

Porada

k bezpečnosti letů

za 2. čtvrtletí

a

1. pololetí 2008

Program porady

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

Rozbor období duben – červen 2008

Letoun/MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	0	77	41
2 250 – 5 700 kg	0	0	0	4
do 2 250 kg	8 (1+)	0	15	5

Rozbor období duben – červen 2008

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	9 (6+)	0	0	1
SLZ – ULLt	3	0	0	0
SLZ – ULH+UW	0	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	6 (1+)	0	1	0

Rozbor období duben – červen 2008

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	4	25	0	0
Balony a vzducholodě	1	0	0	1
Nespecifikované / Not determined	Σ	23	(BFU, Bulharsko, Francie, USA, Irsko, Austrálie)	

Rozbor období duben – červen 2008

C E L K E M U D Á L O S T Í - 224

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
31	25	93	52	23

Vybrané události

Duben 2008

Letecká nehoda 5.4.

Ve 12:00 odstartoval pilot s letounem typu SU - 1,
k letu z veřejné plochy SLZ LKMIRA.

Průběh letu byl popsán několika svědky události.

Po odpoutání byl svědky zaznamenán
nepravidelný chod motoru.

V této fázi letu byl letoun asi ve 2/3 délky VPD 30
a výšce asi 20 metrů nad zemí.

Pilot provedl vybočení vlevo o 10 až 15°
a následující pravou zatáčkou o náklonu asi 45°.

Letecká nehoda 5.4.

S velkou pravděpodobností se snažil
přistát zpět na místo vzletu.

V zatáčce se náklon letounu zvětšil na 90°.

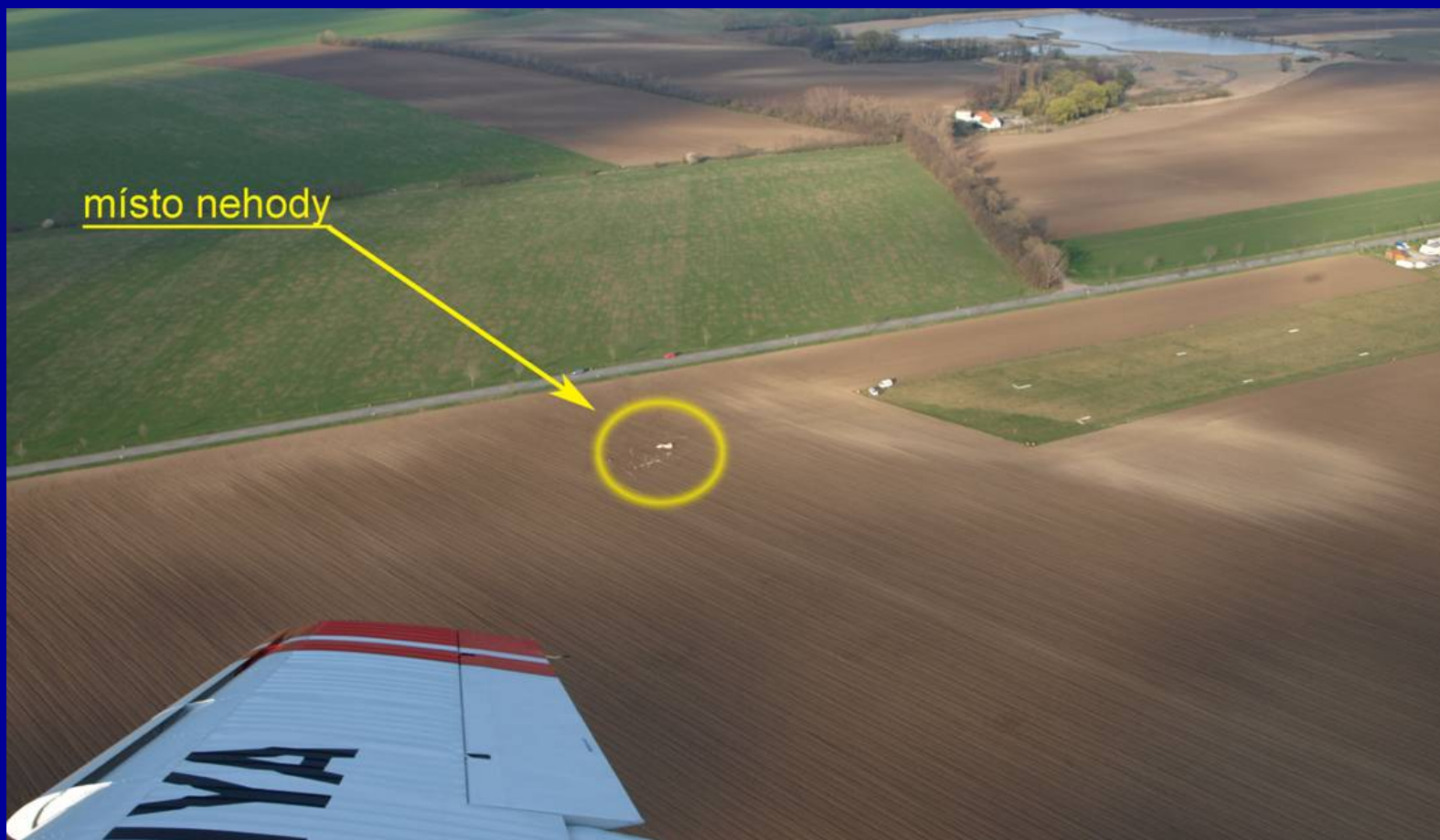
Bezprostředně poté se letoun naklonil vlevo
až do polohy „na záda“ a v klesání narazil na zem.

