

Porada

k bezpečnosti letů

za 4. čtvrtletí 2007

a za rok 2007

24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007



Program porady

- ① Rozbor LN a I za 4. čtvrtletí 2007
a rok 2007
- ② Informace
- ③ Vystoupení hostů
- ④ Diskuse
- ⑤ Závěr

Rozbor období říjen – prosinec 2007

Letoun/MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	0	63	16
2 250 – 5 700 kg	1 (5+)	0	2	2
do 2 250 kg	3	0	4	2

Rozbor období říjen – prosinec 2007

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

Rozbor období říjen – prosinec 2007

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	3 (1+)	9	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Nespecifikované / Not determined		Σ	8	

Rozbor období říjen – prosinec 2007

CELKEM UDÁLOSTÍ - 118

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
12	9	69	20	8

Vybrané události

říjen 2007

Bez vlivu na bezpečnost -1.10.

RCC v 09:20 reagovalo na tísňový signál ELT a provedlo opatření k lokalizaci.

System COSPAS SARSAT rovněž zachytil vysílání 121,5 a 406,0248 MHz v poloze LKPR, registrace ELT »» SWISS.

Vrtulníkem SAR z LKLN identifikováno, že se jedná o vysílání signálu z letadla ATR 72 na LKPR - stojánka Cargo.

Technická závada – vypnutí ELT bylo řešeno servisním technikem.

Bez vlivu na bezpečnost -1.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Letecká nehoda – 12.10.

Pilotní žák s instruktorem prováděli výcvikové lety po okruhu na SLZ typu ECHO P 92.

Při dosednutí po čtvrtém okruhu došlo k odlomení levé podvozkové nohy hlavního podvozku.

Při nehodě bylo SLZ poškozeno, posádka vyvázla bez zranění.

Příčiny LN zjišťuje odborná komise.

Letecká nehoda – 12.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Letecká nehoda – 13.10.

Po vzletu k výcvikovému letu MZK došlo na LKSU k jeho pádu z výšky cca 20 m.

Ve snaze eliminovat účinky větru (5m/s) destabilizoval žák let MZK.

Instruktor ze zadní sedačky měl omezenou možnost účinně zasáhnout do řízení a pádu nezabránil.

MZK zničen pádem a následným požárem.

Žák zemřel na místě LN,
instruktor následně v nemocnici.

Letecká nehoda – 13.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Letecká nehoda – 13.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Letecká nehoda – 13.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Letecká nehoda – 17.10.

Pilot SLZ typu Echo P 92 prováděl při navigačním letu nad obcí Pocerady pravou zatačku.

Během zatačky došlo k přetažení UL letounu a pádu po křídle.

Při vybírání střemhlavého letu došlo k zachycení podvozkem o kotec pro psa, plot a keře u domu na kraji obce, což vedlo ke stržení UL letounu na zem.

UL letoun byl zničen, posádka nezraněna.

Letecká nehoda – 17.10.

LN je v současné době uzavřena.

Pilot nevěnoval dostatečnou pozornost
kontrole letu v zatáčce

a jeho pozornost byla odvedena
sledováním terénu pod sebou.

Pozdě zareagoval na pád UL letounu v zatáčce.

Příčina LN - nezvládnutí techniky pilotáže
UL letounu v zatáčce.

Letecká nehoda – 17.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 17.10.

Před přistáním letounu Cessna 210 T na LKTB
došlo k neúplnému vysunutí podvozku.

Po několika pokusech o vysunutí se posádka rozhodla
k návratu na letiště vzletu LKKV,
kde provedla přistání na travnatý pás „na břicho“.
Došlo k lehkému poškození spodní části letounu,
nedošlo ke zranění posádky.

Incident – 17.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 17.10.

Příčinou nesprávné funkce podvozku bylo porušení těsnosti hydraulické hadice a únik pracovní kapaliny okruhu vysouvání podvozku.

