

Porada k bezpečnosti letů za 1. čtvrtletí 2009

- ① Rozbor LN a I za 1. čtvrtletí 2009
- ② Vystoupení hosta
- ③ Informace
- ④ Diskuse
- ⑤ Závěr

Rozbor období leden – březen 2009

Letoun/MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	1	36	35
2 250 – 5 700 kg	0	0	0	2
do 2 250 kg	0	0	6	0

Rozbor období leden – březen 2009

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

Rozbor období leden – březen 2009

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	1	0	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Nespecifikované / Not determined	Σ	3		

Rozbor období leden – březen 2009

C E L K E M U D Á L O S T Í - 88

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
2	1	43	39	3

Vybrané události

Leden

Vážný Incident 9.1.

Po startu z AMS ve FL370 asi 4 minuty po dostoupání
došlo

u letounu B737-400 k signalizaci poruchy přetlakování kabiny.

Byly provedeny standardní úkony pro udržení tlaku.

Nárůst kabinové výšky pokračoval.

Posádka vyhlásila MAY DAY

a následně Emergency descent

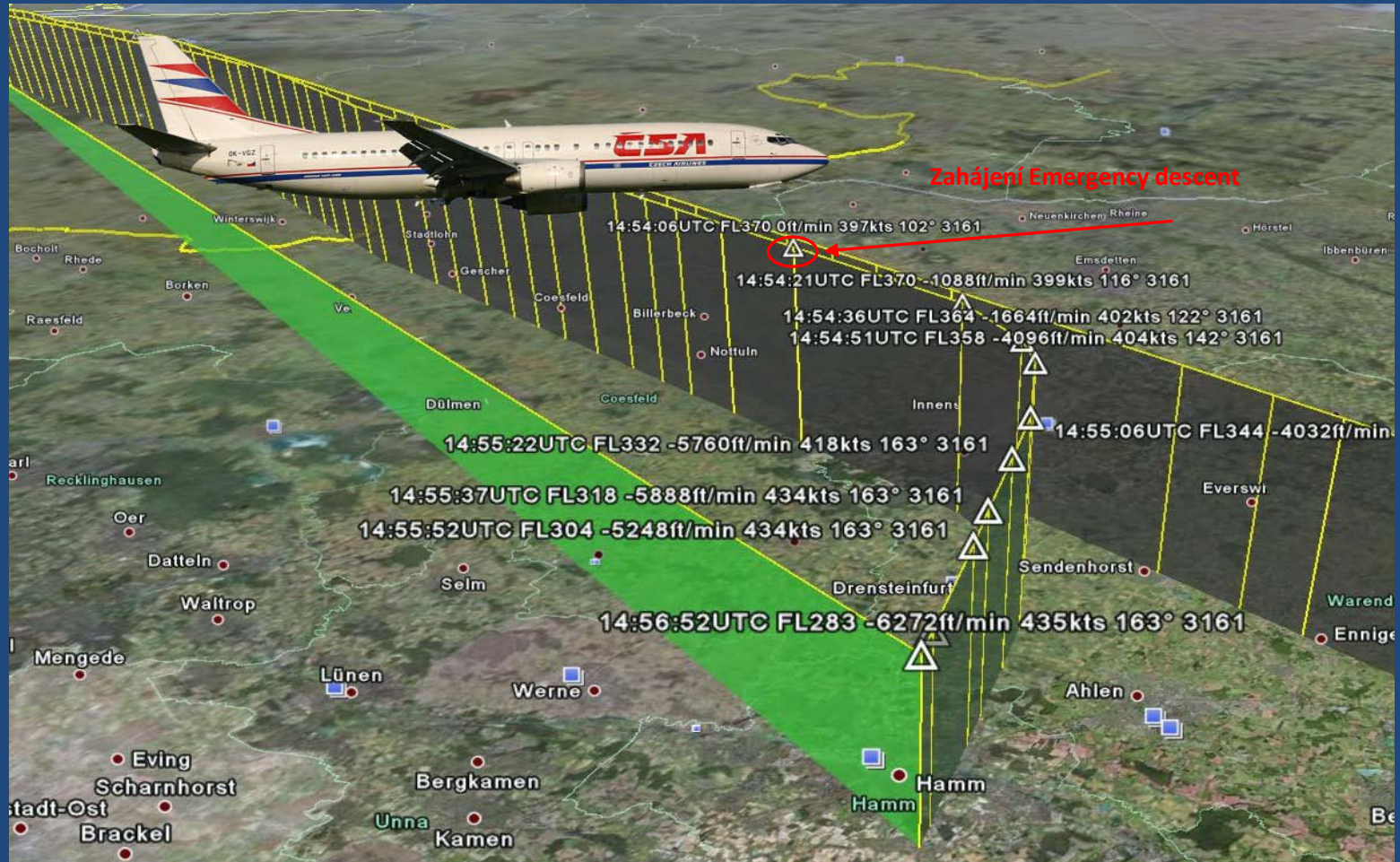
do FL100 s použitím kyslíkových masek.