Asi 2 vteřiny po nárazu začal letoun hořet.

Pilot zahynul, letoun zcela zničen.

Letoun nebyl registrován LAA ČR.

Letecká nehoda 5.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 5.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Incident 7.4.

V průběhu pozemního odbavení letadla B 737-500
na letišti Oslo došlo
k poškození OUTBOARD FLAP FAIRING
na pravém křídle.

Poškození způsobil pracovník pozemního odbavení SAS
Ground Services,
který přistavil tahač vozíků na zavazadla
příliš blízko letadla.

Po otevření dveří tahače došlo k jejich kontaktu s krytem
klapek

Incident 7.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Incident 10.4.

Boeing 737-400 opakovaně přerušil vzlet v PRG při rychlostech CAS 62 kts a 50 kts z důvodu signalizace TAKE OFF CONFIGURATION WARNING.

Letadlo se vrátilo na stojánku a bylo staženo z provozu.
Na let do BRU nasazeno jiné letadlo.

Technická závada byla vyřešena výměnou
FLAP TAKE OFF WARNING
SWITCH S130 (ve FLAP CONTROL UNIT).

Incident 10.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Incident 12.4.

U Boeingu 737-500 v průběhu klesání
na přistání v PRG

došlo mezi FL 230 a FL 220

k popraskání vnitřní vrstvy okna č.4
na pravé straně pilotní kabiny.

Proveden příslušný NNC (Non Normal Checklist),
přistání v PRG proběhlo bez potíží.

Provedena výměna poškozeného okna R4.

Incident 12.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 13.4.

Při termickém letu kluzáku VSM-40 „Démant“ došlo k prasknutí pravého lana nožního řízení.

Pilot se s kluzákem přibližoval k LKSU.

Na okraji letiště se zřítil z výšky cca 60 m z důvodu malé rychlosti.

Příčinou bylo prodření lan směrového řízení na vodící kladce a následně prasknutí pravého.

Kluzák zničen,
pilot těžce zraněn.

Letecká nehoda 13.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 13.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 13.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Nespecifikované 13.4.

BFU SRN požádalo o pomoc při zjišťování příčin LN letounu kategorie LSA typu AVECO VI-3D-1, registrační zn. D-MHJM, ke které došlo 13.4. Ústav vyslal zplnomocněného představitele a zajistil dále účast zkušebního pilota, konstruktérů a vedoucího výroby. Při zjišťování příčin bylo jednoznačně vyloučeno zavinění konstrukčními nebo výrobními důvody.

Nespecifikované 13.4.

Pilot bez zkušební kvalifikace prováděl s dalším pilotem
– instruktorem na palubě zkoušky letových vlastností
při dynamických pádech.

Pády prováděl v malé výšce
a nezvládl techniku pilotáže.

Záchranný systém aktivoval v malé výšce,
takže nedošlo k jeho plné funkci.

Letoun zničen, obě osoby zahynuly.

Nespecifikované 13.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Nespecifikované 13.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Incident 14.4.

Hlášení letecké společnosti:

Při zahájení TKOF letounu B 737-500 na LKPR
došlo po stisknutí TOGA
k signalizaci TKOF Configuration Warning.
TKOF přerušen při 35 kts.

Příčinou signalizace bylo nevysunutí vztlakových klapek
do polohy pro vzlet.

Incident 14.4.

Závěr letecké společnosti :

Nesprávná poloha vztlakových klapek na vzlet
– klapky nevysunuty.

Po jejich vysunutí do požadované polohy
následoval vzlet bez závad.

Incident 18.4.

Při pojíždění akrobatického speciálu SU-29
v rámci soustředění reprezentačního družstva leteckých
akrobatů
na LKHB
došlo k zachycení praporku označujícím okraj RWY
vrtulí.
Jeden list byl nárazem zničen.

