incident 2.12.





Nespecifikováno 16.12.

Posádka letounu RJ 85 zahraniční společnosti ohlásila
MAY DAY z důvodu signalizace závady
pravé podvozkové nohy před přistáním na LKPR.

Byla vyhlášena místní pohotovost.

Přistání proběhlo v pořádku.

Po přistání byli cestující evakuováni na RWY 24.

Letoun byl odtažen na stojánku.

Technická prohlídka potvrdila nezajištění
pravé podvozkové nohy.

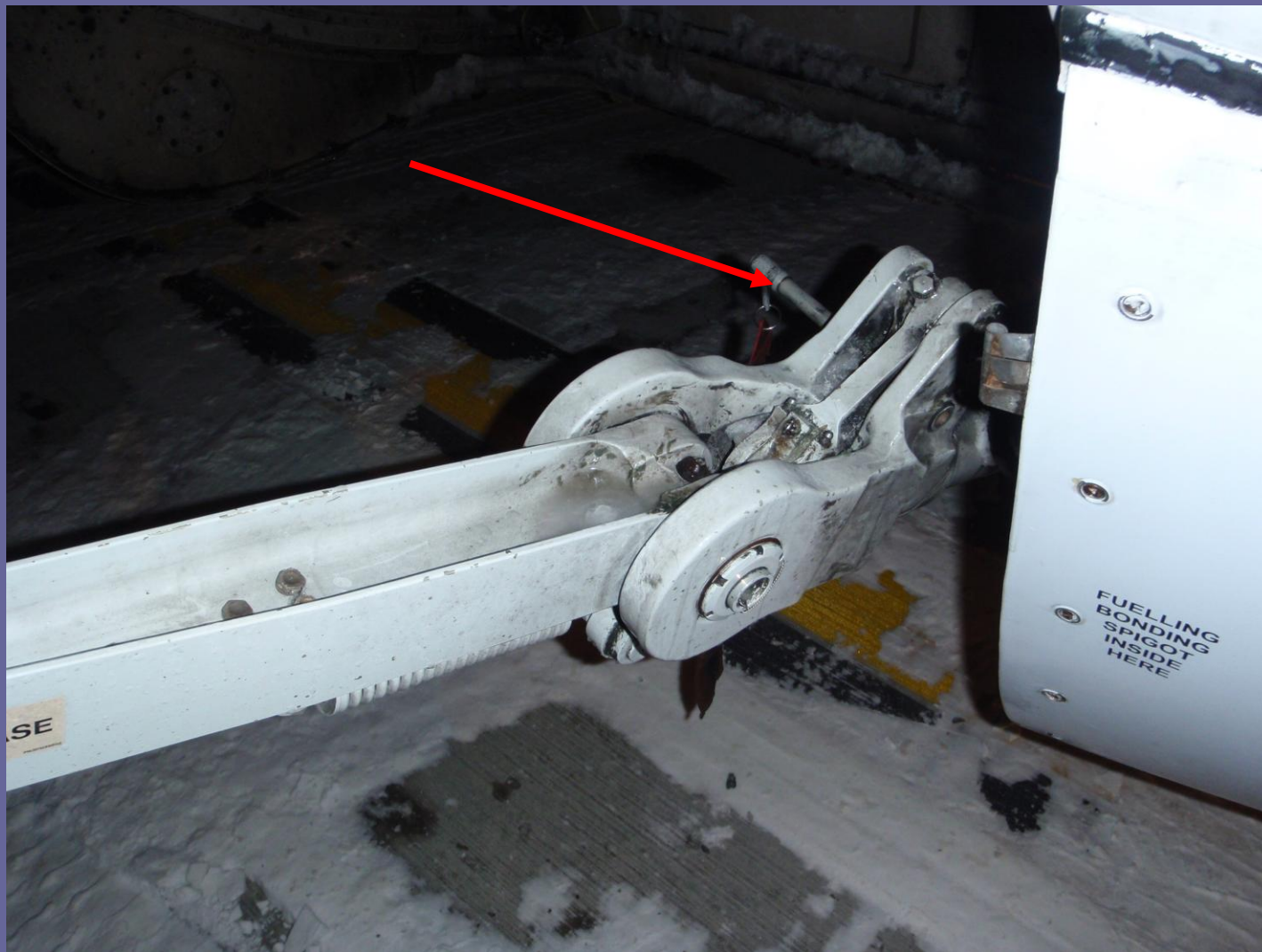
Pravděpodobnou příčinou byly zmrazky v gondole podvozku
a mechanismu zasouvání podvozku.

Konečné závěry provede partnerská organizace v Belgii.

Nespecifikováno 16.12.



Nespecifikováno 16.12.





Letecká nehoda 6.12.

Posádka letounu CL 600 zahraniční společnosti,
bez koordinace s pozemním personálem,
zahájila pojíždění před ukončením
procesu odmrazování.

Došlo ke střetu levého wingletu
s košem odmrazovacího vozu.

