

Porada

k bezpečnosti letů

za 1. čtvrtletí 2008

10. 04. 2008

2008 / Q1



Program porady

- ① Rozbor LN a I za 1. čtvrtletí 2008
- ② Vystoupení hosta
- ③ Informace
- ④ Diskuse
- ⑤ Závěr

Rozbor období leden – březen 2008

Letoun/MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	0	47	21
2 250 – 5 700 kg	0	0	2	0
do 2 250 kg	1	0	7	3

Rozbor období leden – březen 2008

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

Rozbor období leden – březen 2008

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	0	2	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Nespecifikované / Not determined	Σ	13	(LN L-410 UVP-E Brazílie LN Z-37 Bulharsko)	

Rozbor období leden – březen 2008

C E L K E M U D Á L O S T Í - 97

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
2	2	56	24	13

10. 04. 2008

2008 / Q1



Vybrané události

Leden 2008

Incident 12.01.

Po příletu letadla A320-214 do Sharm-El-Sheik (HESH) a přistavení schodů k zadním levým dveřím letadla došlo pozemním personálem k úpravě výšky plošiny schodů. Bylo to v době, kdy podle vyhodnocení CC byla výška schodů u letadla správně nastavena a nebyl tak důvod měnit výšku nastavení schodů. Dveře letadla byly již otevřeny. Při zvednutí schodů tak došlo k "přizvednutí" otevřených dveří a tím ohnutí závěsů dveří. Dveře se podařilo uzavřít a poté byl proveden let z HESH do PRG.

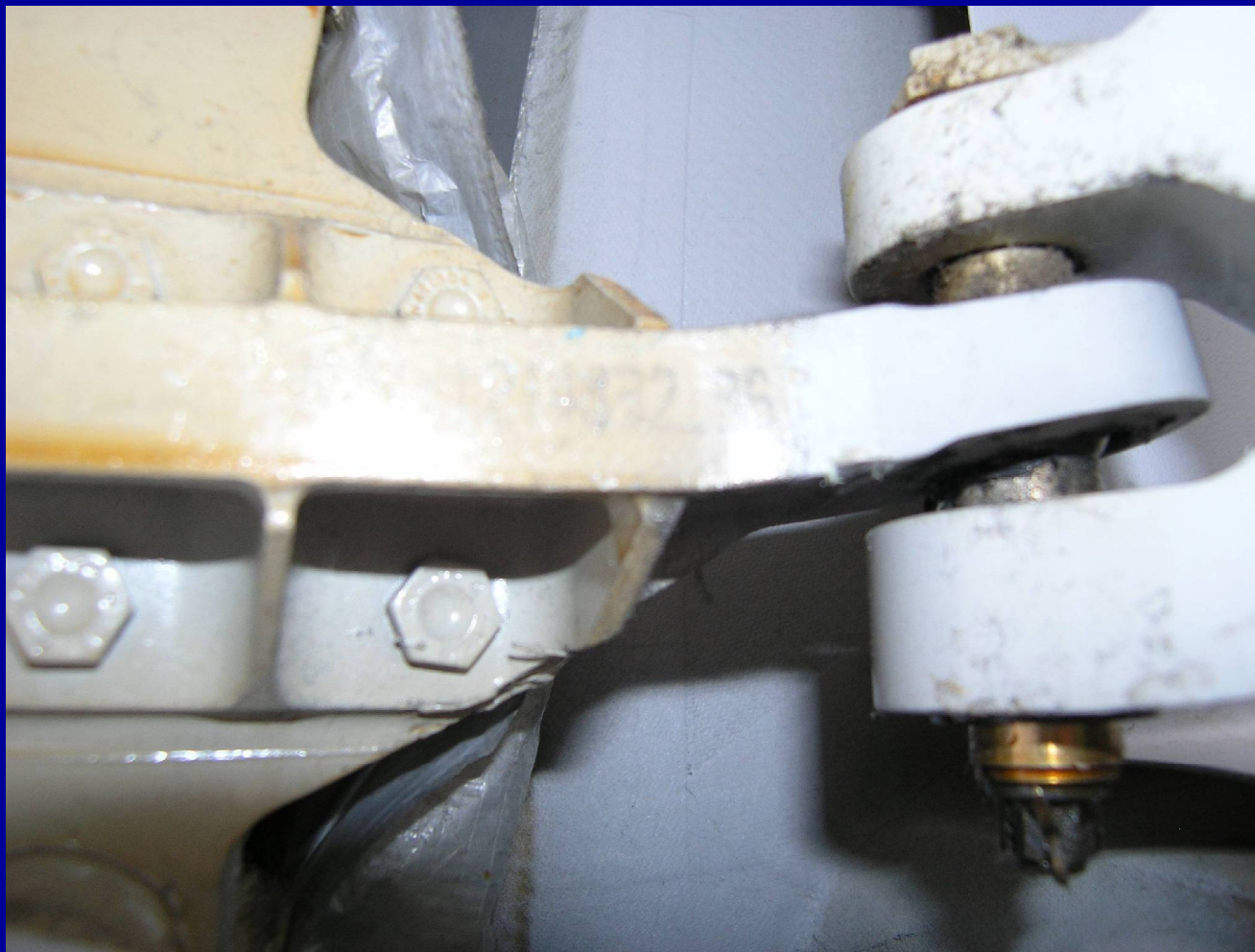
Incident 12.01.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 12.01.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 17.01.

Při pojíždění na vzlet na LKPR zaznamenala osádka letounu
signalizaci závady

„Hot air pressure regulating valve fault
a Predictive windshear detection systém fault“
a letoun se vrátil na stojánku.

Závady řešeny nasazením MEL 21-63-03
a signalizace WINDSHEAR resetováním WX radaru.

Byl proveden let do UKBB a po návratu do PRG
byly uskutečněny opravy a MEL zrušen.

Incident 17.01.



Signalizace
HOT AIR fault

Incident 17.01.



Signalizace WINDSHEAR na EHSI

Incident 17.01.

Po vzletu letounu B737-500
z letiště Riyadh (OERK)
v Saudské Arabii posádka nebyla
schopna zasunout podvozek.
Vrátila se na letiště vzletu.

Prohlídkou po přistání byla zjištěna přítomnost
bezpečnostního pinu
ve zlamovací vzpěře předového podvozku.

Incident 17.01.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Nespecifikované 31.01.

Z CAA New Zealand jsme obdrželi oznámení
o LN letounu Fu-24-954
poznávací značky ZK-JNX.

Letoun byl vybaven motorem M-601.

Jako stát výroby jsme byli požádáni o poskytnutí pomoci při
expertíze motoru.

V současné době je motor přepravován
do výrobního závodu.

Ředitel Ústavu jmenoval zplnomocněného představitele.