Hadice byla poškozena vzájemným dotykem o stěnu šachty předního podvozku.

Incident – 17.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 17.10.

Při přistání letounu zahraničního provozovatele typu Bombardier CRJ 200ER na LKPR došlo ke ztrátě krytu pravého motoru.

Kryt byl nalezen na RWY 24.

Uvolněním krytu motoru došlo k lehkému poškození zadní části trupu letounu.

RWY byla cca 20 min. blokována kvůli úklidu úlomků krytu.

Incident – 17.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 17.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 17.10.

ÚZPLN provedl zajištění prvotních informací
a předal zjišťování příčin této události BFU.

Dále byl informován provozovatel a stát výrobce letounu.

Příslušný úřad státu výroby letounu
(TCCA - Transport Canada Civil Aviation)
připustil možnost ztráty krytu motoru
a informoval o tom sdělením
v AL-2007-02 vydaném dne 19.září 2007.

Incident – 17.10.

CL600 2B19 (RJ100/200) ENGINE COWL SECURITY

Transport Canada Civil Aviation (TCCA) wish to alert owners, operators and maintenance facilities to the hazardous consequences of defective and/or improper engagement of the Camloc assembly that retain the upper and lower nacelle cowlings to the engine nacelle. There have been incidents whereby both the upper and lower engine access cowls separated from aircraft during flight. In early 2007, a foreign operator reported a departed upper cowl during flight, which caused impact damage to the LH horizontal stabilizer and the vertical fin fairing. Immediately prior to this event, the cowls had been removed for maintenance accessibility. A recent SDR from Canadian operator reported a cowl separation (during descent) on the 3rd flight leg following maintenance. The lower cowl ripped free, however, the majority of Camloc fasteners that hold the cowl were still installed in the cowl retainers.

www.tc.gc.ca/CivilAviation/certification/menu.htm

Incident – 22.10.

Pilot zahraniční společnosti po vzletu z LKPR ohlásil závadu na hydraulickém systému.

Žádal o návrat a o asistenci na LKPR.

Bylo nutné vypouštět palivo.

