

Porada

k bezpečnosti letů

za 3. čtvrtletí 2009

Program

- ① Rozbor LN a I za 3. čtvrtletí 2009
- ② Informace
- ③ Diskuse
- ④ Závěr

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod



Rozbor období červenec – září 2009

Letoun/MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	3	85	41
2 250 – 5 700 kg	1	0	1	0
do 2 250 kg	26	1	8	5

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod



Rozbor období červenec – září 2009

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	4	0	4	1
SLZ – ULLt	1	0	0	0
SLZ – ULH+UW	1	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	7	0	0	0

8.10.2009

2009/Q3

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod



Rozbor období červenec – září 2009

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	7	22	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Nespecifikované / Not determined	Σ			5

Rozbor období červenec – září 2009

C E L K E M U D Á L O S T Í - 223

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
47	26	98	47	5

Vybrané události

Červenec

Letecká nehoda 2.7.

Při vzletu letounu Z-43 z LKBE
v plném obsazení
vyjel letoun z RWY do obilného lánu.
Příčinou bylo pozdní rozhodnutí pilota
o přerušení vzletu.

Letoun významně poškozen,
osoby na palubě nebyly zraněny.

Letecká nehoda 2.7.



Letecká nehoda 2.7.



Letecká nehoda 4.7.

Pilot kluzáku L-13 provedl špatný rozpočet
a přistál do pole
před letištěm LKSU.

Kluzák poškozen,
pilot nezraněn.

Letecká nehoda 4.7.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 4.7.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 4.7.

Při nezdařeném bezpečnostním přistání vrtulníku
BELL-206 LT do terénu

začal vrtulník rotovat a tvrdě dosedl na zem.

Byly poškozeny listy nosného rotoru, rotorová hlava,
rotorová hřídel a táhla řízení,
deformovány podvozkové lyžiny,
useknutý ocasní nosník atd.

Osoby na palubě nebyly zraněny.

Letecká nehoda 4.7.



Letecká nehoda 4.7.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 5.7.

Pilot letounu Cessna C-206 po provedení výsadku klesal z FL 110 do prostoru třetí zatáčky RWY30 na LKTA.

Po náhlém poklesu výkonu motoru a neúspěšném pokusu obnovit požadovaný výkon se pilot rozhodl přistát na plochu vpravo od RWY30.

Po doteku se zemí a po ujetí 40 m se vylomila přední noha podvozku a letoun se převrátil na záda.

Pilot nebyl zraněn.

Příčiny vzniku události jsou zjišťovány komisí ÚZPLN.

Letecká nehoda 5.7.



Letecká nehoda 5.7.



8.10.2009

2009/Q3

Vážný incident 11.7.

Letadlo ATR42/CSA517 se přihlásilo na spojení nad bodem HDO v 07:32:27 a pokračovalo v klesání do FL150.

Letadlo A319/CSA449 se přihlásilo na spojení v čase 07:32:47 nad bodem HDO a pokračovalo v klesání do FL 190.

Předpokladem řídicího letového provozu bylo umožnit letadlu A319 přiblížení na přistání před ATR42 a proto v 07:33:47 mu vydal povolení klesat do FL 160 a pokračovat na FAF RWY 24.

Velitel letadla povolení potvrdil, ale druhý pilot, na pokyn velitele letadla, nastavil na panelu FCU FL 150.

V kritickém okamžiku byl vertikální rozstup mezi letadly 200ft a horizontální rozstup 1,12NM.

Ke snížení stanovených minim rozstupů mezi letadly došlo nepozorností posádky a nedostatečnou asertivitou druhého pilota

8.10.2009 při pochybnosti o přidělené hladině.

2009/Q3

Letecká nehoda 13.7.

Po ztrátě výšky při termickém letu pilot nevhodně vyhodnotil sklon plochy pro nouzové přistání.

Přistání provedl po svahu,
zamýšlenou plochu přelétl
a skončil v poli s vysokým porostem obilí
1 km jižně od obce Votice.

Kluzák poškozen,
pilot nezraněn.

