

Porada

k bezpečnosti letů

za 3. čtvrtletí 2010

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

Rozbor období červenec – září 2010

Letoun/MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	0	107	51
2 250 – 5 700 kg	0	0	2	1
do 2 250 kg	14	0	12	3

Rozbor období červenec – září 2010

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	6	0	2	3
SLZ – ULLt	1	0	0	0
SLZ – ULH+UW	0	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	8	0	0	0

Rozbor období červenec – září 2010

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	8	22	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Nespecifikované / Not determined	Σ 55			

Rozbor období červenec – září 2010

C E L K E M U D Á L O S T Í - 296

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
37	22	123	58	56

Vybrané události

Červenec

Incident 1.7.

Po vzletu letadla ATR-42
společnosti FedEx Feeder z letiště LKPR
oznámila posádka, že nedošlo k zasunutí podvozku.
Zároveň se rozhodla pro návrat zpět
bez požadavku na jakoukoliv asistenci.

Po bezpečném přistání závadu odstranil jejich technik
a zhruba po 1 hod. letadlo odstartovalo bez závad.

Incident 1.7.



14.10. 2010

2010/Q3



Letecká nehoda 1.7.

kluzák ASW 15 B Rozstání

Pilotka prováděla let po trojúhelníkové trati. V průběhu letu došlo ke zhoršení podmínek pro vznik konvekce. Protože nenalezla stoupavé proudy a nemohla získat dostatečnou výšku k doletu na LKHD, rozhodla se pro přistání do terénu.

Po výběru plochy u obce Rozstání klesala přes stromy na okraji zvolené plochy a vysunula brzdicí klapky. V průběhu sestupu poté, kdy přeletěla nad stromy a vysunula brzdicí klapky, zjistila svoje opomenutí při provedení úkonů před přistáním a zaměřila pozornost na vysunutí podvozkového kola, vybočení a náklon kluzáku nestačila opravit a nedokázala již zabránit nárazu okraje křídla do koruny stromu a následnému nárazu do kmene stromu a kovového sloupku oplocení.



Letecká nehoda 1.7.

Pilotka utrpěla vážné zranění. Kluzák byl nárazem rozsáhle poškozen.

Kluzák byl významně poškozen působením sil při nárazu do stromů, sloupků oplocení a do země.

Příčinou byla snaha napravit opomenutí v provádění důležitých úkonů před přistáním a v důsledku toho snížení koncentrace pozornosti potřebné k zabránění nárazu kluzáku do větví stromu.

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

Letecká nehoda 1.7.



Letecká nehoda 1.7.



Letecká nehoda 2.7.

Při leteckém chemickém ošetřování zemědělské plochy v okolí obce Kralovice na plzeňsku se zhoršil výkon motoru letounu Z 37A a letoun nestoupal.

Pilot se rozhodl pro nouzové přistání do pole.

Při přistání došlo k pádu letounu,
po dopadu byl pilot zraněn
a letoun byl zničen následným požárem.

O příčinách letecké nehody byla vydaná

Závěrečná zpráva CZ 10-269
a je zveřejněna na www.uzpln.cz.

Letecká nehoda 2.7.

Závěr:

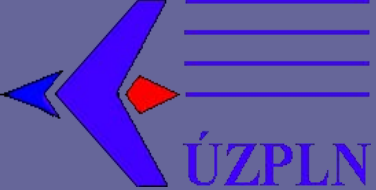
Příčinou letecké nehody bylo snížení výkonu motoru vlivem nahodilé technické závady zapalování. Vzájemná souvislost podmínek provozu letounu při vysoké teplotě okolního vzduchu a hmotnosti letounu na hranici odvozené z letové příručky vytvořila situaci, kdy i malé snížení výkonu motoru ovlivní celkovou letovou výkonnost.

V důsledku dosažení zamýšleného cíle pilot podcenil vliv aktuálních podmínek pro let.

Pád letounu na malé rychlosti byl neodvratným následkem chybného rozhodnutí pilota provést zatáčku.

Letecká nehoda 2.7.





Letecká nehoda 4.7.

Po vzletu z letiště Zbraslavice ve výšce asi 50 m vysadil motor ULLa typu ASSO V.

Pilot se pokusil o nouzové přistání před sebe, ve výšce 5-10 m nad zemí došlo ke ztrátě rychlosti a letoun dopadl na zem.

Při dopadu byl UL letoun poškozen, posádka nezraněna.

Letecká nehoda 4.7.



Letecká nehoda 4.7.



Letecká nehoda 4.7.

Padákový kluzák Impuls2 30
Palkovice

Pilotní žák plnil úlohu nácviku startu a odpoutání na cvičném svahu Palkovice. V průběhu odpoutání na pokyn instruktora „Levou“ omylem stahoval pravou řídící šňůru. Před překážkou tvořenou řadou stromů si svoji chybu uvědomil, prudce stáhnul levou řídící šňůru a uvedl padákový kluzák do ostré zatáčky. Přitom se střetl s na zemi sedícím jiným žákem ve výcviku.

Pilotní žák utrpěl zranění ruky.



Incident 4.7.

Motor letounu typu Z526 vysadil za letu
z LKHN do LKKA.

Pilot s letounem přistál u obce Doloplazy.
Při přistání nedošlo ke zranění posádky
ani k poškození letounu.

Předběžně byl zjištěn únik oleje
přes víčko plnění olejové nádrže,
čímž došlo k poklesu tlaku oleje a zastavení práce
motoru.

Zjišťování příčin pokračuje.

Incident 4.7.



Incident 4.7.





Incident 8.7.

Z 37A Plešnice

Pilot prováděl letecké práce v zemědělství z pracovní plochy Plešnice. Při ošetření pozemku řepky přelétával dvě navzájem se křížující vedení VN. Jednalo se o již několikátý přelet elektrického vedení během ošetřování pole.

Protože se při jednotlivých průletech nad ošetřovaným polem vzdaloval od místa křížení, uvědomil si pozdě, že se druhé nadzemní vedení nachází před ním a že nenastoupal dostatečnou výšku nad zemí tak, aby letěl nejméně 10 m nad vedením.