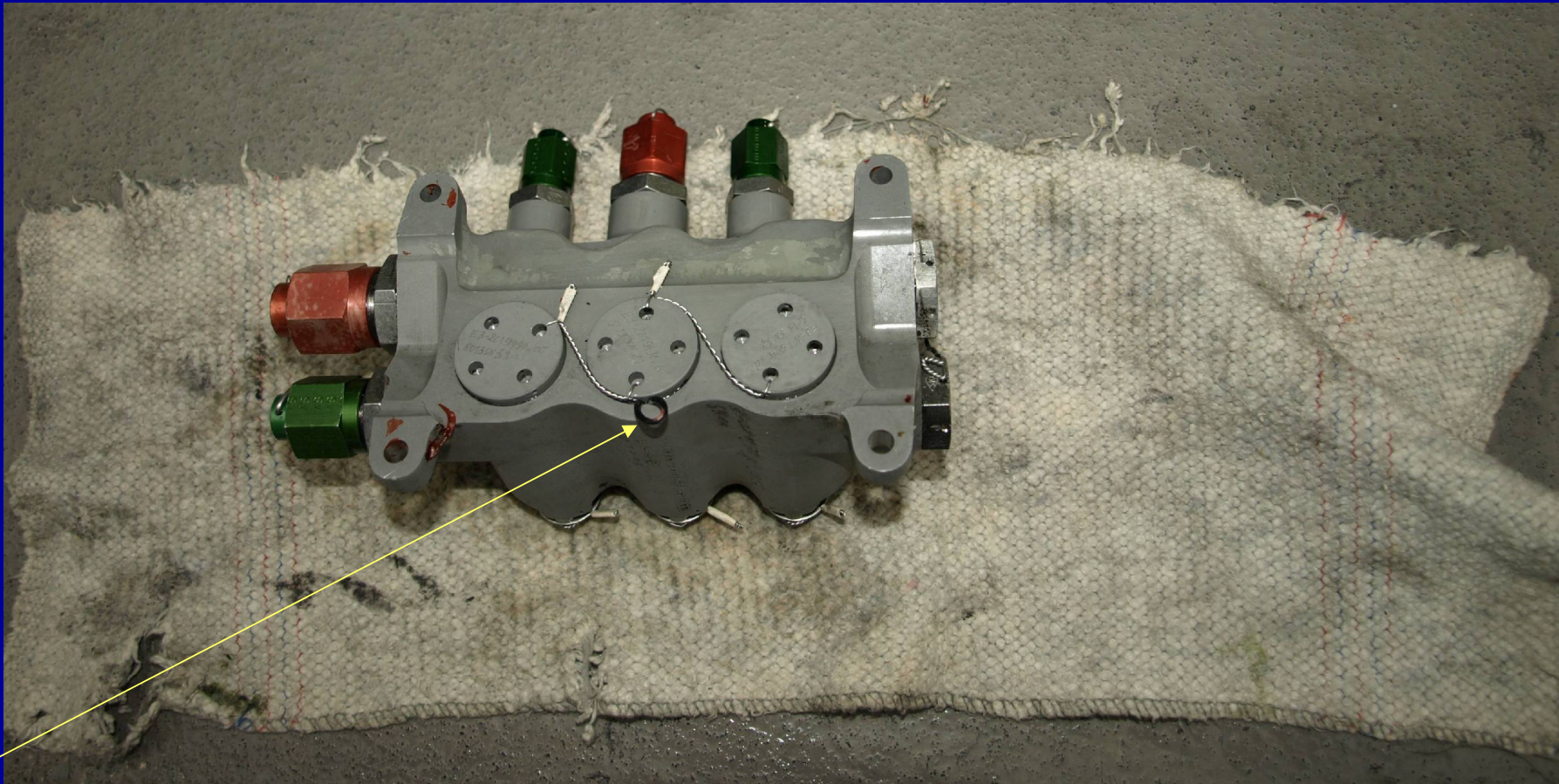
Po bezpečném přistání musel pilot použít nouzové brzdy. Došlo k jejich přehřátí a aktivaci tepelných pojistek.

Byl nutný zásah HZS, evakuace PAX nebyla nutná.

RWY byla cca 50 min blokována.

Zjišťování příčin postoupeno AAIB UK.

Incident – 22.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 22.10.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Vybrané události

listopad 2007

Incident –1.11.

Posádka vrtulníku Mi-24V prováděla postup přiblížení PAR na LKPO.

Pilot Z 43 vstupoval do letištního okruhu v prostoru třetí zatáčky a byl na spojení s MTWR Přerov.

Obdržel kvůli provozu instrukci k prodloužení po větru s neúplnou informací o význačném provozu.

Pilot Z 43 použil nestandardní frazeologii pro let po okruhu.

TWR EC vydal pilotovi Z 43 neúplnou informaci o provozu a na její nesprávné potvrzení pilotem nereagoval.

Pilot Z 43 si na základě vlastního hodnocení provozní situace udělal nesprávný závěr, že má volno na přistání.

Incident –1.11.

TWR EC nesledoval nepřetržitě provoz v blízkosti letiště a na základě přesvědčení, že pilot Z 43 má vrtulník v dohledu a udržuje za ním rozstup. Reagoval nesprávně na pilotovo hlášení zatačky na finále.

Ke snížení rozstupu došlo aniž posádky obou letadel měly včas informaci o konfliktním provozu a riziku.