Ke zranění osob nedošlo.

Incident 18.4.



Incident 18.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 22.4.

Při přeletu z LKKU do Chocně (LKCO-U) došlo jižně od obce Budišov n/Budišovkou ve zvlněném zalesněném terénu k nárazu SLZ pod úhlem 10° - 20° do země. SLZ bylo značně poškozeno následným požárem. Pilot i cestující měli platná oprávnění k letu, při LN oba zahynuli. Příčinou LN bylo nezvládnutí techniky pilotáže při vlétnutí do povětrnostních podmínek neodpovídajících pro let za VFR.

Letecká nehoda 22.4.

Podle svědecké výpovědi z LKKU prostorem LN
prolétávali cca 2 hod. před událostí
a dle sdělení posádky byly meteo podmínky
nevyhovující pro let VFR.

Záznamy ČHMÚ, AČR a SAR i svědků na místě LN tyto
skutečnosti potvrzují.

I přes vlastní znalost počasí uskutečnili
zpáteční let tímto prostorem.

Letecká nehoda 22.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Bez vlivu na bezpečnost 24.4.

V 07:50 bylo na APP nahlášeno utržení reklamní vzducholodi v prostoru nad Prahou. Dále byl objekt spatřen posádkou CSA787 ve FL70, v prostoru Jesenice u Prahy.

V uvedenou dobu se v blízkosti nacházel vrtulník PČR - BELL 412, který byl požádán o identifikaci.

V 08:12 byl objekt identifikován vrtulníkem PČR nad Jesenicí, ve FL068.

Nápis na trupu:

"DOTACE NA VSTUPENKU JE SPRAVEDLNOST".

Bez vlivu na bezpečnost 24.4.

Další let objektu byl sledován vrtulníky PČR až do 11:44, kde v prostoru Benešov dostoupal do FL100 a následně praskl a dopadl v prostoru Mokrá Lhota v 11:50.

Incident byl v silně exponovaném prostoru TMA, ale díky pomoci vrtulníků PČR nebylo nutné omezit ostatní provoz a nedošlo ke zpoždění ani nebyla ohrožena bezpečnost.

Bez vlivu na bezpečnost 24.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Incident 25.4.

Pilotka letadla Cirrus SR 22 prováděla let
z EDML (Landshut) na LKPR.

Po přistání na RWY 24 velmi pomalu pojížděla
po RWY, minula odbočku na TWY C,
nereagovala na pokyny k urychlenému uvolnění RWY
na křižovatce s RWY 13
a vyklidila RWY až na TWY D.

Řídící letového provozu dal příkaz následujícímu
přistávajícímu letadlu CSA879 „Go around“,
asi v 300 f. Zdržení letu bylo 11 min.

Incident 25.4.

Pilotka po letu uvedla, že příkazy neslyšela.