Letecká nehoda 13.7.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 13.7.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 15.7.

Zahraniční pilot řešil nedostatek výšky k dokluzu na LKSU přistáním do terénu na vyhlídnuté pole. Přistání bylo pod větším úhlem, na větší rychlosti nebo jako delší vůči využitelné ploše.

Ve výběhu, při přejezdu nerovností na rozhraní pole a místní komunikace, došlo k poškození kluzáku.

Pilot kluzák vzápětí naložil do přepravníku a odvezl mimo území ČR s tím, že událost ohlásil příslušnému úřadu v Dánsku.



Letecká nehoda 19.7.

Při aerovlekovém vzletu z letiště LKMK se uvolnil
překryt
zadní kabiny kluzáku LAK-20T,
který následně poškodil ocasní plochy kluzáku.

Dvoučlenná posádka nezraněna.

Příčiny LN se zjišťují.

Letecká nehoda 19.7.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 19.7.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 21.7.

Pilot nezvládl přistání letounu MAULE na letišti LKBE.

Po třetím odskoku se zborčila
přední podvozková noha
a letoun se překlopil na záda.

Letoun značně poškozen,
pilot nezraněn.

Letecká nehoda 21.7.



Incident 22.7.

Posádka letounu Boeing 737-500 zjistila krátce po vzletu z LEMH-Menorca Španělsko indikaci pádové rychlosti letounu.

Došlo k aktivaci „STICK SHAKER“ na levé straně a k částečné ztrátě údajů na levém displeji.

Kapitán letounu se rozhodl pro návrat do LEMH.

Při kontrole letounu byla zjištěna ulomená klapka snímače úhlu náběhu.

Byl proveden technický přelet na LKPR k opravě.

Incident 22.7.



8.10.2009

2009/Q3

Vážný incident 26.7.

Po ukončení vleku kluzáku odpadla
na letounu Z 526F vrtule V 503A.

Pilotka nouzově přistála na plochu u obce Javorník .

Ke zranění posádky

a dalšímu poškození letounu nedošlo.

Prohlídkou motoru bylo zjištěno ukroucení
klikového hřídele v místě vrtulové příruby.

Příčiny vzniku události jsou zjišťovány komisí ÚZPLN
a jsou očekávány výsledky morfologie lomové plochy .

Událost je hodnocena

jako vážný incident z technických příčin.

Vážný incident 26.7.



8.10.2009

2009/Q3

Vážný incident 26.7.



8.10.2009

2009/Q3

Vážný incident 26.7.



8.10.2009

2009/Q3

Vybrané události

Srpen

Vážný incident 1.8,

Posádka letounu A320-214 zaregistrovala po vzletu z LCLK (Larnaca) závady indikované ECAM.

Současně byl v pilotní kabině i kabině cestujících cítit zápach „spáleného elektrozařízení“.

Provedena příprava na „připravenou nouzovou situaci“ a vyžádána priorita pro návrat zpět.

Piloti po letu ohlásili možnost „tvrdého přistání“.

Příčiny události se zjišťují.

Incident 6.8.

Dvoučlenná posádka letounu A 320 zahraniční společnosti se domluvila standardní signalizací na letišti LKTB před letem bez cestujících o odstranění klínů od kol. Řídící odbavovací plochy následně zjistil samovolný pohyb letounu. O této skutečnosti informoval signálem posádku. Letoun vyjel do travnatého pásu, odkud byl bez poškození vytažen tahačem.

Incident 6.8.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 7.8.

Ústav byl požádán Slovinskou partnerskou organizací o poskytnutí pomoci při zjišťování příčin LN motorového kluzáku L-13SW „Vivat“.

Po vzletu asi ve výšce 50 m se otevřely vzdušné brzdy, což způsobilo ztrátu výšky a zachycení drátů elektrického vedení.

Kluzák zničen, oba členové posádky nezraněni.

Na žádost slovinské komise provedl inspektor ÚZPLN simulaci letu dle popsané situace.

Výsledky byly předány komisi.

Letecká nehoda 7.8.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 7.8.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda PARA 9.8.