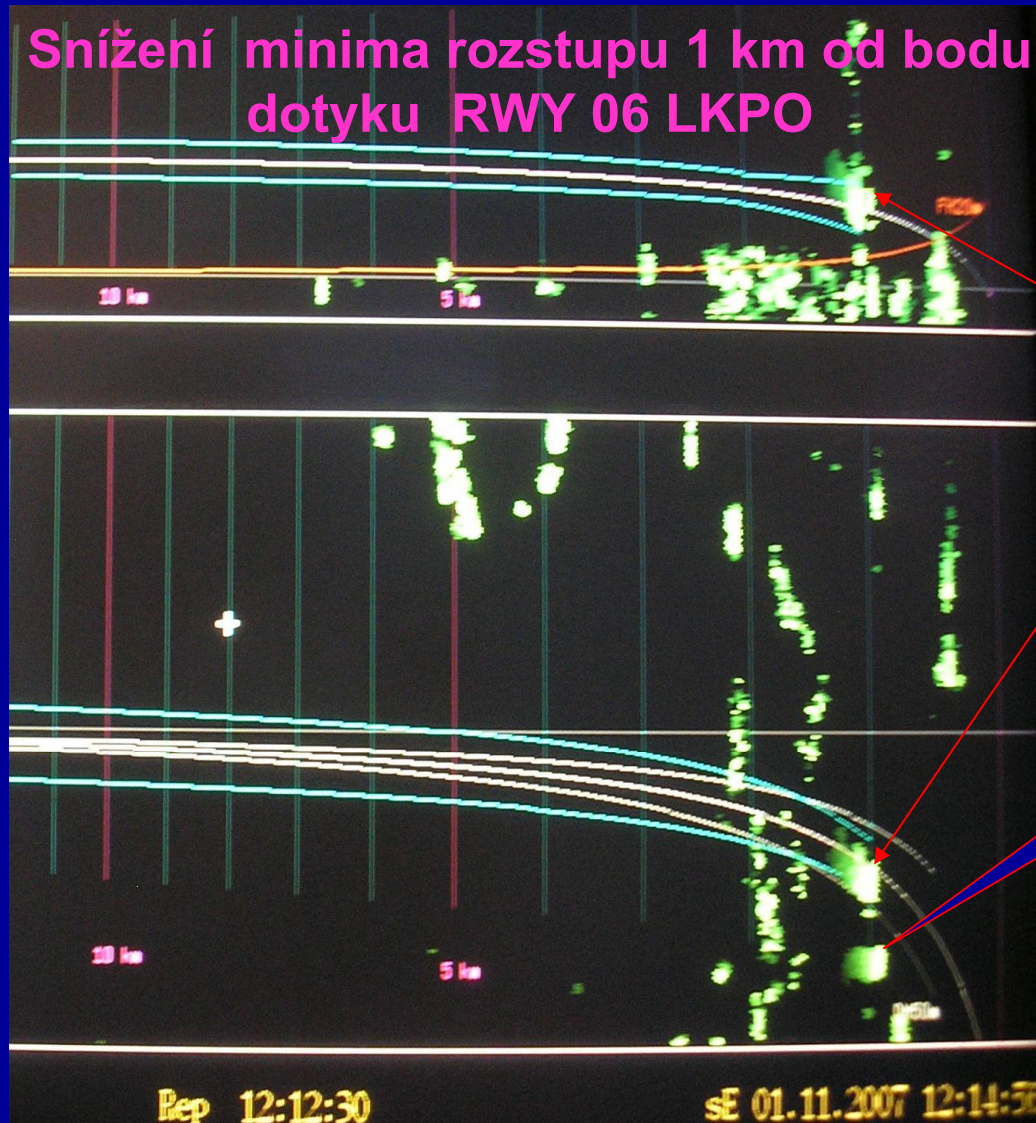
V době, kdy se vrtulník Mi-24V nacházel ve vzdálenosti asi 1 km od bodu dotyku RWY 06, se letadlo Z 43 dostalo zprava do polohy asi 150 m od vrtulníku Mi-24V.

Na nebezpečí srážky reagoval instruktor ve vrtulníku akcí k vyhnutí.