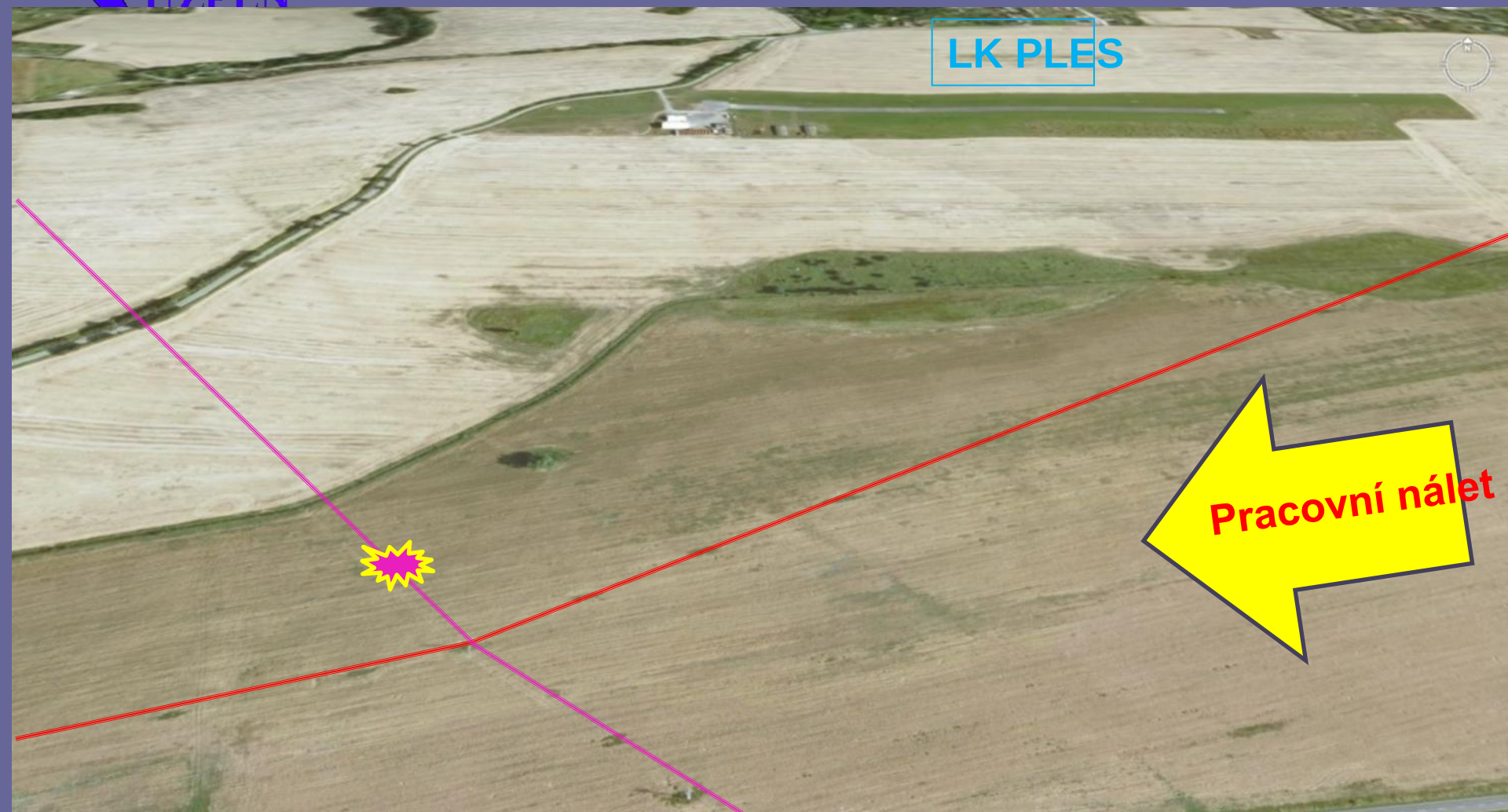
Incident 8.7.

Při přeletu nad vedením pilot ucítil kontakt s překážkou a viděl záblesky způsobené zkratem na vedení. Došlo ke kontaktu pneumatiky letounu s nulovým vodičem VN, který se uvolnil z konzole na dvou sloupech. Nedošlo k přetržení vodiče ani k poškození pneumatiky letounu. Pilot přerušil činnost a po přistání ohlásil událost provozovateli a příslušnému rozvodnému závodu.

Na letounu nebyly žádné stopy po nárazu, pravděpodobně pneumatikou kola hlavního podvozku lehce zachytil o vrchní vodič VN, který se uvolnil ze zavěšení na sloupech.

Příčinou incidentu byl dotyk pneumatiky podvozku s vodičem VN, když pilot na překážku – elektrické vedení zapomněl.

Incident 8.7.



Bez vlivu na bezpečnost 8.7.

Při provozu MPG typ Rodeo 115 na LKVL se střetl MPG s rádiem řízeným modelem motorového větroně.

Při střetu došlo ke zničení větroně a pilot MPG byl donucen nouzově přistát.

Při události nebyl nikdo zraněn.

Odborné zjišťování příčin události zjišťuje komise LAA ČR a Policie ČR.

K uvedené události se vyjádřil ÚCL:

... „ z prolnutí nákresu letu MPG a mapových podkladů ochranných pásem (viz příloha) se model letadla pohyboval v ochranných pásmech LKVL. Navzdory obecnému názoru šířenému mezi modeláři, že nemusí dodržovat žádné letecké předpisy se domníváme, že došlo k porušení § 40 LZ a § 92, za což lze uložit pokutu až do výše 5 000 000 Kč. § 92, odst. (2), písm. a) totiž nehovoří o „létání letadel“, ale o provádění letů, což se dle našeho názoru na modely vztahuje“...

- toto vyjádření bylo poskytnuto vyšetřovateli Policie ČR.

Pozn. : - dne 22.11.2009 došlo ze strany osoby - majitele modelu k omezení leteckého provozu na letišti Vlašim, kdy blokoval RWY a svým jednáním vážně narušil bezpečnost letů. Tato událost byla také oznámena na ÚCL a Policii ČR.

Bez vlivu na bezpečnost 8.7.

Plné znění paragrafů ze zák. č. 49/1997 Sb. :

§ 40 *V ochranných pásmech leteckých staveb lze zřizovat zařízení a **provádět činnosti jen se souhlasem Úřadu**. Úřad souhlas udělí, nebude-li zařízení nebo činnost bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost a nepůjde-li o objekt vyžadující ochranu před hlukem.*