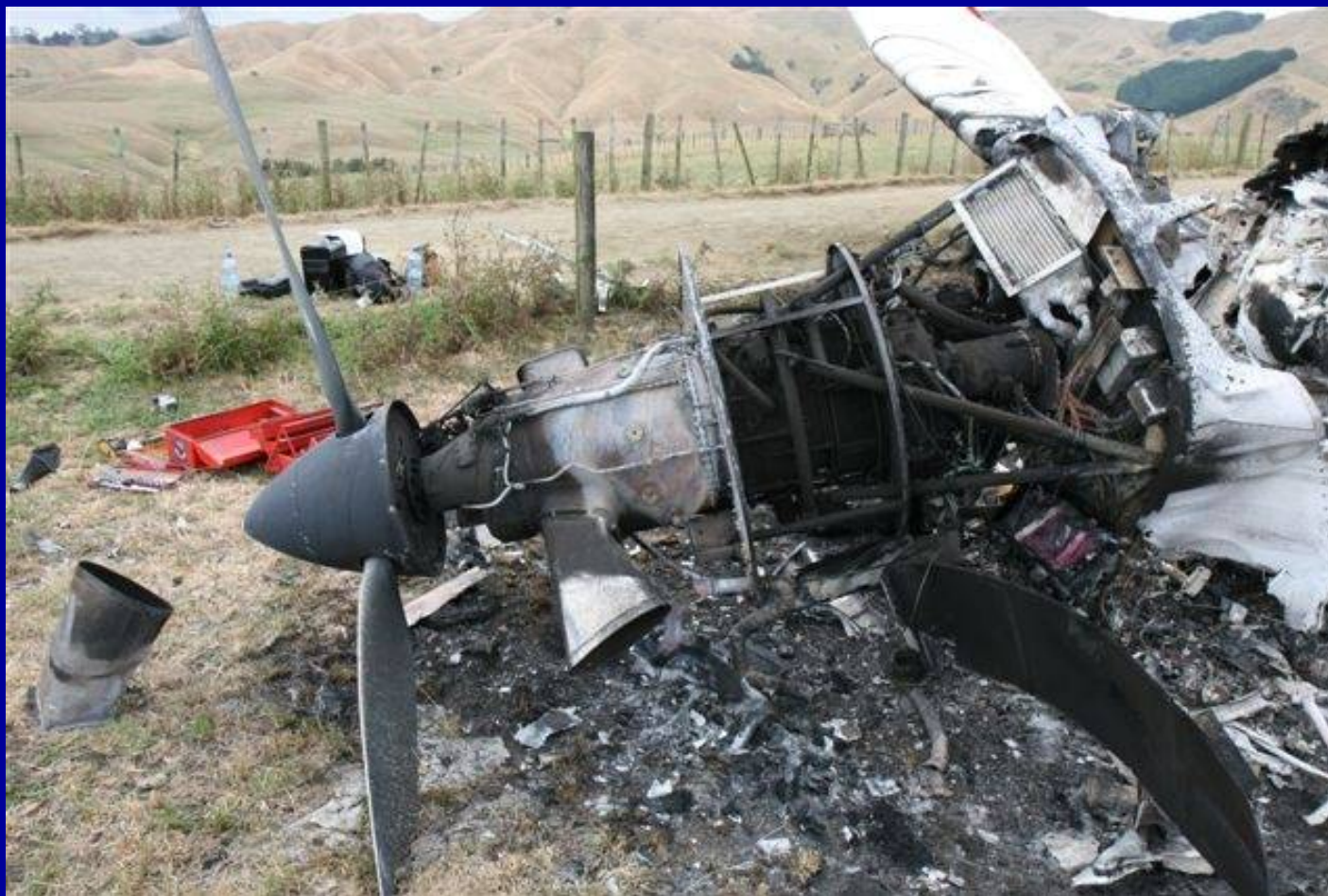
Nespecifikované 31.01



10. 04. 2008

2008 / Q1

Nespecifikované 31.01.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Vybrané události

Únor 2008

Incident 04.02

Pilot kluzáku typu Ventus C OK-1837 se rozhodl provést let s otočnými body Šluknov, Belawa, Šluknov s místem vzletu a přistání na letišti Jelenia Gora (EPJG).

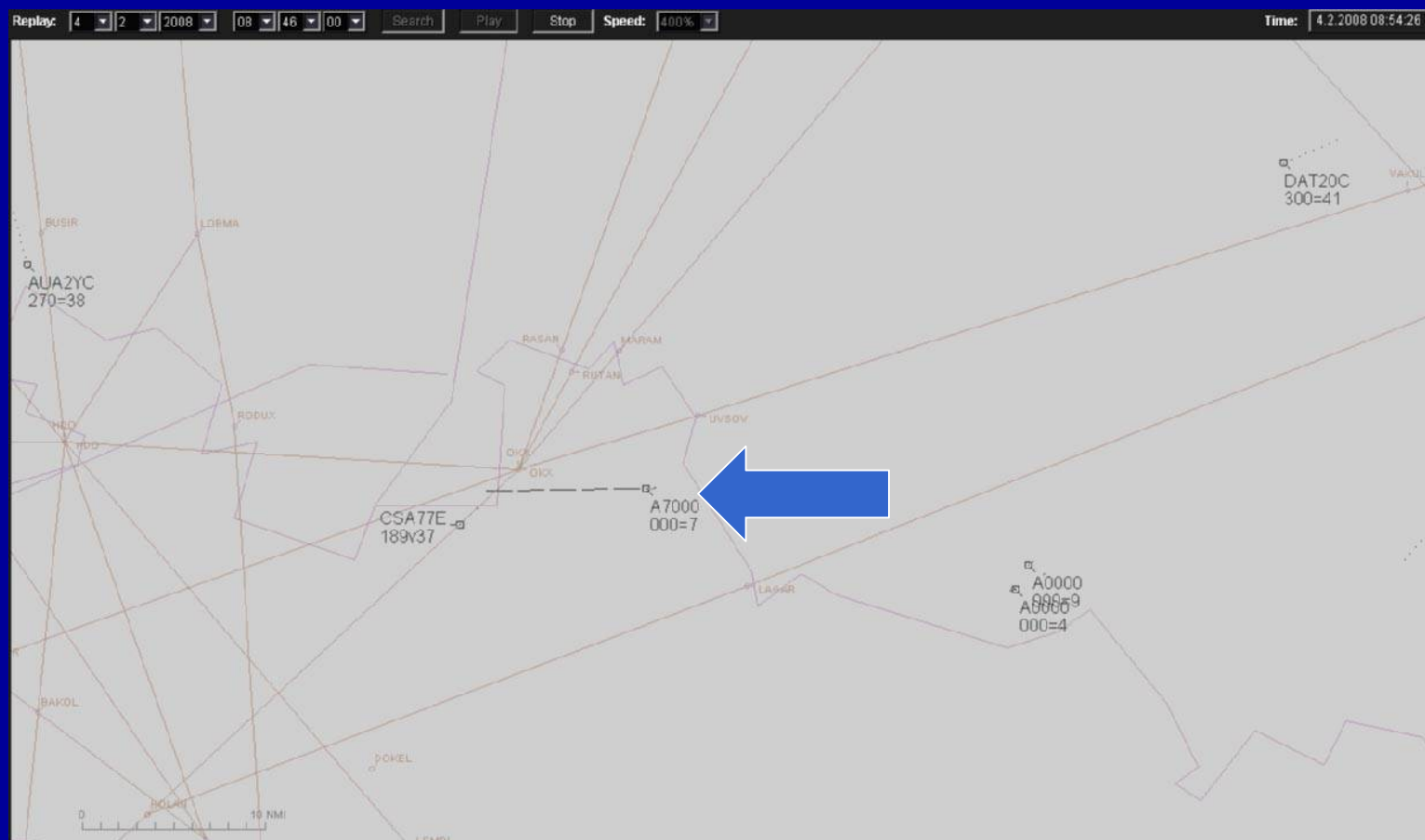
Po cca 35–40 minutách letu vstoupil do FIR Praha v prostoru bodu LAGAR, aniž obdržel letové povolení a pokračoval v letu směrem na Šluknov.