Parašutista prováděl seskok z výšky 4 000 m
v disciplíně RW na LKKU.

Ve výšce 40-45 m nad zemí provedl
prudkou levou zatáčku cca 230-250°.

Parašutista již nestačil podrovnat padák na přistání
a pod úhlem cca 30-40° narazil do země.

Byl plně kvalifikován, celkem 480 seskoků.

Na typu měl celkem 49 seskoků,
manévr s padákem nezvládl.

31-letý parašutista byl těžce zraněn
a zraněním při převozu podlehl.

Letecká nehoda PARA 9.8.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda PARA 9.8.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 14.8.

Pilot letounu C-172 se třemi cestujícími na palubě
nezvládl přistávací manévr
na RWY 05R LKLT.

Při násilném přistání po dlouhém rozpočtu ulomil
přední nohu podvozku a letoun se zastavil na RWY 05R.

Poškozena vrtule a přední část trupu,
ulomena přední noha podvozku.

Pilot a jeden cestující lehce zranění.

Letecká nehoda 14.8.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 16.8.

Ve fázi přiblížení na přistání na RWY13 LKST,
cca 300 m před prahem dráhy,
krátkodobě poklesl výkon motoru
letounu Cessna FR 172H.

Letoun zachytil o korunu stromu na břehu řeky Otavy,
kde došlo k částečné destrukci pravé poloviny křídla
a následně narazil do protějšího kamenitého břehu řeky.

Letoun zničen, pilot a dva cestující zahynuli,
třetí cestující těžce zraněna.

Letecká nehoda 16.8.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 16.8.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 16.8.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 23.8.

Pilot neodhadl správně vzdálenost mezi kluzáky
a při přistání s kluzákem L 23, OK-0208 na RWY LKSR
při dojezdu zachytil levým křídlem
o pravé křídlo kluzáku L 13, OK-0788 stojícího na RWY.
Poškození L 23 - díra 140 cm od koncového oblouku
levého křídla o velikosti cca 25 cm.

Poškození stojícího L 13 - ulomená zadní část
koncového oblouku
a zvlněný potah předního závěsu pravého křídla.

Stojící
L 13, OK-0788

Přistávající
L 23, OK-0208



8.10.2009

2009/Q3

Vybrané události

Září

Incident 2.9.

Instruktor se žákem prováděli výcvikový let
v prostoru Vyškova na letounu C-152.

Ve výšce cca 800 m na čelní sklo letounu narazil pták,
pravděpodobně káně.

Čelní sklo bylo rozbito, do kabiny vnikly
části tkáně a peří, zbytky ptáka se odrazily mimo.

Instruktor zvládl bezpečné přistání na letišti LKVY,
ke zranění osob nedošlo.

Incident 2.9.



8.10.2009

2009/Q3

Incident 2.9.