§ 92 *Správní delikty*

(2) Fyzická osoba se dále dopustí přestupku tím, že

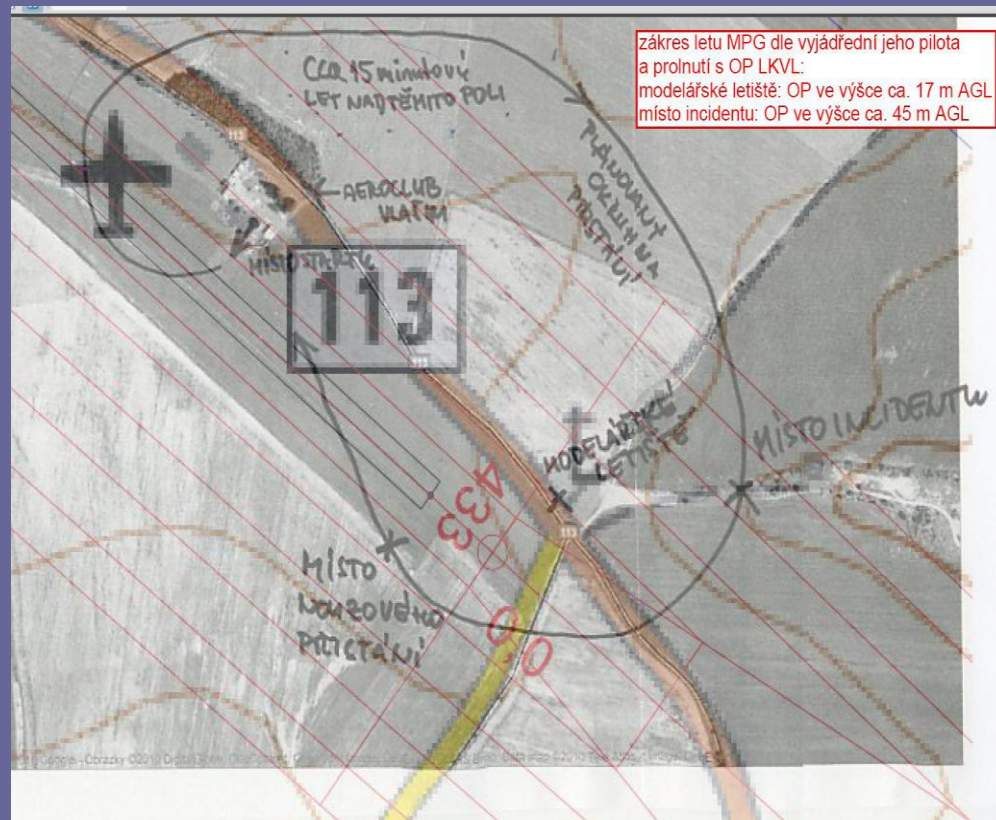
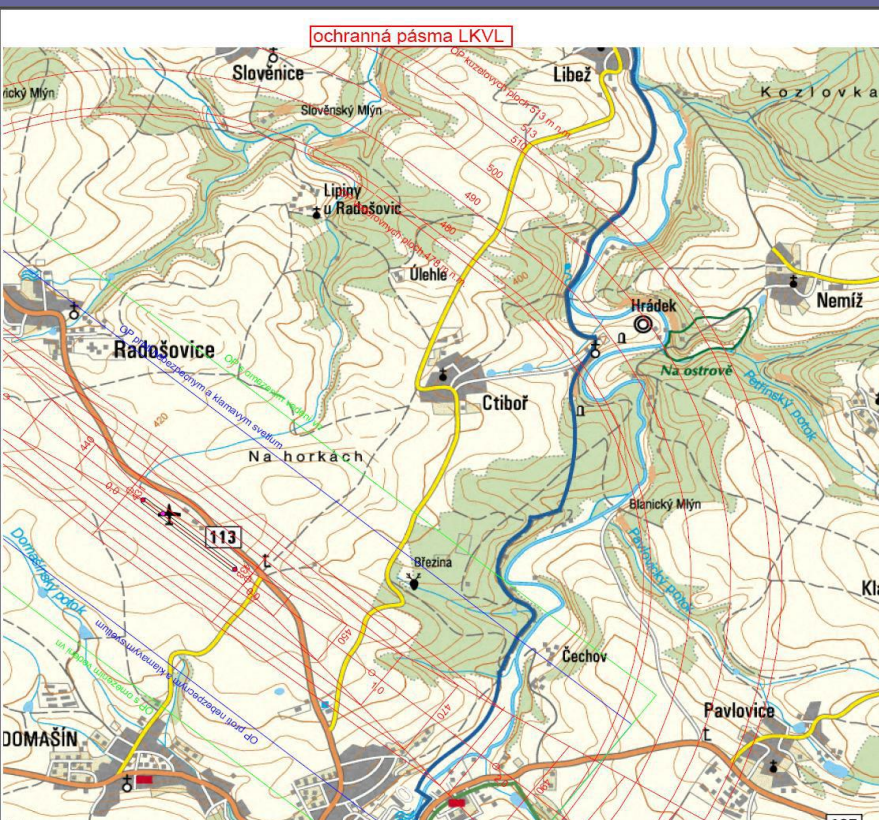
a) provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně,

b) provozuje obchodní leteckou dopravu bez licence, provozuje letecké práce a letecké činnosti pro vlastní potřebu bez povolení, provozuje letiště bez povolení, poskytuje letecké služby bez pověření nebo souhlasu, poskytuje letové navigační služby bez osvědčení nebo pověření,

c) porušením leteckého předpisu ohrozí bezpečnost létání, nebo

d) porušením povinnosti stanovené tímto zákonem pro provoz letadla nebo sportovního létajícího zařízení způsobí v leteckém provozu nehodu.

Bez vlivu na bezpečnost 8.7.





Letecká nehoda 10.7.

Pilot s vlastním MZK prováděl pokusy
o vzlet z letištní plochy Tchořovice–Blatná.

Při jednom z pokusů se MZK zvedl více,

než pilot očekával

a pokračoval v letu v malé výšce k obci Tchořovice.

Po asi 1 km letu zachytil o elektrické vodiče

vedoucí k rodinnému domku

a svezl se po štítové straně domu do přilehlé zahrady.

Příčinou pádu byla neschopnost majitele řídit MZK.

Pilot neměl platný pilotní průkaz

a pro MZK nebyl vystaven technický průkaz.

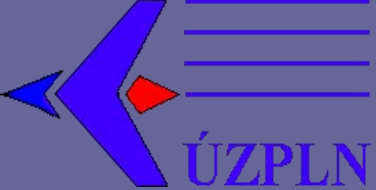
MD zahájilo správní řízení.

Letecká nehoda 10.7.



14.10. 2010

2010/Q3



Letecká nehoda 11.7.

Pilot ULLa FOX 912 při zpátečním letu na plochu SLZ Třebíč zjistil neúměrnou spotřebu paliva a rozhodl se pro bezpečnostní přistání do terénu u obce Plešice. Během manévru na přistání došlo k zastavení motoru z důvodu spotřebování paliva.

Na vyhlédnutou plochu nedolétl, nouzově přistál na pole s porostem řepky.

Po rychlém zabrzdění se SLZ převrátilo přes před' na záda.

Pilot nezraněn.

Letecká nehoda 11.7.





Letecká nehoda 11.7.

Po přistání ULLa typu Trenér UL K na letišti LKRO došlo při výběhu k náhlému prudkému zatočení SLZ vpravo, kterému pilot nedokázal zabránit ani použitím brzd.

Při tomto náhlém zatočení se vyvrátila levá podvozková noha a částečně i pravá. V důsledku toho SLZ dopadlo na okrajový oblouk levé poloviny křídla. Pilot nezraněn.

Příčinou bylo nezvládnutí techniky pilotáže při přistání letounu s ostruhovým podvozkem.

Letecká nehoda 11.7.





Letecká nehoda 12.7.

Vrtulník R 22B Kyjov

Pilot-žák s instruktorem procvičoval úlohu „Pokročilá autorotace“. Po sérii autorotací provedl nácviky vysazení motoru z visu ve výšce 1 m nad zemí. Poté se instruktor rozhodl pro ukázkou změny reakčního momentu vrtulníku při mírném snížení výkonu motoru ve visu. Upravil režim visení ve 4 m a simuloval vysazení motoru mírným pootočením rukojeti kolektivu. Pilot-žák reagoval včas a správně vyloučil reakční moment.