Vzhledem k situaci hodnoceno jako „Major Incident“

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Snížení minima rozstupu 1 km od bodu dotyku RWY 06 LKPO



Vrtulník Mi-24V

Letadlo Z – 43,
vpravo a nad
sestupovou
trať

24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007



Incident – 14.11.

Pilot při prohlídce letadla Embraer EMB -135 BJ po přistání na EGSS zjistil poškození podvozkových krytů hlavního podvozku.

Při vzletu z RWY 03R na GCLP přešlo letadlo v průběhu rozjezdu záchytné lano instalované v 1/3 RWY kvůli vojenským letadlům.

Podle stop s velkou pravděpodobností poškození vzniklo nárazem gumových válců,

které záchytné lano udržují nad povrchem RWY.

NOTAM / GCLP neobsahoval žádnou informaci o omezení pro letadla

z důvodů instalace záchytného lana na RWY.

Incident – 14.11.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 24.11.

Při letu letadla B-737-400 v cestovní hladině došlo k závadě napájení sběrnice BATTERY BUS, čímž došlo k výpadku indikace několika parametrů na obou motorech, vysazení záložního horizontu, nesprávné činnosti klimatizace, rozsvícení závady na tablech MACH TRIM, SPEED TRIM, AUTO SLAT a dále k vysazení palubního rozhlasu.

Příčinou závady bylo vadné relé

R1 – BATTERY BUS RELAY AUTO.

Závěrečná zpráva není doposud uzavřena.

Incident – 24.11.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 27.11.

Při přeletu motorového kluzáku L-13SWE Vivat z LKKU do LKHS se pilot rozhodl pro bezpečnostní přistání do terénu u Jemnice u Jindřichova Hradce.

Důvodem byl rychlý úbytek paliva indikovaného palivoměrem.

Posádka nezraněna,
motorový kluzák lehce poškozen.

Incident – 27.11.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 27.11.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 27.11.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 29.11.

Pilot letounu Be 300 tuzemského provozovatele
po vzletu z letiště LKMT
po dosažení FL120 zjistil,
problém s tlakem v kabině.

Rozhodl se pro návrat na letiště vzletu.

Zjišťování příčin vzniku události
je ponecháno v kompetenci provozovatele.

Incident – 29.11.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Vybrané události

prosinec 2007

Letecká nehoda – 2.12.

Během letu v tzv. dlouhé vlně v Jeseníkách
došlo (pravděpodobně oděvem pilota)
k otevření krytu kabiny pilota u kluzáku Nimbus 2 M
ve výšce cca 7000 m.

Pilot při vynuceném přistání zachytil křídlem o zem.

U kluzáku byl přeražen trup,
pilot vyvázl bez zranění.

Příčiny LN zjišťuje odborná komise.

Letecká nehoda – 2.12.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Letecká nehoda – 2.12.

Při pojíždění letounu Z 226
na letišti Mikulovice
došlo k překlopení letounu na jeho přední část.

Došlo k poškození vrtule,
pilot nezraněn.

Příčiny LN zjišťuje odborná komise.

Letecká nehoda – 2.12.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 12.12.

Při pozemním odbavení letadla na LKPR došlo k samovolnému rozjetí a nárazu pásového nakladače typu ERMA do letadla B 737-500.

Nárazem došlo k poškození dveří a rámu zadního nákladového prostoru letadla a kabiny pásového nakladače.

Ke zranění osob nedošlo. Zjišťování příčin vzniku události je v současnosti v řešení.

Incident – 12.12.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Incident – 12.12.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Letecká nehoda – 26.12.

Po aerovleku provedl pilotní žák kluzáku L-13 krátký rozpočet na přistání a zachytil o porost náletových dřevin před prahem dráhy 23 LKLT.

Pilot nezraněn,
kluzák silně poškozen.

Letecká nehoda – 26.12.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Letecká nehoda – 26.12.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Letecká nehoda – 26.12.



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Letecká nehoda – 9.12.

