



---

**Ústav**

---

**pro odborně technické**

---

**zjišťování příčin**

---

**leteckých nehod**

---



**1/04**

# **PORADA K BEZPEČNOSTI LETŮ**

**V souladu s L 13, ust. 9.1.6**

**8. dubna 2004**

# **Program porady**

Rozbor LN a I za 1. čtvrtletí 2004

Informace

Diskuse

Závěr

**Rozbor LN a I**

**za**

**1. čtvrtletí 2004**

# Rozbor

## období leden – březen 2004

|  ÚZPLN<br>Letoun/hmotnost | LN | VI | I<br>a, b, c, d, e | PN |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|--------------------|----|
| přes 5 700kg                                                                                               | 0  | 2  | 49                 | 2  |
| 2 250 – 5 700 kg                                                                                           | 1  | 1  | 2                  | 0  |
| do 2 250 kg                                                                                                | 0  | 1  | 3                  | 0  |

# Rozbor

## období leden – březen 2004

|  <b>ÚZPLN</b> | <b>LN</b> | <b>VI</b> | <b>I</b><br><b>a, b, c, d, e</b> | <b>PN</b> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|----------------------------------|-----------|
| SLZ – ULLa                                                                                     | 2         | 0         | 2                                | 0         |
| SLZ – ULLt                                                                                     | 0         | 0         | 0                                | 0         |
| SLZ – ULH                                                                                      | 0         | 0         | 0                                | 0         |
| SLZ – PK, MPK<br>a ZK                                                                          | 2         | 0         | 0                                | 0         |

# Rozbor

## období leden – březen 2004

|  | LN | VI | I<br>a, b, c, d, e | PN |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|----|--------------------|----|
| Para                                                                              | 0  | 0  | 0                  | 0  |
| Balony a<br>vzducholodě                                                           | 0  | 0  | 0                  | 0  |
| Oznámení <span style="float: right;"><math>\Sigma</math> 22 událostí</span>       |    |    |                    |    |

# Rozbor období leden – březen 2004



**C E L K E M U D Á L O S T Í -...**

| <b>LN</b> | <b>VI</b> | <b>I<br/>a, b, c, d, e</b> | <b>PN</b> | <b>O</b>  |
|-----------|-----------|----------------------------|-----------|-----------|
| <b>5</b>  | <b>4</b>  | <b>56</b>                  | <b>2</b>  | <b>22</b> |

# Porovnání období leden – březen 2004 / 2003



**C E L K E M U D Á L O S T Í - 89 / 90**

| <b>LN</b>    | <b>VI</b>    | <b>I<br/>a, b, c, d, e</b> | <b>PN</b>    | <b>O</b>      |
|--------------|--------------|----------------------------|--------------|---------------|
| <b>5 / 7</b> | <b>4 / 1</b> | <b>56 / 69</b>             | <b>2 / 5</b> | <b>22 / 8</b> |

# Letecká nehoda

5

|                  |   |
|------------------|---|
| přes 5 700kg     | 0 |
| 2 250 – 5 700 kg | 1 |
| do 2 250 kg      | 0 |
| ULLa             | 2 |
| ULLt             | 0 |
| ULH              | 0 |
| PK, MPK a ZK     | 2 |
| PARA             | 0 |

# Vážný incident

4

|                  |   |
|------------------|---|
| přes 5 700kg     | 2 |
| 2 250 – 5 700 kg | 1 |
| do 2 250 kg      | 1 |
| ULLa             | 0 |
| ULLt             | 0 |
| ULH              | 0 |
| PK, MPK a ZK     | 0 |
| PARA             | 0 |

# Incident

56

## a/ letový 6

|                  |   |
|------------------|---|
| přes 5 700kg     | 1 |
| 2 250 – 5 700 kg | 0 |
| do 2 250 kg      | 3 |
| ULLa             | 2 |
| ULLt             | 0 |
| ULH              | 0 |
| PK, MPK a ZK     | 0 |
| PARA             | 0 |

# Incident

**56**

## **b/ technický 37**

|                  |    |
|------------------|----|
| přes 5 700kg     | 36 |
| 2 250 – 5 700 kg | 1  |
| do 2 250 kg      | 0  |
| ULLa             | 0  |
| ULLt             | 0  |
| ULH              | 0  |
| PK, MPK a ZK     | 0  |
| PARA             | 0  |

# Incident

**56**

## **c/ v řízení letového provozu      2**

|                  |   |
|------------------|---|
| přes 5 700kg     | 2 |
| 2 250 – 5 700 kg | 0 |
| do 2 250 kg      | 0 |
| ULLa             | 0 |
| ULLt             | 0 |
| ULH              | 0 |
| PK, MPK a ZK     | 0 |
| PARA             | 0 |

## d/ v zabezpečovací technice      4

|                  |   |
|------------------|---|
| přes 5 700kg     | 4 |
| 2 250 – 5 700 kg | 0 |
| do 2 250 kg      | 0 |
| ULLa             | 0 |
| ULLt             | 0 |
| ULH              | 0 |
| PK, MPK a ZK     | 0 |
| PARA             | 0 |

# Incident

56

|         |   |
|---------|---|
| e/ jiné | 7 |
|---------|---|

|              |   |
|--------------|---|
| přes 5 700kg | 6 |
|--------------|---|

|                  |   |
|------------------|---|
| 2 250 – 5 700 kg | 1 |
|------------------|---|

|             |   |
|-------------|---|
| do 2 250 kg | 0 |
|-------------|---|

|      |   |
|------|---|
| ULLa | 0 |
|------|---|

|      |   |
|------|---|
| ULLt | 0 |
|------|---|

|     |   |
|-----|---|
| ULH | 0 |
|-----|---|

|              |   |
|--------------|---|
| PK, MPK a ZK | 0 |
|--------------|---|

|      |   |
|------|---|
| PARA | 0 |
|------|---|

# Pozemní nehoda

2

|                  |   |
|------------------|---|
| přes 5 700kg     | 2 |
| 2 250 – 5 700 kg | 0 |
| do 2 250 kg      | 0 |
| ULLa             | 0 |
| ULLt             | 0 |
| ULH              | 0 |
| PK, MPK a ZK     | 0 |
| PARA             | 0 |

# **Rozbor vybraných událostí**

**Leden**

# Incident „a“

2.1. 2004

Při předletové prohlídce letounu B 737 v Dublinu  
bylo techniky zjištěno poškození  
potahu spodní zadní části trupu.

Byl proveden technický přelet letounu  
ve FL 100 do Prahy,  
kde byla provedena oprava.