Vrtulník začal klesat. Instruktor se pokusil o obnovení výkonu pootočením rukojeti kolektivu, ale otáčky nenabíhaly tak, jak by odpovídalo změně nastavení přípusti nebo jak by je měl zvýšit elektronický regulátor. Otáčky rotoru byly na hodnotě 90% a došlo k signalizaci nízkých otáček motoru.



Letecká nehoda 12.7.

Vrtulník klesal nezvykle velkou vertikální rychlostí a instruktor těsně nad zemí přitáhnul páku kolektivu. Upravit rychlost klesání před dosednutím na přijatelnou se mu tím ale nepodařilo.

Vrtulník tvrdě dosednul, přitom se rozlomila konstrukce levé lyžiny. Vrtulník se naklonil vlevo a listy nosného rotoru narazily do země. Nárazem listů nosného rotoru do země došlo k jejich zničení a vrtulník se převrátil na levý bok.

Po převrácení vrtulníku
oba členové posádky opustili vrtulník nezraněni.

Letecká nehoda 12.7.



Incident 14.7.

Letoun B 737-400 na lince LKPR- LFPG divertoval z důvodu nevyhovujících meteorologických podmínek do EBBR.

Po přistání bylo provedeno doplnění LPH s pasažéry na palubě.

Po doplnění paliva se vyskytla přímo nad letištěm silná bouřka s nárazy větru 45 kt. Během bouřky došlo k samovolnému odbrzdění mobilních schodů u zadních nástupních dveří a jejich posunu podél trupu směrem ke křídlu.

Byl poškozen (promáčknut) potahu trupu.

Poškození posouzeno technikem LUFTHANSY dle SRM a uvolněno k letu do LFPG.

Incident 14.7.



14.10. 2010

2010/Q3



Letecká nehoda 16.7.

Pilot kluzáku L-13 prováděl termický let z LKRK.

Nepodařilo se mu nalézt stoupání a byl nucen provést postupy před přistáním do terénu asi 15 km W od LKRK.

Vzhledem k ročnímu období byla většina ploch
pokryta vzrostlými plodinami
a pilot provedl přistání do pole s vyšším porostem.

Při výběhu kluzáku po přistání
došlo k utržení obou VOP porostem.

Pilot nezraněn.

Letecká nehoda 16.7.





Letecká nehoda 17.7.

Z 37A Vlčkovice

Pilot po vzletu k prvnímu pracovnímu letu z pracovní plochy Broumovice zjistil, že na letounu omylem zůstaly namontovány plné přídatné palivové nádrže. S vysunutými klapkami do vzletové polohy pokračoval ve stoupání do výšky 5 až 15 m nad překážky v prostoru po vzletu a mírnou pravou zatáčkou zatačel do směru k ošetřované ploše, vzdálené 4 km.

Protože po vzletu přelétával nad rybníkem, poté nad zemědělskými kulturami a letadlo letělo rychlostí $90 - 100 \text{ km.h}^{-1}$, rozhodl se neodhodit nouzově náplň postřiku. Pokusil se doletět ve výšce do 15 m, na hranici signalizace přetažení, až do blízkosti ošetřované plochy. Terén ve směru letu stále mírně stoupal. Nad pozemkem, kde předchozího dne prováděl ošetření, z výšky 5 m odstříknul asi 50 l náplně a pokračoval v letu nad polem s obilím proti mírnému svahu, na jehož vrcholu vedlo nadzemní elektrické vedení 22 kV.



Letecká nehoda 17.7.

Uvědomil si, že dostatečnou výšku k přeletu přes nadzemní vedení nenastoupá a pravou zatáčkou nad obilným polem se mu snažil vyhnout. V zatáčce došlo k pádu letounu. I když ihned provedl nouzový odhoz náplně postříku, v náklonu vpravo křídlem zachytil o obilí. Letoun dopadl v kurzu asi 300° na zem a po nárazu následovala rotace vpravo. Přitom došlo ke kontaktu vrtule se zemí, nárazu a vylomení levé podvozkové nohy, odtržení přídavných palivových nádrží, deformaci křídla, zadní části trupu v místě před ocasními plochami a levé poloviny vodorovné ocasní plochy.

Pilot byl lehce zraněn.

Letecká nehoda 17.7.



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



Bez vlivu na bezpečnost 17.7.

Let společnosti AIR BERLIN žádal stoupání z FL370 do FL390
když se blížil k hranicím vzdušného prostoru

mezi ČR a Rakouskem,

kde byla v tom čase významná bouřková oblačnost.

Bylo mu povoleno stoupat pouze do FL380 a po vykřižování

s dalším provozem mělo být povoleno další stoupání

až do FL390. ŘLP Rakouska ale žádal předat let v FL 370.

Pilot odmítl klesat z FL380 do FL370 a taky odmítl provádět
změnu kurzu vzhledem k významné bouřkové oblačnosti.

Postup pilota byl oprávněný a v souladu
s předpisem L-2 - Pravidla létání, hlava 2,
článek 2.4 Pravomoc velitele letadla.



Bez vlivu na bezpečnost 17.7.



Incident 25.7.

Na letišti Hořice se po přistání kluzáku L-23 Super Blaník samovolně zasunul podvozek a byla deformována spodní část trupu zadního pilotního prostoru.

Zavření podvozku s následným poškozením kluzáku bylo zapříčiněno vytržením převodu ovládání podvozku z podlahy v zadním pilotním prostoru, pravděpodobně zvýšeným provozním zatížením.

Incident 25.7.



**vytržení převodu ovládání
podvozku**



Incident 27.7.

U letounu typu A321 na lince z Prahy do Řecka, ve fázi zahájení klesání z FL 380, byla signalizována závada na přetlakování kabiny (AIR BLEED 1 FAULT).

Následně došlo k signalizaci překročení kabinové výšky (EXCESS CAB ALT).

Velitelem byl vyhlášen stav nouze (MAYDAY) a provedeno klesání do FL 100.

Přiblížení a přistání proběhlo bez potíží.

Ke zranění PAX ani členů posádky nedošlo.

Letadlo bylo k letu nasazeno s položkou MEL 36-11-01 (Engine 2 Bleed Air Supply System INOP).

Technickou prohlídkou byla zjištěna závada ventilu

a byla provedena záměna řídicího bloku BMC.

MEL byl zrušen.

Incident 27.7.



Vybrané události

Srpen

Incident 1.8.

Při vzletu kluzáku Astir CS
pilot hrubými pohyby řídicí pákou
po odpoutání kluzáku opětovně narazil
na RWY 24P letiště Příbram,
čímž byl poškozen mechanismus
ovládání podvozku kluzáku.
Při přistání došlo k zavření podvozku
a dosednutí na trup kluzáku.



Incident 1.8.

Při výběhu letounu Bů 131 na RWY 24 L Příbram došlo k náhlému bočení doleva a k současnému náklonu a ke kontaktu pravé spodní nosné plochy se zemí.

Vlivem ostrého vybočení přešel hlavní podvozek do smyku, čímž se zlomila vnější (pravá) podvozková noha.

Letoun se zastavil na hraně betonové VPD otočen 180° proti směru přistání.

Pilot vypnul motor a letoun opustil.