8.10.2009

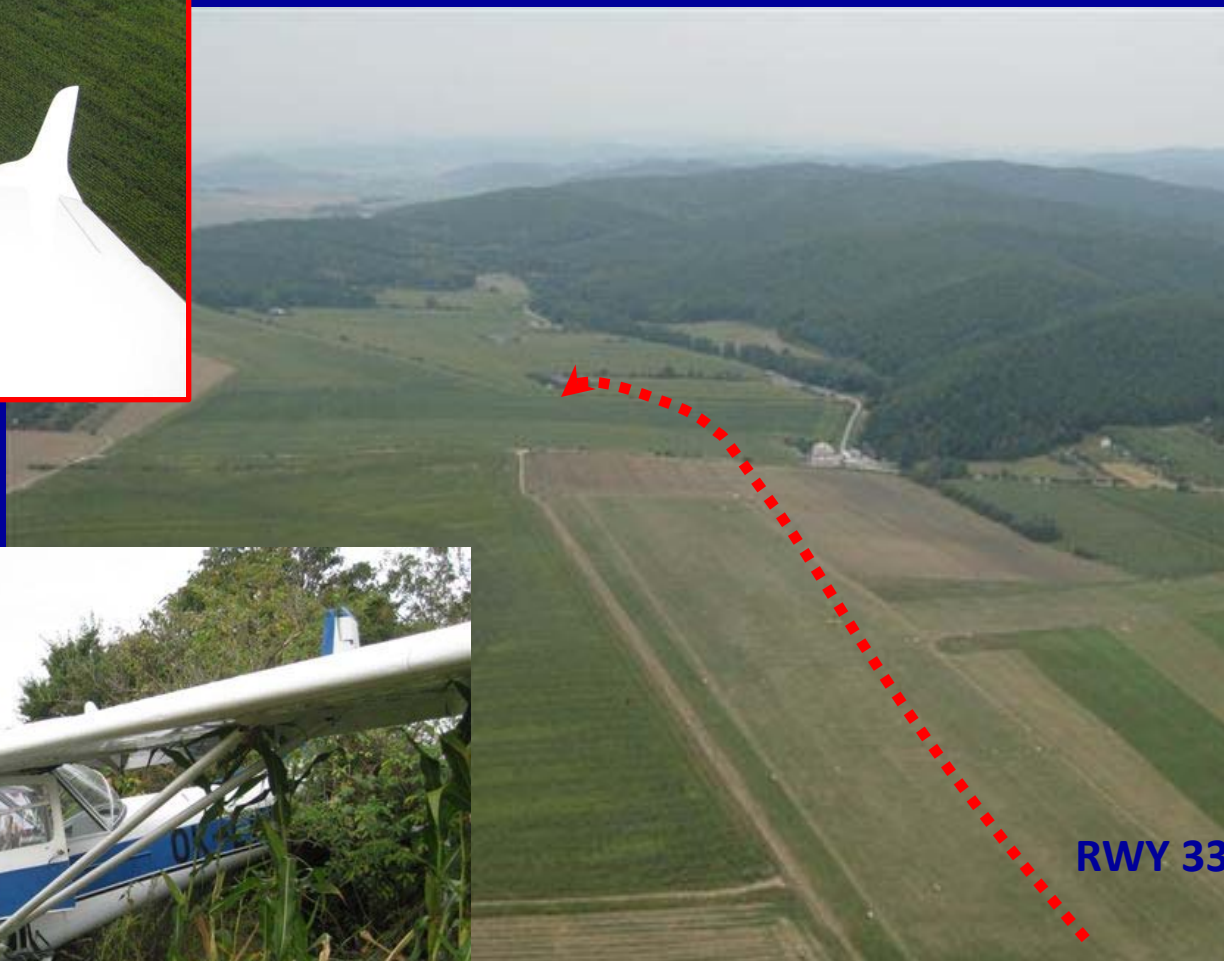
2009/Q3

Letecká nehoda 11.9.

Pilot prováděl vzlet k aerovleku dvou kluzáků
(Pionýr a Kmotr).

Krátce po vzletu došlo ke snížení
gradientu stoupání letounu,
následovalo vypnutí kluzáků
s následným pádem vlečného letounu na zem na poli,
asi 500 m NW od konce RWY33 LKCM.

Piloti kluzáků přistáli opodál na poli.



2009/Q3

Letecká nehoda 11.9.

POŠKOZENÍ

Při pádu došlo k poškození letounu L 60S velkého rozsahu, zejména vrtule, motoru, přední části trupu, podvozku, pravého křídla.

Kluzáky přistály na poli bez poškození.

Letecká nehoda 12.9.

Při přeletu ve volné formaci 4 letounů z LKPM do LKSK se z důvodů zhoršujících se meteo podmínek piloti 3 letounů rozhodli nedokončit let na plánovaném letišti přistání a přistáli na LKZB. Jednalo se o piloty s náletem 600 – 16 000 hod. Pilot čtvrtého letounu Z-143 s náletem 85 hod. pokračoval na plánované letiště přistání. Za nepříznivého počasí narazil do kopcovitého terénu. Pilot i cestující (s leteckými zkušenostmi cca 500 hod.) zahynuli, letoun shořel.

Letecká nehoda 12.9.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 12.9.