# Incident „a“

2.1. 2004



# Incident „a“

2.1. 2004



# Incident „b“

2.1. 2004

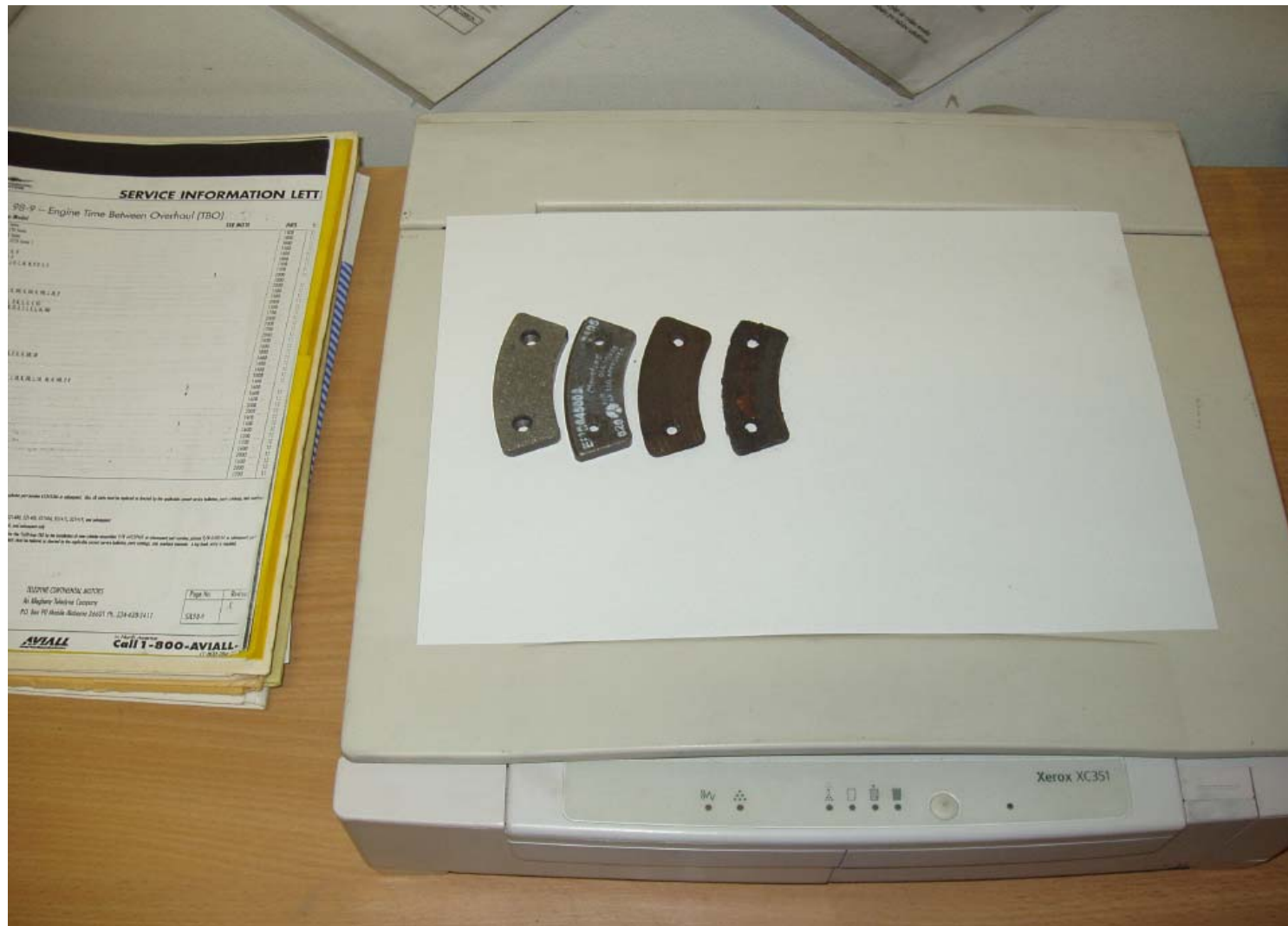
Letoun PA 44 při pojíždění na vyčkávací stanoviště dráhy 31 LKPR nezastavil z důvodů oboustranného vysazení brzdového systému letounu.

Letoun nebyl připraven pro vzlet technikem. Brzdové destičky byly silně opotřebený, takže nebyly schopny plnit svou funkci.

Návrh na bezpečnostní doporučení – při výcvikovém provozu mimo základnu provozovatele provádět předletové prohlídky kvalifikovaným technikem.

# Incident „b“

2.1. 2004



## 2.1. 2004



# Incident „a“

3.1. 2004

Při přistání na plochu SLZ Stará Paka na VPD 28, která byla pokryta silnou vrstvou sněhu, došlo k převrácení SLZ typu KITFOX, který je vybaven ostruhovým podvozkem. Pilot přistával na kola hlavního podvozku. Sníh při výběhu letoun prudce zbrzdil a ten se přes motor převrátil na záda. Bez zranění, pouze hmotné škody.

# Incident „a“

3.1. 2004



# Incident „a“

3.1. 2004



# Letecká nehoda

11.1. 2004

Vrtulník BELL 427 záchranné služby při letu na primární zásah vlétl do prostoru snížené viditelnosti.

Kapitán se rozhodl pro stoupání a návrat. Během zatáčky došlo k dotyku podvozku se zemí a následnému odskočení.

Kapitán nastoupal nad hranici inverze, ve visu provedl kontrolu vrtulníku a poté bezpečné přistání v prostoru vyhovujících povětrnostních podmínek. Bez zranění, pouze hmotné škody.

# Letecká nehoda

11.1. 2004



# Letecká nehoda

11.1. 2004



# Letecká nehoda

11.1. 2004



# Letecká nehoda

18.1. 2004

Při přistání na plochu SLZ Stará Ždánice  
zavadil pilot SLZ podvozkem o zem.

Před prahem VPD letoun narazil do břehu  
meliorační strouhy, kde se zastavil.

Pilot zraněn lehce, spolucestující těžce.

Letoun prakticky zničen.

Letová příručka pro tento typ SLZ upozorňuje  
uživatele SLZ na zhoršení vlastností křídla  
ve sněhové nebo dešťové přeháňce.

# Letecká nehoda

18.1. 2004



# Letecká nehoda

18.1. 2004



# Incident „a“

19.1. 2004

Letoun C-150 narušil při přeletu  
na trati Uhlířské Janovice – Zbraslavice  
MCTR LKCV.

Došlo k omezení vojenského provozu  
ze systému národní hotovosti.

Po změně kódu odpovídače  
došlo ke spojení s TWR LKCV  
a bylo umožněno pokračování letu.

