

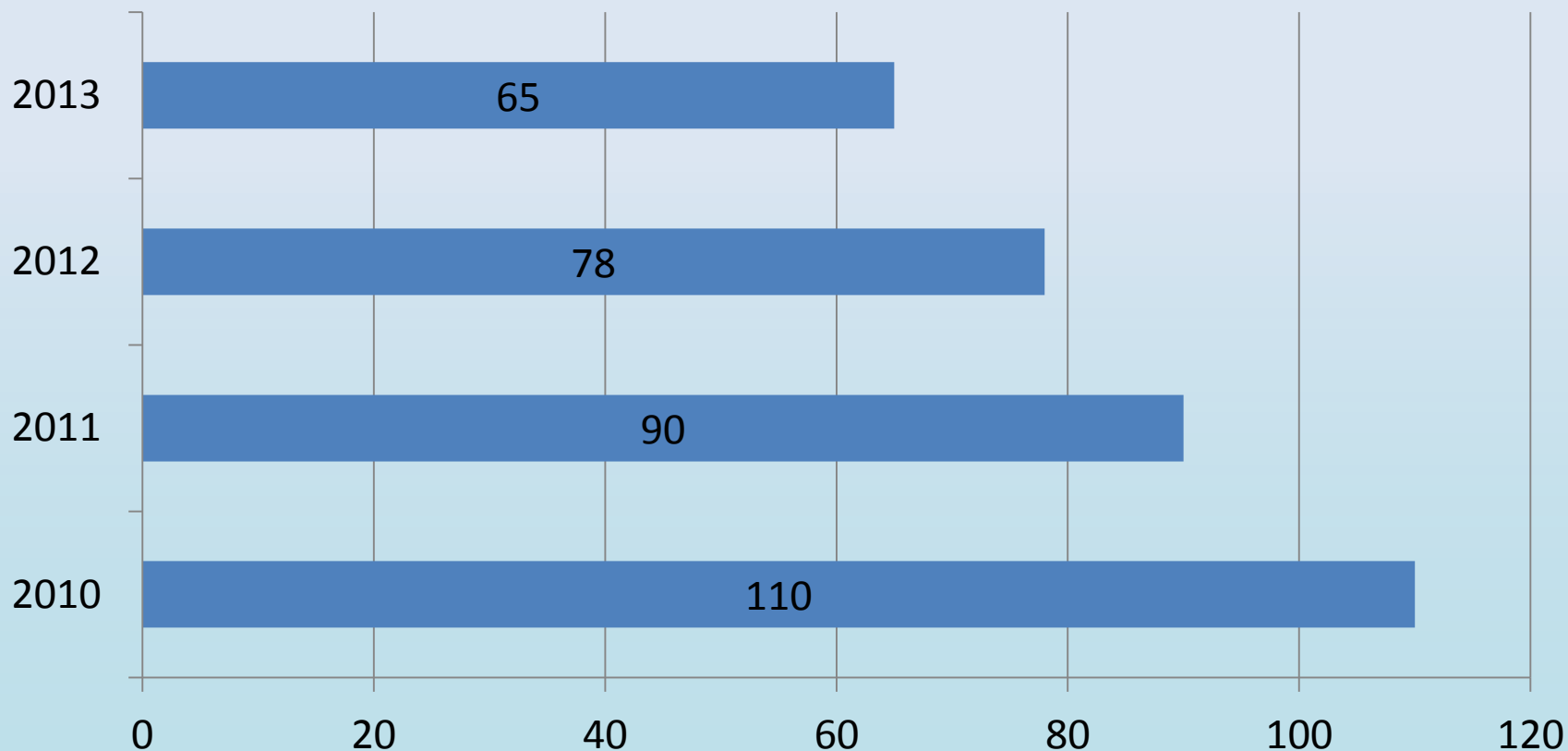
Porada k rozboru bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2013

Program porady

- Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí 2013
- Informace
- Závěr



Celkový počet všech hlášených událostí v 1. čtvrtletí



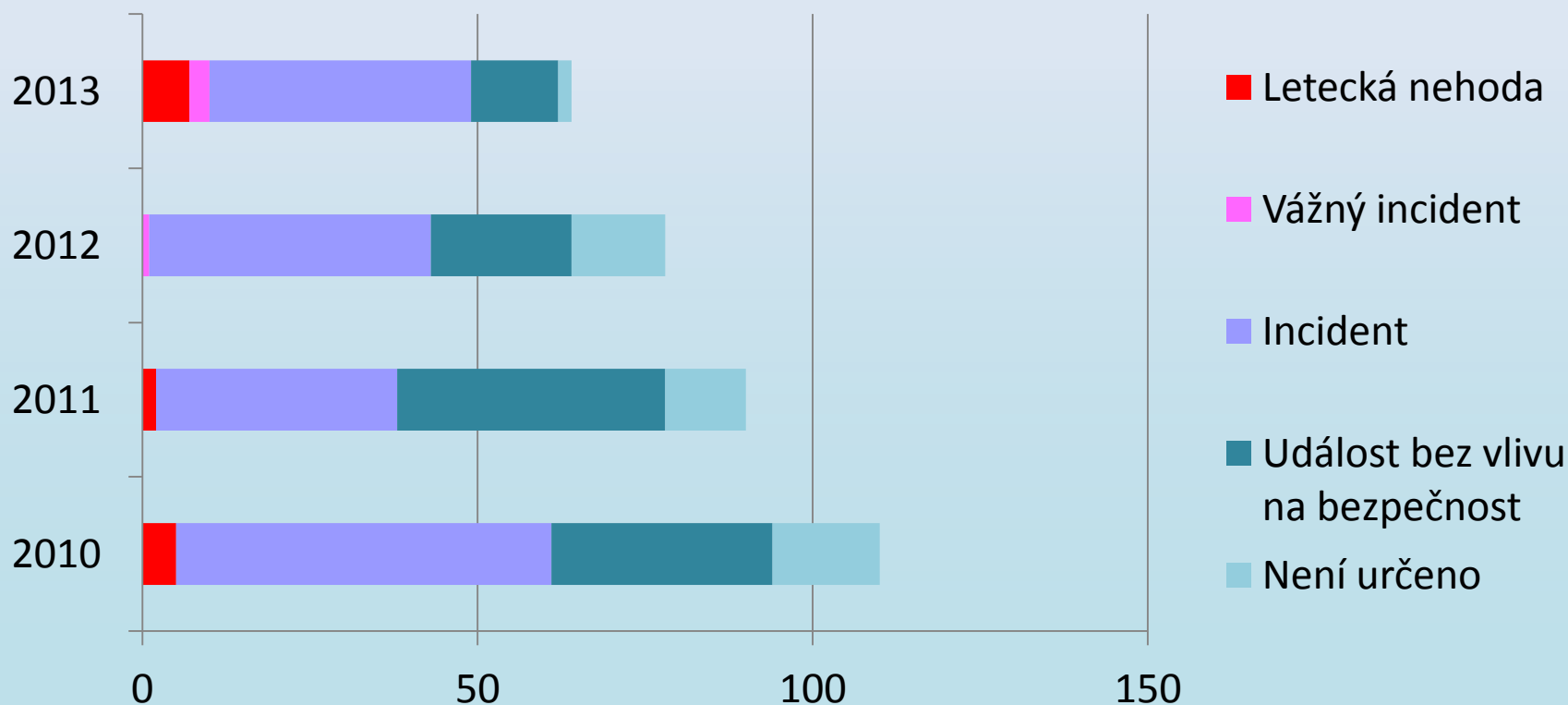
Od roku 2010 zaznamenala úroveň počtu všech hlášených událostí stálý meziroční pokles.

- ➔ V prvním čtvrtletí roku 2013 to je pokles o 41 % oproti 1Q roku 2010.
- ➔ Tento pokles může být spojován s celkovým poklesem úrovně provozu ve všech segmentech ve FIR Praha.