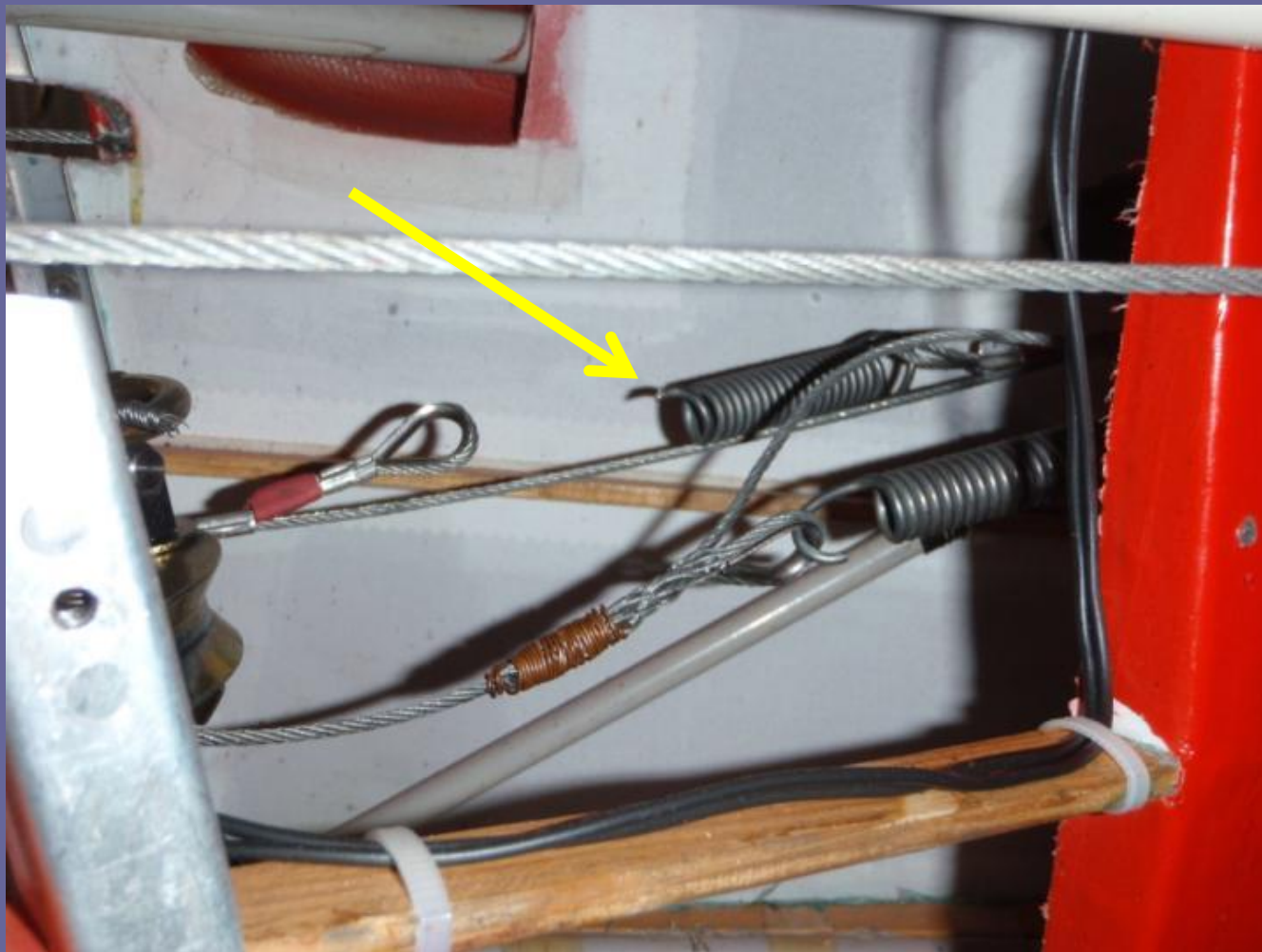
Byla zjištěna prasklá pružina pravé části aretace ostruhy záďového podvozku.

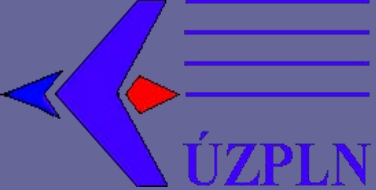
Jednalo se o lom materiálu pružiny, který byl skrytou vadou, a do daného okamžiku vzniku incidentu nemohl být žádnou, ani podrobnou prohlídkou odhalen.

Incident 1.8.



Incident 1.8.





Letecká nehoda 9.8.

SLZ - EV 97 Eurostar Valašská Senice

Pilot podle FPL prováděl let VFR z Frýdlantu/O n (LKFR) na letiště Szarmelek v Maďarsku. Během letu vlétnul v oblasti Beskyd do nevyhovujícího počasí. Tuto situaci pozdě vyhodnotil, nemohl v hornatém terénu pokračovat v letu VFR, ani se již vrátit. V časové tísní se rozhodl pro bezpečnostní přistání ve svažitém a zalesněném terénu. Plocha pro kterou se rozhodl se nacházela na svahu 10°- 15°.

Při přistání narazil pravým křídlem do stromu.
Pilot byl lehce zraněn.

Letecká nehoda 9.8.



Na fotografii je vidět stav počasí v místě přistání bezprostředně po LN při zásahu hasičů a RZS



14.10. 2010

Incident 9.8.

Mezi Říčany a Průhonice do MCTR LKKB vstoupil neznámý provoz (kód 7000).