Kiev - ZHULIANY INTL
UKKK

Beechcraft C 90 B

D – IBDH

Rozbor - rok 2007

Letoun / MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	0	244	81
2 250 – 5 700 kg	1	0	6	4
do 2 250 kg	29	0	33	16

Rozbor - rok 2007

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	19	0	3	8
SLZ – ULLt	6	0	0	0
SLZ – ULH+UW	0	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	15	0	1	1

Rozbor - rok 2007

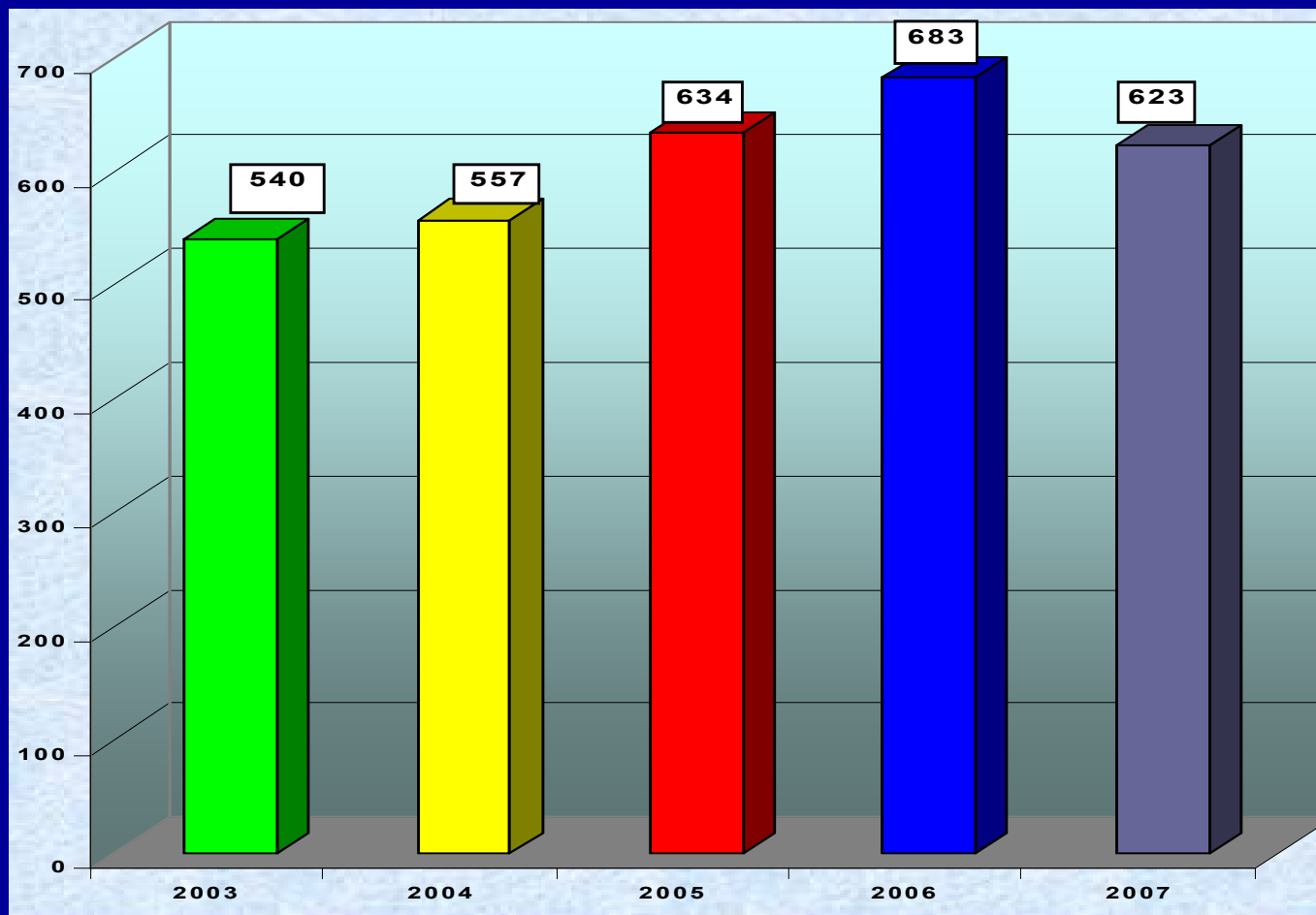
	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	35	85	0	0
Balony a vzducholodě	1	0	1	0
Nespecifikované / Not determined		Σ	34	