Dále uvedený přehled ukazuje:

- ➔ Stav s ohledem na jednotlivé kategorie závažnosti (letecké nehody, vážné incidenty, incidenty a ostatní události bez vlivu na bezpečnost).
- ➔ Skladbu podle váhové kategorie letadel a druhu provozu.

Skladba hlášených událostí v 1. čtvrtletí podle kategorie závažnosti



Závažnost události	2013	2012	2011	2010
Letecké nehody	7	0	2	5
Vážné incidenty	3	1	0	0
Incidenty	39	42	36	56
Bez vlivu na bezpečnost	13	21	40	33
Není určeno	2	14	12	16
Celkem	65	78	90	110

Skladba hlášených událostí podle kategorií letadel

Hmotnostní kategorie letadel (podle MTOM)	Hodnocení událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 1. čtvrtletí 2013				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno **
MTOM > 5 700 kg	0 (1*)	1 (2*)	34	9	1
MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	1	0	1	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	3 (2*)	0	1	2	0

* Letecké nehody nebo vážné incidenty na území jiného členského státu ICAO, oznámené ÚZPLN v souladu s Annex 13 ICAO, protože ČR je Státem projekce, Státem konstrukce nebo Státem výroby.

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

Dále byly hlášeny 4 události, které se nevztahují k provozu žádného konkrétního letadla.

Provoz letadel s MTOM do 2250 kg

Kategorie Letadel s MTOM do 2250 kg (mimo SLZ)	Hodnocení událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 1. čtvrtletí 2013				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
Celkem všechny kategorie letadel	3	0	1	1	0
Letoun	3	0	1	1	0
Kluzák	0	0	0	0	0
Vrtulník	0	0	0	0	0
Balón Vzducholod'	0	0	0	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 projekce, Státem konstrukce nebo Státem výroby.

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

Provoz sportovních létajících zařízení (SLZ)

Druh sportovního létajícího zařízení	Struktura událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost - 1. čtvrtletí 2013				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno**
Celkem SLZ	0 (2*)	1	0	0	0
ULL	0 (1*)	0	0	0	0
UK	0	0	0	0	0
ULH a ULV	0 (1*)	0	0	0	0
PK, MPK, ZK, MZK	0	0	0	0	0
Sportovní padák	0	1	0	0	0

* Letecké nehody oznámené ÚZPLN nebo vážné incidenty na území jiného členského státu ICAO, oznámené ÚZPLN v souladu s Annex 13 ICAO, protože ČR je Státem projekce, Státem konstrukce nebo Státem výroby.

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

V prvním čtvrtletí roku 2013 v obchodní letecké dopravě nedošlo na území České republiky k letecké nehodě.

Přehled zahrnuje vybrané události, hodnocené z hlediska závažnosti a následků jako incidenty v obchodní letecké dopravě.



Incident

Datum: 7. 1. 2013
Typ: Boeing B737-500
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Po vytlačení letadla B737 ze stání a spuštění motorů na LKPR byla posádkou zaznamenána signalizace LE FLAPS TRANSIT.
- ➔ Letadlo se vrátilo zpět na stání a bylo vyměněno za jiné.
- ➔ Příčinou události byla technická závada. Po provedení výměny Proximity Sensor S170 dle příslušného MM bylo letadlo uvolněno do provozu.
- ➔ V dalším provozu se závada opakovala a proto byla provedena výměna Flap&Slat Proximity Computer a Proximity Sensor S171 dle příslušného MM. Po přezkoušení bylo letadlo opět uvolněno do provozu.



Signalizace závady

Incident

Datum: 17. 1. 2013
Typ: ATR 72-500
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

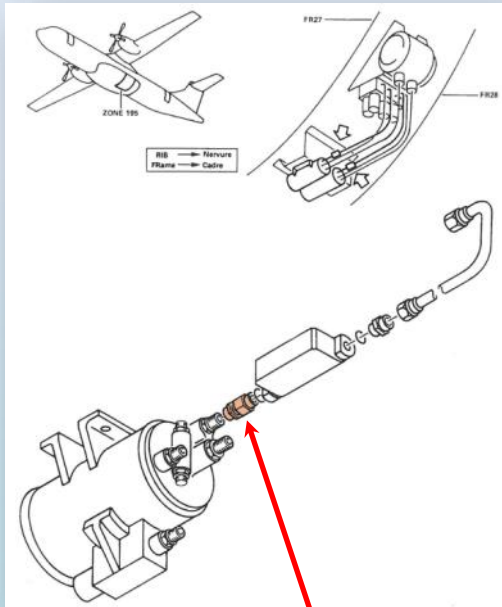
- ➔ Po vzletu z LKPR nebylo možné zasunout podvozek. Páka ovládání podvozku zůstala zablokována v poloze „vysunuto“. Návrat z letu zpět na LKPR.
- ➔ Byla provedena výměna Undercarriage Control Lever, Proximity Switch Weight on Wheel, části kabeláže Upper L/H Main Landing Gear a části kabeláže Nose Landing Gear.
- ➔ Práce byly ukončeny přezkoušením funkce zasouvání/vysouvání podvozku dle příslušného JIC.



Incident

Datum: 8. 2. 2013
Typ: ATR 72-500
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Po vzletu letadla ATR 72 z LKPR zaznamenala posádka na CAP signalizaci HYD a signalizaci LO PRESS + LO LVL v modré větvi hydraulického systému. Rozhodla se pro návrat z letu zpět do LKPR. Byla provedena příprava kabiny na připravovanou nouzovou situaci a vyslán pilnostní signál PAN PAN. Přistání proběhlo bez dalších závad.
- ➔ Příčinou události byla technická závada. Po výměně poškozeného spoje mezi akustickým filtrem a elektrickým čerpadlem modré větve hydraulického systému dle příslušného JIC, doplnění hydraulické kapaliny a přezkoušení bylo letadlo uvolněno do provozu.

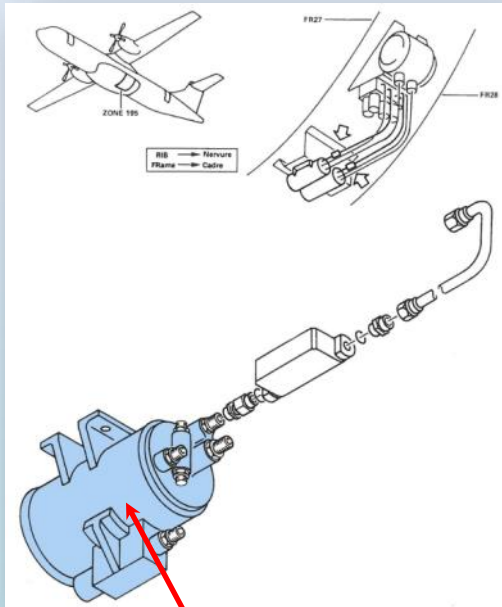


Výměna poškozeného spoje modré větve hydraulického systému

Incident

Datum: 8. 2. 2013
Typ: ATR 72-500
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Po vzletu letadla ATR 72 z LKPR zaznamenala posádka na CAP signalizaci HYD a signalizaci LO PRESS v modré větvi hydraulického systému. Rozhodla se pro návrat z letu zpět do LKPR. Byla provedena příprava kabiny na připravovanou nouzovou situaci a posádkou byl vyhlášen stav tísně MAYDAY. Ještě před přistáním v LKPR byl posádkou stav tísně zrušen a přistání proběhlo bez dalších závad.
- ➔ Příčinou události byla technická závada. Po výměně elektrického čerpadla modré větve hydraulického systému dle příslušného JIC a přezkoušení bylo letadlo uvolněno do provozu.