Let do PRG dokončen ve FL100 bez dalších problémů.

Jednalo se o technickou závadu.

Po přistání provedena výměna částí systému přetlakování
a 22 ks kyslíkových vyvíječů v kabině cestujících.

Vážný Incident 9.1.



Bez vlivu na bezpečnost 21.1.

Z letiště LKPR startovalo letadlo ATR-72 202 společnosti LOT.

Po vzletu osádka oznámila, že došlo k technické závadě na ovládání podvozku, který nelze zasunout a žádají návrat na LKPR bez jakékoli asistence.

Přistání proběhlo bez závad.

Po posouzení závady prázdné letadlo odstartovalo na let zpět do Varšavy.

Bez vlivu na bezpečnost 21.1.



Incident 30.1.

Instruktor kluzáku L 23 chtěl srovnat vlečné lano před zapnutím do vlečného zařízení kluzáku.

Při manipulaci s vlečným lanem
došlo k jeho nadzvednutí
a zachycení vrtulí vlečného letounu Z 142.

Část lana se namotala na vrtuli
a jeden list vrtule byl ohnut.

Nikdo nebyl zraněn.

Incident 30.1.



15.4.2009

I Q 2009

Incident 30.1.



Vybrané události

Únor

Incident 1.2.

Po ukončení plnění letounu ATR42-500 na LKPR nebyla odpojena plnicí hadice řidičem-operátorem autocisteny před tím, než autocisterna od letadla odjela.

Byl poškozen plnicí ventil na pravém křídle a nastala drobná poškození přístupových dvířek a panelů.

Příčiny události se zjišťují, mimo lidského faktoru je zde možná spolupůsobící příčina vzniku poškození letadla – v daný okamžik selhalo na autocisterně blokovací zařízení (interlock) které v případě, že není plnicí hadice uložena na svém místě, ale je na letadle, neumožní pohyb autocisterny.

Incident 1.2.



Incident 2.2.

Během přiblížení letounu A319
na letišťě v Athénách ve 23.00 UTC
byla posádka na několik sekund oslněna
zeleným laserovým světlem
vysílaným ze země.

Okolnosti zjišťuje řecký partnerský ústav.

Ze sledování zahraničních odborných zpráv vyplývá,
že četnost těchto případů se zvyšuje.

Incident 2.2.

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.

Incident 6.2.

Po přistání letounu A321 na letišti Dublin došlo k nedorozumění při komunikaci mezi posádkou letadla a pracovníkem handlingové společnosti.

Po přistavení mobilních schodů pro výstup cestujících k dveřím 2L následovala aktivace záchranného skluzu poté, co tyto dveře jeden z cestujících bez vědomí palubních průvodčí otevřel.

Incident 6.2.



Vybrané události

Březen

Incident 1.3.