Pro značné poškození nebyl letoun schopen letu.

Zjišťování příčin probíhá ve spolupráci s BFU SRN.

Letecká nehoda 6.12.



Letecká nehoda 6.12.



Letecká nehoda 6.12.



Ozáření laserovými paprsky

V průběhu roku 2010 bylo Ústavem evidováno 65 hlášení o ozáření letadel laserovým paprskem.

Jedná se o události v ČR i v zahraničí, tuzemských i zahraničních provozovatelů.

Dne 9.12.2010 se změnil Zákon 49/1997 Sb., kde tato problematika byla novelizována.

Výklad k technické stránce laserů provede ve svém vystoupení

Plk. Doc. Ing. Teodor Baláž, CSc. z Univerzity obrany.

Rozbor rok 2010

Letoun / MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700 kg	1	0	278	158
2 250 – 5 700 kg	2	0	12	2
do 2 250 kg	32	0	48	16

Rozbor rok 2010

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	18	0	10	2
SLZ – ULLt	2	0	1	0
SLZ – ULH+UW	2	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	14	0	0	1

Rozbor rok 2010

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	16	31	0	0
Balony a vzducholodě	1	0	2	0
Nespecifikované / Not determined	Σ			115

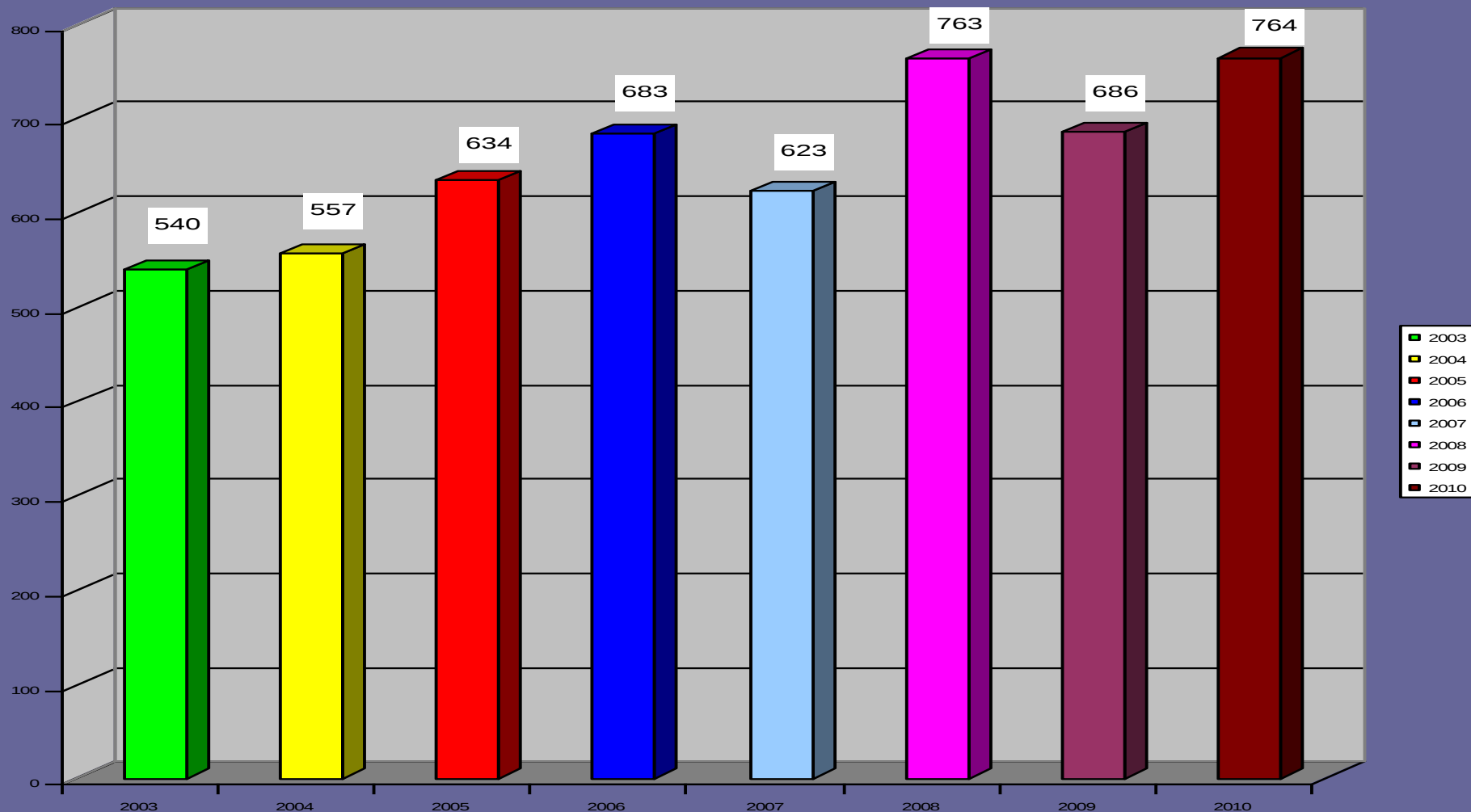
Rozbor rok 2010

CELKEM UDÁLOSTÍ - 764

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
88	31	351	179	115

Celkem hlášených událostí

počet



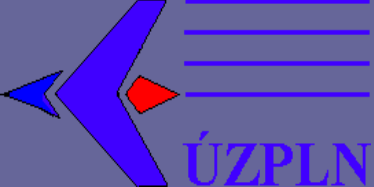
Počet zahynulých osob při LN

2003 / 04 / 05 / 06 / 07 / 08 / 09 / 2010

17 / 7 / 15 / 13 / 22 / 19 / 15 / 9

MTOM do 2 250 kg 2 250-5 700	ULLa	ULLt	ULH	PK,MPK, ZK	PARA
6/2/5/1/5/2/6/6 0/0/0/0/5/0/0/0	4/5/9/9/ 4/12 /4/0	1/0/0/1/ 2/1/0/0	1	3/0/0/1/ 3/2/1/0	3/0/1/1/ 3/2/4/0

V roce 2010 zahynuly v kategorii MTOM přes 5 700 Kg 2 osoby



Inspektoři ÚZPLN

BEJDÁK JOSEF Ing.	266 199 242	724 300 811
FORMÁNEK ZDENĚK Ing.	266 199 236	724 300 808
HODAŇ VIKTOR Ing.	266 199 235	724 300 806
PECNÍK MILAN	266 199 239	724 300 805
PAVLÍKOVÁ LUDMILA Ing.	266 199 246	724 300 807
PROCHÁZKA JOSEF Ing.	266 199 241	724 300 810
STŘÍHAVKA LUBOMÍR Ing.	266 199 237	724 300 802
SUCHÝ STANISLAV Ing.	266 199 238	724 300 812
ZELINKA JAN Ing.	266 199 243	724 300 803

Informace