Výměna vadného elektrického čerpadla modré větve hydraulického systému

Incident

Datum: 11. 2. 2013
Typ: Airbus A320
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Po vzletu letadla A320 zahraničního provozovatele z LKPR RWY 06 byl v 08:35 danému letu po dosažení ALT 3200 ft předán pokyn točit na kurs 320° a stoupat do FL 160. Pilot oznámil, že je schopen točit na požadovaný kurs, ale požadoval udržovat ALT 5000 ft. Dále oznámil blíže nespecifikované problémy s „Flight Controls“ a požadoval radarové vektorování do vyřešení problému. Protože nebyl schopen vyčkávat, požádal o stoupání do FL 70. V 09:15 požádal o vektorování do ILS RWY 06 bez požadavku na asistenci. Přistání proběhlo bez dalších závad v 09:28.
- ➔ Techniky CSAT byl proveden test AFS (Auto Flight System) dle příslušného AMM.
- ➔ Po provedení testu a přezkoušení systému automatu tahu a systému AP1 a AP2 bylo letadlo uvolněno do provozu.



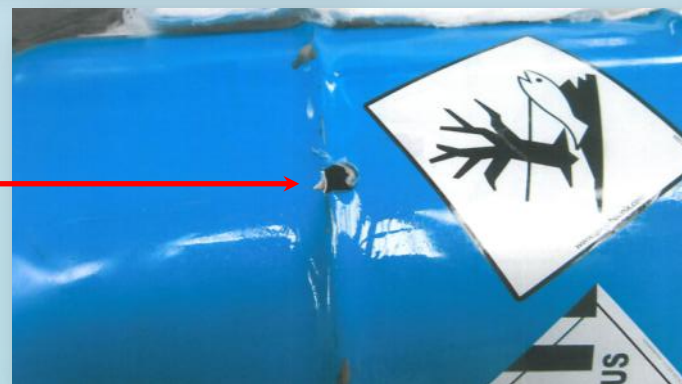
Incident

Datum: 22. 2. 2013
Typ: AVRO RJ-100
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Po přistání letadla RJ-100 zahraničního provozovatele na LKPR došlo v průběhu vykládání z nákladového prostoru č.1 k proražení vnějšího kovového obalu barelu o povolený šroub z přechodového krytu podlahového panelu. Barel byl deklarován jako přeprava nebezpečného materiálu a uniklo z něho cca 2 dcl kapaliny.
- ➔ K události byla přivolána jednotka HZS, která nákladový prostor vyčistila. Z obav o kontaminaci nepřístupných míst však bylo letadlo odstaveno z provozu a po uvolnění technikem byl naplánován technický přelet letounu do LSZH (Zurich).



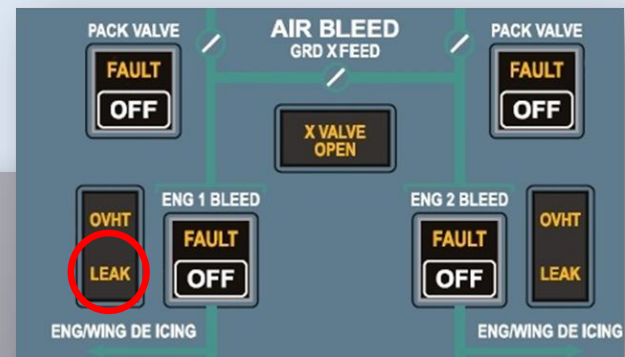
Proražení barelu



Incident

Datum: 4. 3. 2013
Typ: ATR 42-500
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ V průběhu pojíždění na vzlet z LKPR došlo k signalizaci ENG1 BLEED LEAK. Byl proveden návrat z pojíždění zpět na stojánku.
- ➔ Letoun byl uvolněn k letu dle nesprávné položky MEL 21-51-1.
- ➔ Následující den byla provedena výměna těsnění v potrubí rozvodu vzduchu.
- ➔ Práce byly zakončeny motorovou zkouškou a položka MEL byla zrušena.



Vážný incident

Datum: 5. 3. 2013
Typ: Agusta Westland AW-139
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Při kontrole provádění úkonů před letem, se spuštěnými motory, se rozeznělo varování a rozsvítila kontrolka "BAG FIRE" a začal unikat kouř ze stropního panelu.
- ➔ Posádka provedla nouzové vypnutí motoru, zapojila brzdu rotoru a snížila otáčky na 70%. Potom všichni tři členové posádky bezpečně opustili vrtulník.

Vážný incident AW-139 – pokračování:



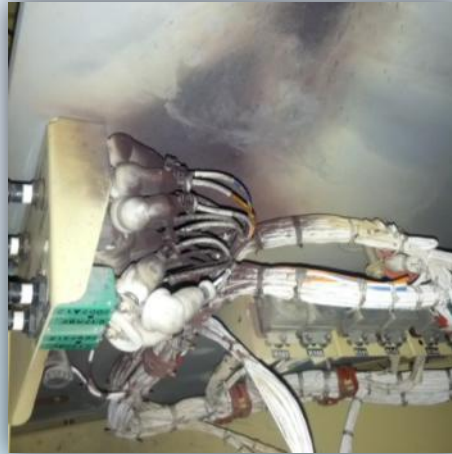
Vážný incident AW-139 – pokračování:

- Následně posádka zjistila, že oheň vznikl v zavazadlovém prostoru. Druhý pilot a technik se proto vrátili a pomocí palubních hasicích přístrojů oheň uhasili.
- V krátké době se dostavila jednotka záchranné a požární služby letiště Praha – Ruzyně a zabezpečila místo události.



Vážný incident AW-139 – pokračování:

- ➔ Jednalo se o technickou závadu. Došlo ke zkratu v systému odmrazování FIPS.



Vážný incident AW-139 – pokračování:

- ➔ Po provedení seznamu viditelně poškozených částí byl vrtulník částečně rozebrán a převezen k výrobci do Cascina Costa, kde pod dohledem zástupce ANSV probíhá detailní šetření.
- ➔ Příčinu vážného incidentu šetří komise ÚZPLN ve spolupráci s italským ANSV.



Incident

Datum: 8. 3. 2013
Typ: ATR 72-500
Místo: LKPR (Praha – Ruzyně)

- ➔ Po vzletu z LKPR nebylo možné zasunout podvozek. Páka ovládání podvozku zůstala zablokována v poloze „vysunuto“. Návrat z letu zpět na LKPR.
- ➔ Byla provedena výměna Proximity Switch Weight on Wheel na Nose Landing Gear a L/H Main Landing Gear.
- ➔ Práce byly ukončeny přezkoušením funkce zasouvání/vysouvání podvozku dle příslušného JIC.



Incident

Datum: 15. 3. 2013
Typ: Embraer ERJ-135
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Na letadle zahraničního provozovatele ERJ-135 letícího z LFBS (Basilej) do ULLI (St. Petersburg) došlo přibližně po dvou hodinách letu k signalizaci Hydraulic System 1 LOW Quantity. Závadu ohlásila posádka nad územím Polska s úmyslem divertovat na LKPR a současně vyslala pilnostní signál PAN PAN. Přistání na LKPR proběhlo bez dalších závad.
- ➔ Po přistání posádka upřesnila, že po signalizaci závady se automaticky zapnulo záložní elektrické hydraulické čerpadlo doprovázené značným hlukem. Proto bylo po cca 5-10 minutách vypnuto. Podvozek musel být vysunut před přistáním ručně. Po přistání došlo k přehřátí brzd.
- ➔ Po výměně vadných částí, přezkoušení hydraulického systému a systému ovládání podvozku, zjištění stavu podvozku, brzd a vyčištění prostoru od hydraulické kapaliny bylo letadlo 18. března 2013 uvolněno do provozu.