Nedodržela pokyny podle AIP AD2 LKPR

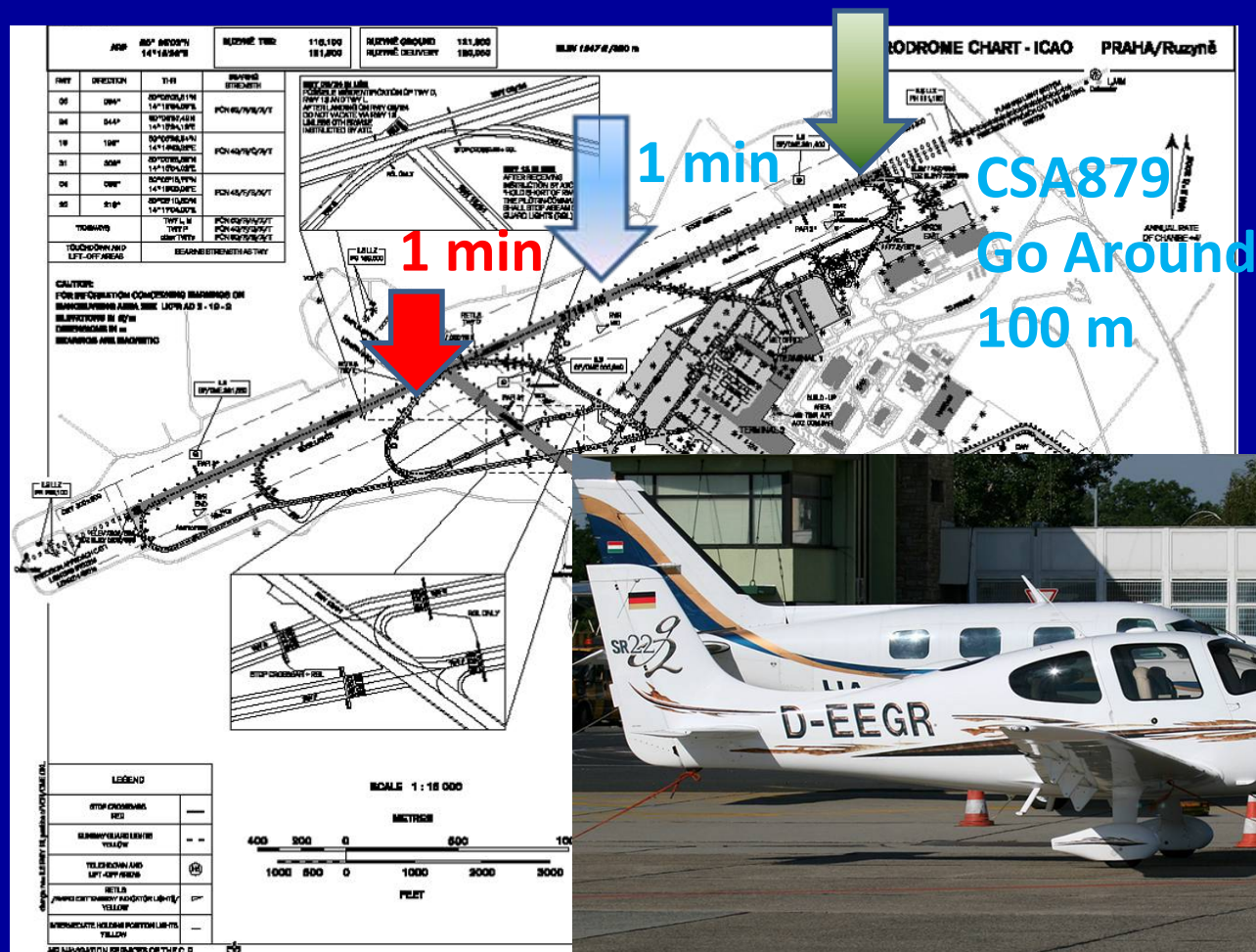
„Postupy High Intensity RWY Operation 2.20.8.4.2

Pro zajištění minimálních časů obsazení RWY je doporučeno
pojmenovat očekávaný výjezd z RWY
během briefingu před přistáním.

Piloti jsou žádáni, aby plánovali ten výjezd,
který je proveditelný a nesnažili se o vyjetí dřívějším výjezdem,
aby se předešlo jeho minutí a následnému pomalému pojíždění
k dalšímu“.

Hodnoceno jako „Significant Incident“.

Incident 25.4.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí



Vybrané události

Květen 2008

Incident 1.5.

Pilot – instruktor prováděl s pilotem přeškolovací let na letoun L-200D. Po zařazení do okruhu dráhy 30 LKTA v poloze po větru a vysunutí podvozku, se vysunula pouze levá a přední noha.

Pravá zůstala zavřená.

V hydraulické instalaci neukazoval manometr žádný tlak ani při manipulaci s ovladačem přistávacích klapek.

Pilot – instruktor provedl nouzové vysunutí pravé nohy a přistál bez použití přistávacích klapek.

Byl zjištěn únik hydraulické kapaliny z čerpadla na levém motoru kolem hřídele náhonu.

V nádrži zbylo cca 1,5 litru hydraulické kapaliny.

Incident 1.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Incident 4.5.

V 11:42 byl v TMA VII zpozorován cíl ve FL 090 s kódem 3332. Tento let nebyl s APP koordinován a vstoupil do prostoru odpovědnosti bez povolení. Při zjišťování příčin incidentu bylo konstatováno, že se jednalo o letadlo D-EGBP C172, letící z SRN do Rakouska. Tyto dva státy mají mezi sebou dohodu, na základě které můžou letadla létat z jednoho státu do druhého bez letového plánu.

Incident 4.5.