Na letišti Brno Tuřany, při vyjíždění letounu B 737-300 zahraničního provozovatele v 16.20 UTC, došlo k vyjetí letounu mimo pojížděcí plochu TWY „A“.

Bylo zjištěno, že pilot si vyžádal a z věže obdržel povolení pouze k nahození levého motoru na stojánce, ale povolení k pojíždění na TWY „A“ a k nahození motoru č. 2 si nevyžádal a ani toto povolení z věže neobdržel.

Incident 1.3.



15.4.2009

I Q 2009

Incident 1.3.

Z informací zjištěných k události vyplynulo, že na letounu došlo k vypadnutí jističů hydraulického okruhu řízení předního kola a okruhu brzd.

Letoun byl vyproštěn složkami letiště a po technické prohlídce byl uvolněn k letu.

Příčiny události zjišťuje komise ÚZPLN ve spolupráci se zahraniční partnerskou organizací.

Incident 1.3.



15.4.2009

I Q 2009

Incident 1.3.



Incident 11.3.

Piloti dvou Z-37A provedli vzlet z letiště LKCR a pokračovali na plochu Nabočany.

Pro vojenské výsadky byl vyhlášen TRA(PJE)

R=5,5 km LKCR/AD, GND – 1000 ft AGL.

Piloti Z-37A nezkordinovali před vzletem svůj odlet z plochy na okraji letiště LKCR, nad kterým právě probíhal výsadek z Mi 17, s řídícím výsadeků ani s pilotem Mi 17.



15. 04. 2009

2009 / Q1

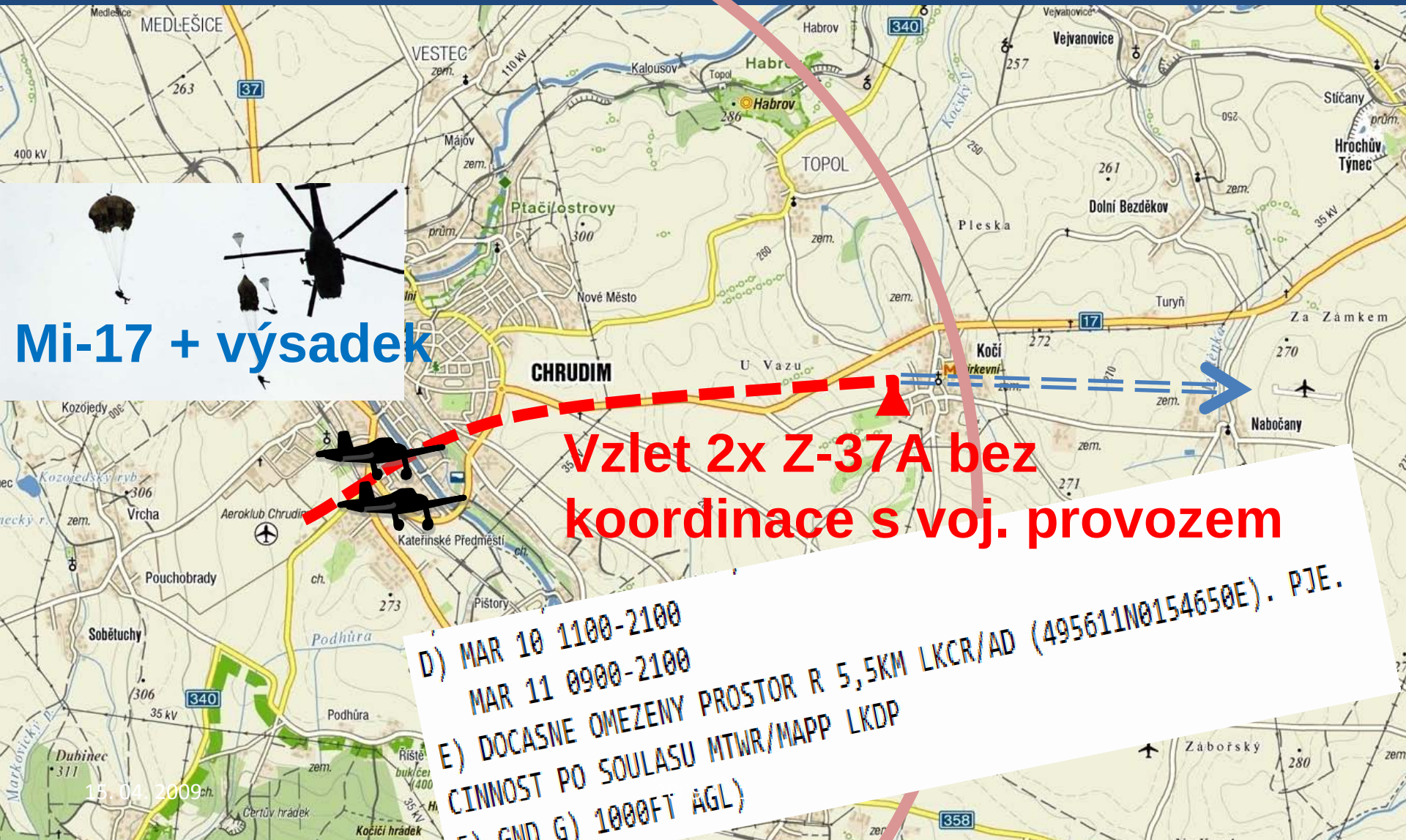
Incident 11.3.