Rozbor - rok 2007

CELKEM UDÁLOSTÍ - 623

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
106	85	288	110	34

Celkem hlášených událostí



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Počet zahynulých osob při LN

2003 / 2004 / 2005 / 2006 / 2007

17 / 7 / 15 / 13 / 22

MTOM <u>do 2 250 kg</u> 2 250-5 700	ULLa	ULLt	PK,MPK, ZK	PARA
<u>6/2/5/1/5</u> 0/0/0/0/5	4/5/9/9/4	1/0/0/1/2	3/0/0/1/3	3/0/1/1/3

Informace

24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007



Nový statut Ústavu

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 7. listopadu 2007 č. 1247

o Statutu Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Vláda

- I. **mění** usnesení vlády ze dne 14. října 2002 č. 1006, o schválení Statutu a jmenování ředitele Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod, tak, že se zrušuje Statut Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod, schválený v bodě I uvedeného usnesení;
- II. **schvaluje** Statut Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, uvedený v příloze tohoto usnesení.

Předseda vlády
Ing. Mirek Topolánek v. r.

24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007



ACC 27 meeting (Informal)

Zasedání se konalo ve dnech 8. a 9. listopadu 2007 na pozvání BEA v prostorách aeroklubu v Paříži.

Delegaci Ústavu vedl ředitel.

Bylo pokračováno v přípravě materiálů pro AIG ICAO a stanoven další postup prací při dokončování tohoto materiálu – září 2008.

Zasedání bylo dále využito pro vyjasnění problémů s rumunskými, rakouskými, chorvatskými a bulharskými partnery.

ACC 27 meeting (Informal)



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

ACC 27 meeting (Informal)



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007



ACC 27 meeting (Informal)



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Nové Směrnice EU - 2007

Na ACC 27 bylo potvrzeno vydání Směrnic,
které navazují na již platnou Směrnici 2003/42/ES
(viz Vyhláška 108/1997 Sb.)

Jedná se o Směrnici, vytvářející jednotnou evropskou
databázi na základě systému ECCAIRS -

**Regulation 1321/2007 on the integration
of information**

a dále o Směrnici,

umožňující přístup k shromážděným informacím -

**Regulation 1330/2007 on the dissemination
of information**

24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007



Letectví a kosmonautika č.1

Zde uvedený článek informuje
o databázi Ústavu,
jejích možnostech a podmínkách provozu.

Je připomenuta
též související současná i budoucí
legislativa na evropské i národní úrovni.

Letectví a kosmonautika č.1

DOPRAVA REPORT: Ing. JAN ZELIVKA, inspektor-analýtik ÚZPLN
REPORT: ÚZPLN

ECCAIRS

oblíbený nebo obtížný nástroj EU?

Jako každý nástroj statistiky vzbuzuje evropský systém ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting System) řadu emocí kladných i záporných, má řadu příznivců i odpůrců. Jedná se ale o nástroj, který pomáhá chránit životy a majetky v provozu civilního letectví nejen v Evropě, ale přistupuje k němu i řada dalších států a mezinárodních organizací.

Základní zásadou SAFETY (provozní bezpečnosti) je provádění prevence na základe získaných a shrnutých negativních poznatků z leteckého provozu - letecká nehoda jeji přičiny předcházející vážné incidenty a incidenty - tento letělec událost vedoucí k LHM se nemají opakovat. Úspěšnost tohoto přístupu potvrzují guly sledující dlouhodobě důsledky leteckých nehod a související ztráty lidských životů. Uvedené Graf 1 a Graf 2 shrnují parametry civilního leteckého provozu z osmiletého hlediska a vypovídají o dlouhodobém vývoji SAFETY.