Vytekla hydraulická kapalina z hydraulického akumulátoru

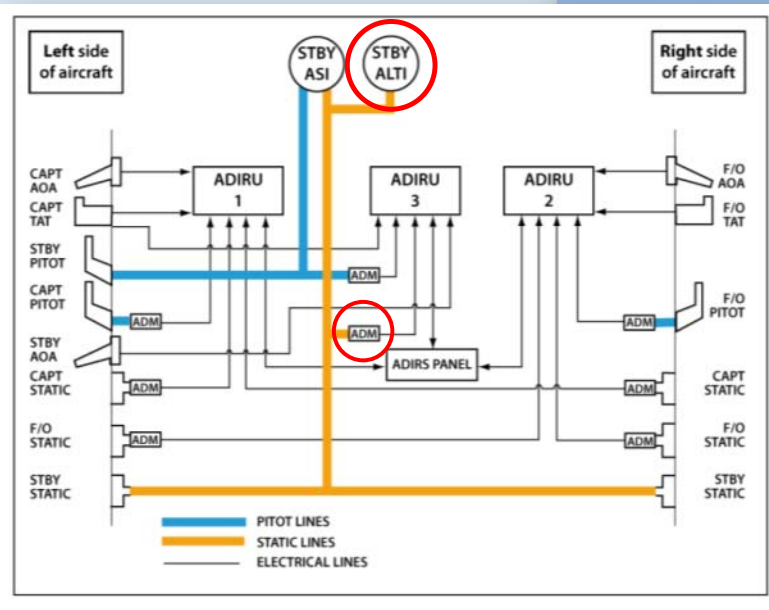
Incident

Datum: 24. 3. 2013
Typ: Airbus A319
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Během odletu z UUWW (Moskva Vnukovo) již při rychlosti okolo 120 kt posádka pozorovala značný rozdíl v údaji o rychlosti mezi systémem ADR1 (Air Data Module) a ADR2 asi 15 až 20 kt.
- ➔ Dále se lišil údaj STBY SPEED INDICATORU až o 40 kt, později se objevilo závadové hlášení ADR1 a ADR FAULT. Byla deklarována EMERGENCY.
- ➔ Z důvodu nevyhovujícího počasí na záložních letištích se posádka rozhodla pro přistání na LKPR, kde letoun bezpečně přistál.
- ➔ Po nouzovém přistání byly provedeny práce ke zjištění příčiny závady dle TSM manuálů a na jejím odstranění.

Incident A319 - pokračování:

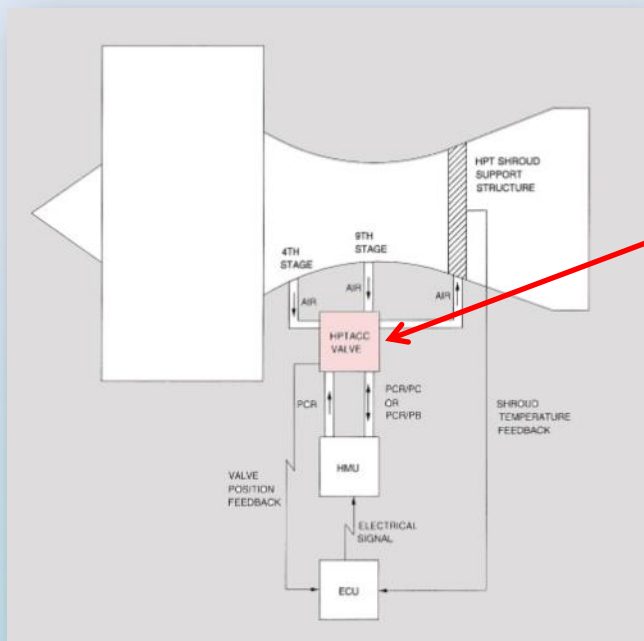
- ➔ Pozornost při odstraňování závady byla zaměřena na případné poškození či kontaminaci pitotových trubic a dále hadic, směřujících do příslušných ADM.
- ➔ Nebyl zjištěn žádný pozitivní nález výše uvedeného druhu.
- ➔ Výsledkem Troubleshootingu bylo zjištění jednoho vadného ADM a STBY ALTM.



Incident

Datum: 25. 3. 2013
Typ: Airbus A321
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Po vytlačení letadla A321 zahraničního provozovatele ze stojánky 16 na LKPR došlo k úniku paliva z pravého motoru. Posádka si vyžádala asistenci HZS a následný návrat zpět na stojánku.
- ➔ Příčinou události byla technická závada. Na letadle byl vyměněn HPTACC Valve (High Pressure Turbine Active Clearance Control) dle příslušného AMM.
- ➔ Následující den bylo letadlo po přezkoušení uvolněno do provozu.



Vyměněný ventil HPT Active Clearance Control



Přehled střetů s ptáky

V průběhu prvního čtvrtletí 2013 ÚZPLN obdržel od leteckých dopravců v ČR celkem 6 oznámení o střetu s ptáky:

- ➔ 4 střety se udály v prostoru letišť v České republice.
- ➔ 2 hlášení o střetu byly od českého leteckého dopravce během vzletu a přistání na zahraničních letištích.



Ilustrační foto

Přehled laserových útoků

V prvním čtvrtletí 2013 ÚZPLN obdržel 5 oznámení o zasažení laserovým paprskem ve FIR Praha.

Případy zasažení laserem byly oznámeny:

- 2 x posádkami zahraničních provozovatelů,
- 3 x posádkami českých provozovatelů.

Podle hlášení k ohrožení bezpečnosti provozu došlo:

- 1 x při letu na trati v FL 400,
- 3 x během přiblížení na přistání na LKPR,
- 1 x během přiblížení na přistání na LKTB.



Informace o leteckých nehodách a incidentech letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2250 kg.

V této kategorii se v 1. čtvrtletí 2013 na území České republiky stala jedna letecká nehoda.

Incident

Datum: 28. 1. 2013
Typ: PIPER PA-46-500TP
Místo: LKPR (Praha – Ruzyně)

- ➔ Pilot letounu po dosednutí na RWY 24 hlásil na TWR poškozenou pneu pravého kola hlavního podvozku.
- ➔ Letoun uvolnil dráhu na TWY C a zůstal stát na křížení TWY C a L.
- ➔ Vyžádána asistence HZS. Byla provedena kontrola RWY 24, části pneu nenalezeny, RWY čistá a schopná provozu.
- ➔ Na letounu byla na zemi provedena celková kontrola, zjištěn únik vzduchu z pneu pravého kola hlavního podvozku.



Letecká nehoda

Datum: 25. 2. 2013
Typ: Piper PA-46-500TP
Místo: LKPM (Příbram)

- ➔ Pilot při vzletu letounu pocítil po odpoutání pokles tahu pohonné jednotky.
- ➔ Rozhodl se pro přerušení vzletu, letoun převedl do klesání a letoun tvrdě dosedl na mokrým sněhem pokrytý zbytek dráhy.



Letecká nehoda PA-46- 500TP

- pokračování:

- ➔ Při dosednutí do vrstvy mokrého sněhu došlo k vylomení přední podvozkové nohy, deformaci obou hlavních podvozků, zničení vrtule a poškození přední části trupu.
- ➔ Pilot ani 3 cestující nebyli zraněni.



Poškození vrtule
a motoru



Letecká nehoda PA-46- 500TP - pokračování:

- Před vzletem byl ve směru RWY06 upraven a od sněhu vyčištěn pás o rozměrech cca 1 000 x 22 m.
- Podle předběžných zjištění došlo k zatím blíže nespecifikované poruše pohonné jednotky.



Stopy po přistání na neodklizené části dráhy a na dráze po vrtuli.



Letecké nehody a incidenty letadel, s maximální schválenou vzletovou hmotností do 2250 kg.