V tom čase jeho let probíhal ve FL 186 a dále klesal.

Odpovídač v módu C dával informaci o vertikální poloze pouze sporadicky.

Incident 04.02

Vstup do FIR LKAA – odpovídač bez údaje v módu C.



10. 04. 2008

2008 / Q1



Incident 04.02

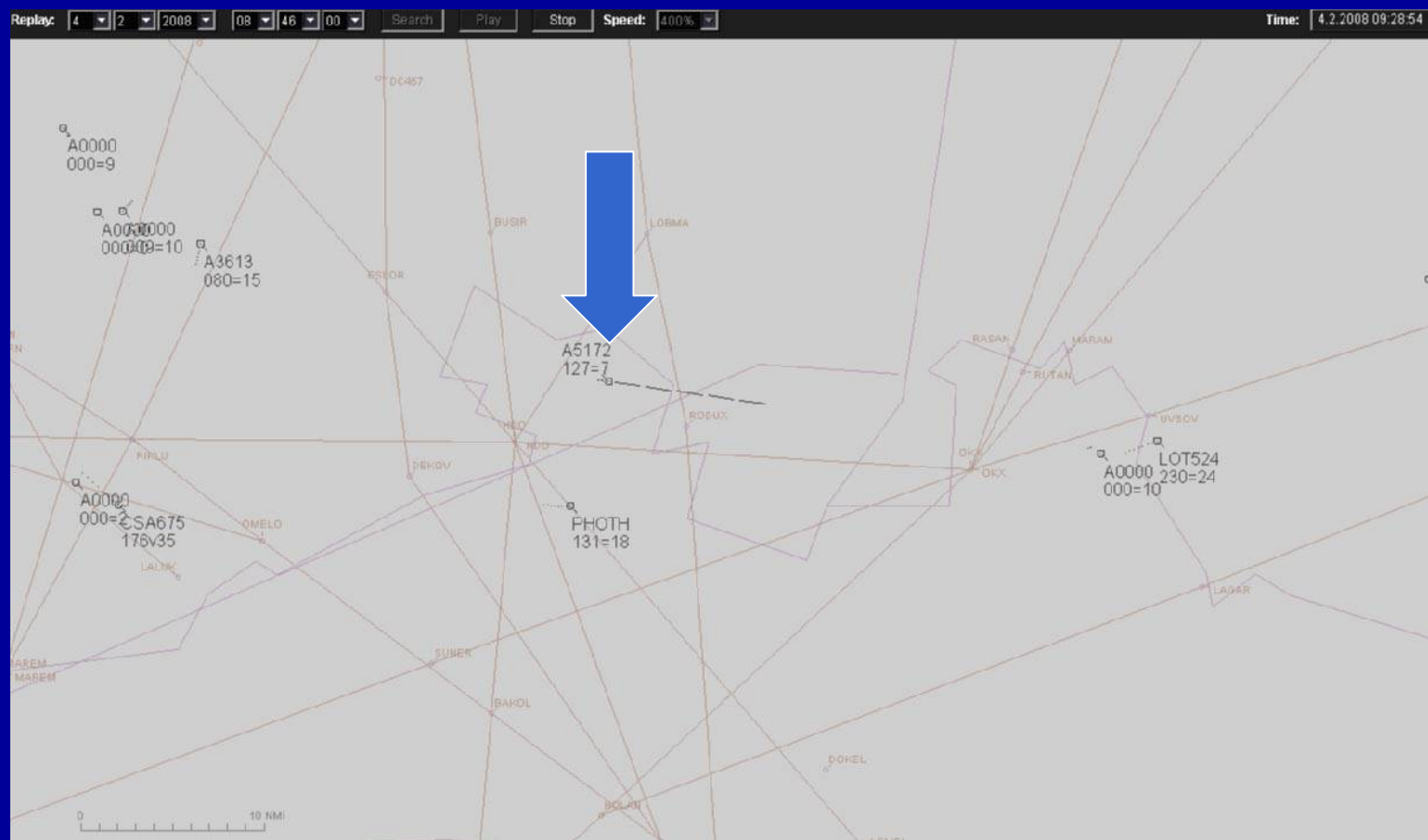
Služba ATC byla nucena korigovat lety
ostatních letadel vzhledem k OK-1837.

S pilotem kluzáku se navíc nedařilo navázat spojení
na **FREQ 118,375 ACC/NL**.

Spojení bylo navázáno po opětovném volání
na **FREQ 127,125 MHz**. OK-1837 byl poté přeladěn
na **FREQ sektoru ACC/NL 118,375 MHz**
a dále již jeho let ve FIR Praha probíhal dle pokynů ATS.

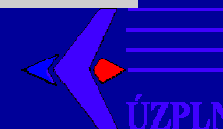
Incident 04.02

Návrat – odpovídač s údajem v módu C.



10. 04. 2008

2008 / Q1



Letecká nehoda 09.02.

Pilot MPG provedl nízký průlet
nad návsí obce Šalmanovice,
kde v té chvíli procházel masopustní průvod.
Pilot se při prohlížení průvodu střetl s dráty NN
a následně došlo k pádu z výšky cca 7 m
na náves obce.

Při této události byl MPG poškozen,
pilot přijat na ošetření.

Letecká nehoda 09.02.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 08.02.

Dne 7.2.2008 byl při motorové zkoušce letadla A310-304 zjištěn únik hydraulické kapaliny zelené větve z prostoru levého křídla .

Následovala výměna ventilu (ENGINE GREEN FIRE SHUTOFF VALVE) motoru č.1.

Po kontrolní motorové zkoušce bylo vše v pořádku.