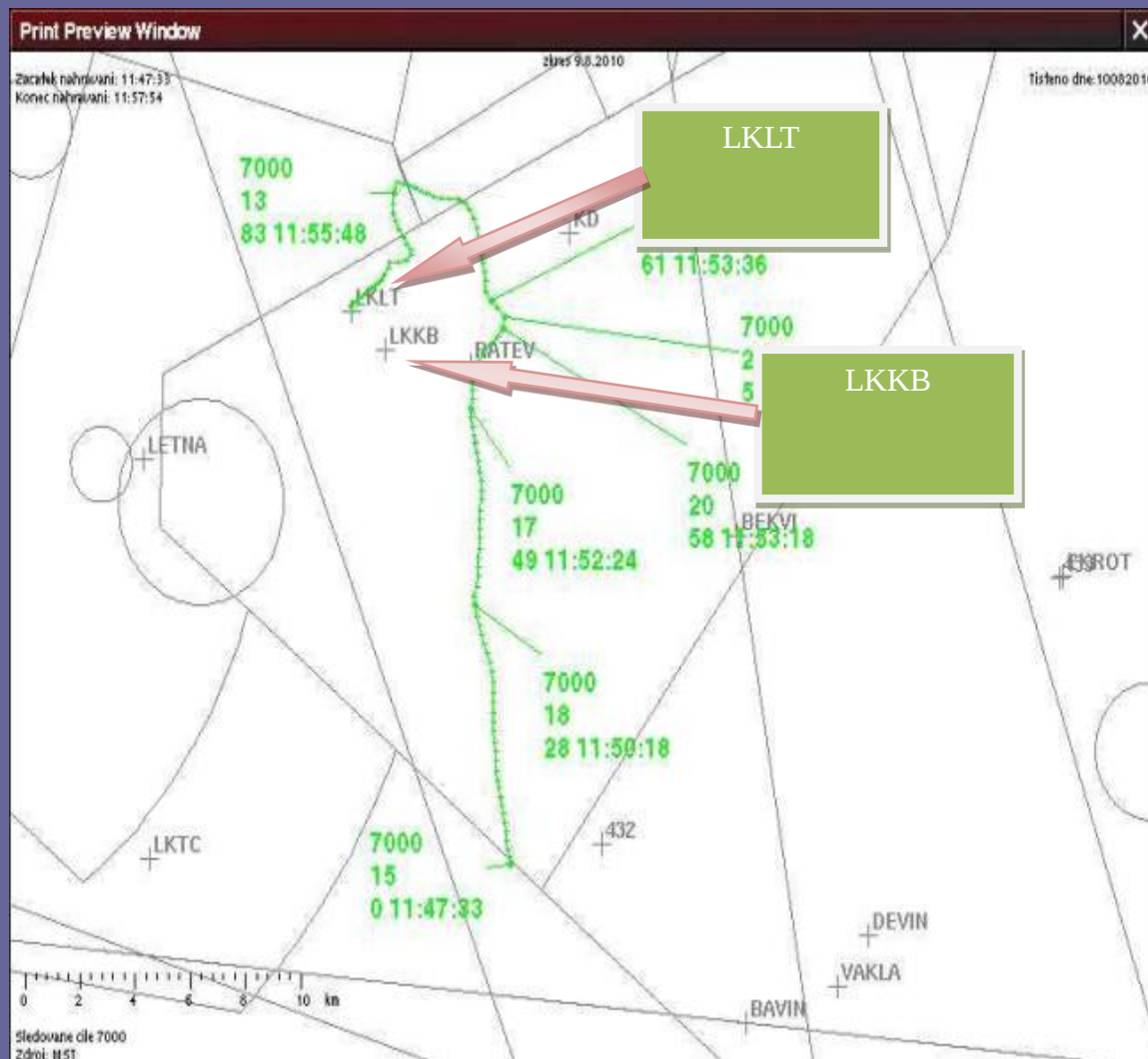
Bez navázání spojení s LSŘLP Kbely pokračoval v letu středem MCTR k letišti LKKB.

Za vizuálního sledování letištním řídicím proletěl odletovým sektorem RWY 06 letiště LKKB.

Provoz se přiblížil k letišti LKLT, kde po navázání spojení se službou AFIS LKLT v čase 11:58 přistál. Letoun byl ve spolupráci s AFIS LKLT identifikován.

Jednalo se o typ letounu Jodel D 119, poznávací značky D-ERIK.

Incident 9.8.



Incident 9.8.



Incident 11.8.

Po vzletu letounu typu Saab 340
českého provozovatele z Malmö do Oslo
nebylo možno zavřít podvozek.

Posádka se rozhodla pro návrat na letiště vzletu.

Po přistání bylo zjištěno oddělení běhounu
pneumatiky pravého vnitřního kola hlavního podvozku,
jehož část se vklínila mezi kolo
a kryt šachty podvozku.

Poškozena dvířka podvozku, částečně disk
a pravá podvozková noha.

Incident 11.8.



14.10. 2010

2010/Q3

Incident 11.8.



Incident 11.8.





Letecká nehoda 13.8.

Na letišti Prostějov-Stichovice pilot-žák ve výcviku nezvládl řízení MPK typu NIRVANA RODEO 115.

Při rozbíhání se s mírným plynem nereagoval žák na pokyn instruktora – „uber plyn“.

Žák naopak přidal plný plyn.

Došlo k odpoutání MPK a následnému střetu ve výšce cca 1,5 m s autem,

kde se odrazil od předního skla

a poškodil i další auto stojící v řadě za ním.

Pilot-žák nezraněn.

Letecká nehoda 13.8.

Ilustrační foto





Incident 15.8.

Při přiblížení na LKKV prolétl letoun A 320 oblastí turbulence s výskytem ledových krup.

Přistání bez závad, ke zranění na palubě nedošlo.

Po přistání provedl CPT s techniky prohlídku letounu a po konzultaci s MCC na LKPR letoun pokračoval do UUEE a poté na LKPR.

Po návratu na LKPR zjištěno techniky mimolimitní poškození (delaminace) radarového krytu.

Kryt byl dle MM53-15-11 vyměněn.

Incident 15.8.



14.10. 2010

2010/Q3

Incident 15.8.



14.10. 2010

2010/Q3



Letecká nehoda 20.8.

Přistání ULLa typu Eurostar na RWY 05L LKLT
skončilo v oplocení před TRH.

Pilot byl zraněn a letoun zničen.

Ze záznamu rádiové komunikace vyplynulo,
že po vzletu pilot zjistil problém se zajištěním
překrytu kabiny. Stav překrytu kabiny pravděpodobně
ovlivnil činnost pilota při přistání
a pilot přistál mimo dráhu letiště.

Příčiny LN se dále zjišťují.

Letecká nehoda 20.8.





Letecká nehoda 21.08.

Pilot s další osobou na palubě odstartovali z letiště Stichovice na ULLa typu Drozd a odletěli do prostoru u obce Ptení.

Zde došlo k náhlému vysazení motoru.

Pilot si vyhlédl rozlehlé pole se strništěm.

Teprve při klesání uviděl na okraji plochy křižující se vedení VN. Snažil se vyhnout vpravo, ale přehlédl, že se i vodiče druhého vedení zatáčí doprava.

Před dosednutím zachytil levým křídlem o tyto vodiče. SLZ dopadlo na zem ve vzdálenosti cca 15 m od vodičů.

Posádka byla nezraněna.

Podle prvotních zjištění došlo k vysazení motoru VW 1800 z důvodu zlomeného klikového hřídele.

Příčiny události se dále zjišťují.

Letecká nehoda 21.08.





Incident 25.8.

Asi 45 min po vzletu letounu typu PA 48 Cheyene III z LKPR nastal ve FL 300 pokles kabinové výšky.

Letová posádka provedla příslušné CL a zahájila nouzové klesání.

Po dosažení FL 100

se rozhodla pro návrat na letiště vzletu.

Prohlídkou byla zjištěna vlhkost v potrubí pro těsnění dveří, byla provedena kontrola

systemu přetlaku a výměna elektromagnetického ventilu.

Příčiny události se dále zjišťují.

Incident 25.8.



Incident 27.8.

Při odjíždění cisterny společnosti LUKOIL ze stojánky č.73 na LKPR zachytil řidič zadním kohoutem cisterny o přistavený pozemní zdroj GPU a odtáhl jej cca 5 metrů od letadla.

Takto byl násilně vytržen kabel ze zásuvky GPU na letadle.

Byla provedena demontáž přístupových dvířek GPU, kontrola zástrčky GPU, přístupových dvířek a potahu trupu. Po provedení nezbytných oprav byla přístupová dvířka GPU namontována zpět na letadlo.