Letecká nehoda

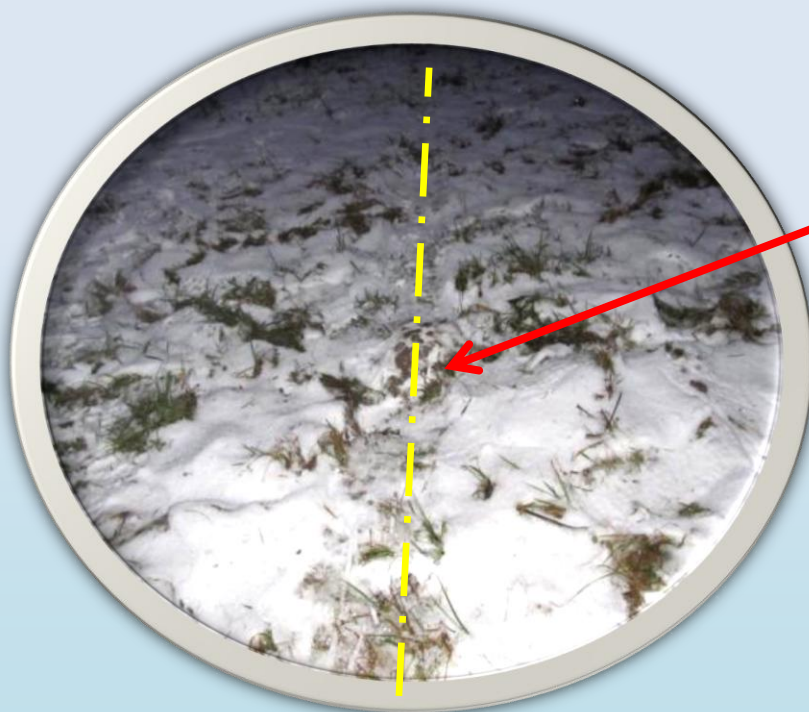
Datum: 2. 1. 2013
Typ: Piper PA-34 Seneca
Místo: LKVR (Vrchlabí)

- ➔ Pilot prováděl let z LKMT s přistáním na LKVR. Při pojíždění po přistání ve fázi uvolňování RWY 29 najel předovým kolem na větší kus zmrzlého sněhu.
- ➔ Přední podvozková noha se sklopila a před' se střetla se zemí. Přitom se poškodila před' letounu, obě vrtule a zastavil se chod motorů.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

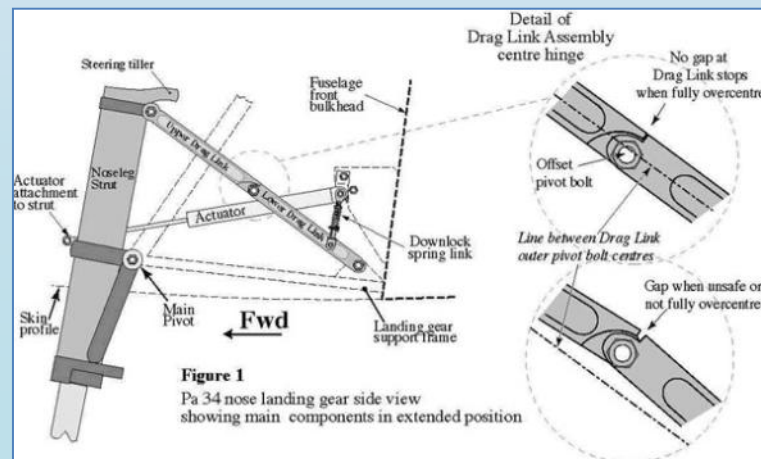
Letecká nehoda PA-34 Seneca – pokračování:



Letecká nehoda PA-34 Seneca – pokračování:



Podle předběžných zjištění, odvalující se kolo předního podvozku najelo na zmrzlou hroudu hlíny o rozměru 10 x 7 cm. Tím došlo k rázu do jistícího mechanismu předního podvozku, který se odjistil.



V minulosti v zahraničí došlo již několikrát k podobnému zaklopení předního podvozku u PA-34 Seneca. Informace budou obsaženy v závěrečné zprávě.

Letecká nehoda

Datum: 7. 3. 2013
Typ: Z 126T
Místo: LKHN (Hranice)

- ➔ Pilot prováděl vzlet z LKHN k přeletu do Olomouce. Po odpoutání došlo k úplnému vysazení motoru.
- ➔ Letoun při pokusu o nouzové přistání na travnatou plochu RWY 23 tvrdě narazil v levém náklonu z výšky asi 15 m do předpolí dráhy.
- ➔ Došlo k vylomení obou hlavních podvozků, deformaci levé poloviny křídla a trupu. Motor Walter WM 4-III bude podroben technické expertíze.
- ➔ Pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda Z 126T - pokračování:



Letecká nehoda

Datum: 9. 3. 2013

Typ: Z-37A

Místo: 600 m NE od obce Srbce

- ➔ Pilot prováděl leteckou chemickou činnost z pracovní plochy Dobrkov. Během dne provedl několik letů do prostoru NE od obce Srbce, na pole uprostřed zalesněného hřebene Kusé Hory. Pole ošetřoval granulovaným ledkem.
- ➔ Meteorologické podmínky se postupně výrazně zhoršily vlivem mrholení a poklesu spodní základny oblačnosti. Pilot přesto pravděpodobně chtěl dokončit ošetření pole na vrcholu hřebene.
- ➔ Letoun podle ohledání místa a trosek narazil v náklonu do vrcholků vzrostlých stromů před ošetřovaným polem.
- ➔ Pilot na následky zranění zemřel. Letoun byl nárazem do stromů a země zničen.

Letecká nehoda Z-37A - pokračování:

Mlha v prostoru místa ošetřovaného pole na vrcholu hřebene



Letecká nehoda Z-37A - pokračování:

Prostor letecké nehody



Letecká nehoda Z-37A - pokračování:

Stav trosek po nárazu do stromů
a dopadu na zem.



Parašutistický provoz

V 1. čtvrtletí 2013 byl parašutistický provoz minimální, pouze 1 událost byla hlášena jako vážný incident.





Parašutistický provoz

- ➔ Při tandemovém seskoku se po otevření hlavního padáku pilotovi nepodařilo odbrzdit pravou stranu a došlo k rotaci.
- ➔ Pilot provedl odhoz hlavního padáku a bezpečně přistál na doskokové ploše.

Klíčové kategorie incidentů souvisejících s uspořádáním letového provozu (ATM):

- ✈ nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion)
- ✈ porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup
- ✈ nepovolené narušení prostoru



Nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion):

V prvním čtvrtletí 2013 byly oznámeny celkem 3 události na LKPR.