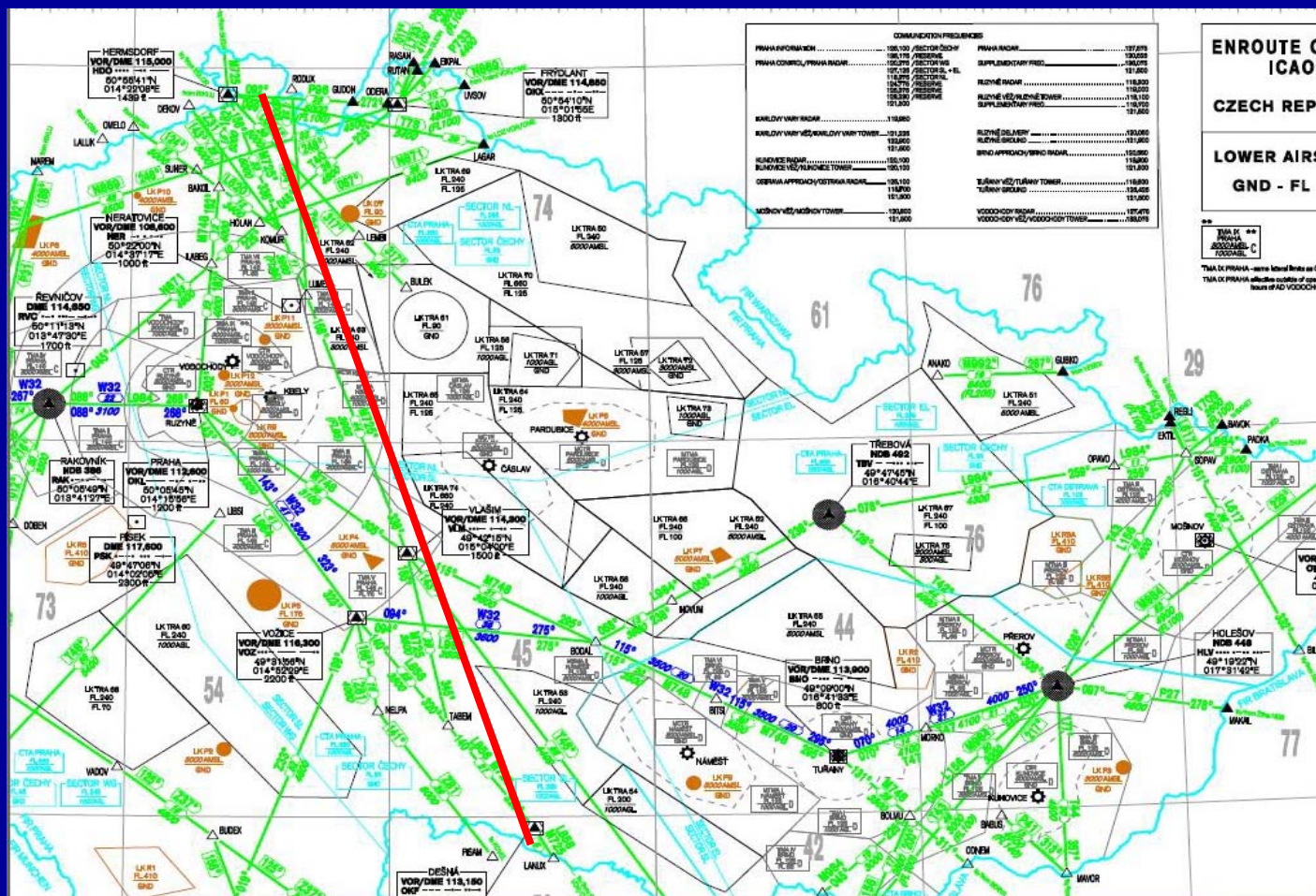
Pilot si při plánování letu zřejmě neuvědomil,
že poletí i přes vzdušný prostor ČR,
kde uvedená dohoda neplatí.

Vstup do vzd.prostoru ČR mezi HDO a RODUX,
výstup LANUX.

Dalším nedostatkem byla špatná koordinace ATM :

- na APP nebyla předána správa EST;
- letu byl přidělen kód, který měl krátce před tím jiný let a systém let nesprávně koreloval;
- FIC nepředal na APP informaci o letu.

Incident 4.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí



Incident 4.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Incident 6.5.

Posádka letadla CESSNA C560 Air Ambulance LIBYA odstranila zakládací klín od předového podvozku bez asistence řídicího odbavovací plochy LKTB ještě před přeložením pacienta a nástupem ostatních PAX.

Letadlo se samovolně rozjelo vlivem sklonu APN. Letadlo po cca 3m narazilo levým křídlem do sanitního vozu a mírně se stočilo doleva.

Po kontrole kapitánem letadla, který uvedl, že je letadlo schopné letu,

sepsání informací a nafocení incidentu, letadlo odletělo.

Incident 6.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Incident 6.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 8.5.

Při termickém letu v blízkosti LKHD došlo za letu ke srážce kluzáků.

Pilot kluzáku Cirrus B byl donucen jej opustit na padáku z důvodu ztráty říditelnosti.

Pilot kluzáku ASW 19B přistál s poškozeným křídlem na LKHD.

Pilot tohoto kluzáku porušil předpis L 2.

Oba piloti nezraněni, Cirrus B zničen.

Letecká nehoda 8.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 8.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 12.5.