19.1. 2004

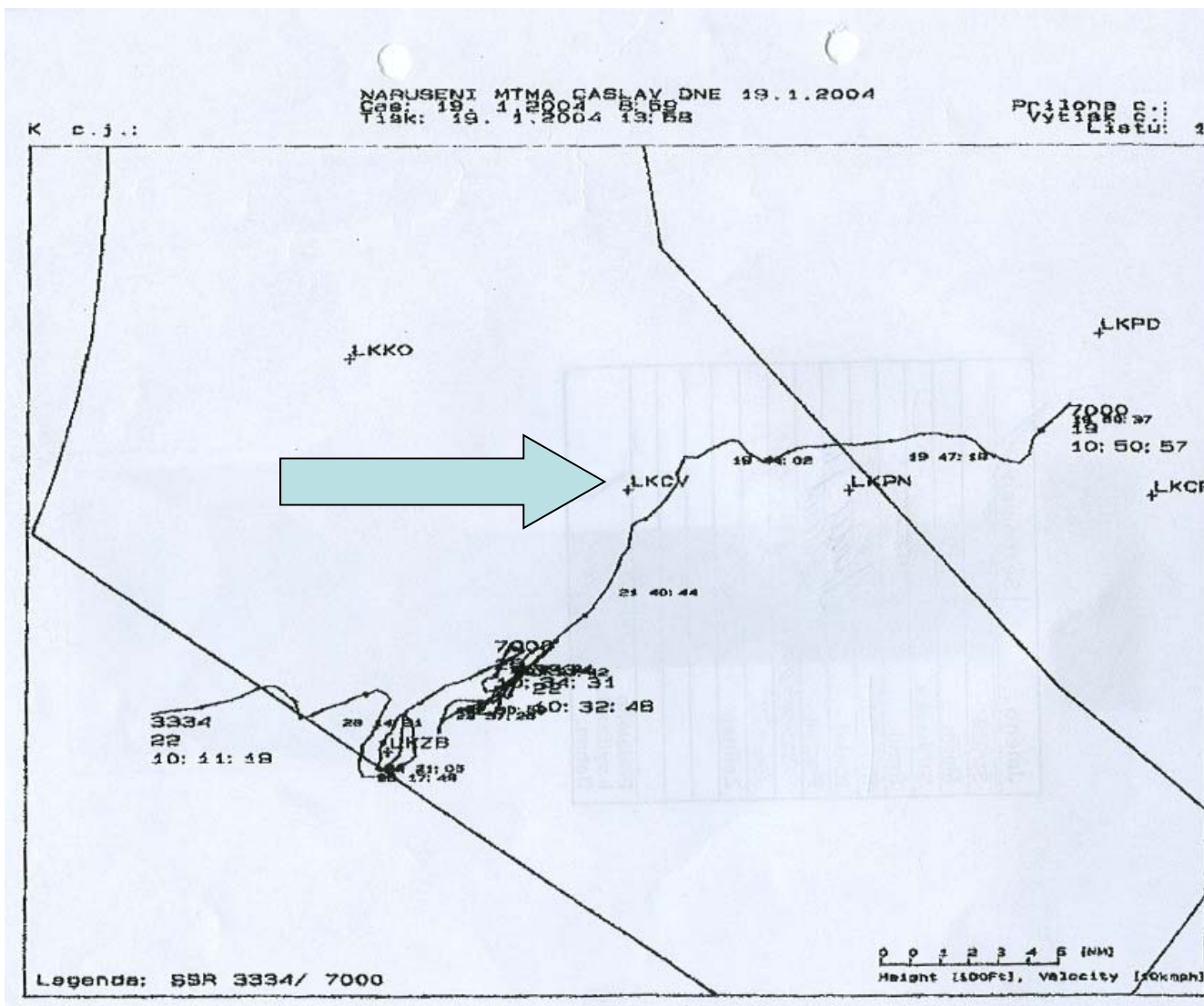
**Příloha k FAX 01**

20 JAN '04 06:37 VU 5045 FRQA  
15. LFD. 2004 15:59 MCC +420 326932300

NCC

C. 0150

P.2/2



# Incident „d“

26.1. 2004

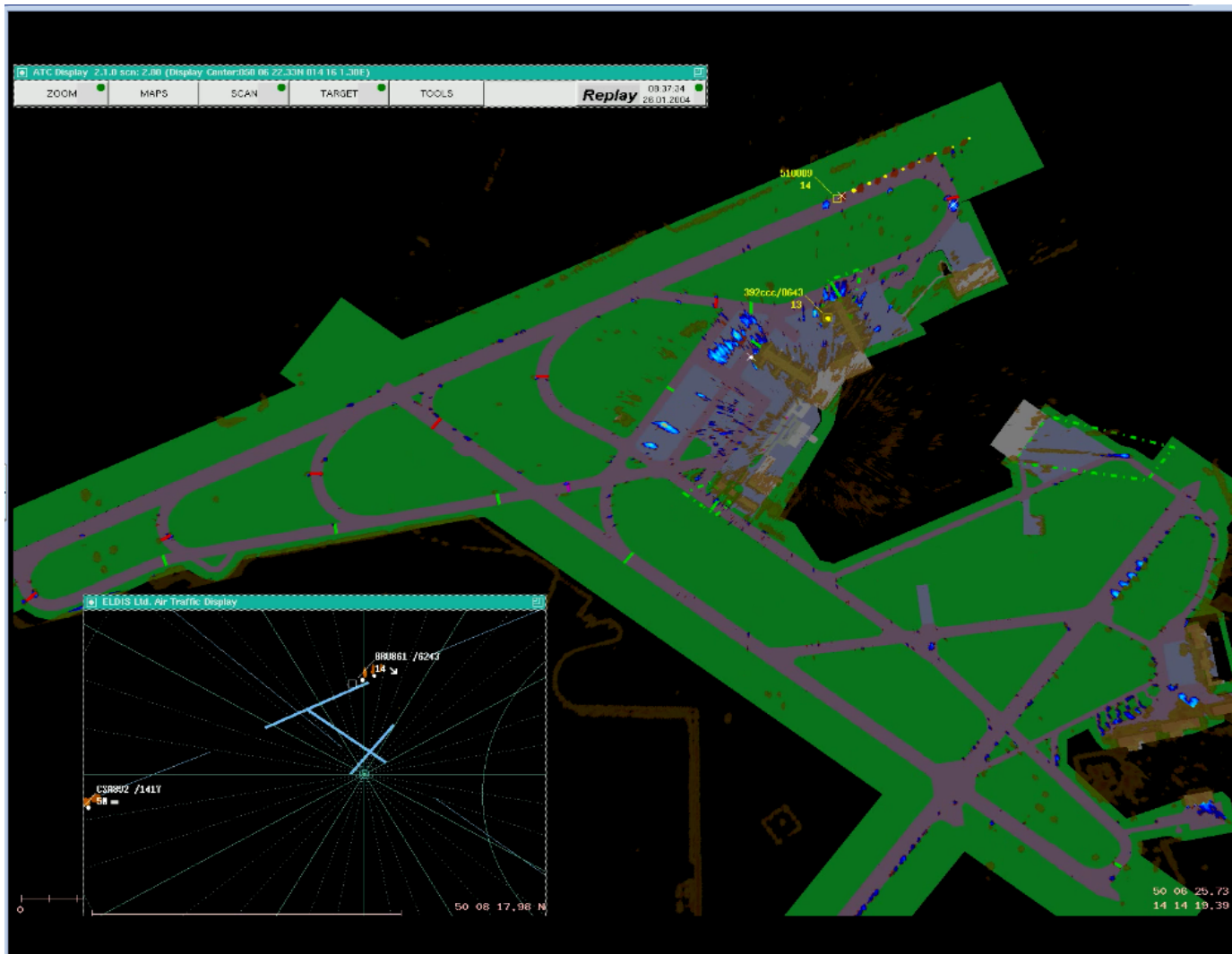
Letoun linky BRU861 přistál na RWY 24 LKPR a obdržel pokyn k opuštění RWY po TWY D příkazem „druhá vlevo“.

Pilot přešel křížení s RWY 31, kterou ale považoval za „druhou vlevo“ a na úrovni TWY D se otočil a 180° na RWY 24 a vrátil se na RWY 31.

Na základě tohoto i dalších podobných incidentů je přehodnocováno stávající značení křížení RWY 24 a 31 a TWY D.