Asi 2 min po vzletu pilot Z-37A navázal spojení
s TWR LKPD,
ohlásil ŘLP let na pracovní plochu,
a na dotaz potvrdil, že svůj odlet nekoordinoval.

K přímému ohrožení parašutistického provozu nedošlo.

Událost hodnocena jako Significant incident.

Narušení prostoru pro provádění padákového výsadku



Mi-17 + výsadek

Vzlet 2x Z-37A bez koordinace s voj. provozem

D) MAR 10 1100-2100
MAR 11 0900-2100
E) DOČASNE OMEZENY PROSTOR R 5,5KM LKCR/AD (495611N0154650E). PJE.
CINNOST PO SOULASU MTWR/MAPP LKDP
F) GND G) 1000FT AGL)

15.04.2009

Incident 12.3.

Pilot vrtulníku R 44, OK-NAT,
při letu VFR bez letového plánu
na letišti LKTC,
v prostoru jižně Hlinska neoprávněně narušil
Aktivovaný, dočasně vyhrazený prostor TSA 20,
ve kterém prováděl let
Jas 39 Gripen.

Incident 12.3.



15.4.2009

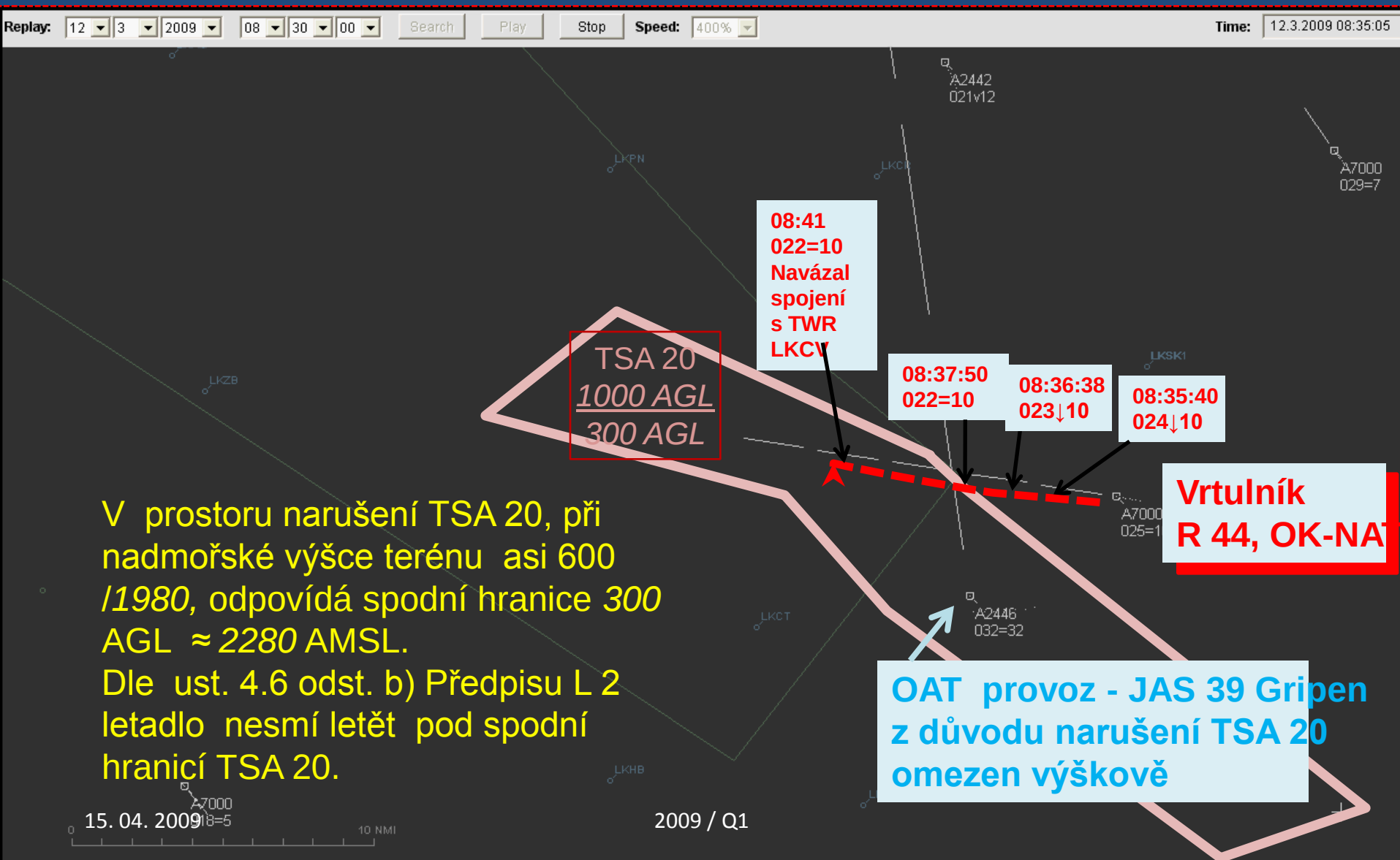
I Q 2009

Incident 12.3.

Až po 3 min letu v TSA 20
pilot navázal
radiotelefonní spojení s TWR Čáslav
a žádal povolení průletu MCTR Čáslav
ve 150 m AGL směrem na Kutnou Horu.

Událost hodnocena jako Significant incident.

Průběh neoprávněného narušení TSA 20 R 44, OK-NAT



Incident 16.3.

Před přistáním letadla A-320 společnosti British Airways na letišti LKPR ohlásila osádka úbytek hydraulické kapaliny z rezervoáru modrého okruhu.

Po bezpečném přistání na letišti LKPR technici závadu potvrdili.

Byl zjištěn únik asi 5 litrů hydraulické kapaliny. Příčinou byla prasklá příruba na těle čerpadla.

Incident 16.3.



15.4.2009

I Q 2009

Letecká nehoda 21.3.

Za letu SLZ UFM 13 LAMBADA v blízkosti obce Hluboká n/Vltavou došlo k destrukci trupu za křídlem a ztrátě říditelnosti.

Dvoučlenná posádka úspěšně použila centrální pyrotechnický záchranný systém.

Posádka popsala jev před destrukcí jako „Flutter“.