K LN motorového padákového kluzáku došlo
na okraji obce Topolná.

Při nehodě byl pilot smrtelně zraněn.

Pilot převedl MPK do spirály,
která skončila nárazem do země.

Bylo zjištěno, že pilot krátce před nehodou
(10 dní, 11 letů a 3,5 hod) začal používat nový padák
s výrazně odlišnými letovými vlastnostmi.

Dříve padák Trend 28, nyní Desire S.

Příčiny LN zjišťuje komise ÚZPLN.

Letecká nehoda 12.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 12.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 12.5.

K LN horkovzdušného balónu došlo
v katastru obce Svinařov.

Při nehodě zachytil balón o vodiče el.proudu
a byl propálen obal balónu.

Při přistání pilot podcenil ortografickou situaci
a sestupné proudění dostalo balón do prostoru
mezi dvě trasy vodičů a vzdálenost mezi nimi
byla pro přistání nedostatečná. Pilot se správně rozhodl
o pokus přeletět druhou trasu vodičů.

Při dosednutí koše došlo k zranění jedné z cestujících.

Letecká nehoda 12.5.



místo
střetu

Letecká nehoda 12.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 12.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Nespecifikované 14.5.

AAIU Bulharsko oznámilo LN letounu Z-37.

Při provádění zemědělské činnosti zachytil pilot letounem o elektrické vedení 110kW.

Letoun po ztrátě rychlosti dopadl na silnici procházející
přilehlou obcí.

Letoun zničen,
pilot zahynul na místě nehody.

Nespecifikované 14.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Bez vlivu na bezpečnost 14.5.

Pravidelná linka EZY4686 z letiště LIRA (Roma)
na letiště EDDB (Berlin)
měla FPL: - AGNAV - GAVLI -.

V 09:10 UTC, nad bodem AGNAV vstoupila
do FIR Praha
a nasadila kurz po trati UL132 na KILNU.
Velitel letadla A319 uvedl,
že tuto trať má v FPL na palubě letadla.

Bez vlivu na bezpečnost 14.5.

Stejná situace se opakovala v 09:26 UTC,
když EZY4588

z letiště LIEO (Olbia Costa) na letiště EDDB
z bodu AGNAV letěla oproti FPL na KILNU.

Podle **Route Restriction Through Czech Republic
(RAD)** platném od 8. 5. 2008

trať UL132 AGNAV KILNU není přípustná pro lety
směřující z jižního směru
do destinací v Berlin Group.

Důvodem je snížení zatížení v příslušných sektorech
ve FIR Praha.

í příčin leteckých nehod



10. 07. 2008

Bez vlivu na bezpečnost 17.5.

Pilot letadla Cessna 510 OE-FFG letěl
z letiště LKMH na letiště EPKK (Krakow).

V podaném FPL uvedl: „VFR - FL 240 DCT EPKK“.

Takto podaný FPL centrální systém „EBBD”
sice akceptoval,

ale polská strana (ACC EPWA) takový FPL odmítla -
neakceptovala chybějící vstupní bod a hladinu.

Bez vlivu na bezpečnost 17.5.

Po vzletu z LKMH pilot žádal
stoupání do FL 250
a let IFR.

Podle AIP ČR nejsou ve FIR Praha
povoleny VFR lety nad FL 195.

Let nakonec probíhal po koordinaci s ACC EPWA
jako VFR ve FL 95.

Bez vlivu na bezpečnost 17.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 25.5.

V průběhu navijákového vzletu kluzáku L-13 na LKPL došlo po přerušení tahu navijáku k zachycení vlečného lana mezi křídélko a koncový oblouk. Kluzák vybočil o 70° a přistál v traverzu. Kluzák poškozen, pilot nezraněn.

Letecká nehoda 25.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 25.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 25.5.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Vybrané události

Červen 2008

Letecká nehoda 1.6.

Po navijákovém vzletu kluzáku L-13 na LKCM
omylem startéra došlo
k přerušení tahu navijáku.
Kluzák po ztrátě rychlosti
spadl z výšky cca 10 m.
Posádka nezraněna,
kluzák značně poškozen.

Letecká nehoda 1.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 7.6.

Při přiblížení na přistání na dráhu 25 LKJH
došlo k pádu kluzáku Standard Cirrus.

Pilot prováděl průlet nad dráhou 07
a při dotáčení do směru dráhy 25
ztratil rychlost.

Pilot nezraněn,
kluzák značně poškozen.

Letecká nehoda 7.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 8.6.

K poškození vrtule letounu Cirrus SR22
došlo na letišti Hořovice.

Pilot neukončil úkony předletové přípravy letounu
– byl vyrušen přijetím hovoru na mobilu.