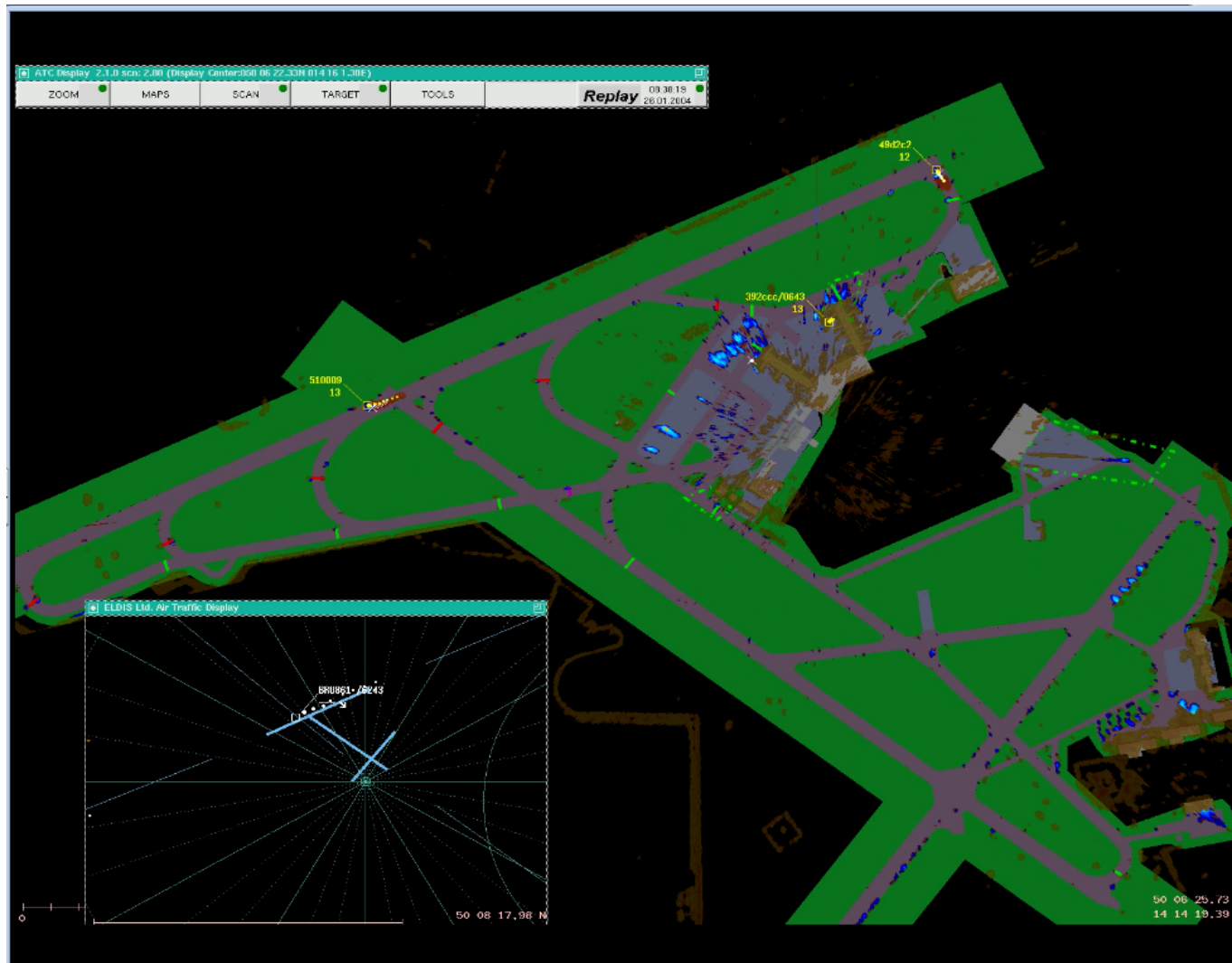
# Incident „d“

26.1. 2004



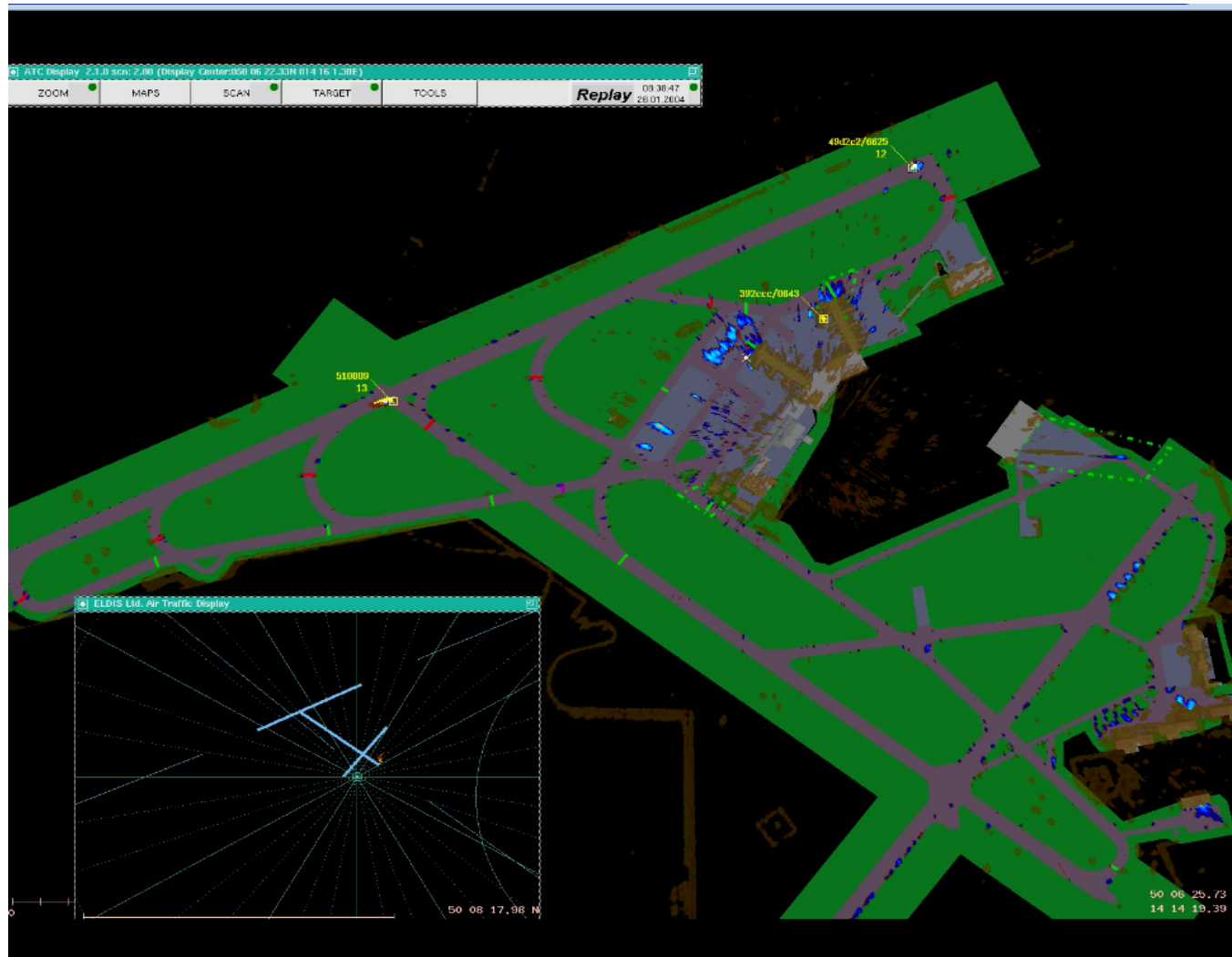
# Incident „d“

26.1. 2004



# Incident „d“

26.1. 2004



# Vážný incident

31.1. 2004

Při přerušeném vzletu letounu PA 28  
řízeného pilotním žákem  
a vyjíždění z RWY 27 LKBE  
pokryté cca 15 cm těžkého sněhu  
došlo ke smyku letounu.

K přerušení vzletu došlo z důvodů  
velkého odporu podvozku  
ve sněhové pokrývce RWY.

Poškozena vidlice  
a plastický kryt předového kola.

# Vážný incident

31.1. 2004



# **Rozbor vybraných událostí**

**Únor**

# Incident „d“

2.2. 2004

Na stanovištích řízení letového provozu  
letišť Praha došlo ke krátkodobému  
( cca 1,5 min.)

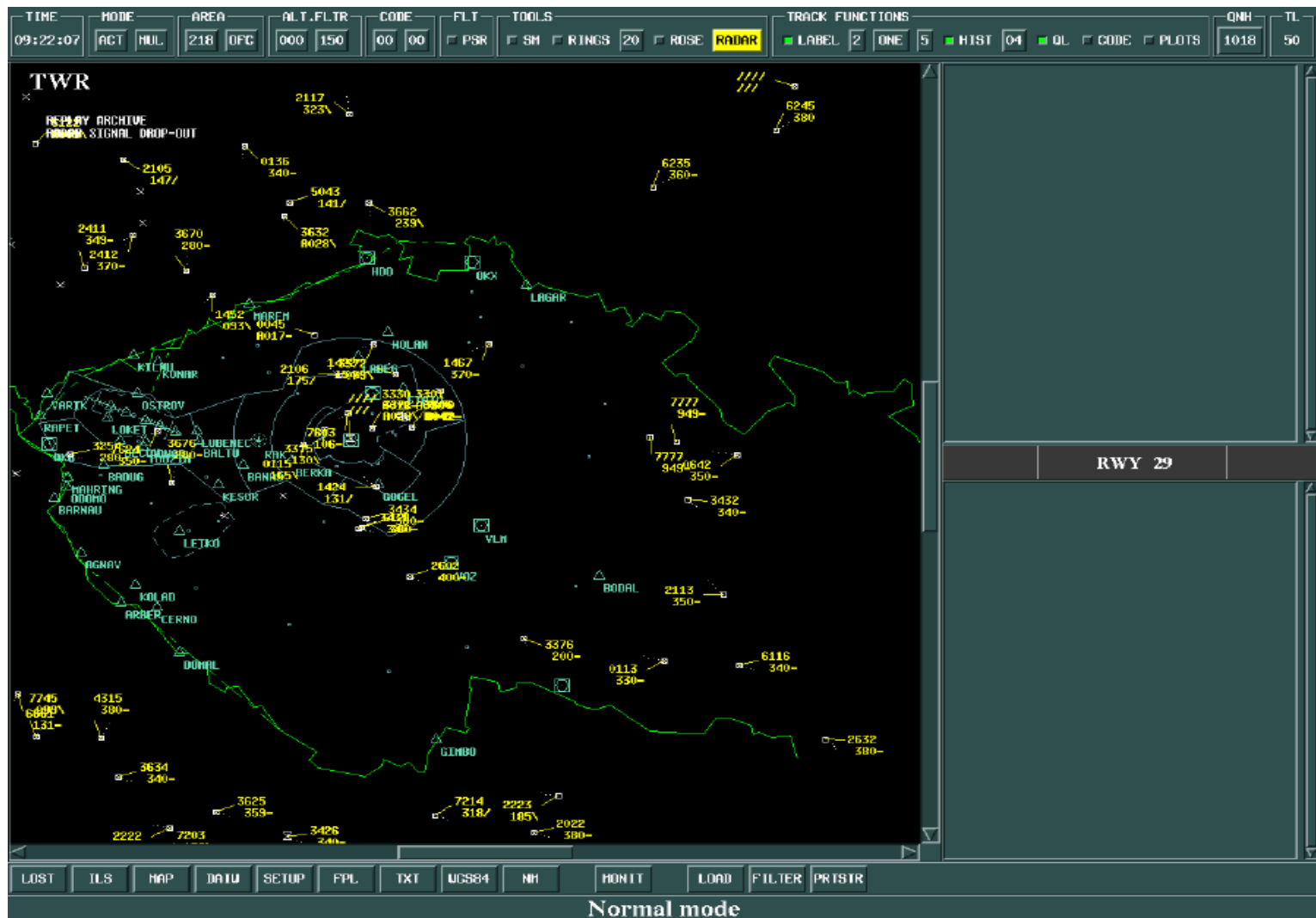
výpadku radarového zobrazení.