Rychlost letu nepřesáhla V_{NE} .

K rozboru letu byl využit záznamník letových parametrů (LOGGER) a údaje hodnot motoru (FLYDAT).

Posádka nezraněna.

Letecká nehoda 21.3.



15.4.2009

I Q 2009

Letecká nehoda 21.3.

Zjišťování příčin LN provádí ÚZPLN
ve spolupráci s LAA ČR.

Bezprostředně po nehodě byl výrobcem SLZ vydán
závazný bulletin UFM – 13 – 1/2009.

Bulletin nařizuje provozní omezení
(snížení V_{NE})

a okamžité provedení kontroly VOP.

Na SLZ instalované vlečné zařízení nebylo zatím,
dle prohlášení majitele, používáno.

Letecká nehoda 21.3.



Letecká nehoda 21.3.



Incident 26.3.

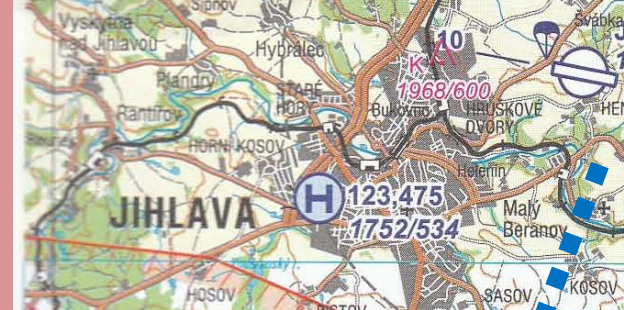
Pilot LZS při letu vrtulníku Bell 206 Kryštof 09 bez spojení s TWR LKNA neoprávněně narušil po dobu 5 min dočasně rezervovaný prostor TRA Puklice (B0193), vyhlášený v NOTAM a AUP pro výcvik blízké letecké podpory, ve spolupráci s předsunutými leteckými návodčími.

Událost hodnocena jako Significant incident.