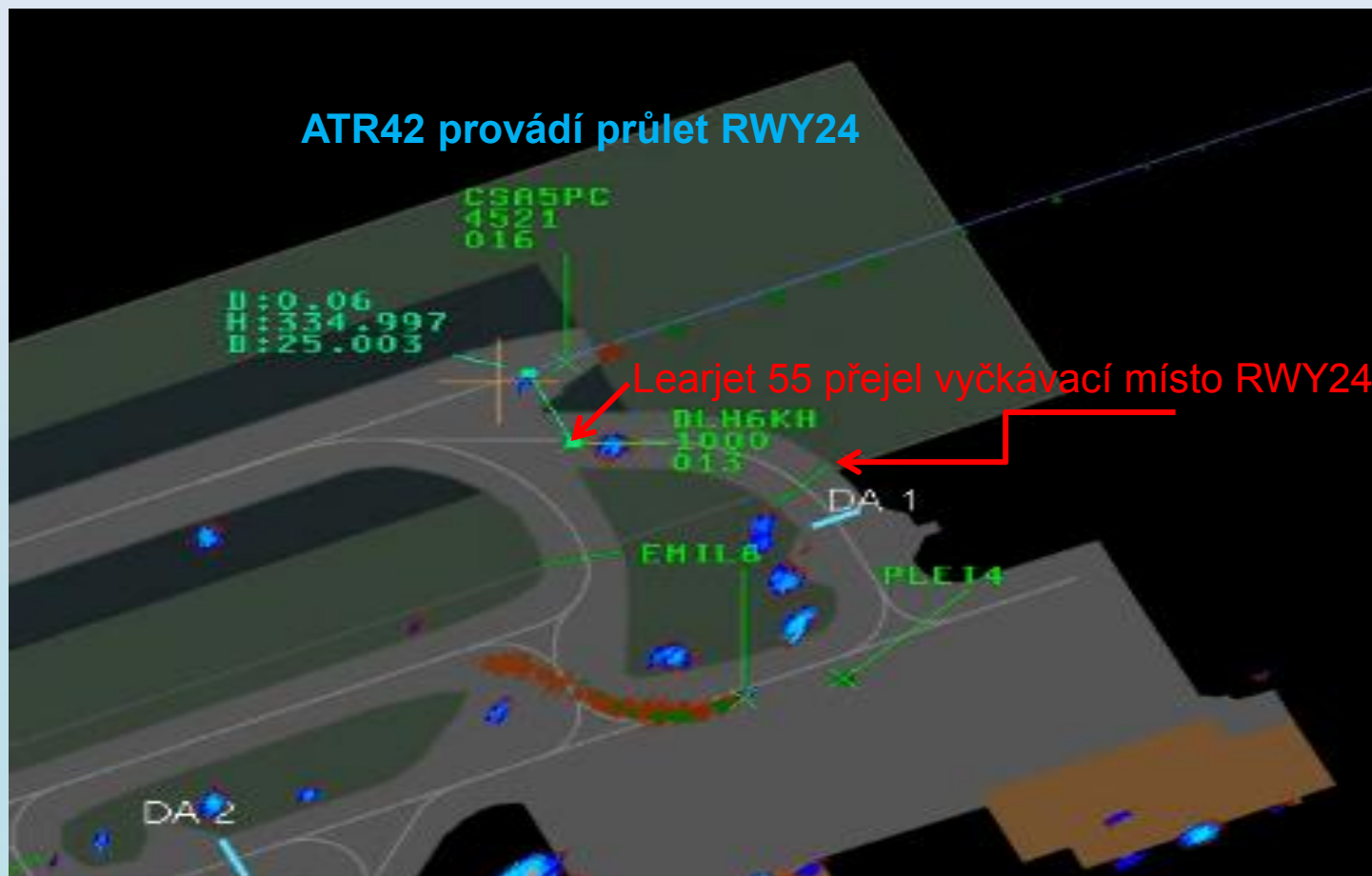
Datum	RWY	Kategorie závažnosti	Popis
27. 1.	RWY24	Major Incident	DLH6KH dostal povolení pojíždět na vyčkávací místo pro RWY 24. Pilot vyčkávací místo přejel.
25. 2.	RWY24	Significant Incident	A319 při LVP přejel vyčkávací místo CAT 2/3 RWY 24 bez povolení.
8. 3.	RWY24	Significant Incident	ATR42 při LVP přejel přibližně polovinou letounu vyčkávací místo CAT 2/3 RWY 24 bez povolení.

Incident

Datum: 27. 1. 2013
Typ: Learjet 55
Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Posádka letounu Learjet 55 po odmražení na TWY Z dostala povolení pojíždět na vyčkávací místo pro RWY 24.
- ➔ Letoun přešel vyčkávací místo bez povolení.
- ➔ Na finále RWY24 (cca 1 NM) bylo jiné letadlo. Jeho pilot dostal okamžitě instrukci provést průlet.
- ➔ Závažnost byla s ohledem na provoz podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako velký incident „Major incident - B“.

Incident Learjet 55 – pokračování:



Incident

Datum: 25. 2. 2013
 Typ: Airbus A 319
 Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Posádka A319 přejela při postupech LVP vyčkávací místo CAT 2/3 RWY 24 bez povolení.
- ➔ Na finále RWY24 (cca 6 NM) bylo jiné letadlo. Jeho pilot dostal informaci o provozu, který narušil ochranou zónu RWY24 a rozhodl se provést průlet.
- ➔ Závažnost byla s ohledem na provoz podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.



A319 bez povolení přejel
 vyčkávací místo CAT2/3

Incident

Datum: 8. 3. 2013
 Typ: ATR 42
 Místo: LKPR (Praha - Ruzyně)

- ➔ Posádka ATR 42 bez povolení přejela polovinou letadla při postupech LVP vyčkávací místo CAT 2/3 RWY 24.
- ➔ Na finále RWY24 (cca 3 NM) bylo jiné letadlo. Jeho pilot dostal instrukci provést průlet kvůli provozu, který narušil ochranou zónu RWY24.
- ➔ Závažnost byla s ohledem na provoz podle předpisu L-13 hodnocena z hlediska ATM jako významný incident „Significant incident - C“.



ATR42 bez povolení přejel
 vyčkávací místo CAT2/3

Porušení minim rozstupu nebo nedostatečný rozstup:

V prvním čtvrtletí 2013 byla oznámena **1** událost ve FIR Praha.

Datum	ATS	Kategorie závažnosti	Popis
10. 1.	TWR LKPR	Significant Incident	P-180 byl při přiblížení vektorován na hranici minima rozstupu do sledu za A321 na RWY24. Na finále došlo ke snížení minima rozstupu podle turbulence v úplavu.

Incident

Datum: 10. 1. 2013
Typ: Piaggio P-180
Místo: CTR Praha - Ruzyně

- Piaggio P-180 byl vektorován při přiblížení na RWY 24 LKPR na hranici minima rozstupu do sledu za letounem A321.
- Na finále došlo ke snížení minima rozstupu podle turbulence v úplavu na 2,7 NM.
- TEC LKPR vydal instrukci k přerušení přiblížení a postupu nezdařeného přiblížení.

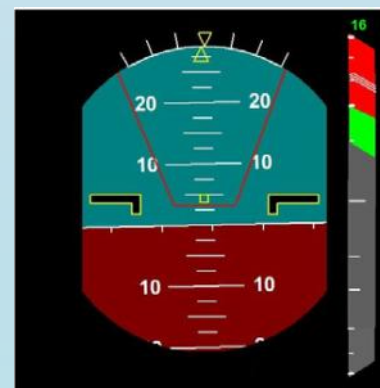
Incident Piaggio P-180 – pokračování:



ÚZPLN obdržel dvě hlášení o indikaci „TCAS RA“ vyvolané postupem posádky během letu ve FIR Praha:

Datum	Řízený prostor	Kategorie závažnosti	Popis
28. 2.	FIR Praha	Bez vlivu na bezpečnost	Indikace „TCAS RA“ na letounu ATR42 CSA740 při odletu z LKPR na trati RAK-ANELA v FL180 a letounu Piper PA-28 na trati AGNAV-KILNU v FL190.
9. 3.	TMA V Praha	Bez vlivu na bezpečnost	Indikace „TCAS RA“ mezi A320, EIN64H při klesání do FL100 a jiným A320, BAW859 ve stoupání do FL 090.

*„Adjust Vertical Speed,
IVSI /EFIS*



Dne 28. 2. 2013

- ➔ Posádka ATR 42 CSA740 na odletu z LKPR na trati RAK-ANELA v FL180 ohlásila TCAS RA a na základě tohoto příkazu klesala do FL176.
- ➔ Křížující letadlo Piper PA-28 na trati AGNAV-KILNU letělo v FL190.
- ➔ K indikaci TCAS RA CSA740 došlo, dle radarového záznamu, ve vzdálenosti 0,4NM po vykřížování obou letadel.
- ➔ Příčina indikace je neznámá, PA-28 udržoval FL190 a CSA740 nepřekročilo 1500 ft / min ve stoupání do FL180.

Dne 9. 3. 2013

- ➔ Posádka A320, EIN64H, byla cca 20NM západně LKPR při klesání do FL 100.
- ➔ Po vzletu z LKPR stoupal A320, BAW859, do FL 090.
- ➔ Obě posádky ohlásili TCAS RA.
- ➔ EIN64H měl aktuálně FL 103 a začal stoupat do FL107. BAW859 měl aktuálně FL086 a tuto držel až do doby, kdy TCAS RA přestalo indikovat.
- ➔ K indikaci TCAS RA došlo vyšší rychlostí klesání a stoupání obou letadel.

Dne 24. 3. 2013

- ➔ Pilot letounu C 172 při přiletu k letišti LKKV ohlásil před sebou u Bochova (1,2 NM FAF RWY29) 3 padákové kluzáky.
- ➔ Na ARO LKKV uvedl, že byly tři a pouze si všiml, že dva jsou modré barvy a jeden žluté. Situaci popsal tak, že je nadletěl, ale vertikální rozstup od nich nebyl schopen určit.
- ➔ Ve spolupráci s LAA ČR bylo zjištěno, že se nejednalo o provoz závěsných kluzáků, ale o skupinu padákových draků (kite).