Příčiny výpadku byly zjištěny.

Jejich odstranění bylo ověřeno zkušebním testem  
4. a 5. února.

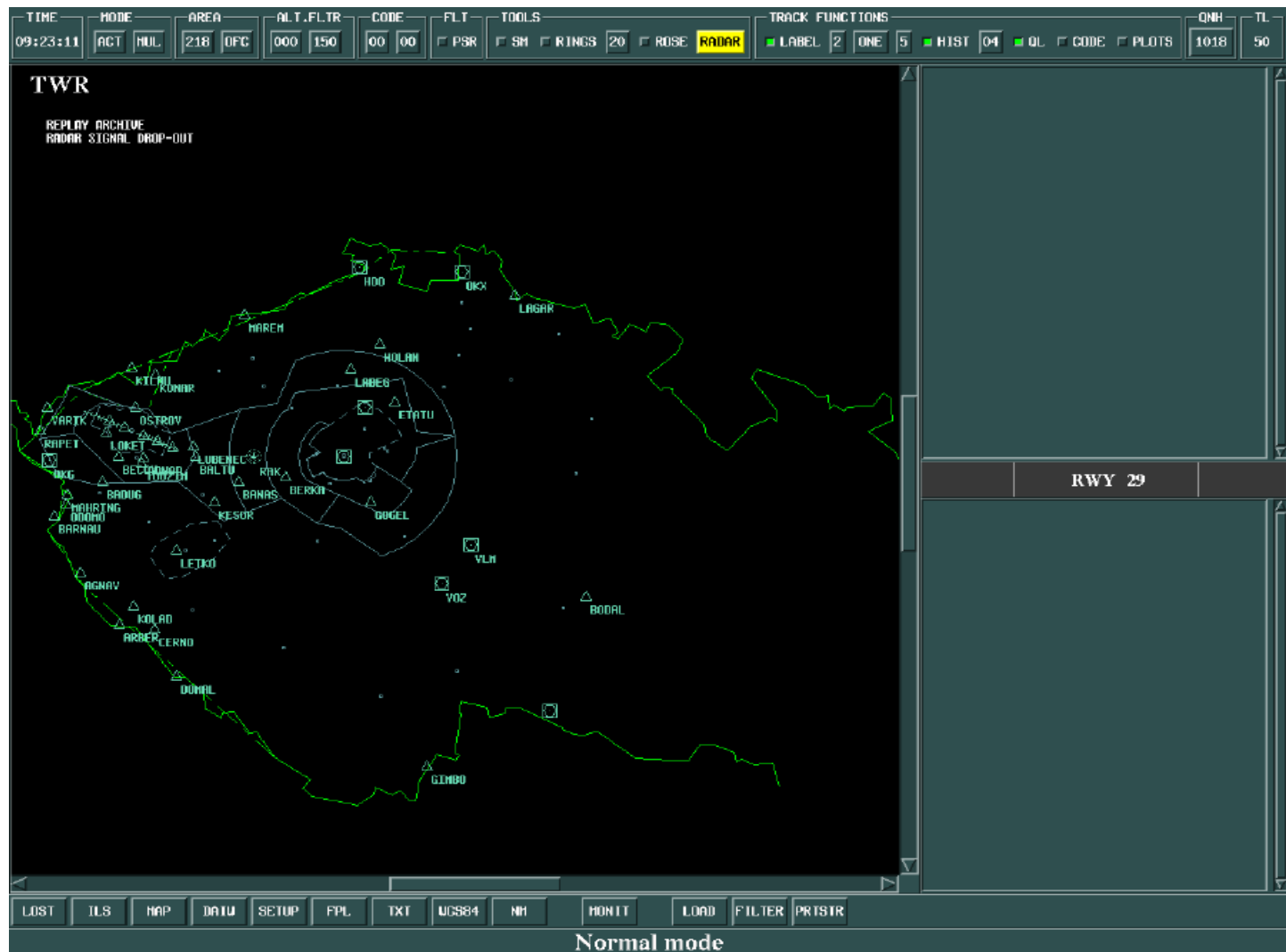
Současně byly přehodnoceny záložní signálové  
cesty.

## 2.2. 2004

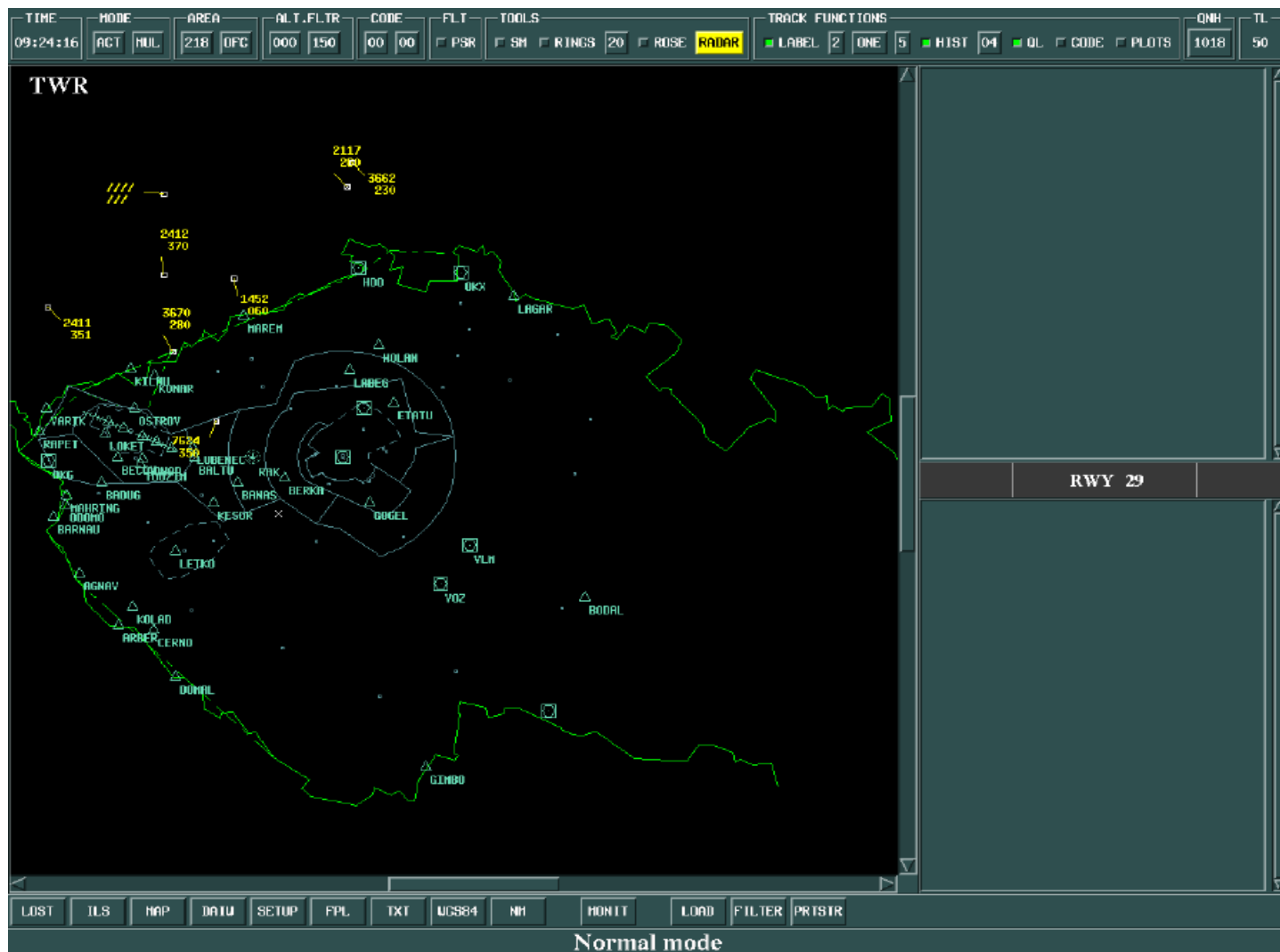


# Incident „d“

2.2. 2004



## 2.2. 2004



# Letecká nehoda

7.2. 2004

Pilot ULLa se rozhodl k provedení letu přes velice nepříznivé meteorologické podmínky, vítr 260°/ 30 kt. nárazy až 40kt,  
Po vyjetí ze stojánky na vyčkávací místo RWY 27 (LKBE) pilot zatočil o 90°doprava, kolmo na směr větru.  
Vlivem poryvu větru se letoun překlopil nejprve na pravé křídlo a pak přes motor na záda.  
Pilot (držitel průkazu CPL) nezraněn, velké hmotné škody.