Poškození letadla nebylo závažné, po opravě bylo hned následující den vráceno do provozu.

Incident 27.8.



Incident 27.8.



Vybrané události

Září



Letecká nehoda 3.9.

SLZ – MPG Tučapy

Podle předběžné zprávy zkušený pilot pravděpodobně prováděl poblíž obce Tučapy u Holešova nácvik soutěžní disciplíny „MINI/MAXI“ - letu minimální rychlostí ve výšce asi 300 m AGL s plně zatrimovanými volnými konci.

V jeho průběhu došlo ke kolapsu vrchlíku, asymetrickému zaklopení, levé negativní zatačce a následně opětovné regeneraci. Během manévru se vytvořilo zřejmě 4 až 5 závitů na nosných šňůrách. Vrchlík se stabilizoval, byl zcela nalitý a přestal rotovat ve výšce cca 80 m AGL. Závity stažené řídicí šňůry znemožňovaly účinné řízení a vrchlík začal opisovat kružnici o velkém průměru a byl větrem snášen k lesu.

Pilot se bezvýsledně snažil o roztočení závitů a záchranný systém nepoužil. Dopadl do listnatého lesa mezi stromy, kde propadl až na zem.

Letecká nehoda 3.9.



Ilustrační foto z mistrovství světa
v motorovém paraglidingu
v Novém Městě nad Metují

Letecká nehoda 4.9.

Při letu po okruhu mezi 3 a 4 zatáčkou na LKSL došlo k pádu kluzáku L 23 z výšky cca 50m.

Nehodu nepřežil 17ti-letý žák
při tomto svém 5. letu tohoto dne.

Byl to jeho 44 let s celkovým náletem 8hod.29min
od zahájení výcviku dne 17.4.2010.

Instruktor byl s těžkým zraněním převezen
do ÚVN Praha, je mimo ohrožení života.

Letecká nehoda 4.9.



Oznámení 6.9.

Ústav obdržel oznámení korejské partnerské organizace o incidentu letounu L-410UVP-E20 korejského provozovatele na Muan International Airport, který se stal 3.9.

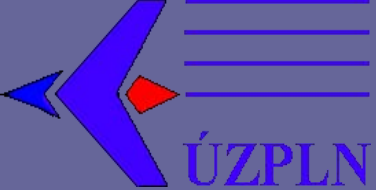
Byli jsme požádáni o zajištění vyhodnocení FDR, jak z hlediska technického, tak i provozního.

Od 13.9. provedli pracovníci společností SPEEL a výrobce za přítomnosti 2 korejských inspektorů předběžné vyhodnocení.

Na dopracování závěrů se ještě společně pracuje.

Oznámení 6.9.





Letecká nehoda 5.9.

CAP 231 Toužim

Pilot, reprezentant Itálie na 17. FAI mistrovství Evropy v letecké akrobacii (EAC 2010), přistával po svém soutěžním letu na RWY 08 LKTO, kde kvůli rozmoklému povrchu byl řádně vyznačen posunutý práh dráhy.

Pilot přistál 41 m do předpolí a ve výběhu na levém okraji RWY 08 narazil pravým podvozkem do prahové značky umístěné na kovové konstrukci.

Pilot byl lehce zraněn.

Letoun byl poškozen nárazem a překlopením na příď.

Místo letecké nehody a situace na RWY 08 LKTO





Poškození letounu CAP 231 a prahové značky

14.10. 2010

2010/Q3



Letecká nehoda 11.9.

CAP 232 Toužim

Pilot, reprezentant Švýcarska na 17. FAI mistrovství Evropy v letecké akrobacii (EAC 2010), přistával po svém soutěžním letu na RWY 26 LKTO, kde kvůli rozmoklému povrchu byl řádně vyznačen posunutý práh dráhy.

Pilot přistál 130 m pře posunutý THR a na rozmoklém povrchu ve výběhu se zabořil podvozkem a překlopil na před'.

Letoun byl poškozen nárazem při překlopení na před', pravá polovina křídla narazila do země, vylomila se pravá podvozková noha, násilně se zastavil motor, zničila vrtule a poškodila před'.

An aerial photograph of a large, green grassy field, likely an airfield or training area. In the center-left, a small, light blue aircraft is on the ground, surrounded by several people. To the right of the aircraft, there is a large white 'X' painted on the grass. Further to the right, there are several white spherical markers or balloons. In the bottom right corner, there is a small orange and white striped marker. The field has some tire tracks and faint white markings. In the background, a line of trees and a parking lot with many cars are visible.

Uzavřená část RWY 26 a situace při LN
CAP 232



14.10. 2010



Letecká nehoda 19.9.

SLZ - EV 97 Eurostar Vyškov

Pilot SLZ prováděl vzlet z RWY 02 LKVY. Nezvládnul směr rozjezdu při vzletu s bočním větrem 5 – 10 kt zleva. Letoun prudce vybočil téměř o 90°. Protože pilot včas nestáhl přípust motoru, letoun vyjel vyšší rychlostí mimo RWY na terénní vlnu, která jej nashodila a poté narazil do oplocení oddělujícího letiště a letecké muzeum.