Další zásadou je, že shromážděná data jsou pečlivě chráněna a veškeré výstupy jsou plně anonymní. Získané údaje nesmějí k příslušným síly nebo zveřejněn obecně, ale slouží výhradně k účelům prevence. Výsledkem tohoto postupu jsou tzv. bezpečnostní doporučení, která jsou předávána zodpovědným orgánům státní správy, výrobci a provozovatelů.

V souladu s těmito zásadami je systém ECCAIRS dlouhodobě a cíleně vyvíjen a současně podporován příslušnou legislativou EU. Jeho význam je dále umožňován společným základem s ICAO - využitím stávajícího názvosloví ADREP (systému hlášení leteckých nehod a vážných incidentů ICAO).

V současné době se zavádí v jednotlivých útvarech verze programu ECCAIRS označené 4.2.7, se státními dokumenty ADREP 2000.

Tato verze již obsahuje jiné funkční součásti jako například nástroj Browser, který umožňuje prohlédnout databázi událostí včetně jejich editace a vkládání nových. Jeho součástí je rovněž nástroj Query Builder, který umožňuje filtrovat databázi dle kritérií události.

Dalším nástrojem je Grapher umožňující grafické výstupy z databáze formou tabulek a grafů. Co se týká exportu výsledných (a případně také zpracovaných) dat disponuje ECCAIRS rovněž již zmíněného Grapheru i několika nástroji, umožňující jak výstup do předdefinovaných šablon (MS Office, HTML), tak i do standardních formulářů dle požadavků mezinárodních organizací.

Uznání postupu a vývoje systému ECCAIRS jako velmi účelného potvrzuje zájem o zavěření systému u mezinárodních organizací např. ICAO, EASA, EUROCONTROL a v zemích mimo EU - mj. Austrálie, Brazílie, Jihní Afrika



46 L+K leden 2008

Příprava dodatku k ZZ

Protože se vyskytují snahy použít uzavřené
Závěrečné zprávy
k jiným účelům
než stanovuje znění zákona 49/1997 Sb.,
projednává ředitel Ústavu
s advokátní kanceláří znění dodatku,
který by předem tyto aktivity negoval.

Letiště 2007

V rámci zapojení do IZS absolvovali
4 inspektoři Ústavu cvičení,
které se ve dnech 2. – 5. 11. konalo na LKKV
a ve výcvikovém prostoru Doupov.
Ke cvičení byl ze strany ČSA
zapůjčen letoun A 321.

Letiště 2007



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Letiště 2007



24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007

Inspektoři ÚZPLN

HODAŇ VIKTOR Ing.	266 199 235	724 300 806
KADET JIŘÍ	266 199 240	724 300 804
PECNÍK MILAN	266 199 239	724 300 805
PAVLÍKOVÁ LUDMILA Ing.	(od 1. března 2008)	
PROCHÁZKA JOSEF Ing.	266 199 241	724 300 810
RYCHNOVSKÝ JAN	266 199 236	724 300 811
STŘIHAVKA LUBOMÍR Ing.	266 199 237	724 300 802
SUCHÝ STANISLAV Ing.	266 199 238	724 300 812
ZELINKA JAN Ing.	266 199 243	724 300 803

Vystoupení hostů

24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007



Diskuse

24. 01. 2008

2007 / Q4 – rok 2007



Závěr

Děkuji za pozornost
a upozorňuji na termín další
porady k bezpečnosti letů,
která se bude konat v prostorách VZLÚ
dne 10. dubna 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

www.uzpln.cz

AIR ACCIDENTS INVESTIGATION INSTITUTE

**ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD**

ÚZPLN

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