# Letecká nehoda

7.2. 2004



# Vážný incident

10.2. 2004

V průběhu nezdařeného přiblížení letounu  
B 737-500 na letišti Riga  
došlo ve sněhové přeháňce  
se silným bočním nárazovým větrem  
k dotyku krytu závěsu vztlakových klapek se zemí.  
Letoun poté přistál  
na záložním letišti Talin bez závad.

# Vážný incident

10.2. 2004



# Vážný incident

10.2. 2004



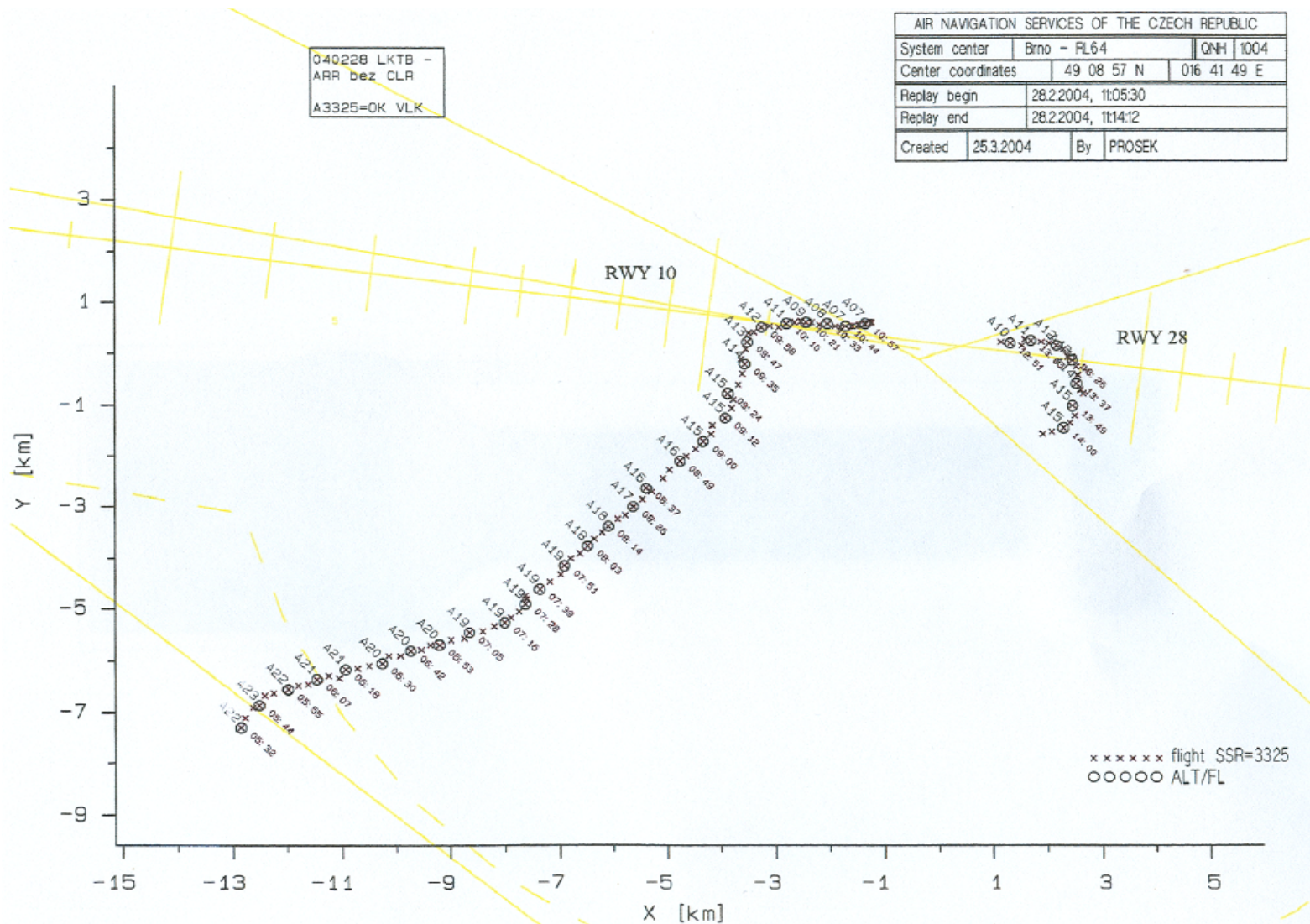
# Incident „a“

28.2. 2004

Instruktor se žákem se na letounu C 152  
vraceli z výcvikového prostoru na LKTB.  
Přestože obdrželi pokyn k přistání na RWY 28  
pokračovali v přiblížení  
a následném přistání na RWY 10.  
Nedodržení pokynů ŘLP bylo způsobeno  
nesprávnou činností instruktora.

# Incident „a“

## 28.2. 2004



# **Rozbor vybraných událostí**

**Březen**

# Pozemní nehoda

1.3.2004

Během přetahu letadla A 310 na LKPR  
došlo k poškození levé části trupu,  
vstupu do levého motoru a  
přetočení přední podvozkové nohy.

Přetah byl prováděn za ztížených povětrnostních  
podmínek, na mokrém, místy uježděném sněhu.

Informace o stavu pohybových ploch byla  
v té době publikována zprávou SNOWTAM .

# Pozemní nehoda

1.3.2004



# Pozemní nehoda

1.3.2004



# Vážný incident

2.3. 2004

Linka BER8752 požádala o nouzové klesání do FL 100.

V té době byla řízena ŘLP ACC Praha.

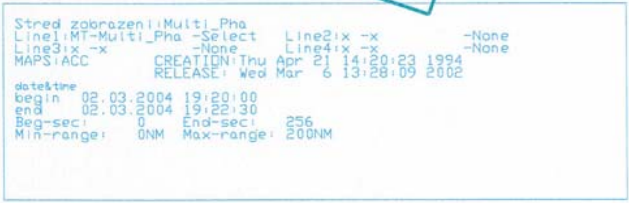
V protiprovozu se nacházela linka TYR311,  
řízená ACC Berlín.

V průběhu klesání TCAS obou linek  
vyslaly varování o sblížení.

ŘLP ACC Praha vydal včasný pokyn lince BER8752  
k vyhnutí zatáčkou vlevo, do kursu 90°.

Celá situace se odehrávala nad VOR HDO.

## 2.3. 2004



# Vážný incident

12.3. 2004

Při stoupání letounu CESSNA 421 C do FL 240 došlo k roztržení pravého předního skla pilotní kabiny s následnou prudkou dekompresí.

Pilot situaci zvládl  
a za pomoci služby ŘLP,  
která uvolnila prostor pro nouzové klesání,  
letounu přistál v LKKB.

Vysoké hmotné škody byly způsobeny  
dekompresí a klesáním,  
které poškodilo mj. i pohonné jednotky.

# Vážný incident

12.3. 2004



# Vážný incident

12.3. 2004



# Vážný incident

12.3. 2004



# Oznámení

12.3. 2004

Letoun L-410 prováděl  
pravidelný test světlotechnického zařízení  
na heliportu u Ústí n/L.