Dne 8.2.2008 letělo letadlo z LKPR do SVMG (Margarita) - Venezuela.

Přibližně po 4,5 hod. letu došlo k úniku hydraulické kapaliny zelené větve ve stejném prostoru.

Letadlo pokračovalo v letu a po nouzovém vysunutí podvozku bez potíží přistálo.

Incident 08.02.

Na místě byly zjištěny stopy úniku
v prostoru hydraulických čerpadel
a v prostoru předtím měněného ventilu.

Po výměně obou hydraulických čerpadel,
dotažení spojů ventilu,
doplnění hydraulické kapaliny,
motorové zkoušce a kontrolních pracích
se 10.2.2008 mohl letoun bez cestujících
na palubě vrátit zpět.

Incident 08.02.

Během technického přeletu došlo opět k úniku hydraulické kapaliny zelené větve.

Po přistání letadla byla znovu vyměněna obě hydraulická čerpadla, filtry a provedeno studené protočení s natlakováním systému hydrauliky bez zjištěného úniku. Při následné motorové zkoušce zjištěn opět únik hydrauliky zelené větve z prostoru ventilu motoru č.1.

Příčinou opakovaného úniku hydraulické kapaliny zelené větve byla netěsnost spoje ventilu motoru č.1 a hydraulické trubky.

Incident 10.02.

Poškození letadla typu B737-500 způsobil
řidič vozidla místní handlingové společnosti
v Talinu (EETN) při příjezdu k letadlu.
Na základě PERMIT TO FLY č. 0137-08
vydaného ÚCL ČR dne 11.2.2008
a na základě souhlasu výrobce letadla,
při dodržení AFM (Aircraft Flight Manual)
byl proveden přelet do PRG
(limit pro přelet do FL 100 - nepřetlakovaný let).

V PRG bylo letadlo pak opraveno.

Incident 10.02.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 10.02.

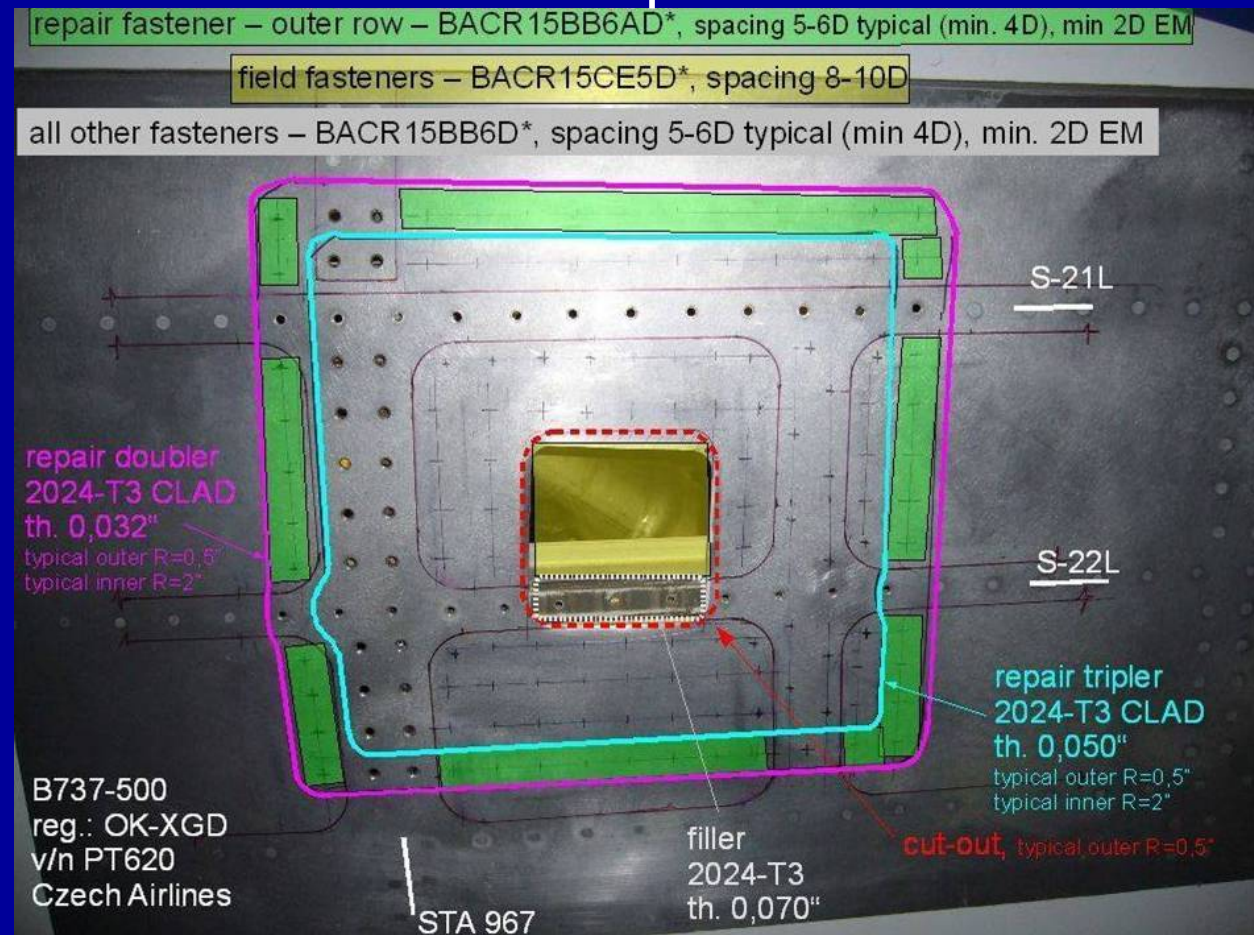


10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 10.02.

Stádium po vyříznutí poškozeného potahu
s označení konstrukčních prvků letadla v tomto místě.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 11.02.

V 15:22 zaznamenal AEC letadlo s odpovídačem SSR zapnutým v módu A7000 v ALT 3600 FT v poloze 1NM severně Neratovic, které letělo kurzem 060.

Letu ČSA 671 bylo nařízeno zastavit klesání v 5000 ft, protože byl konfliktní s tímto neznámým provozem.

Neznámý provoz následně pokračoval na sever ve stoupání do ALT 4000 ft, mimo TMA II PRAHA.