Usedl do letounu a vzlétl.

Během vzletu registroval nezvyklý zvuk
z přední části letounu,
požádal AFIS o vizuální kontrolu – vše v pořádku.

Letecká nehoda 8.6.

Rozhodl se přistát
a až poté zjistil poškození všech tří listů vrtule.
Pilot si uvědomil, že neprovedl sejmutí
manipulační oje, se kterou odstartoval.
Na dráze se našly části oje,
která se od podvozku odpojila.
Příčiny incidentu zjišťovala komise ÚZPLN.
Závěrečná zpráva je dokončena.

Letecká nehoda 8.6.



Letecká nehoda 8.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 8.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 9.6.

Pilot si po dokončení kurzu instruktora ULLa domluvil se zkušeným instruktorem let, se záměrem zdokonalit techniku pilotování z instruktorského sedadla při řešení nestandardních situací.

Přelétl ULLa Qualt 201 z LKLT na plochu SLZ Lomnice nad Popelkou. Přibral na palubu zkušenějšího instruktora, který zaujal místo vlevo a předpokládal let do prostoru. Po vzletu pokračovali ve stoupání ve směru na Lomnici nad Popelkou.

Letecká nehoda 9.6.

Svědék z prostoru v blízkosti LKJC viděl nejprve ve větší výšce manévr připomínající pád s vybráním. Za krátkou dobu potom reagoval na změnu otáček motoru, uviděl letadlo ve vývrtce s opakovaným náznakem vybrání se změnou zvuku motoru a znovu vývrtku. Jiní svědci uvedli rovněž rotaci ve vývrtce až do nárazu do země.

Letecká nehoda 9.6.

Letadlo ve vývrtce narazilo do země mezi stromy
v zámeckém parku v obci Vokšice
a bylo nárazem zcela zničeno.

Oba členové posádky letadla utrpěli
v důsledku nárazu do země smrtelná zranění.

Svědci LN a lékař RZS vyprostili pilota
v marné snaze o záchranu jeho života.

Při ohledání trosek nebyla zjištěna technická závada,
která by mohla mít na vznik události vliv.

Letecká nehoda 9.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 9.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 10.6.

Pilot přibral na palubu SLZ Ka-4 Šumák další osobu a provedl vzlet z letiště Tachov. Po vzletu letěl po větším okruhu a náhle se zřítil do lesního porostu na SZ okraji letiště, který částečně zbrzdil pád letadla na zem. Pilot, který při nárazu utrpěl zlomeniny obou nohou a byl zaklíněn v troskách letadla ohlásil LN mobilním telefonem. Cestující došla pro pomoc na letiště.

Letecká nehoda 10.6.

Zasahující HZS vyprostili pilota, který pak byl letecky dopraven do nemocnice, cestující byla rovněž s lehčím zraněním převezena do nemocnice.

Při ohledání trosek na místě a následném ohledání uložených trosek nebyla zjištěna technická závada, která by mohla mít na vznik události vliv.

Letecká nehoda 10.6.



Letecká nehoda 10.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Bez vlivu na bezpečnost 11.6.

Posádka letadla Piper PA-31T prováděla let
z LKTB na LKPR.

Po přistání, v průběhu pojíždění
po TWY N do prostoru JIH,
letadlo vyjelo mimo zpevněnou plochu do trávy.
K poškození letadla a letištních zařízení nedošlo.
Na letadle se nenašla žádná porucha,
která mohla způsobit náhlé vybočení.

Bez vlivu na bezpečnost 11.6.



10. 07. 2008



2008 / Q2 – 1. pololetí

Incident 12.6.

Posádka letadla A319 EASY JET prováděla let z EDLW (Dortmund) na LKPR. V průběhu přiblížení posádka registrovala zvukový projev pumpáže levého motoru, situaci řešila v souladu s příslušným nestandardním postupem, motor vypnula, vyslala signál „PAN – PAN“ a „Engine failure“. Přistání proběhlo bez závad při vyhlášení místní pohotovosti na LKPR.

Incident 12.6.

Řídící letového provozu nesprávně pochopil hlášení
posádky jako požár motoru
a tuto zprávu vydal složkám ZPSL.

Příčinou události byla
podle EasyJet
porucha Variable Stator Vane (VSV).

Postup posádky byl správný.
Při testu na zemi se porucha neprojevila.

Incident 12.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Incident 12.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 17.6.

V odpoledních hodinách odlétal soukromý podnikatel se svým auditorem – cestujícím SLZ typu FAETA. Po vzletu provedl zkrácený levý okruh nad plochou u obce Krásno v okrese Sokolov.

Při odletu na trať došlo k pádu a následnému požáru SLZ.