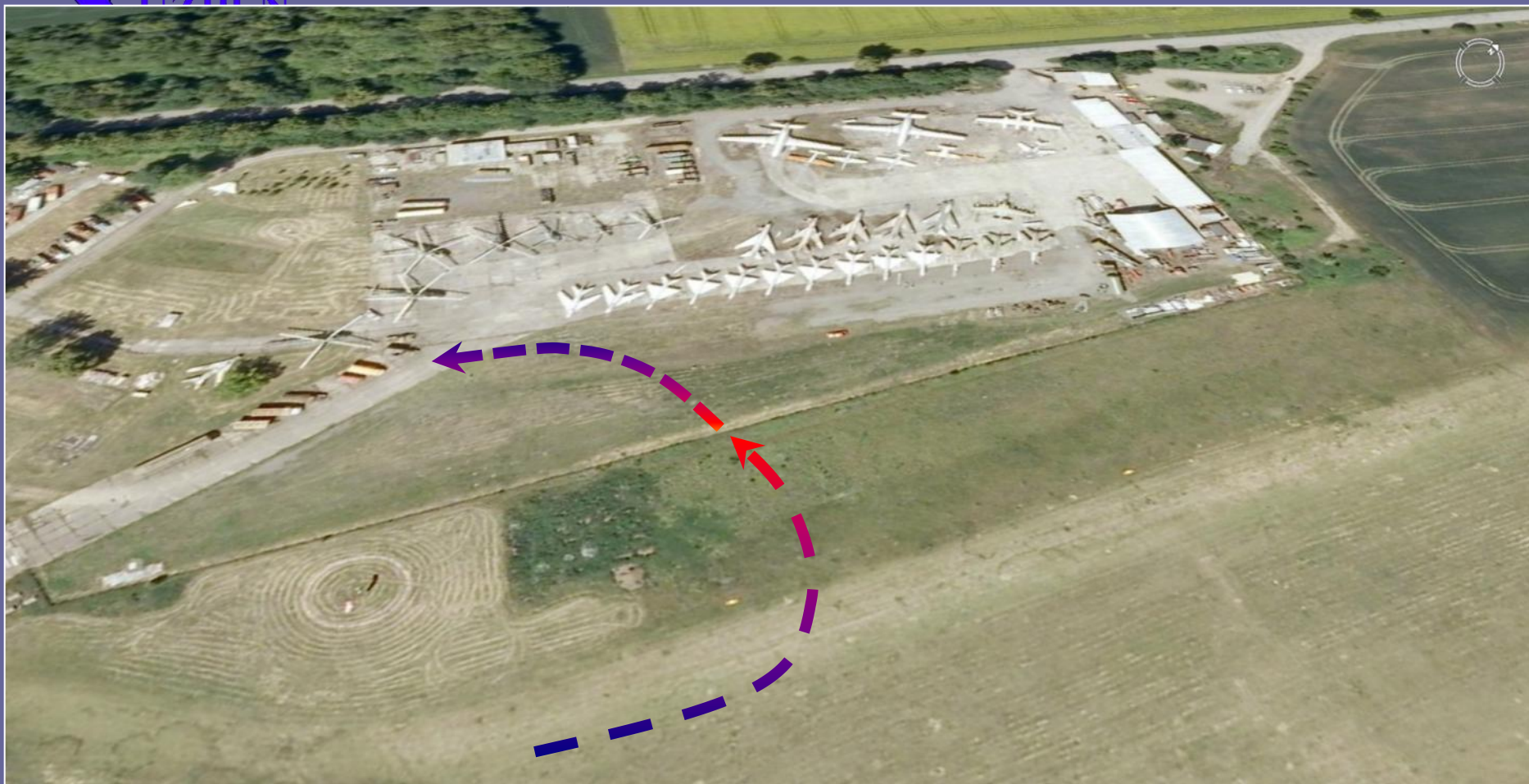
Letoun nárazem vybočil o 30° a dopadl asi 8 m za plotem. Teprve pak pilot stáhnul přípust, letoun již po zemi pokračoval levou zatáčkou, naštěstí se vyhnul vystaveným letadlům a nakonec zastavil.

Pilot nebyl zraněn.



Letecká nehoda 19.9.

Na letounu byly nárazem do plotu poškozeny obě poloviny křídla (zprohýbané náběžné hrany, vlny na spodním potahu, obě poloviny křídel ohnuté oproti nosníku, drobné praskliny u křidélek, promáčklá odtoková hrana pravého křidélka), poškozen motorový kryt, zničeny aerodynamické kryty dvou kol, poškozeny vrtulové listy.



Situace na LKVY a trasa výběhu SLZ

14.10. 2010

2010/Q3

Letecká nehoda 19.9.



Informace



Ozáření laserovým paprskem

V 1.pololetí bylo Ústavem zaregistrováno
9 hlášení.

V 3. čtvrtletí bylo Ústavem zaregistrováno
celkem 48 hlášení.

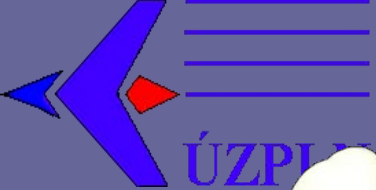
Z toho v LKAA 43 hlášení
(31 tuzemských provozovatelů
12 zahraničních provozovatelů).

Naši provozovatelé hlásili 5 ozáření v zahraničí.



International Society of Air Safety Investigators

41st Annual Seminar – Sapporo, Japan



LETECKÁ NEHODA 2010

taktické cvičení složek IZS



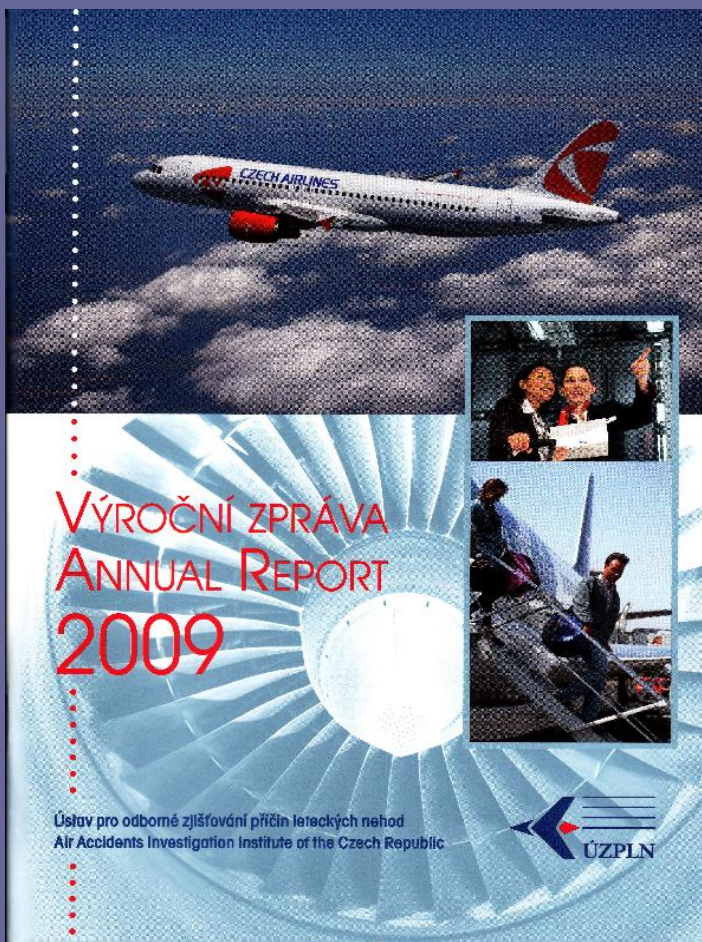
14.10. 2010

2010/Q3

**Cílem cvičení
LETECKÁ NEHODA 2010
bylo praktické procvičení
postupu složek IZS
při společném zásahu
v podmínkách
Olomouckého kraje
s vyhlášením zvláštního
stupně poplachu IZS.**



Výroční zpráva 2009



Předloženo
k informaci
vládě ČR
29.9.



Informace :

Letecké nehody SLZ Lambáda

Ing. Lubomír Stříhavka

Vystoupení hosta

S problematikou
biologické ochrany leteckého provozu
vás seznámí za firmu GALLAT,
kterou Ústav pověřil konzultační činností
pro problematiku střetu letadel se zvěří,
Bc. Drahuše Gallatová.

Diskuse

Bioochrana zahajovací jednání

Prosíme pracovníky
pověřené mateřskou organizací k účasti,
aby za cca 30 minut přišli
do jednací síně Ústavu,
kde proběhne krátké seznámení
s problematikou.

Závěr

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

hotelu DUO, Praha 9 – Teplická 492

dne 20. ledna 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

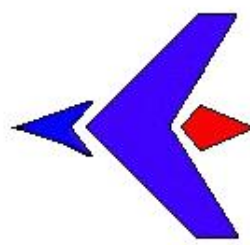
**ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD**

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**



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