Směr příletu



Letecká nehoda 12.9.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 14.9.

Hotovost Ústavu byla informována o pátrání po letounu
EUROPA XS, který letěl po plánované trati
Hilversum (Holandsko) do LKBE.

Pro špatné meteo podmínky nemohly být nasazeny
vrtulníky SAR,

trosky v blízkosti Jena-Schöngleina byly nalezeny
pomocí telefonní mobilní sítě a 150 policistů, hasičů,
psovodů a dobrovolníků.

Letoun zničen. Obě osoby na palubě zahynuly.

Příčiny LN zjišťuje BFU SRN při spolupráci s Ústavem.

Letecká nehoda 14.9.



8.10.2009

2009/Q3

Letecká nehoda 14.9.



8.10.2009

2009/Q3

Vážný incident 21.9.

Řídicí letového provozu ACC Praha prováděl
radarové vektorování mezi letadly

CSA 288 a TVS655/ B737-800

z důvodu zachování rozstupů.

TVS655 po vykřížování pokračoval na pokyn

ŘLP ACC podle současného kurzu.

Následkem toho se dostal

do dočasně omezeného prostoru TRA65,

který byl aktivován pro vojenský provoz.

Vážný incident 21.9.

ŘLP ACC věnoval zvýšenou pozornost dalšímu provozu a s tím související koordinaci. Letoun TVS se dostal do blízkosti vojenskému provozu L-159, který musel provést manévr k vyhnutí. V kritickém okamžiku byla vzdálenost mezi letadly 1,89 NM horizontálně a 500 ft vertikálně.

Vážný incident 21.9.



Incident 27.9.

Posádka letounu ATR72-200 po vzletu z RWY 13 LKPR oznámila několikanásobné zasažení letounu paprskem laseru zelené barvy vysoké intenzity.

Paprsek byl mířen na letadlo
(nešlo o náhodné zasažení)
z prostoru obce Kosoř,

5x opakovaně v rozsahu cca 20 sek.

Při zjišťování příčin spolupracujeme s PČR.

Incident 27.9.

Studie ICAO C-DEC 185/11

– zpracovaná Transport CANADA

Studie o rozsahu 26 stran upozorňuje především
na 2 zdroje :

- reklamní světla, která nemusí být přímo z laserového zdroje, jako jsou upoutávky obchodních center, nočních klubů atd.
- laserové ukazatele používané astronomickými společnostmi.

Závěry upozorňují na obtížnost řešení
= případných legislativních zákazů.

Prozatímní řešení – varování posádek
a jejich připravenost.

Letecká nehoda 28.9.

Pilot 72 let, s licencí LAA vydanou 4.12.1999

a zdravotní licencí vydanou 22.8.2008,

provedl vzlet s ULLa Kolibřík KK-1 na LKCS.

ULLa neměl platný technický průkaz

a nebyl 2 roky provozován.

Po vzletu z RWY 09 provedl zatáčku 5° - 10°

do kursu 180° a pak z výšky cca 50 m následoval pád.

Místo dopadu bylo 800 m od prahu dráhy 09,

100 m jižně.

ULLa zničen, pilot při převozu RZS zemřel.

Letecká nehoda 28.9.