Oznámení zaslaná orgány pro šetření členských států ICAO v souvislosti s tím, že Česká republika je státem výroby, státem konstrukce nebo státem projekce, nebo občané ČR utrpěli při letecké nehodě smrtelná zranění.



ACCIDENTS OR SERIOUS INCIDENTS IN THE TERRITORY OF A CONTRACTING STATE TO AIRCRAFT OF ANOTHER CONTRACTING STATE

RESPONSIBILITY OF THE STATE OF OCCURRENCE

Forwarding

4.1 The State of Occurrence shall forward a notification of an accident or serious incident, with a minimum of delay and by the most suitable and quickest means available, to:

- a) the State of Registry;
- b) the State of the Operator;
- c) the State of Design;
- d) the State of Manufacture; and
- e) the International Civil Aviation Organization, when the aircraft involved is of a maximum mass of over 2 250 kg or is a turbojet-powered aeroplane.

However, when the State of Occurrence is not aware of a serious incident, the State of Registry or the State of the Operator, as appropriate, shall forward a notification of such an incident to the State of Design, the State of Manufacture and the State of Occurrence.

Notifikace letecké nehody Eurostar EV-97

Dne 5. 1. 2013

Alter do Chão, Lameira, Portugalsko

- ➔ Pilot ultralehkého letounu při průletu nízko nad letištěm zachytil o vrcholek stromu a střechu domu.
- ➔ ULL dopadl 200 m severně od prahu RWY 15 letiště Lameira a po nárazu začal hořet.
- ➔ Pilot španělské národnosti zahynul, ULL byl zničen nárazem a požárem.



Notifikace letecké nehody Heli-Sport CH-7 Kompress Charlie

Dne 13. 1. 2013

EPKM (Katowice-Muchowiec), Polsko

- ➔ Pilot UL vrtulníku registrovaného v rejstříku SLZ LAA ČR prováděl manévrování s vrtulníkem na malé výšce cca 2 m AGL. Trajektorie letu připomínala písmeno „S“. Pilot po vzletu provedl zatáčku doprava s náklonem 10° - 20° a plynule přešel do levé zatáčky s náklonem 30° - 40°.
- ➔ Po uletěných cca 400 m se vrtulník levou ližinou, v místě terénní nerovnosti, zaryl do sněhu.
- ➔ Vrtulník se naklonil dopředu a došlo ke kontaktu listů HR se zemí. Vlivem dopředného pohybu a odstředivých sil se trup vrtulníku 2x převrátil a zůstal ležet na levém boku.

Notifikace letecké nehody Heli-Sport CH-7 Kompress Charlie



Notifikace letecké nehody Heli-Sport CH-7 Kompress Charlie

- Pilot, 46 let, s průkazem pilota ULH vydaným LAA ČR byl těžce zraněn.
- Vrtulník byl při LN zcela zničen. Došlo k destrukci hlavního rotoru, ulomení ocasního nosníku, ke zničení překrytu pilotní kabiny a k utržení ocasní vrtulky a levé ližiny podvozku.
- Leteckou nehodu šetřila komise PKBWL, která vydala Závěrečnou zprávu 30/13.

Notifikace letecké nehody Heli-Sport CH-7 Kompress Charlie



Notifikace letecké nehody Heli-Sport CH-7 Kompress Charlie

Závěry:

- ➔ Vrtulník se pohyboval nad letištní plochou, která byla pokryta 20 - 25 cm silnou vrstvou těžkého sněhu.
- ➔ V prvním úseku letu byla celistvost sněhové pokrývky narušena stopami po kolech automobilu, které pilotovi usnadňovaly prostorovou orientaci.
- ➔ V druhém úseku letu, který probíhal nad neporušenou sněhovou pokrývkou, pilot nezaregistroval místní terénní nerovnost.
- ➔ Pohybem vrtulníku nad plochou nedocházelo k víření sněhu s následným zhoršováním letové dohlednosti.
- ➔ Příčinou LN byla chyba pilotáže způsobená špatným odhadem výšky nad zasněženým terénem.

Notifikace vážného incidentu L 410 UVP E

Dne 15. 1. 2013

GVNP (Praia), Cape Verde

- ➔ Po vzletu, po dosažení výšky 500 ft došlo k vysazení motoru č. 1.
- ➔ Posádka uplatnila nouzové postupy a pokračovala v letu zpět na letiště.
- ➔ V průběhu přiblížení na přistání se vyskytla závada v ovládání motoru číslo 2 (nebylo možné stáhnout páku ovládání motoru na volnoběh).
- ➔ Pilot použil náhradního způsobu ovládání chodu motoru a bezpečně přistál a letoun nebyl poškozen.



Notifikace vážného incidentu L 410 UVP E - pokračování

- ➔ ÚZPLN jmenoval zplnomocněného představitele,
- ➔ Zajistil analýzy FDR/CVR ve spolupráci se Speel Praha, a.s. a Aircraft Industries, a.s.
- ➔ Zajišťuje expertízu motoru M601 v GE Aviation Czech s.r.o.



Notifikace vážného incidentu B 737-800

Dne 12. 3. 2013

EPKT (Katowice), Polsko

- ➔ Přistání letounu českého leteckého dopravce se zahraniční posádkou bylo provedeno na RWY 27 EPKT o délce 2800 m. Revers na pravém motoru, v souladu s MEL, byl mimo provoz.
- ➔ Počasí na EPKT bylo: 030 07KT 2500 -SN BR SCT006 BKN033 M04/M04 Q1001 RESN.
- ➔ Brzdící účinky hlášené ATS během přiblížení byly: „*Medium, medium to poor*“. V průběhu výběhu po přistání posádka ohlásila kluzkou RWY.
- ➔ Letoun přejel konec RWY27 předním a pravým hlavním podvozkem. Levý hlavní podvozek zůstal stát na RWY.
- ➔ Nikdo z 6 členů posádky a 179 cestujících nebyl zraněn.

Notifikace vážného incidentu B 737-800 - pokračování

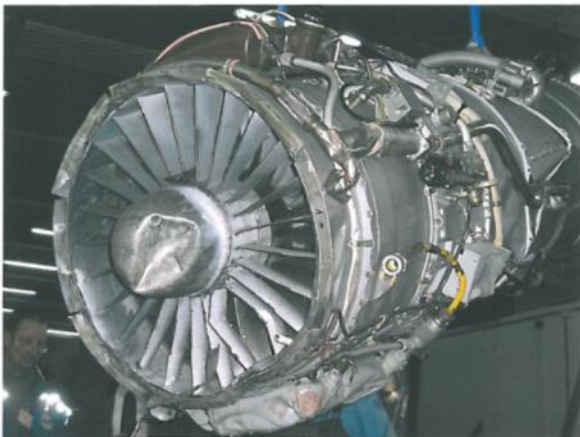


Notifikace vážného incidentu B 737-800 - pokračování

- ➔ Příčiny šetří polská komise. ÚZPLN jmenoval zplnomocněného představitele. Byl vyhodnocen záznam FDR a CVR.
- ➔ Na letounu byly, po dohovoru s výrobcem, provedeny kontroly podvozku, motorů, hydraulik a systému brzd. Byla provedena výměna pravého kola hlavního a příďového kola.
- ➔ Na letounu nebyly zjištěny žádné závady. Preventivně byly vyměněny moduly AUTOBRAKE PRESSURE a ANTISKID. Následně byl uvolněn do provozu.

Ve dnech 20. – 22. 3. 2013 byla v LOM s.p za účasti vyšetřovatelů z Holandska, zástupce státu registrace a provozovatele provedena expertíza leteckého motoru AI 25 z letounu L 39, akrobatické skupiny Breitling Team, který havaroval loni v Holandsku:

- ➔ expertíza potvrdila, že došlo k zadření mezipřídelového ložiska, v důsledku čehož došlo k překroucení hřídele spojující nízkotlaké rotující části motoru.
- ➔ Zástupci Dutch Safety Board vyjádřili poděkování za zprostředkování této expertízy.