Pracovní jednání ACC/34 Istanbul

13. až 16. prosince 2010





Pracovní jednání ACC/34

Klíčové projednávané oblasti:

Zhodnocení vývoje v ICAO z hlediska:

- a) závěrů High Level Safety Conference a ICAO Assembly
- b) změny 13 a doplnění Annex 13

Vývoj v rámci EU:

- a) nařízení č. 996/2010 - o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES
- b) NETWORK – kroky nezbytné ke přeměně „Council of the European Aviation Safety Investigation“ na „European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities“

Zhodnocení vývoje v EUROCONTROL, EASA, IFALPA a NTSB.

Legislativa

Dne 20.10.2010 bylo vydáno
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU)
č. 996 / 2010
o šetření a prevenci nehod a incidentů
a o zrušení směrnice 94/56/ES.

Český text uveřejněn
na webových stránkách Ústavu.

Vystoupení hostů

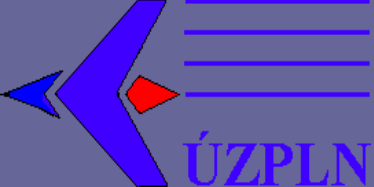
Diskuse

Závěr

Děkuji za pozornost
a upozorňuji na termín
další porady k bezpečnosti letů,
která se bude konat v prostorách VZLÚ

dne 14. dubna 2011.

Případné změny budou zveřejněny
prostřednictvím Letecké informační služby
a našich webových stránek.



Hotovost ÚZPLN - 24 hodin

724 300 800

fax 266 199 234

formulář oznámení LN+I
na www.uzpln.cz

LN a I



AIR ACCIDENTS INVESTIGATION INSTITUTE

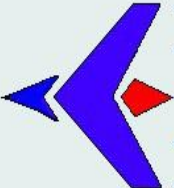
ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD



[INFORMACE PRO VĚŘEJNOST](#)

[english](#)
[O nás](#)
[Legislativa](#)
[Statut](#)
[Jmenování](#)
[Organizace](#)
[Prezentace](#)
[Povinně zveřejňované informace](#)
[Info](#)
[Záv. zprávy](#)
[Činnost](#)
[Kontakty](#)
[Spojení](#)
[Historie](#)
[Čs. letectví](#)
[Links](#)
[Formuláře](#)
[Home](#)

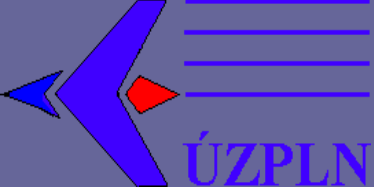
Vítáme vás na našich stránkách



Ústav
pro odborné
zjišťování příčin
leteckých nehod



[LN a I](#)



Adresa - kontakty

Ústav pro odborné zjišťování příčin
leteckých nehod

Beranových 130

199 01 PRAHA 99 - Letňany

(areál Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu)

Tel. : 266 199 231

Fax : 266 199 234

E-mail : info@uzpln.cz