8.10.2009

2009/Q3

Informace

ISASI 2009 Seminar

Accident Prevention Beyond Investigations



ISASI 2009

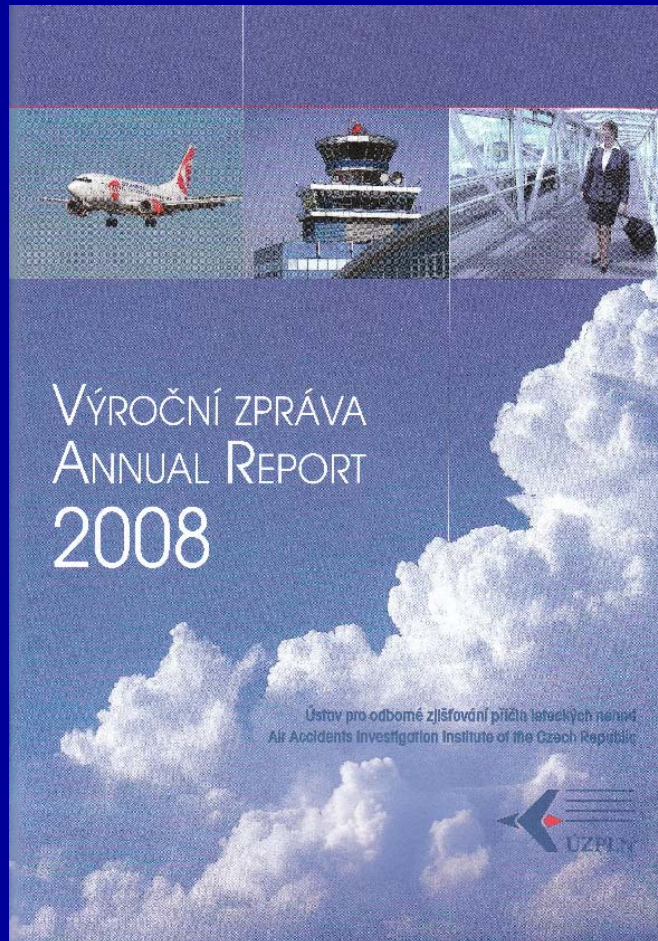
International Society of Air Safety Investigators

40th Annual Seminar - September 14-18 - Orlando, Florida

8.10.2009

2009/Q3

Výroční zpráva ÚZPLN



Předloženo
k informaci
vládě ČR.

IZS - Vysočina Třebíč 2009



8.10.2009

2009/Q3

IZS - Vysočina Třebíč 2009



8.10.2009

2009/Q3

IZS - Vysočina Třebíč 2009



8.10.2009

2009/Q3

Zákon, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

Návrh zákona schválen PS PČR na
59. schůzi.

Zákon Senátem schválen 23.07.2009.

Prezident zákon podepsal 11.08.2009.

Vyšlo ve Sbírce zákonů pod číslem
301/2009 Sb.

Změny od 1.1.2010

- Ústav shromažďuje a analyzuje informace o leteckých nehodách a vážných incidentech.
- Ústav shromažďuje a analyzuje informace o jiných než vážných incidentech, určuje jejich příčiny a vypracovává závěry a bezpečnostní doporučení, jen pokud lze takovéto informace a závěry využít k jejich předcházení.
- V mimořádných nebo skutkově složitých případech mohou inspektoři Ústavu využít pomoci odborného konzultanta, který má znalost speciálního oboru.

Změny od 1.1.2010

- Ústav může shromažďováním a analyzováním informací o incidentech a leteckých nehodách, při nichž nedošlo k usmrcení osob, určováním jejich příčin a vypracováváním závěrů a bezpečnostních doporučení pověřit na její žádost právníckou osobu, která je způsobilá zajistit řádný výkon činností.
- Na základě změn v zákoně budou k 1.1.2010 upraveny příslušné dohody mezi ÚZPLN a subjekty v civilním letectví a vydána pověření právníckým osobám.

Diskuse

Závěr

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

v

hotelu DUO, Praha 9 – Teplická 492

dne 21. 1. 2010

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

www.uzpln.cz

The logo of the ÚZPLN (Air Accidents Investigation Institute) features a stylized blue and red arrow pointing left, with the acronym 'ÚZPLN' in blue capital letters to its right.

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](#)

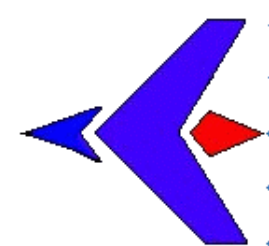
[Činnost](#)

[Kontakty](#)

[Spojení](#)

[Historie](#)

Vítáme vás na našich stránkách

The logo of the ÚZPLN (Air Accidents Investigation Institute) features a stylized blue and red arrow pointing left, with the acronym 'ÚZPLN' in blue capital letters to its right.

**Ústav
pro odborné
zjišťování příčin
leteckých nehod**

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