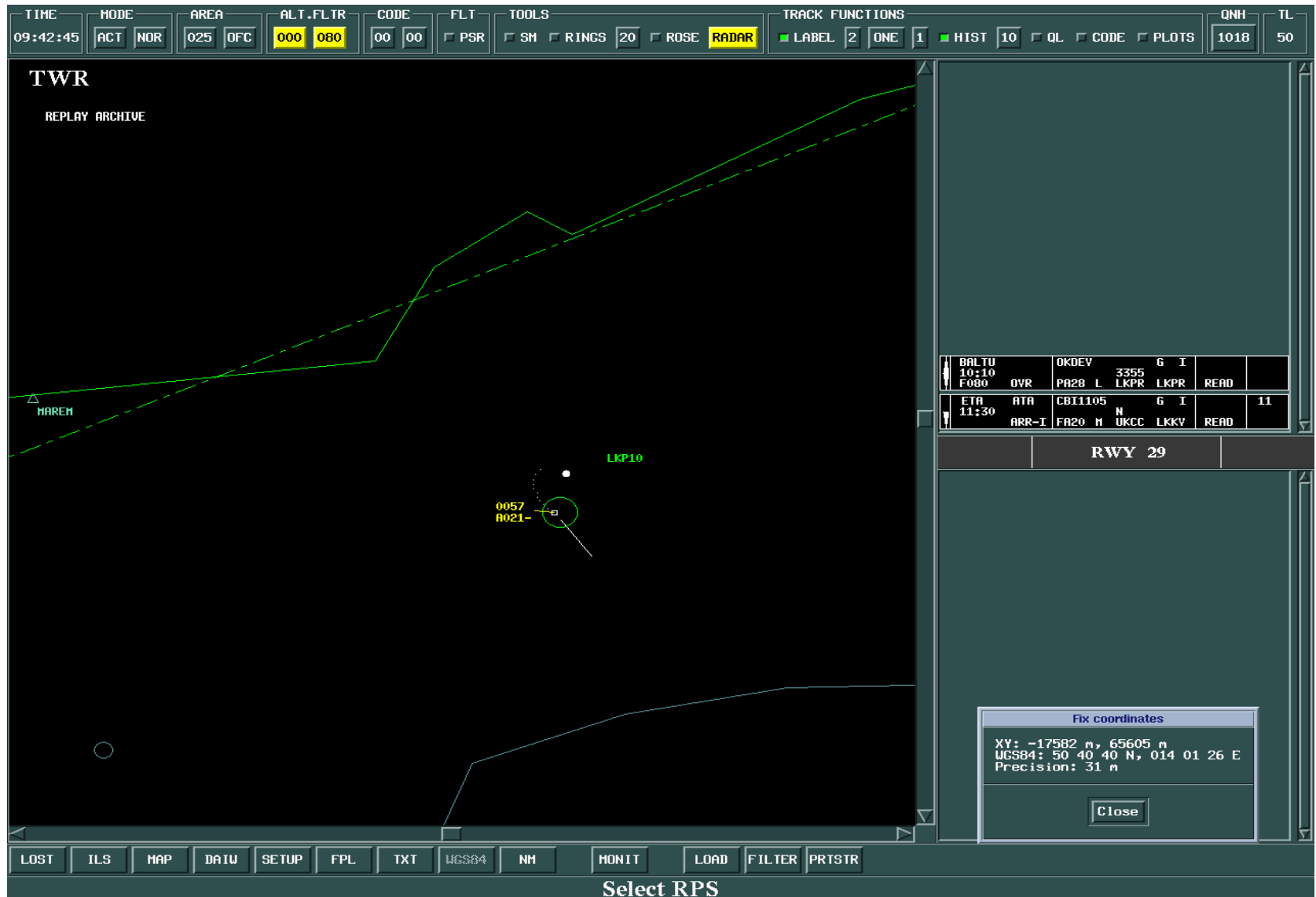
Z důvodů špatných meteorologických podmínek  
pilot letounu prováděl nestandardní odlety  
z testovaného prostoru.

Vzhledem k délce měření tak došlo  
k několikanásobnému narušení  
zakázaného prostoru LKP 10.

Provozovatel letounu provedl opatření,  
aby se takovéto případy neopakovaly.

# Oznámení

12.3. 2004



# Incident „e“

13.3. 2004

U vrtulníku BELL 427 při zásahu  
letecké záchranné služby v prostoru  
sjezdovky u obce Karasín

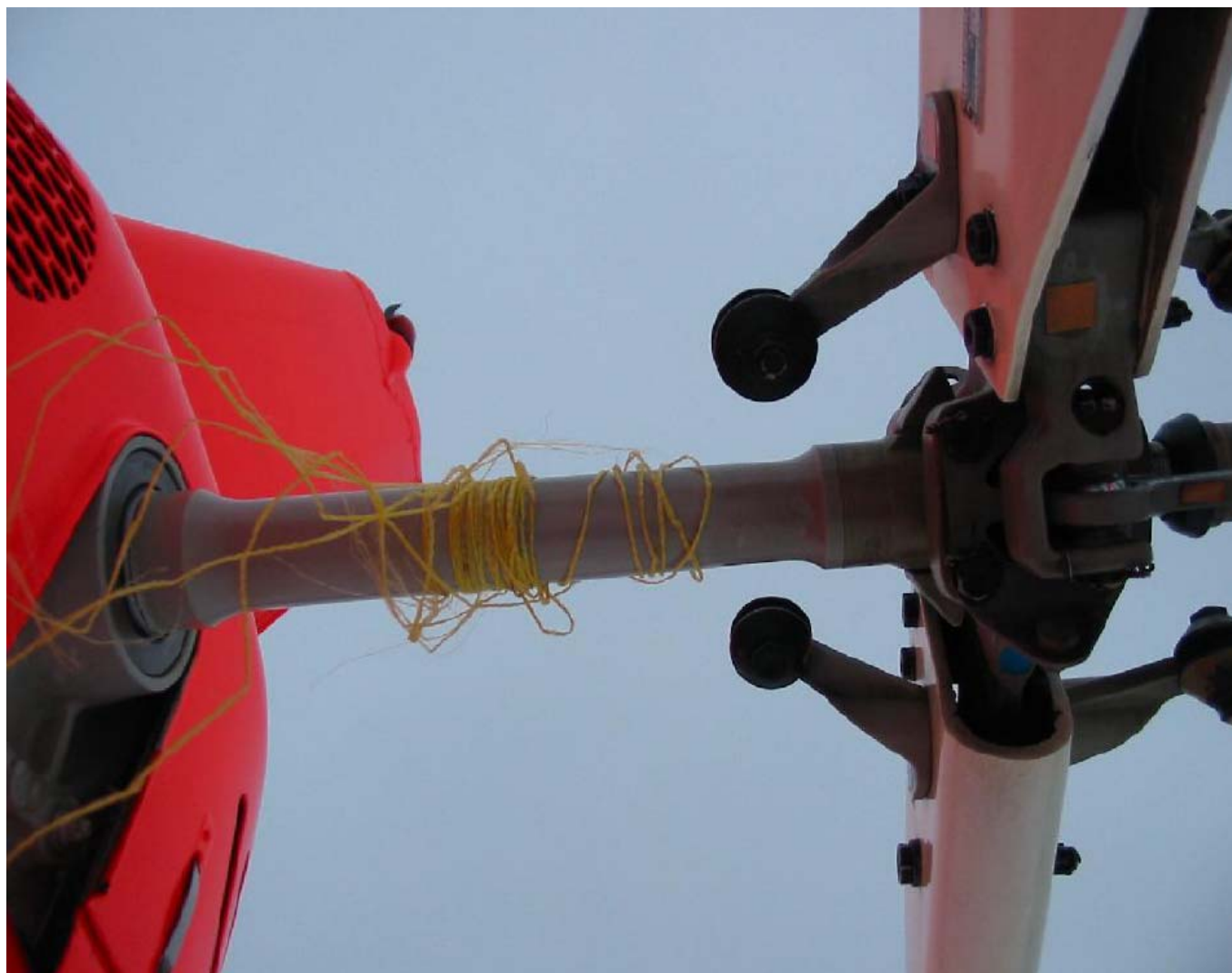
došlo při přechodu do visu k vlétnutí cizího předmětu –  
vytyčovací plachty do hlavního rotoru  
a namotání silonového provazu  
na hřídel vyrovnávací vrtulky.

Došlo k poškození odtokové hrany jednoho listu rotoru,  
list byl vyměněn před přeletem zpět na základnu.

Bez zranění.

# Incident „e“

13.3. 2004



# Incident „e“

13.3. 2004



# INFO LAA

1) Dne 13.3. došlo na kopci Raná u Loun při svahovém létání k čelní srážce 2 pilotů PK.

Oba piloti použili záložní padáky  
a dopadli na strom.

Bez zranění.

2) Dne 15.3. na ploše pro SLZ Miroslav došlo při pojíždění k poškození SLZ jeho majitelem.

Majitel incident nehlásil,  
nemá průkaz způsobilosti,  
SLZ bez platného technického průkazu.

# Incident „b“

26.3. 2004

Při letu letounu FOKKER F-27 Mk. 500  
na pravidelné lince z Prahy do Bonnu  
došlo k destrukci ložiska závěsu pravých předních  
dveří pravé podvozkové šachty.  
Náporem vzduchu došlo k vytržení krytu a jeho  
ztrátě za letu.