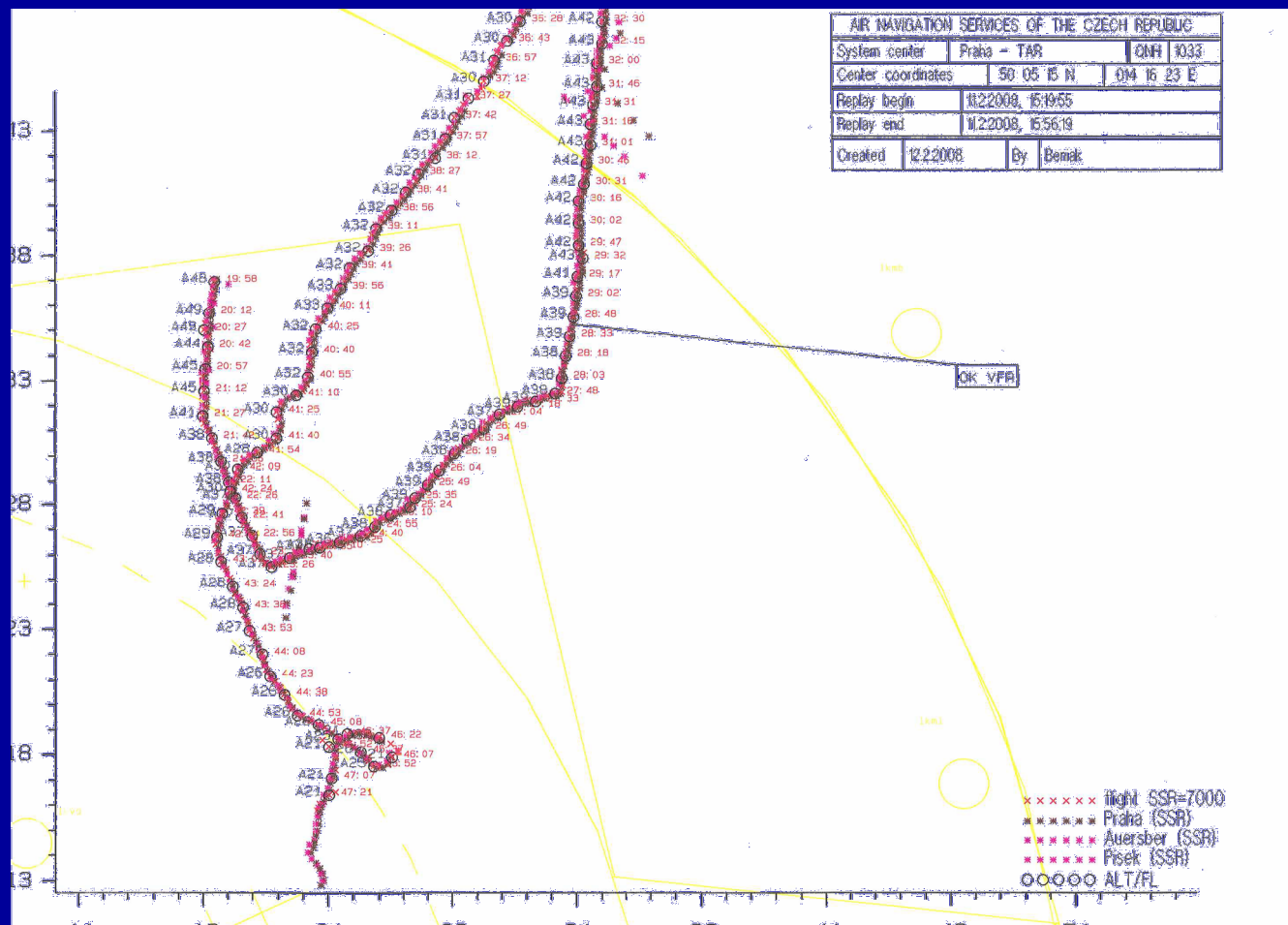
V 15:39 se opět vrací v ALT 3000-3200 ft pod/do TMA II PRAHA 5 NM, severně ETATU.

V 15:47 vstupuje do CTR RUZYNE u Kostelce nad Labem.

V 15:50 opouští CTR RUZYNE u Přezletic do CTR KBELY.

Poté navázal spojení s TWR LKKB - bylo zjištěno, že šlo o C 172.

Incident 11.02.



10. 04. 2008

2008 / Q1

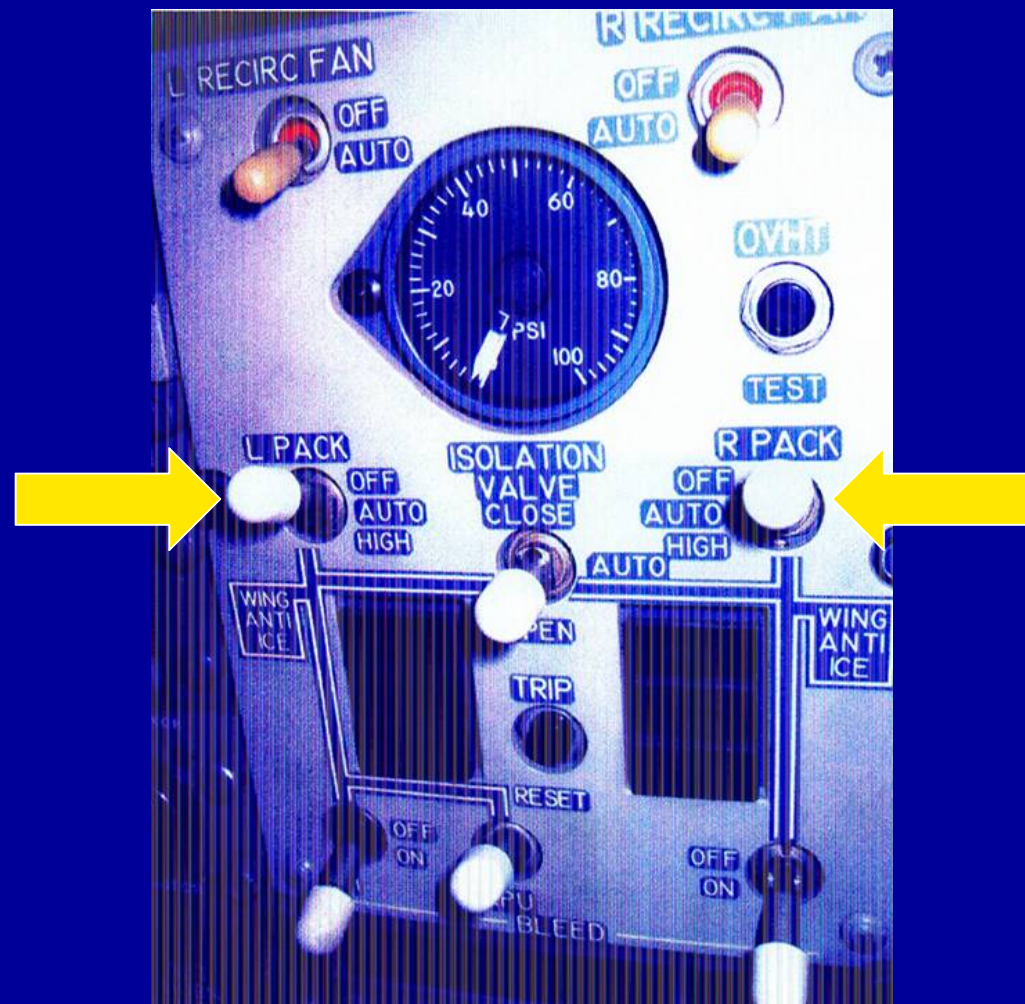


Incident 18.02.