Obě osoby na palubě zahynuly.

Pitva pilota prokázala přítomnost 1,26‰ alkoholu.

Letecká nehoda 17.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 17.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Nespecifikováno 22.6.

ÚZPLN obdržel od NTSB oznámení
o LN letounu L-29 reg. značky N29DJ.
Při pádu, způsobeném ztrátou výkonu motoru,
do zalesněné oblasti v blízkosti KMIV
(Millville, New Jersey)
zahynuly 2 osoby.
Účast zplnomocněného představitele
zatím není požadována.

Nespecifikováno 22.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Nespecifikováno 22.6.



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Rozbor období leden – červen 2008

Letoun/MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	0	124	64
2 250 – 5 700 kg	0	0	2	4
do 2 250 kg	9	0	21	8

Rozbor období leden – červen 2008

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	9	0	0	1
SLZ – ULLt	3	0	0	0
SLZ – ULH+UW	0	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	7	0	1	0

Rozbor období leden – červen 2008

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	5	28	0	0
Balony a vzducholodě	1	0	0	1
Nespecifikované / Not determined	Σ	35		

Rozbor období leden – červen 2008

C E L K E M U D Á L O S T Í - 323

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
34	28	148	78	35

Rozbor období leden – červen 2008 / 2007

C E L K E M U D Á L O S T Í - 323 / 243

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
34/33	28/20	148/129	78/46	35/15

Informace

10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí



AIC C13/08 z 22.5.2008

Bezpečnostní opatření MD – č. 2/2008.

Koncepce regulace bezpilotních systémů.

Termín splnění : 19. června 2008

Návrh ZZ - LN 09.12. 2007 Kyjev

V souladu s Annex 13 obdržel Ústav návrh
znění ZZ

LN letounu Beechcraft, kde zahynulo 5 občanů ČR.

Naše připomínky budou předány ukrajinské straně
prostřednictvím zplnomocněného představitele.

Konečné znění se zapracováním připomínek
se dá očekávat v září t.r.

ECAC ACC 29

Ve dnech 15. a 16.4. vedl ředitel Ústavu delegaci
na zasedání ECAC ACC 29,
které se konalo v Bruselu.

Hlavním bodem jednání byla
finální příprava materiálů
pro zasedání ICAO AIG v tomto roce.

ECAC ACC 29



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

EASA 17.4.

Zástupce Ústavu zúčastnil pravidelného pracovního jednání zástupců EASA a orgánů pro vyšetřování příčin leteckých nehod zemí Společenství -
Coordination Meeting EU Accident Investigation Boards (AIBs)/EASA

Obsahem jednání bylo:

- Seznámení se stavem změn, ke kterým došlo v rámci jednotlivých ředitelství EASA
- Projednání významu nově přebíraných kompetencí EASA.
- Seznámení s výsledky analýzy provozní bezpečnosti za rok 2007.
- Projednání zkušeností z výměny informací mezi EASA a AIBs.
- Koordinace hlášení, bezpečnostních doporučení a úkolů, které plní EASA a AIBs.



Žilinská univerzita v Žiline

Dne 24.4. prednesl ředitel Ústavu
příspěvek na mezinárodní konferenci

„Zvyšovanie bezpečnosti a kvality
v civilním a vojenskom letectve“,

pořádané pod záštitou
vedoucího Katedry letecké dopravy
Žilinské univerzity.

Žilinská univerzita v Žiline



10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí

Seminář ÚZPLN – ČSA 28.5.

Z podnětu Ústavu se uskutečnil seminář k součinnosti mezi ÚZPLN a ČSA při „Velké letecké nehodě“, jako součást přípravy inspektorů ÚZPLN a zaměstnanců ČSA k odbornému zjišťování příčin letecké nehody „Postupem při velké letecké nehodě“. Výsledkem bylo rozhodnutí vypracovat dohodu mezi Ústavem a ČSA, která stanoví obecná pravidla pro vyžádání a vysílání pracovníků ČSA do komise ÚZPLN a jejich činnost při letecké nehodě složitého motorového letadla na území České republiky nebo v zahraničí, je-li Česká republika státem registrace.

Diskuse

10. 07. 2008

2008 / Q2 – 1. pololetí



Závěr

Děkuji za pozornost
a upozorňuji na termín další
porady k bezpečnosti letů,
která se bude konat v těchto prostorách VZLÚ
dne 9. října 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



AIR ACCIDENTS INVESTIGATION INSTITUTE

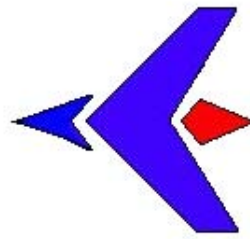
**ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD**

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