# Incident „b“

26.3. 2004      85/04



# Incident „b“

26.3. 2004      85/04



# **Informace**

# Informování odborné veřejnosti

Inspektoři Ústavu provádějí  
pro odbornou veřejnost  
seznámení se stavem bezpečnosti  
a rozbořem nehod za uplynulé období.

V 1. čtvrtletí 2004 bylo provedeno :

# Informování odborné veřejnosti

- pro AeČR na zimním semináři inspektorů
- pro AeČR na zimním školení vedoucích letového provozu
- pro Air Special a.s. na zimním školení létajícího a technického personálu
- pro Letecké závody a Evektor Kunovice na zimním školení pilotů
- pro AEROTAXI s.r.o. při opakovacím výcviku dle JAR-OPS 1

Ř/Ú přednese rozbor nehod též na shromáždění  
examinátorů ÚCL ve SVS Moravská Třebová  
dne 17.4.2004

# Integrovaný záchranný systém

ÚZPLN potvrdil  
a doplnil  
potřebné informace  
a stal se  
jednou ze složek  
Integrovaného záchranného systému

# Závěrečné zprávy

Závěrečné zprávy komisí ÚZPLN za rok 2003  
jsou v podstatě všechny uzavřeny.

Probíhá konečná redakce, upřesňování závěrů  
a bezpečnostních doporučení.  
Výňatky ze závěrečných zpráv  
jsou uveřejňovány  
na webových stránkách ÚZPLN.

# Bezpečnostní doporučení

V průběhu 1. čtvrtletí  
vydal Ústav,  
v souladu s ustanovením 6.8 předpisu L 13,  
již v průběhu odborného zjišťování příčin,  
3 bezpečnostní doporučení.

# Příklad řešení - RWY 24/31

Na základě opakovaných problémů  
s pohybem letounů

na křížení RWY 24/31 LKPR

vydal ÚZPLN 2 bezpečnostní doporučení.

ČSL s.p. provedla základní úpravy značení,  
upravila informaci v AIP

a budou provedeny další práce.

Prohlubuje se i součinnost s ŘLP při získávání  
okamžitého stanoviska posádek.

# RWY 24 / 31



# Zmocněnci organizací

Dvě poznámky ke jmenovaným zmocněncům :

1) pověření od vedením Vaší organizace  
pro rok 2004

musí být po dohodě potvrzeno písemně

# Zmocněnci organizací

2) se zápisem z porady dne 26.11.2003  
byly na CD předány vzory „Oznámení“  
a „Závěrečné zprávy“,  
obojí zpracované v souladu s L 13  
( bod 4.2 a Doplněk).

Tyto vzory je nutno dodržovat.

# Zmocněnci organizací

ÚZPLN na základě dosavadních zkušeností předpokládá rozšíření počtu zmocněnců organizací v souladu s ustanovením 2.1.6 předpisu L 13.

Žádáme vedení následujících organizací, jestliže budou mít o toto zmocnění zájem, aby do konce měsíce dubna písemně sdělilo svůj návrh na odporného pracovníka a doložilo jeho schopnosti a zkušenosti.

Zmocněnci budou v průběhu května proškoleni a instruováni na ÚZPLN.

# Zmocněnci organizací

## Návrh organizací :

- Delta systém air s.r.o.
- Argus Geosystem s.r.o.
- AEROTAXI s.r.o.
- Geodis Brno s.r.o.
- Herbst Aero s.r.o.
- W-Motor service s.r.o.
- Zlín Airlines s.r.o.
- Air speciál a.s.
- BEMOAIR s.r.o.
- ABAS s.r.o.

# Sdělení MD

Oprava č.2  
Předpisu L 13

bude vydána  
do konce měsíce dubna 2004.

# Zápis

Zápis z této i dalších porad  
bude umístěn  
na webových stránkách ÚZPLN.

Nebude rozesílán poštou.

# **Diskuse**

Ještě jednou děkuji za pozornost  
a upozorňuji na termín další porady  
k bezpečnosti letů,  
která se bude konat v těchto prostorách VZLÚ

dne 8. července 2004 .

Pro jakékoliv neočekávané změny  
využijeme informování prostřednictvím  
Letecké informační služby  
a našich webových stránek.

# Závěr

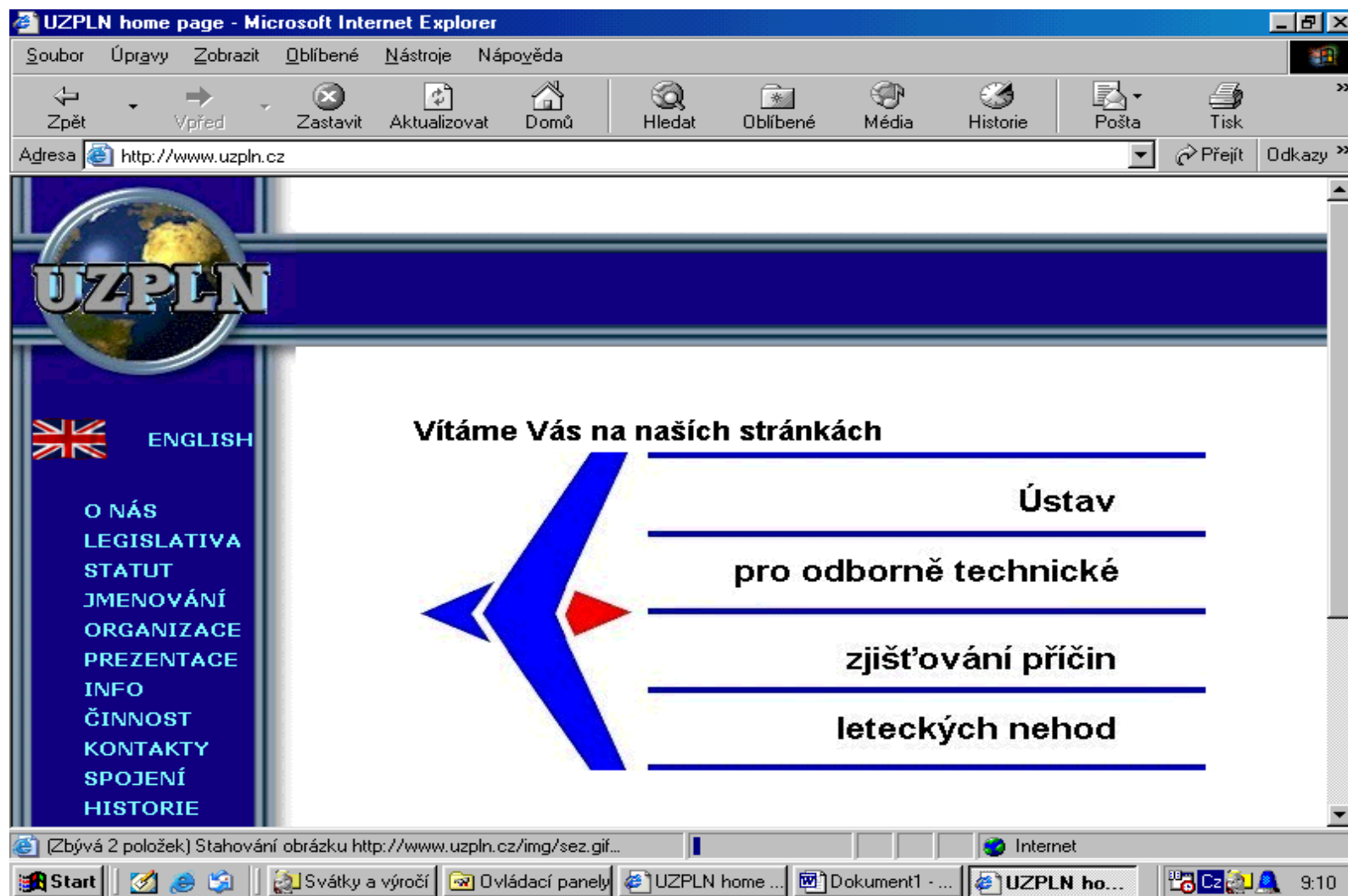
Dovolím si zopakovat pouze

následující fakta,

která jsou stejná :

# Webové stránky

## www.uzpln.cz



**HOTOVOST ÚZPLN**  
**24 hodin**

**724 300 800**

**fax 225 115 430**

# **Adresa + kontakty**

Ústav pro odborně technické  
zjišťování příčin leteckých nehod

Beranových 130

199 01 PRAHA 99 - Letňany

(areál Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu)

Tel. : 225 115 426

Fax : 225 115 430