Obr. 1



Obr. 2

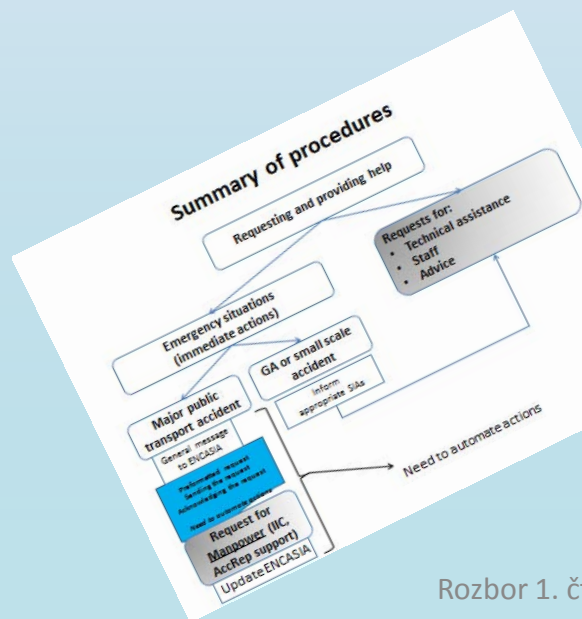
Motor po demontáži z draku

Poškozené části motoru



Ředitel ÚZPLN se v rámci zapojení do mezinárodní spolupráce zúčastnil jednání ENCASIA – Evropské sítě orgánů pro šetření leteckých nehod v civilním letectví.

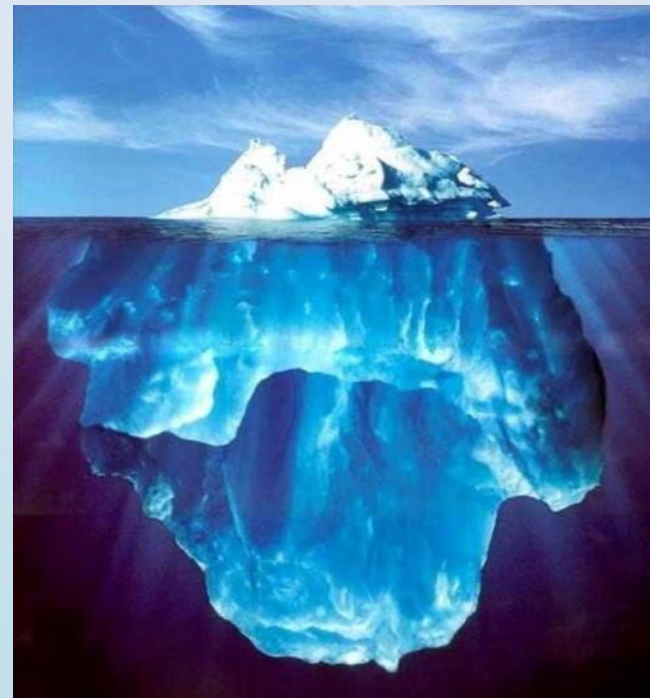
Bylo zaměřeno na projednání a schválení programu činnosti ENCASIA v roce 2013 a rozvoj spolupráce na základě návrhů vypracovaných pracovními skupinami v rámci působnosti ENCASIA.



Na úrovni pracovní skupiny Evropské komise je projednáván:

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) o hlášení událostí v civilním letectví.

Hlavní cíl nové právní úpravy je přispět ke snížení počtu nehod letadel využitím údajů o událostech v civilním letectví k nápravě bezpečnostních nedostatků a prevenci jejich opětovného výskytu.



Návrh vytváří prostředí, aby byly hlášeny všechny události, které ohrožují nebo by mohly ohrozit bezpečnost letectví.

- ➔ uvádí seznam osob, které jsou povinny podávat hlášení,
- ➔ stanoví události, které mají být hlášeny v rámci povinného systému.



Vedle povinného systému ukládá zavedení dobrovolných systémů, jejichž účelem je shromáždit události, které povinný systém nezachytil.



Posiluje ochranu osoby, která podává hlášení o události, aby byla zajištěna důvěra v systém.

Příslušné orgány budou mít ke všem bezpečnostním informacím uloženým v evropské centrální evidenci přiměřený přístup pro účely zvýšení bezpečnosti.

Definuje povinná data a minimální objem informací v hlášení událostí a stanoví povinnost klasifikovat události podle společného evropského systému klasifikace rizik.

Dne 25. 2. 2013 proběhlo na ÚCL jednání ke spolehlivosti motorů typové řady M601 a letounů L 410. Jednání se zúčastnili zástupci provozovatelů včetně AČR, zástupci výrobce letounu Aircraft Industries a.s. a motoru GE Aviation Czech s.r.o. a ÚZPLN.

Dle výrobce je nadále věnována velká podpora současné flotile motorů M601. Ve světě jsou budována nová servisní centra. Pokračování výroby nových motorů typové řady M601 závisí na poptávce od zákazníků. Motory M601 budou moci být v budoucnu nahrazeny motory nové generace H-75, H-80.



Za AI vystoupil s prezentací ing. Vrána. Zpráva o provozní spolehlivosti L410 za rok 2012 bude vydána dne 1.4.2013. Za poslední roky se na letounech L410 a motorech M601 vyskytují zejména:

- poruchy pohonné jednotky, které tvoří ze 70% závady na agregátech,
- poruchy FCU,
- EHO, opatření v dubnu 2011 - konstrukční úprava kotvy elektromagnetu,
- UEČO, za rok 2012 evidováno 12 případů, poruchy jsou řešeny ve spolupráci s konstrukčním oddělením výrobního závodu.

Další časté závady jsou na měřiči torqmetru (Mk), jak ukazateli tak vysílači, hydraulickém čerpadle (12ks), mikrospínači podvozku. Jsou řešeny ve spolupráci se specialisty jednotlivých výrobců agregátů a přístrojů.

Dne 8. 2. 2013 bylo na www.uzpln.cz zveřejněno prohlášení ÚZPLN, ve kterém je popsána dosavadní historie činnosti práce komise a dalších subjektů podílejících se na šetření nehody rakouského kluzáku L 13 Blaník z r. 2010.

Na základě nálezu z podzimu loňského roku vydal výrobce závazný bulletin č. L13-116a ke kontrole mechanických charakteristik materiálu pásnic nosníku křídla.

Rakouský vyšetřovací orgán byl dne 29. 3. 2013 opakovaně dotázán, kdy Česká republika v souladu s platným předpisem EU obdrží k posouzení draft závěrečné zprávy k předmětné nehodě. Cituji z odpovědi rakouské strany:

*„As soon as the investigation of fatal accidents, which are given highest priority as set out in my Email dated 08/02/2013, are closed (scheduled April 2013) highest priority will be given to the draft Final Report of the glider accident L 13 Blanik, which should be ready for consultation in **June 2013**“*



Pásnice nosníku levého křídla
ke kontrole mechanických charakteristik
materiálu podle vydaného Bulletinu.





Organizace porad k bezpečnosti letů v roce 2013

Termíny konání následujících porad k bezpečnosti letů:

- 18. 7. 2013 v prostorách VZLÚ Letňany - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 2. čtvrtletí 2013.
- 17.10. 2013 v prostorách VZLÚ Letňany - Rozbor leteckých nehod a incidentů za 3. čtvrtletí 2013.

Začátek porad je v 9.30 hod.

Případná změna bude oznámena na [www. stránkách ÚZPLN](http://www.uzpln.cz) a v AIC.

Kontaktní adresa

**Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
Beranových 130
199 01 PRAHA 99 - Letňany**

E-mail: info@uzpln.cz

TEL: +420 266 199 231

FAX: +420 266 199 234

Děkuji za pozornost