Při vzletu letounu B737-500 z LKPR
došlo po stlačení TOGAa náběhu otáček motorů
k rozsvícení MASTER CAUTION.
Vzlet přerušen při cca 50 kt.

Následnou kontrolou bylo zjištěno
nezapnutí přetlakování kabiny od motorů
při provádění „Before Taxi Procedure“ posádkou.

Incident 18.02.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 20.02.

Pilotka letadla prováděla vlek transparentu po trati
Benešov - Litomyšl - Benešov.

V prostoru Vlašim navázala spojení s MACC Praha
a žádala informaci o aktivaci dočasně vyhrazených prostorů
TSA 26 a TSA 27.

Bylo sděleno, že TSA, na které se dotázala, nejsou aktivovány.
PIC ukončila spojení s MACC a dál letěla po trati, která se
vyhnula MCTR Čáslav.

Letěla ve výšce do 300 m nad zemí se zapnutým odpovídačem
SSR v módu C, s nastaveným kódem 7000.

Nepozorností při přípravě si neuvědomila, že její trať vede přes
TSA 20 a včas se neinformovala o jeho aktivaci.

Incident 20.2.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 20.2.

MACC Praha, APP ani TWR Čáslav
neměli s letadlem spojení
a situaci hodnotili bez znalosti úmyslu PIC.

Letadlo narušilo TSA 20,
do něhož byl v době aktivace vstup zakázán.

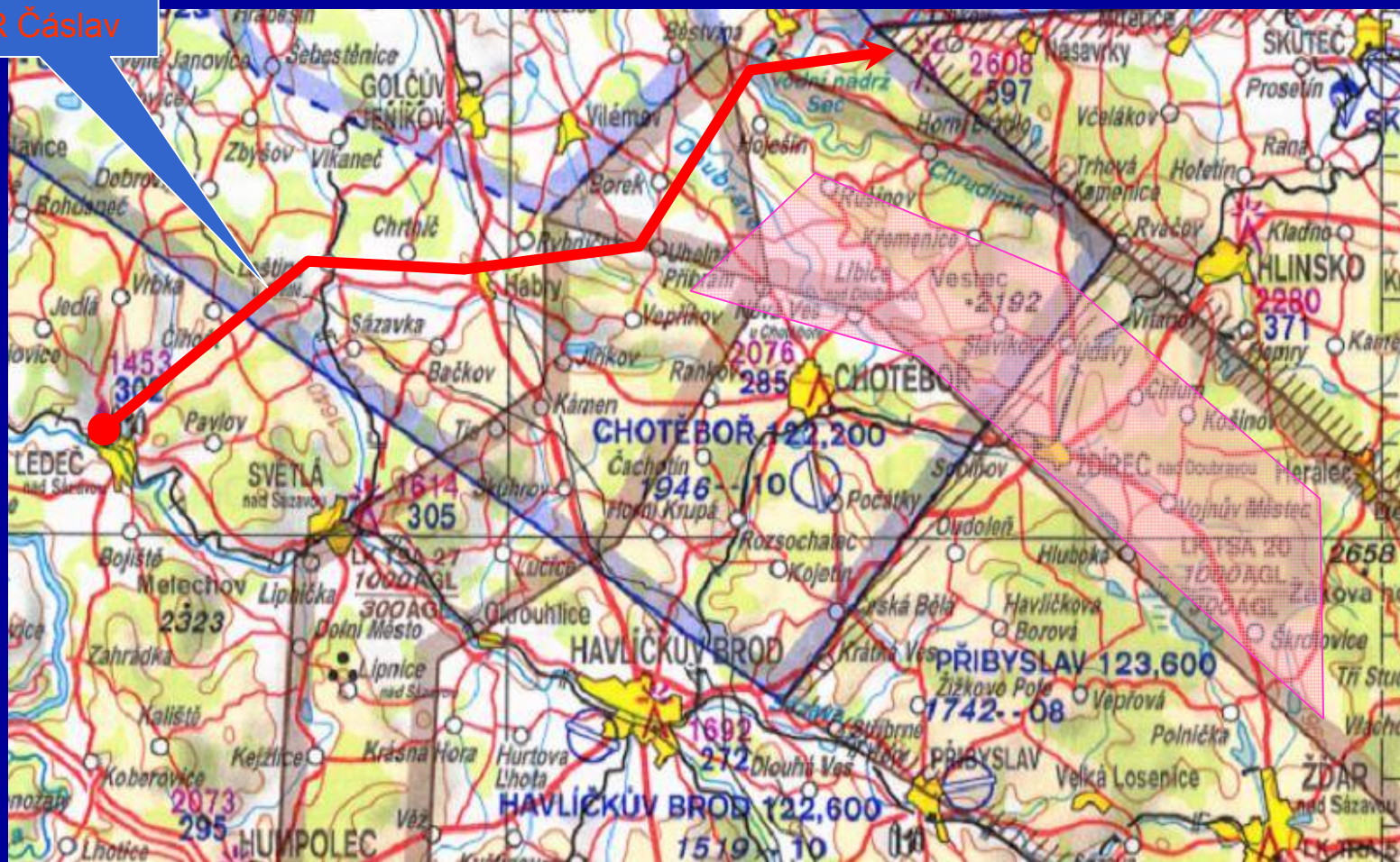
APP EC sledoval neznámý provoz a pozdržel vzlet vojenských
letadel, ke snížení rozstupu nedošlo.

Příčinou byla nedostatečná příprava PIC na let
s ohledem na znalost rezervace vzdušného prostoru
na trati vleku transparentu.

Hodnoceno jako „Significant Incident“.

Incident 20.2.