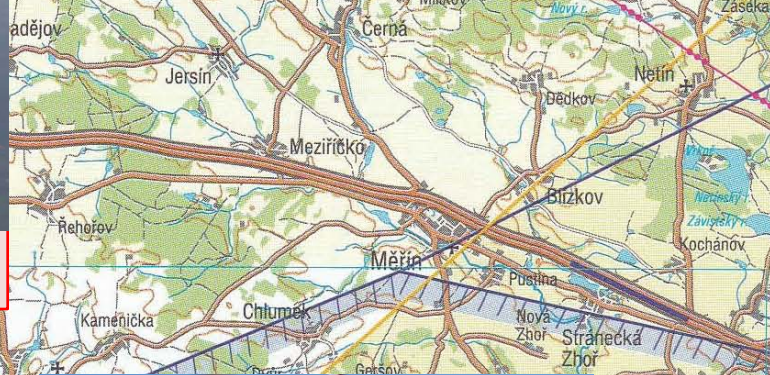
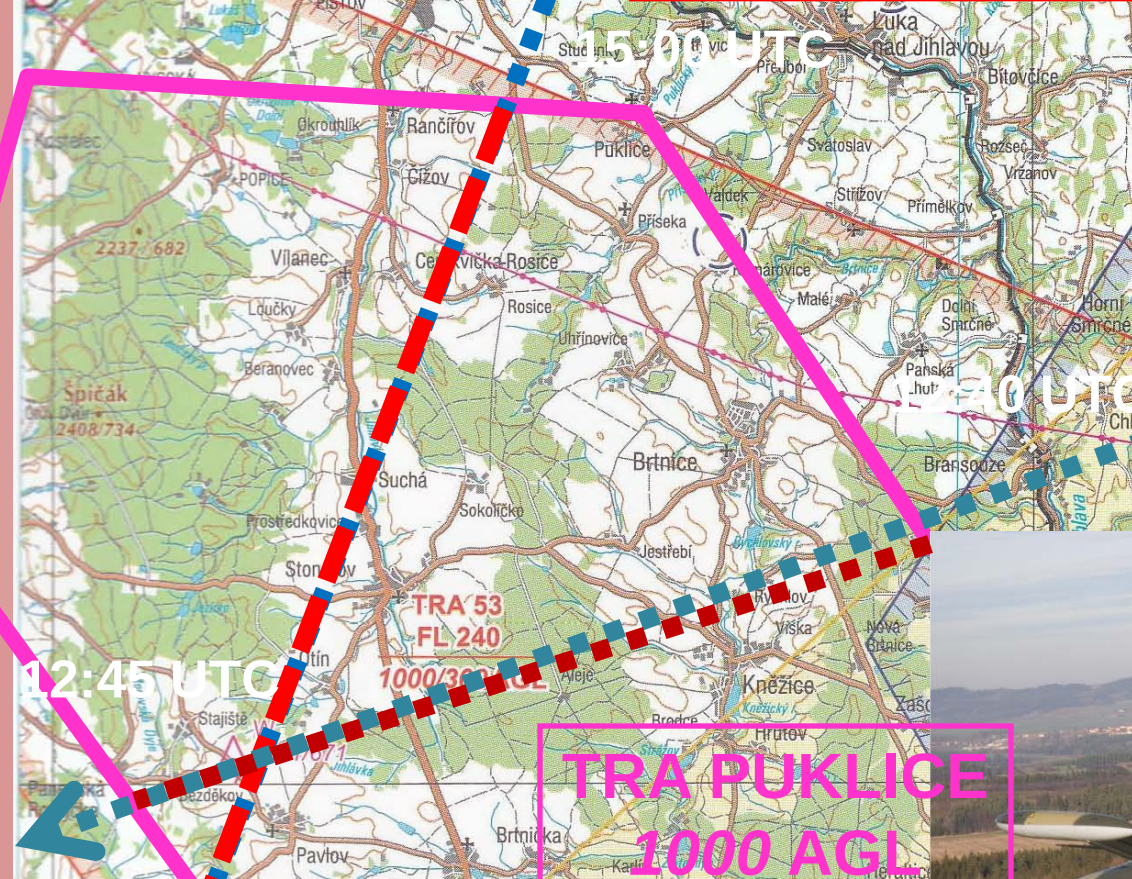
Incident 26.3.

Pilotní žák při navigačním letu VFR bez spojení s TWR LKNA neoprávněně narušil po dobu 6 min dočasně rezervovaný prostor TRA Puklice (B0193), vyhlášený v NOTAM a AUP pro výcvik blízké letecké podpory, ve spolupráci s předsunutými leteckými návodčími.

Událost hodnocena jako Significant incident.



EV-97 – OK-JUR11



BELL 206 – OK-AHD



12:45 UTC

15:06 UTC

TRA PUKLICE
1000 AGL
300 AGL

15. 04. 2009

2009 / Q1



Informace

Praha 5. – 6. únor

The Bureau of the Council of European Aviation Safety Investigation Authorities (EASIA)

- Relationship with EASA
- Presentation of web resources – CIRCA
- Draft of the Future EU Regulation on accident investigation
- Preparation of the Workshop - Croatia

Praha 5. – 6. únor



Vystoupení hosta

Diskuse

Závěr

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

dne 16. července 2009.

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

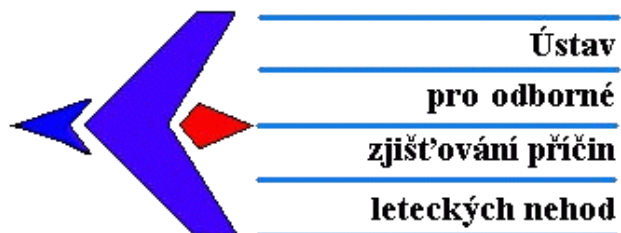
www.uzpln.cz



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



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