Trat' letu
při oblévání
MCTR Čáslav

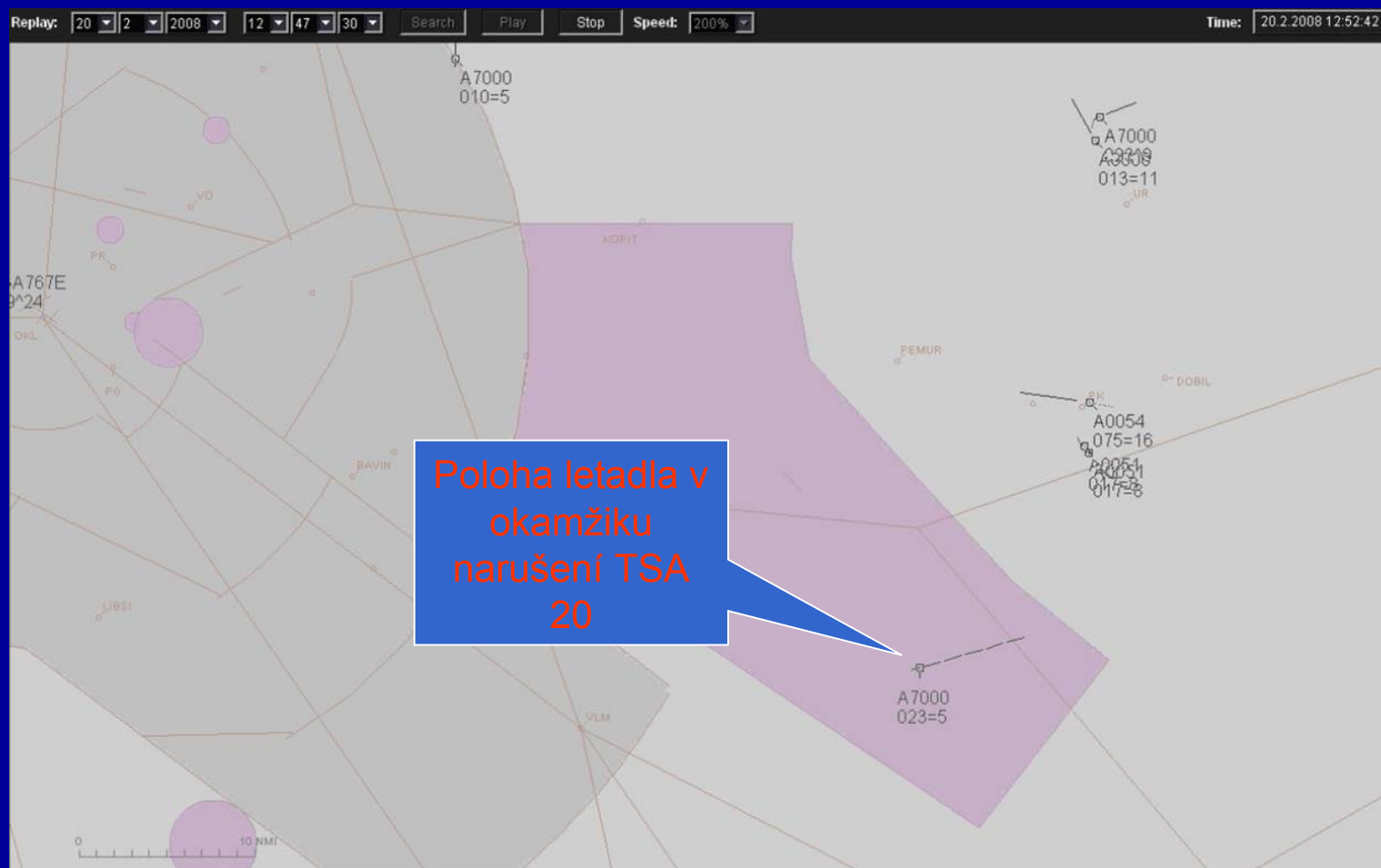


10. 04. 2008

2008 / Q1



Incident 20.2.



10. 04. 2008

2008 / Q1



Letecká nehoda 21.02.

Pilot motorizovaného kluzáku
prováděl lety po okruhu na RWY 11
na letišti Holešov.

Při posledním letu neprovedl důsledně důležité úkony,
opomenul udělat kontrolu vysunutí podvozku
a přistál se zasunutým podvozkem.

Došlo k poškození kluzáku,
pilot nebyl zraněn.

Letecká nehoda 21.02.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Nespecifikovaný 11.02.

Brazilský úřad CENIPA požádal o pomoc při zjišťování příčin VI letounu L-410UVP-E, poznávací značky PR-NHC.

Na pravidelné lince SBPA (Porto Alegre) do SBNM (Santo Angelo) došlo při klesání k požáru pravého motoru.

Ředitel ústavu jmenoval zplnomocněného představitele ČR pro tuto událost.

Nespecifikovaný 11.02.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Vybrané události

Březen 2008

Letecká nehoda 04.03.

Vzlet letounu Cessna T 210N z letiště LKPC
z RWY27 proběhl bez potíží.

Asi po jedné minutě horizontálního letu
PIC zaznamenal mírné zbrždění letounu
doprovázené změnou zvuku motoru.

Poté pilot provedl pokus o obnovení potřebného
režimu chodu motoru přestavením páky vrtule,
bohatosti směsi paliva a otáček motoru.
K očekávanému obnovení tahu pohonné jednotky nedošlo.

Letecká nehoda 04.03.

Vzhledem k momentální výšce letu cca 2000 ft
a rychlosti letu 90 kt
pilot převedl letoun do klesání
a rozhodl se pro přistání do terénu.

S ohledem na charakter terénu
předpokládaného místa přistání
se rozhodl pro přistání „na břicho“
bez vysunutého podvozku.

Letecká nehoda 04.03.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Letecká nehoda 04.03.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Letecká nehoda 04.03.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 12.03.

Po vzletu letounu B737-400
z LKPR zaznamenala posádka
závadu vyhřívání posuvného okna
na straně FO.

Letoun směřoval původně do Oslo (ENGM),
na doporučení techniků ČSA
se ale vrátil z letu na LKPR.

Na let do Osla bylo nasazeno
jiné letadlo se zpožděním 106 minut.

Incident 12.03.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 13.03.

Po vzletu letadla ATR 42-320 z letiště Hamburg (EDDH)

došlo při zasouvání podvozku

k zablokování páky ovládání v poloze DOWN.

Let pokračoval s vysunutým podvozkem
s provozním omezením maximální letové hladiny
a rychlosti letu.

Let a přistání na LKPR proběhlo bez potíží.

Příčinou technické závady byla vadná páka
(CONTROL LEVER L/G).

Incident 13.03.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 16.03.

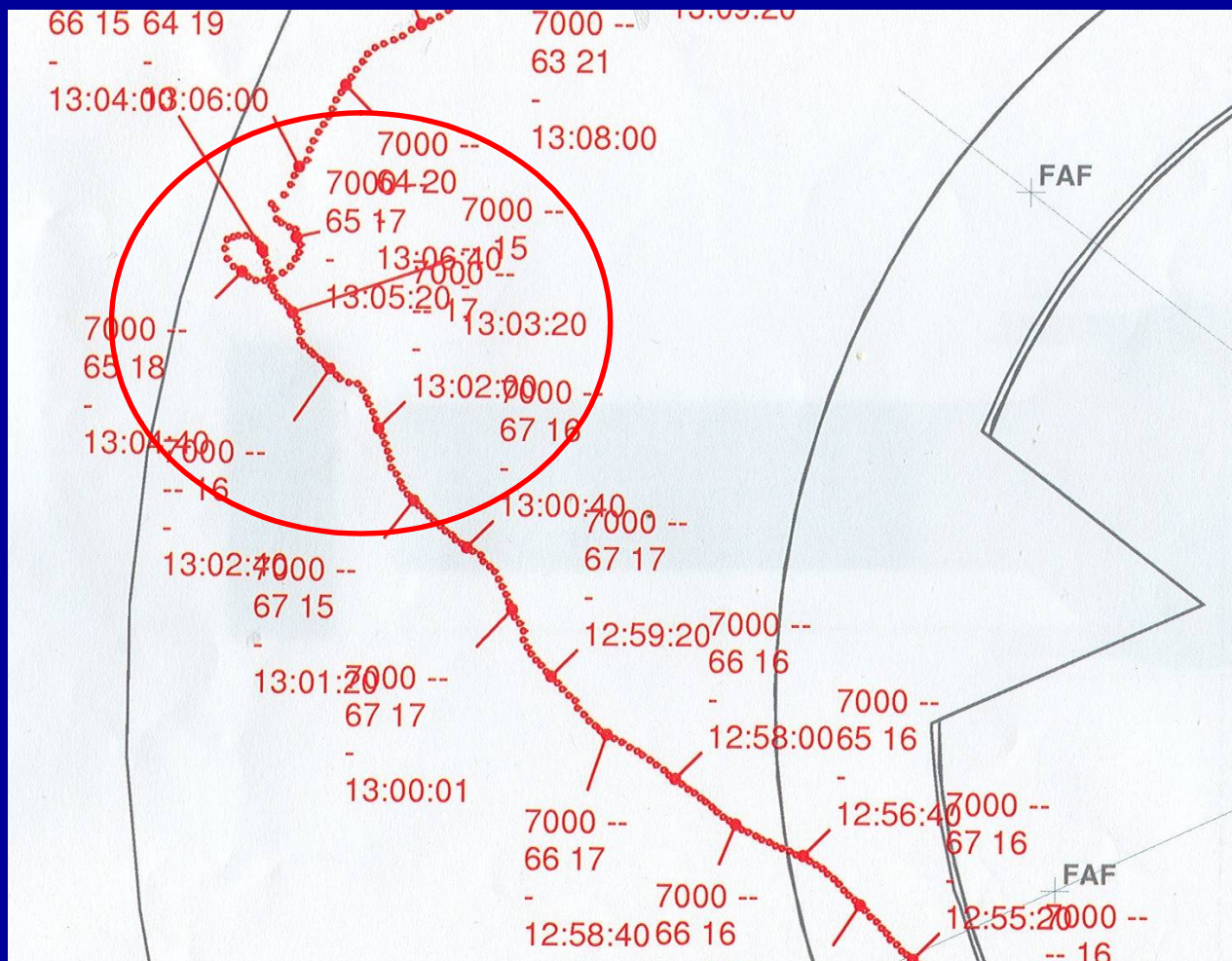
V poloze 5 NM západně bodu Whisky se objevil neidentifikovaný cíl ve FL 067 s kódem A 7000, který pokračoval směrem na Roudnici.

Bylo zjištěno, že se pravděpodobně jedná o letadlo OK-LEV, které provádělo výcvikový let LKLT – LKLT.

Jak uvedl velitel pilot-instruktor, pokud letěli v MCTR LKKB, nepřekročili 1800 ft ALT. Jinak po celou dobu letu nepřekročili výšku 250 m nad zemí.

Příčina incidentu je zjišťována, pravděpodobně se jedná o chybnou funkci odpovídače SSR.

Incident 16.03.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Incident 20.03.

Po vzletu letadla B 737-500 z letiště Riga (EVRA)
při zasouvání podvozku zůstala páka ovládání zablokována
v poloze DOWN.

Následoval návrat letadla na letiště startu.

Příčinou technické závady
byl vadný snímač (AIR SAFETY SENSOR).

Incident 20.03.



10. 04. 2008

2008 / Q1

Vystoupení hosta

Ing. Miroslav Voráček
přednese příspěvek na téma

„Použití automobilních benzinů
v provozu leteckých motorů“

Informace

10. 04. 2008

2008 / Q1



DG TREN

Ve dnech 31.1. a 1.2. se ředitel Ústavu zúčastnil „Konzultačního setkání k projednání možných revizí Směrnic 94/56 a 2003/42“ ES.

Setkání bylo svoláno p. Roberto SALVARANI
– vedoucím Directorate F - Air Transport
EUROPEAN COMMISSION.

Na zahájení byla provedena prezentace studie ECORYS,
která byla zadána počátkem roku 2007

- ÚZPLN se též zúčastnil zasláním vyplněného dotazníku.
- Mimo jiné zde byly diskutovány návrhy EASA
na účast při odborném zjišťování příčin LN.

LN – 09.12. Kyjev - UKKK

V 7. týdnu byl v ČR
ředitel odboru odborného zjišťování příčin
ukrajinského Ministerstva dopravy a spojů
V. A. Švec s inspektorem O. Alexejevem.
Jednání se uskutečnila v souladu s Annex 13
při zjišťování příčin LN na letišti ZHULIANY.
V prosinci 2007 zde zahynulo 5 českých občanů.
Inspektoři Ústavu jim upřesnili informace,
které již byly předány na vyžádání
a doplnili a vysvětlili další dotazy.

Diskuse

10. 04. 2008

2008 / Q1



Závěr

Děkuji za pozornost
a upozorňuji na termín další
porady k bezpečnosti letů,
která se bude konat v těchto prostorách VZLÚ
dne 10. července 2008.

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

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

www.uzpln.cz



The screenshot shows the top section of the ÚZPLN website. At the top, there is a blue banner with the text "AIR ACCIDENTS INVESTIGATION INSTITUTE" in blue and "ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD" in white. Below this, a light blue bar contains the text "Porada k bezpečnosti letů se bude konat dne 5. dubna v prostorách VZLÚ." in black. On the left side, there is a vertical menu with blue links: "english", "O nás", "Legislativa", "Statut", "Jmenování", "Organizace", "Prezentace", "Výroční zprávy", "Info", "Záv. zprávy", "Činnost", "Kontakty", "Spojení", and "Historie". The main content area has a white background with the text "Vítáme vás na našich stránkách" in black. To the right of this text is a logo consisting of a stylized blue and red arrow pointing left, followed by the text "Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod" in black, which is underlined.

AIR ACCIDENTS INVESTIGATION INSTITUTE

**ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD**

Porada k bezpečnosti letů se bude konat dne 5. dubna v prostorách VZLÚ.

english

O nás
Legislativa
Statut
Jmenování
Organizace
Prezentace
Výroční zprávy
Info
Záv. zprávy
Činnost
Kontakty
Spojení
Historie

Vítáme vás na našich stránkách

Ústav
pro odborné
zjišťování příčin
leteckých nehod

10. 04. 2008

2008 / Q1



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